

TUGAS AKHIR

**ANALISA KERUSAKAN JALAN PADA LAPISAN
PERMUKAAN DENGAN MENGGUNAKAN METODE PCI
(*Pavement Condition Index*)**

(Studi Kasus Ruas Jalan Raya Menganti, Wiyung, Kota Surabaya)



THERESIA PASKALIN HARMING

NPM: 17. 11. 0025

**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS WIJAYA KUSUMA SURABAYA
2022**

LEMBAR PENGESAHAN

Tugas Akhir ini disusun untuk memenuhi salah satu syarat memperoleh gelar
Sarjana Teknik (ST.)
di Universitas Wijaya Kusuma Surabaya

Oleh :

THERESIA PASKALIN HARMING

NPM : 17.11.0025

Tanggal Ujian : 11 Januari 2022

Disetujui oleh :
Dosen Pembimbing



Akhmad Maliki, ST., MT.

NIP/NIK : 16762 - ET

Mengetahui,

Dekan Fakultas Teknik

Ketua Program Studi Teknik Sipil



Johan Paing H.W, ST., MT.

NIP/NIK : 196903102005011002



Dr. Ir. Soebagio, MT.

NIP/NIK : 94249-ET

LEMBAR PENGESAHAN REVISI

Judul Tugas Akhir : Analisa Kerusakan Jalan Pada Lapisan Permukaan Dengan Menggunakan Metode Pci (*Pavement Condition Index*) pada Ruas Jalan Raya Menganti, Wiyung, Kota Surabaya

Nama : Theresia Paskalin Harming

NPM : 17.11.0025

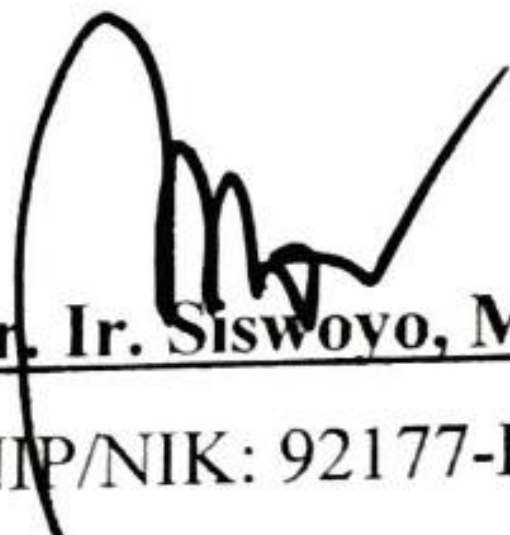
Program Studi : Teknik Sipil

Fakultas : Teknik

Tanggal Ujian: 11 Januari 2022

Disetujui oleh:


Dosen Penguji I


Dr. Ir. Siswoyo, MT.
NIP/NIK: 92177-ET

Dosen Penguji II


Akbar Bayu Kresno S, S.T., M.T.
NIP/NIK: 21849-ET

Mengetahui
Dosen Pembimbing


Akhmad Maliki, ST., MT.
NIP/NIK: 16762-ET

SURAT PERNYATAAN BEBAS PLAGIAT

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Theresia Paskalin Harming

NPM : 17110025

Alamat : Jl. Raya Babatan Unesa GG VI no.12 a, Surabaya

Program Studi : Teknik Sipil

Fakultas : Teknik

Dengan ini menyatakan bahwa Tugas Akhir dengan judul “**Analisa Kerusakan Jalan Pada Lapisan Permukaan Dengan Menggunakan Metode PCI (Studi Kasus Ruas Jalan Raya Menganti, Wiyung, Kota Surabaya)**” adalah benar-benar karya saya sendiri dan bebas plagiat dan apabila pernyataan ini terbukti tidak benar maka saya bersedia menerima sanksi sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Demikian surat pernyataan ini saya buat untuk dipergunakan sebagaimana mestinya.

Surabaya, 18 Mei 2022




(Theresia Paskalin Harming)

**ANALISA KERUSAKAN JALAN PADA LAPISAN PERMUKAAN
DENGAN MENGGUNAKAN METODE PCI
(Studi Kasus Ruas Jalan Raya Menganti, Wiyung, Kota Surabaya)**

Nama Mahasiswa : Theresia Paskalin Harming
NPM : 17. 11. 0025
Jurusan : Teknik Sipil FT-UWKS
Dosen Pembimbing : Akhmad Maliki ST., MT

Abstrak

Jalan Raya Menganti Wiyung merupakan salah satu jalan provinsi di Jawa Timur yang menghubungkan antara daerah Wiyung (Surabaya) dan Menganti (Gresik). Jalur ini termasuk jalur yang ramai karena banyak masyarakat yang melintasi jalan ini. Banyaknya kendaraan yang melalui ruas jalan raya Menganti dikhawatirkan membuat jalan mengalami penurunan kondisi permukaan perkerasan jalan raya yang dapat menyebabkan berkurangnya kenyamanan berkendara dan berkurangnya efektivitas pergerakan antar daerah yang dihubungkan.

Jenis kerusakan jalan yang terdapat pada ruas jalan Raya Menganti adalah; retak memanjang/melintang, lubang, retak kulit buaya, pelepasan butir, mengembang jambul, tambalan, retak kotak, cekungan, kegemukan, retak samping jalan. Dari beberapa jenis kerusakan tersebut yang paling dominan adalah tambalan dan retak kulit buaya. Analisa perhitungan menggunakan metode PCI, pada Sta. 0+000 s/d Sta. 4+000 terdapat 2 jalur dikarenakan ada median didapat nilai rata – rata PCI dari arah Wiyung – Menganti sebesar 64,75 % yang menunjukkan kondisi perkerasan jalan dalam kondisi Baik, sedangkan dari arah Menganti-Wiyung didapat nilai rata – rata PCI sebesar 80,4% yang menunjukkan kondisi perkerasan jalan dalam kondisi Sangat Baik. Analisa perkerasan jalan di Sta. 4+000 s/d 10+000 tanpa median didapat nilai rata – rata PCI sebesar 73,8% yang menunjukkan kondisi perkerasan jalan dalam kondisi Sangat Baik.

Penanganan kerusakan yang harus dilakukan yaitu dengan melakukan pemeliharaan rutin dan pemeliharaan berkala agar kerusakan yang ada tidak bertambah parah.

Kata kunci : Kerusakan jalan, PCI

ANALYSIS OF ROAD DAMAGE ON SURFACE LAYERS USING PAVEMENT CONDITION INDEX METHOD

(Case Study of Menganti Highway, Wiyung, Surabaya City)

Student name : Theresia Paskalin Harming
NPM : 17. 11. 0025
Major : Civil Engineering FT-UWKS
Supervisor : Akhmad Maliki ST., MT

Abstrack

Menganti Wiyung Highway is one of the provincial roads in East Java that connects the Wiyung (Surabaya) and Menganti (Gresik) areas. This path is a busy route because many people cross this road. The heavy traffic flow and the number of vehicles passing through the Menganti highway are feared to cause the road to experience a decrease in road pavement surface conditions which can lead to reduced driving comfort and reduced effectiveness of movement between connected areas.

The types of damage found on the Menganti Highway are; Longitudinal/transverse cracks, Holes, Crocodile Skin Cracks, Grain release, Crescent swelling, Patches, Box cracks, Basins, Overweight Roadside Cracks. Of the several types of damage, the most dominant are Crocodile Patches and Cracks. Calculation analysis using the Pavement Condition Index (PCI) method, at Sta. 0+000 to Sta. 4+000 there are 2 lanes because there is a median that the average Pavement Condition Index(PCI) value from the Wiyung – Menganti direction is 64.75% which indicates the condition of the pavement is in good condition, while from the Menganti-Wiyung direction the Pavement Condition Index(PCI) average value is 80.4 % which indicates the condition of the pavement is in Very Good condition. Analysis of the pavement at Sta. 4+000 to 10+000 without the median, the average Pavement Condition Index (PCI) value is 73.8% which indicates the condition of the pavement is in very good condition.

Handling the damage that must be done is by carrying out routine maintenance and periodic maintenance so that the existing damage does not get worse.

Keywords: Road damage, PCI (Pavement Condition Index)

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kehadirat Tuhan Yang Maha Esa, karena atas rahmat dan anugerah-Nya sehingga penyusunan Tugas Akhir ini dengan judul “Analisa Kerusakan Jalan Pada Lapisan Permukaan dengan Menggunakan Metode PCI (*Pavement Condition Index*) pada Ruas Jalan Raya Menganti, Wiyung, Kota Surabaya” dapat diselesaikan tepat waktu. Tersusunnya Tugas Akhir ini tidak terlepas dari motivasi dan bantuan dari berbagai pihak. Penulis mengucapkan terimakasih kepada:

1. Bapak Johan Paing Heru Waskito, ST., MT. Selaku Dekan Fakultas Teknik Universitas Wijaya Kusuma Surabaya
2. Bapak Dr. Ir. Soebagio, MT. Selaku Ketua Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Wijaya kusuma Surabaya
3. Bapak Akhmad Maliki, ST., MT, selaku dosen pembimbing yang telah memberikan arahan dan masukan dalam penulisan Tugas Akhir ini.
4. Bapak Dr. Ir. Siswoyo, MT. Selaku dosen penguji.
5. Bapak Akbar Bayu K, S.T., M.T , selaku dosen penguji
6. Bapak/Ibu Dosen Prodi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Wijaya Kusuma Surabaya.
7. Bapak/Ibu Tenaga Non Edukatif Fakultas Teknik Universitas Wijaya Kusuma Surabaya.
8. Kepada Papa Kasmir, Mama Esi, Kk Ancik, Dian, Dino, Erik, Eka, dan Julia yang selalu memberikan dukungan doa dan semangat sehingga saya bisa menyelesaikan penulisan Tugas Akhir ini.
9. Keluarga besar Papa Pit dan Mama Widya yang selalu menjaga saya selama di Surabaya.
10. Easten Grup (Kendal Regel/Olin), (Nana Joys, Itok, Desand, Hadon Jimi), Wedol Berkelas Grup (Nana Risal, Enu Alvi), Keluarga Besar Mbeling-Canggo dan teman-teman Grup Teknik Sipil 17 UWKS.
11. Kiki Nur Indah Sari, Monica Natalia M. Viegas, Anggi Wahyuning Tyas, Herman Fuadi, yang selalu sabar dan setia menghadapi saya dalam mengerjakan tugas akhir dan tugas-tugas selama perkuliahan.

12. Siti Hamzia Ahmad (Lisa) , Skolastika Daresi Lawang (Resi), Odilia Sumarni (Marni), Roslina Astuti (Asty) yang membantu bagadang bersama saat mengerjakan tugas.
13. Kepada sahabat, teman-teman dan semua pihak yang sudah selalu membantu saya dalam menyelesaikan Tugas Akhir ini.
14. Kepada kekasih tersayang Kk Fargens, terimakasih sudah selalu menemani, mendukung, memberikan semangat dan kasih sayang, serta menjadi pendengar terbaik saya saat berkeluh kesah sehingga saya selalu semangat dalam menyelesaikan kuliah.
15. Kepada diri sendiri yang selalu sabar dan kuat dalam menghadapi segala tantangan, masalah serta situasi yang dimana rasanya ingin menyerah begitu saja. Terimakasih banyak sudah bertahan sampai sejauh ini dengan semangat yang tinggi dan selalu mampu menutupi segala kesedihan agar bisa terlihat baik-baik saja.

Penulis menyadari bahwa, masih ada kekurangan dan kesalahan dalam penulisan Tugas Akhir ini. Oleh karena itu, segala bentuk saran dan kritik yang bersifat membangun sangat dibutuhkan penulis. Tugas Akhir ini diharapkan dapat memberikan manfaat bagi semua pihak yang membaca.

Surabaya, 11 Januari 2022

Penulis

DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN.....	i
LEMBAR PENGASAHAN REVISI.....	ii
ABSTRAK.....	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI.....	v
DAFTAR TABEL	xii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Identifikasi Masalah.....	5
1.3 Rumusan Masalah.....	6
1.4 Batasan Masalah	6
1.5 Maksud dan Tujuan Penelitian	6
1.6 Manfaat Penelitian	7
1.7 SistematikaPenulisan.....	7
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	8
2.1 Pengertian Jalan	8
2.2 Konstruksi Perkerasan Jalan	8
2.3 Klasifikasi Jalan Raya.....	8
2.4 Jenis Kerusakan Jalan	10
2.4.1 Retak Kulit Buaya (<i>Aligator Cracking</i>).....	10
2.4.2 Kegemukan (<i>Bleeding</i>)	11
2.4.3 Retak Kotak-kotak (<i>Block Cracking</i>).....	13
2.4.4 Cekungan (<i>Bumb and Sags</i>).....	14
2.4.5 Keriting (<i>Corrugation</i>).....	15
2.4.6 Amblas (<i>Depression</i>)	16
2.4.7 Retak Samping Jalan (<i>Edge Cracking</i>)	16
2.4.8 Retak Sambung (<i>Joint Reflec Cracking</i>).....	17
2.4.9 Pinggiran Jalan Turun Vertikal (<i>Lane/Shoulder Dropp Off</i>)	19
2.4.10 Retak Memanjang/Melintang (<i>Longitudinal/Trasverse Cracking</i>)	20
2.4.11 Tambalan (<i>Patching end Utiliti Cut Patching</i>).....	22

2.4.12	Pengausan Agregat (<i>Polised Agregat</i>)	23
2.4.13	Lubang (<i>Pothole</i>)	24
2.4.14	Rusak Perpotongan Rel (<i>Railroad Crossing</i>)	25
2.4.15	Alur (<i>Rutting</i>).....	26
2.4.16	Sungkur (<i>Shoving</i>)	27
2.4.17	Patah Slip (<i>Slippage Cracking</i>).....	28
2.4.18	Mengembang Jembul (<i>Swell</i>).....	29
2.4.19	Pelepasan Butir (<i>Weathering/Raveling</i>).....	30
2.5.	Metode <i>Pavement Condition Index</i> (PCI).....	31
2.6	Penilaian Kondisi Perkerasan	32
2.7	Faktor Penyebab Kerusakan Jalan	33
2.8	Metode Perbaikan	34
2.9	Penelitian Terdahulu	36
2.9	Kerangka Berpikir.....	39
BAB III METODE PENELITIAN		42
3.1.	Lokasi Penelitian.....	42
3.2	Teknik Pengumpulan Data.....	42
3.3	Tahap Persiapan	42
3.4	Pelaksanaan Penelitian.....	43
3.5	Alat dan Bahan Survey	43
3.6	Analisis Data.....	44
3.7	Bagan Alir Penelitian.....	44
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN		45
4. 1	Tinjauan Umum	45
4. 2	Analisis Kondisi Perkerasan	45
4.2.1	Penentuan Unit Segmen.....	61
4.3	Tingkat Kerusakan Jalan Menggunakan Metode PCI.....	61
4.3.1	Menghitung Kerapatan (<i>density</i>)	62
4.3.2	Mencari nilai pengurangan (<i>deduct value %</i>).....	71
4.3.3	Menjumlah total <i>deduct value</i>	73
4.3.4	Mencari Nilai Pengurangan Terkoreksi (<i>Corrected Deduct Value</i>)	74
4.3.5	Menghitung nilai kondisi perkerasan.....	74
4. 4	Penanganan Kerusakan.....	81

4.5	Perhitungan <i>Surface Distress Index</i> (SDI) untuk STA 0+00 S/D 1+000 arah Wiyung-Menganti.....	81
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN		85
5.1	Kesimpulan	85
5.2	Saran	86
DAFTAR PUSTAKA.....		87

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1.	Peta Jalan Raya Menganti, Wiyung- Kota Surabaya	4
Gambar 1.2.	Kerusakan Jalan di ruas jalan raya Menganti.....	5
Gambar 2.1.	Deduct value Retak Kulit Buaya.....	11
Gambar 2.2.	Retak Kulit Buaya (Aligator Cracking).....	11
Gambar 2.3.	Deduct Value Kegemukan).....	12
Gambar 2.4.	Kegemukan (Bleeding).....	12
Gambar 2.5.	Deduct value Retak Kotak-Kotak.....	13
Gambar 2.6.	Retak Kotak-kotak (Block Cracking).....	13
Gambar 2.7.	Deduct Value Cekungan	14
Gambar 2.8.	Cekungan (Bumps and Sags).....	14
Gambar 2.9.	Deduct Value Keriting	15
Gambar 2.10.	Keriting (Corrugation).....	15
Gambar 2.11.	Deduct Value Amblas.....	16
Gambar 2.12.	Amblas (Depression).....	16
Gambar 2.13.	Deduct Value Retak Samping Jalan.....	17
Gambar 2.14.	Retak Samping Jalan (Edge Cracking).....	17
Gambar 2.15.	Deduct Value Retak Sambung	19
Gambar 2.16.	Retak Sambung (Joint Reflec Cracking).....	19
Gambar 2.17.	Deduct Value Pinggiran Jalan Turun Vertikal.....	20
Gambar 2.18.	Pinggiran Jalan Turun Vertikal.....	20
Gambar 2.19.	Deduct Value Retak Memanjang/Melintang.....	21
Gambar 2.20.	Retak Memanjang/Melintang	21
Gambar 2.21.	Deduct Value Tambalan	22
Gambar 2.22.	Tambalan (Patching end Utiliti Cut Patching).....	22
Gambar 2.23.	Deduct Value Pengausan Agregat	23
Gambar 2.24.	Pengausan Agregat (Polised Agregat)	23
Gambar 2.25.	Deduct Value Lubang	24
Gambar 2.26.	Lubang (Pothole).....	25
Gambar 2.27.	Deduct Value Rusak Perpotongan Rel.....	25

Gambar 2.28. Rusak Perpotongan Rel (Railroad Crossing)	26
Gambar 2.29. Deduct Value Alur.....	26
Gambar 2.30. Alur (Rutting)	27
Gambar 2.31. Deduct Value Sungkur	27
Gambar 2.32. Sungkur (Shoving).....	28
Gambar 2.33. Deduct Value Patah Slip	29
Gambar 2.34. Patah Slip (Slippage Cracking)	29
Gambar 2.35. Deduct Value Mengembang Jambul.....	30
Gambar 2.36. Mengembang Jambul (Swell).....	30
Gambar 2.37. Deduct Value Pelepasan Butir.....	31
Gambar 2.38. Pelepasan Butir (Weathering/Raveling)	31
Gambar 2.39. Grafik hubungan CDV dan TDV	33
Gambar 3.1. Diagram Alir	44
Gambar 4.1 Deduct Valute tambalan.....	71
Gambar 4.2 Deduct value Retak Kulit Buaya.....	71
Gambar 4.3 Deduct value Retak Kotak-Kotak.....	72
Gambar 4.4 Deduct Value Pelepasan Butir.....	72
Gambar 4.5 Deduct Value Lubang.....	72
Gambar 4.6 Grafik hubungan DV dan CDV.....	74
Gambar 4.7 Nilai kondisi kerusakan.....	81
Gambar 4.7 Tinjauan Permukaan Jalan Aspal.....	82

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Pembagian Kelas Jalan dan Daya Dukung Beban	9
Tabel 2. 2 Identifikasi Tingkat kerusakan Retak Kulit Buaya (<i>Alligator Cracking</i>).....	10
Tabel 2. 3 Identifikasi Tingkat Kerusakan Retak Kegerukan (<i>Bleeding</i>).....	12
Tabel 2. 4 Identifikasi Tingkat Kerusakan Retak Kotak-kotak (<i>Block Cracking</i>).....	13
Tabel 2. 5 Identifikasi Tingkat Kerusakan Cekungan (<i>Bumps and Sags</i>)	14
Tabel 2. 6 Identifikasi Tingkat Kerusakan Keriting (<i>Corrugation</i>).....	15
Tabel 2. 7 Identifikasi Tingkat Kerusakan Amblas (<i>Depression</i>)	16
Tabel 2. 8 Identifikasi Tingkat Kerusakan Retak Pinggir (<i>Edge Cracking</i>).....	17
Tabel 2. 9 Identifikasi Tingkat Kerusakan Retak Sambung (<i>Joint Reflection Cracking</i>)	18
Tabel 2. 10 Identifikasi Tingkat Kerusakan Pinggiran Jalan Turun Vertikal (<i>Lane/Shoulder Dropp Off</i>)	20
Tabel 2. 11 Identifikasi Tingkat Kerusakan Retak Memanjang / Melintang (<i>Longitudinal/Trasverse Cracking</i>)	21
Tabel 2. 12 Identifikasi Tingkat Kerusakan Jalan Berupa Tambalan.....	22
Tabel 2. 13 Identifikasi Tingkat Pengausan Agregat (<i>polished aggregate</i>)	23
Tabel 2. 14 Identifikasi Tingkat Kerusakan Lubang (<i>Potholes</i>).....	24
Tabel 2. 15 Identifikasi Tingkat Kerusakan Akibat Perpotongan Rel.....	25
Tabel 2. 16 Identifikasi Tingkat Kerusakan Alur (<i>Rutting</i>).....	26
Tabel 2. 17 Identifikasi Sungkur (<i>Shoving</i>)	27
Tabel 2. 18 Identifikasi Tingkat Patah Slip (<i>Slippage Cracking</i>).....	28
Tabel 2. 19 Identifikasi Tingkat Mengembang Jembul (<i>Swell</i>).....	29
Tabel 2. 20 Identifikasi Tingkat Pelepasan Butir (<i>Weathering/Raveling</i>).....	30
Tabel 2. 21 Penilaian PCI	32
Tabel 2. 22 Acuan keputusan penanganan kerusakan jalan menurut metode PCI.....	35
Tabel 2. 23 Penelitian Terdahulu	36

Tabel 4. 1 Hasil survey kerusakan di Jalan Raya Menganti Sta.0+00 s/d Sta. 0+600.....	46
Tabel 4. 2 Hasil survey kerusakan di Jalan Raya Menganti Sta.0+600 s/d Sta. 1+400 Arah Wiyung-Menganti.....	47
Tabel 4. 3 Hasil survey kerusakan di Jalan Raya Menganti Sta.1+400 s/d Sta. 2+200 Arah Wiyung-Menganti.....	48
Tabel 4. 4 Hasil survey kerusakan di Jalan Raya Menganti Sta.2+200 s/d Sta. 3+200 Arah Wiyung-Menganti.....	49
Tabel 4. 5 Hasil survey kerusakan di Jalan Raya Menganti Sta.3+200 s/d Sta. 4+000 Arah Wiyung-Menganti.....	50
Tabel 4. 6 Hasil survey kerusakan di Jalan Raya Menganti Sta.0+00 s/d Sta. 1+000 Arah Menganti-Wiyung.....	51
Tabel 4. 7 Hasil survey kerusakan di Jalan Raya Menganti Sta.1+000 s/d Sta. 2+200 Arah Menganti-Wiyung.....	52
Tabel 4. 8 Hasil survey kerusakan di Jalan Raya Menganti Sta.2+200 s/d Sta. 3+400 Arah Menganti-Wiyung.....	53
Tabel 4. 9 Hasil survey kerusakan di Jalan Raya Menganti Sta.3+400 s/d Sta. 4+000 Arah Menganti-Wiyung.....	54
Tabel 4. 10 Hasil survey kerusakan di Jalan Raya Menganti Sta.4+000 s/d Sta. 5+200	55
Tabel 4. 11 Hasil survey kerusakan di Jalan Raya Menganti Sta.5+200 s/d Sta. 6+200	56
Tabel 4. 12 Hasil survey kerusakan di Jalan Raya Menganti Sta.6+200 s/d Sta. 7+000	57
Tabel 4. 13 Hasil survey kerusakan di Jalan Raya Menganti Sta.7+000 s/d Sta. 8+000	58
Tabel 4. 14 Hasil survey kerusakan di Jalan Raya Menganti Sta.8+000 s/d Sta.9+200.	59
Tabel 4. 15 Hasil survey kerusakan di Jalan Raya Menganti Sta.9+200 s/d Sta.10+000	60
Tabel 4. 16 Sampel Lokasi Penelitian	61
Tabel 4. 17 Nilai <i>Density</i> STA. 0+00 s/d 1+000 arah Wiyung-Menganti	63
Tabel 4. 18 Nilai <i>Density</i> STA. 1+000 s/d 2+000 arah Wiyung-Menganti	64
Tabel 4. 19 Nilai <i>Density</i> STA. 2+000 s/d 3+000 arah Wiyung-Menganti	65
Tabel 4. 20 Nilai <i>Density</i> STA. 3+000 s/d 4+000 arah Wiyung-Menganti	65
Tabel 4. 21 Nilai <i>Density</i> STA. 0+00 s/d 1+000 arah Menganti-Wiyung	66
Tabel 4. 22 Nilai <i>Density</i> STA. 1+000 s/d 2+000 arah Menganti-Wiyung	66
Tabel 4. 23 Nilai <i>Density</i> STA. 2+000 s/d 2+200 arah Menganti-Wiyung	67
Tabel 4. 24 Nilai <i>Density</i> STA. 3+000 s/d 4+000 arah Menganti-Wiyung	67

Tabel 4. 25 Nilai <i>Density</i> STA. 4+000 s/d 5+000	68
Tabel 4. 26 Nilai <i>Density</i> STA. 5+000 s/d 6+000	68
Tabel 4. 27 Nilai <i>Density</i> STA. 6+000 s/d 7+000	69
Tabel 4. 28 Nilai <i>Density</i> STA. 7+000 s/d 8+000	69
Tabel 4. 29 Nilai <i>Density</i> STA. 8+000 s/d 9+000	70
Tabel 4. 30 Nilai <i>Density</i> STA. 9+000 s/d 10+000	70
Tabel 4. 31 Total <i>deduct value</i> Setiap Unit Sampel STA. 0+00 s/d 4+000.....	73
Tabel 4. 32 Total <i>deduct value</i> Setiap Unit Sampel STA. 4+00 s/d 10+000.....	73
Tabel 4. 33 Perhitungan nilai PCI STA 0+000 s/d 1+000 arah Wiyung-Menganti.....	75
Tabel 4. 34 Perhitungan nilai PCI STA 1+000 s/d 2+000 arah Wiyung-Menganti.....	75
Tabel 4. 35 Perhitungan nilai PCI STA 2+000 s/d 3+000 arah Wiyung-Menganti.....	76
Tabel 4. 36 Perhitungan nilai PCI STA 3+000 s/d 4+000 arah Wiyung-Menganti.....	76
Tabel 4. 37 Perhitungan nilai PCI STA 0+00 s/d 1+000 arah Menganti-Wiyung.....	76
Tabel 4. 38 Perhitungan nilai PCI STA 1+000 s/d 2+000 arah Menganti-Wiyung.....	77
Tabel 4. 39 Perhitungan nilai PCI STA 2+000 s/d 3+000 arah Wiyung-Menganti.....	77
Tabel 4. 40 Perhitungan nilai PCI STA 3+000 s/d 4+000 arah Wiyung-Menganti.....	77
Tabel 4. 41 Perhitungan nilai PCI STA 4+000 s/d 5+000	78
Tabel 4. 42 Perhitungan nilai PCI STA 5+000 s/d 6+000	78
Tabel 4. 43 Perhitungan nilai PCI STA 6+000 s/d 7+000	78
Tabel 4. 44 Perhitungan nilai PCI STA 7+000 s/d 8+000	79
Tabel 4. 45 Perhitungan nilai PCI STA 8+000 s/d 9+000	79
Tabel 4. 46 Perhitungan nilai PCI STA 7+000 s/d 8+000	79
Tabel 4. 47 Rekapitulasi nilai PCI STA. 0+000 S/D STA. 4+000	80
Tabel 4. 48 Rekapitulasi nilai PCI STA. 4+000 S/D STA. 10+000	80
Tabel 4. 49 Penilaian Luas Retak	82
Tabel 4. 50 Penilaian Lebar Retak.....	82
Tabel 4. 51 Penilaian Jumlah Lubang.....	83
Tabel 4. 52 Penilaian Bekas Roda	83
Tabel 4. 53 Hubungan antara nilai SDI dengan kondisi jalan	83
Tabel 4. 54 Nilai SDI pada STA. 0+00 S/D 1+000 arah Wiyung Menganti	84