

**ANALISIS KERUSAKAN JALAN BYPASS ALANG-ALANG LEBAR  
MENGGUNAKAN METODE PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)**



**SKRIPSI**

**Dibuat Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat Memperoleh Gelar Sarjana Teknik  
Pada Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik  
Universitas Bina Darma**

**Disusun Oleh :**

**Muhammad Aldi Ramdhani**

**161710008**

**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL FAKULTAS TEKNIK  
UNIVERSITAS BINA DARMA  
PALEMBANG  
2020**

**HALAMAN PENGESAHAN**

**NAMA : MUHAMMAD ALDI RAMDHANI**

**NIM : 161710008**

**PROGRAM STUDI : TEKNIK SIPIL**

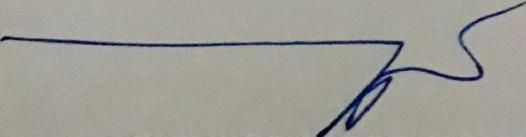
**JUDUL : ANALISIS KERUSAKAN JALAN BYPASS ALANG -**

**ALANG LEBAR MENGGUNAKAN METODE**

***PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)***

**Disetujui Oleh :**

**Pembimbing Skripsi,**

  
**FARLIN ROSYAD S.T., M.T., M.KOM**

## HALAMAN PENGESAHAN KELULUSAN

Skripsi dengan judul "**Analisis Kerusakan Jalan Bypass Alang-Alang Lebar Menggunakan Metode Pavement condition index (PCI)**" yang disusun oleh :

Nama : Muhammad Aldi Ramdhani

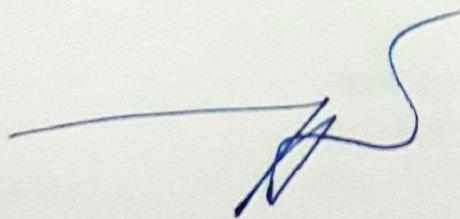
Nim : 161710008

Program Studi : Teknik Sipil

Telah dipertahankan dalam sidang panitia Ujian Skripsi Program Studi Teknik Sipil Universitas Binadarma Pada Tanggal 3 September 2020.

Disetujui

Pembimbing



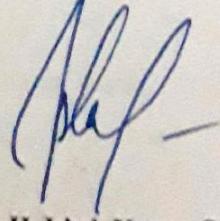
(Farlin Rosyad, S.T.,M.Kom.,MT)

Pengaji I



(Irham S.T.,M.T)

Pengaji II



(Drs. H. Ishak Yunus, S.T., M.T)

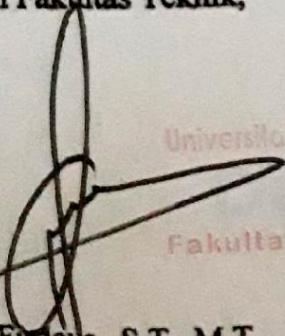
## **HALAMAN PENGESAHAN**

**ANALISIS KERUSAKAN JALAN BYPASS ALANG-ALANG LEBAR  
MENGGUNAKAN METODE *PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)***

**MUHAMMAD ALDI RAMDHANI  
161710008**

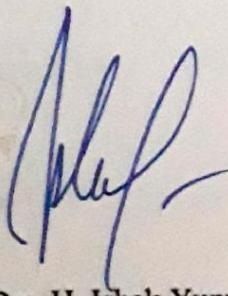
Telah Diterima Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh Gelar  
Sarjana Teknik Pada Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik  
Universitas Bina Darma

Mengetahui,  
Dekan Fakultas Teknik,

  
Dr. Firdaus, S.T., M.T.

Palembang, 13 September 2020

Program Studi Teknik Sipil,  
Ketua,



Drs. H. Ishak Yunus, S.T., M.T.

## HALAMAN PENGESAHAN

Nama : Muhammad Aldi Ramdhani

Nim : 161710008

Program Studi : Teknik Sipil

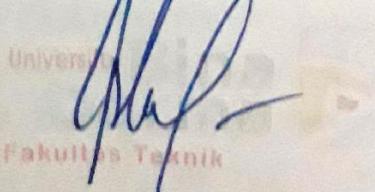
Judul : Analisis Kerusakan Jalan Bypass Alang-Alang Lebar  
Menggunakan Metode *Pavement Condition Index (Pci)*

Pembimbing

Ketua Program Studi Teknik Sipil

(Farlin Rosyad, S.T.,M.Kom.,MT)

( Drs.H.Ishak Yunus,S.T., MT )



## SURAT PERNYATAAN KEASLIAN LAPORAN SKRIPSI

Saya yang bertandatangan di bawah ini :

Nama : MUHAMMAD ALDI RAMDHANI

Nim : 161710008

Dengan ini menyatakan bahwa :

1. Karya tulis saya (tugas akhir/skripsi) ini adalah asli dan belum pernah diajukan untuk mendapatkan gelar akademik sarjana di Universitas Bina Darma Palembang.
2. Karya tulis ini murni gagasan, rumusan dan penelitian saya sendiri, serta ditambah arahan oleh pembimbing.
3. Dalam karya tulis ini tidak terdapat karya atau pendapat yang telah ditulis atau dipublikasikan orang lain, kecuali secara tertulis dengan jelas dikutip dengan mencantumkan nama pengarang dan memasukkan kedalam daftar rujukan.
4. Karena yakin dengan keaslian karya tulis ini, saya bersedia tugas akhir/skripsi saya diunggah ke internet.
5. Surat pernyataan ini saya tulis dengan sungguh-sungguh dan apabila terbukti melakukan penyimpangan atau ketidakbenaran dalam pernyataan ini, maka saya bersedia menerima sanksi sesuai dengan peraturan dan perundang-undangan yang berlaku.

Demikian surat pernyataan ini saya buat agar dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Palembang, 13 September 2020



Saya yang menyatakan

## MOTTO DAN PERSEMBAHAN

### *Motto :*

**”Seperti halnya Lilin yang Terbakar, Kadang Kau Harus Merasakan Perih Agar Dapat Bersinar Terang.”**

### *PERSEMBAHAN :*

**Skripsi ini saya persembahkan kepada :**

- ❖ Kedua orangtua tercinta yang telah berjuang keras membiayai dan mensupport diri saya selama menjalani perkuliahan di Universitas Bina Darma Palembang ;
- ❖ Kakak yang selalu memberikan masukan-masukan positif yang membangun semangat dan karakter diri saya selama perkuliahan ;
- ❖ Pembimbing saya yang sudah sangat sabar dan berjasa dalam proses penyusunan skripsi ini ;
- ❖ Sahabat-sahabat yang dari awal telah bersama-sama berjuang (Zatra WG, Dicky aff, Philip smd, Eggy r, Setiawan s) ;
- ❖ Seluruh staff dosen dan staff PPM Universitas Bina Darma Palembang yang sudah banyak membantu saya selama proses pembuatan skripsi ini;
- ❖ Untuk pacar saya tercinta FITRI JANITA yang senantiasa selalu ada dan selalu memberikan support serta semangat kepada saya mulai dari saya duduk dibangku SMA hingga sekarang ;
- ❖ Terima kasih untuk kampus dan almamaterku yang kucintai dan kubanggakan , Universitas Bina Darma.

## **KATA PENGANTAR**

Puji syukur penulis ucapkan kepada Allah swt yang telah meridhoi penulis untuk bisa menyelesaikan laporan skripsi ini dengan baik dan benar. Selama proses penyusunan laporan Skripsi ini penulis telah mendapatkan banyak sekali pengalaman dan pengetahuan, terutama tentang hal-hal yang berkaitan dengan isi laporan Skripsi ini yang belum penulis dapatkan selama duduk dibangku perkuliahan.

Laporan ini dibuat sebagai salah satu syarat untuk meraih gelar SarjanaTeknik dan juga sebagai pertanggung jawaban atas apa yang sudah penulis dapatkan selama penelitian laporan ini dilakukan. Sekaligus sebagai gambaran arsip pribadi saya di masa-masa yang akan datang. Dalam penyusunan laporan Skripsi ini peneliti banyak mendapatkan bantuan dari berbagai pihak, untuk itu dalam kesempatan kali ini penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Dr. Sunda Ariana M.pd., M.M., Selaku Rektor Universitas Bina Darma Palembang.
2. Dr. Firdaus ST., MT Selaku Dekan Teknik Sipil Universitas Bina Darma Palembang.
3. Drs.H. Ishak Yunus ST., MT Selaku Ketua Program Studi Teknik Sipil Universitas Bina Darma Palembang.
4. Farlin Rosyad S.T., M.T., M.KOM Selaku Pembimbing yang Telah banyak Memberikan Bantuan Kepada Penulis.
5. Seluruh staff Karyawan Universitas Bina Darma Palembang.

6. Seluruh Teman-Teman yang Telah Banyak Memberikan Saran dan Masukan Kepada Penulis.
7. Fitri Janita yang Telah dari Awal Banyak Membantu dan Mensupport Penulis Agar Dapat Mampu Menyelesaikan Laporan Skripsi ini
8. Kedua Orang Tua dan Juga Kakak yang Telah Memberi banyak masukan Kritik dan Juga Saran Kepada Penulis Agar Dapat Mampu Menyelesaikan Laporan Skripsi ini Dengan Baik dan Benar.

Dengan selesainya Laporan ini penulis sadar bahwa masih banyak kesalahan yang terdapat dalam laporan Skripsi ini, maka dari itu kritik dan saran sangat penulis harapkan agar tersempurnanya laporan Skripsi ini.

Semoga laporan Skripsi ini dapat berguna bagi penulis sendiri dan juga bagi siapapun yang membacanya, terutama keluarga besar Fakultas Teknik Program Studi Teknik Sipil Universitas Bina Darma Palembang.

Palembang, 2 Agustus 2020

Penulis

## ABSTRAK

Untuk memenuhi pergerakan transportasi dari masyarakat umum, maka dibutuhkanlah akses jalan yang memadai agar dapat mampu memberikan pelayanan akses yang maksimal. Namun seiring berjalaninya waktu, maka kekuatan dari struktur jalan tersebut akan semakin menurun dan akan menimbulkan kerusakan-kerusakan pada ruas-ruas jalan tersebut. Maka dari itu penilaian terhadap kondisi perkerasan jalan merupakan aspek yang paling penting dalam hal menentukan kegiatan pemeliharaan dan perbaikan jalan. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui jenis kerusakan serta besaran persentase nilai perkerasan jalan pada ruas Jalan *Bypass Alang-Alang Lebar* dengan menggunakan metode *Pavement Condition Index* (PCI) yang terbagi menjadi 20 segmen dimana masing-masing segmen berjarak 200 meter. Pengumpulan data ini dilakukan secara visual dengan datang langsung ke lokasi serta mengukur luasan dari masing-masing kerusakan yang ada dan melakukan perhitungan untuk mengetahui nilai kondisi perkerasan jalan tersebut. Dimana setelah dilakukan analisis perhitungan dari 20 segmen tersebut didapatkan nilai PCI terendah berada pada STA 0+600 - 0+800 dengan nilai perkerasan sebesar 17% yang masuk kedalam kategori *Very Poor* atau sangat buruk dan nilai PCI terbesar berada pada STA 2+600 - 2+800 dengan nilai perkerasan sebesar 82% yang termasuk dalam kategori *Very Good*, kerusakan umum yang terdapat pada Jalan *Bypass Alang-Alang Lebar* adalah jenis kerusakan lubang, retak kulit buaya, tambalan, pelepasan butir, dan cacat tepi. Nilai Kondisi Perkerasan atau PCI keseluruhan pada Jalan *Bypass Alang-Alang Lebar* ini sebesar 48% setelah dilakukan analisis perhitungan PCI pada seluruh segmen yang ada.

**Kata kunci :** Jalan, Metode *Pavement Condition Index* (PCI), Perkerasan Jalan.

## **ABSTRACT**

*To meet the transportation movement of the general public, adequate road access is needed in order to be able to provide maximum access service. However, over time, the strength of the road structure will decrease and will cause damage to these road sections. Therefore, an assessment of the condition of the pavement is the most important aspect in determining road maintenance and repair activities. This study aims to determine the type of damage and the percentage value of the pavement value on the Bypass Alang-Alang Lebar Road using the Pavement Condition Index (PCI) method which is divide into 20 segments where each segmen is 200 meters away. This data collection is done visually calculations to determine the value of the pavement condition. Where after analyzing the calculations of the 20 segments, the lowest PCI value was obtained at STA 0 + 600 - 0 + 800 with a pavement value is 17% which was included in the Very Poor category and the largest PCI value was at STA 2 + 600 - 2 +800 with a pavement value of 82% which is included in the Very Good category, the general damage found on Bypass Alang-Alng Lebar Road is the type of hole damage, crocodile skin crack, patches, loose grains, and edge cracking. The value of pavement condition or the overall PCI on Bypass Alang-Alang Lebar Road is 48% after analyzing the PCI calculations on all existing segments.*

**Keywords :** *Road, Pavement Condition Index (PCI) Method, Road Pavement.*

## DAFTAR ISI

### **HALAMAN JUDUL**

HALAMAN PENGESAHAN PEMBIMBING .....	i
HALAMAN PENGESAHAN KELULUSAN .....	ii
HALAMAN PENGESAHAN .....	iii
HALAMAN PENGESAHAN .....	iv
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN .....	v
MOTTO DAN PERSEMBAHAN .....	vi
KATA PENGANTAR .....	vii
ABSTRAK .....	ix
DAFTAR ISI .....	xi
DAFTAR TABEL .....	xv
DAFTAR GAMBAR .....	xvii
DAFTAR GRAFIK .....	xx

<b>BAB I PENDAHULUAN .....</b>	<b>1</b>
--------------------------------	----------

1.1    Latar Belakang .....	1
1.2    Rumusan Masalah .....	3
1.3    Tujuan Penelitian .....	4
1.4    Manfaat Penelitian .....	4
1.5    Batasan Masalah .....	4
1.6    Sistematika Penulisan.....	5

<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA .....</b>	<b>7</b>
--------------------------------------	----------

2.1    Pengertian Jalan .....	7
-------------------------------	---

2.2 Klasifikasi Jalan .....	8
2.2.1 Klasifikasi Jalan Menurut Fungsi .....	8
2.2.2 Klasifikasi Jalan Menurut Status .....	10
2.2.3 Klasifikasi Jalan Menurut Muatan Sumbu .....	11
2.3 Lapisan Perkerasan Jalan.....	13
2.4 Jenis-Jenis Perkerasan Jalan .....	15
2.5 Kerusakan Jalan .....	19
2.6 Jenis-Jenis Kerusakan Perkerasan Jalan .....	20
2.6.1 Deformasi.....	21
2.6.2 Retak .....	28
2.6.3 Kerusakan di Pinggir Perkerasan.....	36
2.6.4 Kerusakan Tekstur Permukaan.....	39
2.6.5 Lubang ( <i>Potholes</i> ) .....	43
2.7 Indeks Kondisi Permukaan atau PCI .....	44
2.7.1 Nilai Pengurangan (DV) .....	46
2.7.1 Klasifikasi Kualitas Perkerasan .....	48
2.7.2 Jenis Kerusakan Berdasarkan Metode PCI .....	49
2.8 Penelitian Terdahulu .....	55
<b>BAB III METODE PENELITIAN .....</b>	<b>58</b>
3.1 Lokasi Penelitian.....	58
3.2 Layout Lokasi Penelitian .....	59
3.3 Variabel Penelitian .....	59

3.4 Pengumpulan Data .....	60
3.4.1 Data Primer .....	61
3.4.2 Data Sekunder .....	62
3.5 Proses Penelitian .....	63
3.6 Metode Penelitian.....	63
3.7 Peralatan Penelitian .....	65
3.8 Diagram Alir Penelitian.....	65
<b>BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN .....</b>	<b>67</b>
4.1 Data Umum Jalan .....	67
4.2 Data Geometrik Jalan .....	68
4.3 Data Perkerasan Jalan .....	68
4.4 Data Hasil Survei Jalan .....	69
4.4.1 Data Kerusakan pada STA 0+000 – 0+200 .....	69
4.4.2 Data Kerusakan pada STA 0+200 – 0+400 .....	70
4.4.3 Data Kerusakan pada STA 0+400 – 0+600 .....	70
4.4.4 Data Kerusakan pada STA 0+600 – 0+800 .....	71
4.4.5 Data Kerusakan pada STA 0+800 – 1+000 .....	71
4.4.6 Data Kerusakan pada STA 1+000 – 1+200 .....	71
4.4.7 Data Kerusakan pada STA 1+200 – 1+400 .....	72
4.4.8 Data Kerusakan pada STA 1+400 – 1+600 .....	73
4.4.9 Data Kerusakan pada STA 1+600 – 1+800 .....	73
4.4.10 Data Kerusakan pada STA 1+800 – 2+000 .....	74

4.4.11 Data Kerusakan pada STA 2+000 – 2+200 .....	74
4.4.12 Data Kerusakan pada STA 2+200 – 2+400 .....	75
4.4.13 Data Kerusakan pada STA 2+400 – 2+600 .....	75
4.4.14 Data Kerusakan pada STA 2+600 – 2+800 .....	75
4.4.15 Data Kerusakan pada STA 2+800 – 3+000 .....	76
4.4.16 Data Kerusakan pada STA 3+000 – 3+200 .....	76
4.4.17 Data Kerusakan pada STA 3+200 – 3+400 .....	77
4.4.18 Data Kerusakan pada STA 2+400 – 3+600 .....	77
4.4.19 Data Kerusakan pada STA 3+600 – 3+800 .....	78
4.4.20 Data Kerusakan pada STA 3+800 – 4+000 .....	78
4.5 Gambar Kerusakan Jalan <i>Bypass Alang-Alang Lebar</i> .....	79
4.6 Perhitungan Analisis Metode PCI .....	88
4.6.1 Perhitungan PCI pada STA 0+600 - 0+800 .....	88
4.6.2 Perhitungan PCI pada STA 2+600 - 2+800 .....	93
4.6.3 Perhitungan PCI Keseluruhan .....	99
4.7 Analisis Hasil Perhitungan .....	99
<b>BAB V PENUTUP .....</b>	<b>102</b>
5.1 Kesimpulan .....	102
5.2 Saran .....	103

## **DAFTAR PUSTAKA**

## **LAMPIRAN**

## **DAFTAR TABEL**

Tabel 2.1 Klasifikasi Besaran dari Nilai PCI.....	49
Tabel 2.2 Tingkat kerusakan pada retak kulit buaya.....	50
Tabel 2.3 Tingkat Kerusakan Kegemukan .....	50
Tabel 2.4 Tingkat kerusakan tonjolan dan lengkungan.....	50
Tabel 2.5 Tingkat kerusakan retak blok .....	51
Tabel 2.6 tingkat kerusakan amblas .....	51
Tabel 2.7 Tingkat kerusakan keriting.....	51
Tabel 2.8 Tingkat kerusakan retak tepi .....	52
Tabel 2.9 Tingkat kerusakan penurunan bahu jalan.....	52
Tabel 2.10 Tingkat kerusakan retak memanjang/melintang.....	53
Tabel 2.11 Tingkat kerusakan lubang .....	53
Tabel 2.12 Tingkat kerusakan sungkur .....	53
Tabel 2.13 Tingkat kerusakan alur.....	54
Tabel 2.14 Tingkat kerusakan pelapukan dan pelepasan butir .....	55
Tabel 4.4.1 Data Kerusakan pada STA 0+000 – 0+200 .....	70
Tabel 4.4.2 Data Kerusakan pada STA 0+200 – 0+400 .....	70
Tabel 4.4.3 Data Kerusakan pada STA 0+400 – 0+600 .....	70
Tabel 4.4.4 Data Kerusakan pada STA 0+600 – 0+800 .....	71
Tabel 4.4.5 Data Kerusakan pada STA 0+800 – 1+000 .....	71
Tabel 4.4.6 Data Kerusakan pada STA 1+000 – 1+200 .....	72

Tabel 4.4.7 Data Kerusakan pada STA 1+200 – 1+400 .....	73
Tabel 4.4.8 Data Kerusakan pada STA 1+400 – 1+600 .....	73
Tabel 4.4.9 Data Kerusakan pada STA 1+600 – 1+800 .....	74
Tabel 4.4.10 Data Kerusakan pada STA 1+800 – 2+000 .....	74
Tabel 4.4.11 Data Kerusakan pada STA 2+000 – 2+200 .....	74
Tabel 4.4.12 Data Kerusakan pada STA 2+200 – 2+400 .....	75
Tabel 4.4.13 Data Kerusakan pada STA 2+400 – 2+600 .....	75
Tabel 4.4.14 Data Kerusakan pada STA 2+600 – 2+800 .....	76
Tabel 4.4.15 Data Kerusakan pada STA 2+800 – 3+000 .....	76
Tabel 4.4.16 Data Kerusakan pada STA 3+000 – 3+200 .....	77
Tabel 4.4.17 Data Kerusakan pada STA 3+200 – 3+400 .....	77
Tabel 4.4.18 Data Kerusakan pada STA 3+400 – 3+600 .....	78
Tabel 4.4.19 Data Kerusakan pada STA 3+600 – 3+800 .....	78
Tabel 4.4.20 Data Kerusakan pada STA 3+800 – 4+000 .....	78
Tabel 4.21 Data Kerusakan pada STA 0+600 - 0+800 .....	88
Tabel 4.22 Data Kerusakan pada STA 2+600 - 2+800 .....	94
Tabel 4.23 Perhitungan PCI Keseluruhan .....	100

## **DAFTAR GAMBAR**

Gambar 2.1	Lapisan Perkerasan Jalan.....	13
Gambar 2.2	Kerusakan Jalan Jenis keriting .....	21
Gambar 2.3	Kerusakan Jalan Jenis Alur .....	22
Gambar 2.4	Kerusakan Jalan Jenis Amblas .....	24
Gambar 2.5	Kerusakan Jalan Jenis Sungkur .....	25
Gambar 2.6	Kerusakan Jalan Jenis Mengembang .....	26
Gambar 2.7	Kerusakan Jalan Jenis Tonjolana dan Turun .....	27
Gambar 2.8	Kerusakan Jalan Jenis Retak Memanjang .....	28
Gambar 2.9	Kerusakan Jalan Jenis Retak Melintang .....	30
Gambar 2.10	Kerusakan Jalan Jenis Retak Sambungan .....	31
Gambar 2.11	Kerusakan Jalan Jenis Retak Blok .....	32
Gambar 2.12	Kerusakan Jalan Jenis Retak Kulit Buaya .....	33
Gambar 2.13	Kerusakan Jalan Jenis Retak Slip .....	34
Gambar 2.14	Kerusakan Jalan Jenis Retak Halus .....	35
Gambar 2.15	Kerusakan Jalan Jenis Retak Susut .....	36
Gambar 2.16	Kerusakan Jalan Jenis Retak Pinggir .....	37
Gambar 2.17	Kerusakan Jalan Jenis Bahu Turun .....	38
Gambar 2.18	Kerusakan Jalan Jenis Pelapukan .....	39
Gambar 2.19	Kerusakan Jalan Jenis Kegemukan .....	40
Gambar 2.20	Kerusakan Jalan Jenis Agregat Licin .....	41
Gambar 2.21	Kerusakan Jalan Jenis Stripping .....	42

Gambar 2.22	Kerusakan Jalan Jenis Lubang .....	43
Gambar 3.1	Peta Lokasi Penelitian .....	58
Gambar 3.2	Layout Lokasi Penelitian .....	59
Gambar 3.3	Diagram Alir Penelitian .....	66
Gambar 4.1	Geometrik Jalan .....	68
Gambar 4.2	Lapis Perkerasan Jalan .....	69
Gambar 4.3	Kerusakan Jalan pada STA 0+000 – 0+200 .....	79
Gambar 4.4	Kerusakan Jalan pada STA 0+200 – 0+400 .....	79
Gambar 4.5	Kerusakan Jalan pada STA 0+400 – 0+600 .....	79
Gambar 4.6	Kerusakan Jalan pada STA 0+600 – 0+800 .....	80
Gambar 4.7	Kerusakan Jalan pada STA 0+800 – 1+000 .....	80
Gambar 4.8	Kerusakan Jalan pada STA 1+000 – 1+200 .....	81
Gambar 4.9	Kerusakan Jalan pada STA 1+200 – 1+400 .....	81
Gambar 4.10	Kerusakan Jalan pada STA 1+400 – 1+600 .....	82
Gambar 4.11	Kerusakan Jalan pada STA 1+600 – 1+800 .....	82
Gambar 4.12	Kerusakan Jalan pada STA 1+800 – 2+000 .....	83
Gambar 4.13	Kerusakan Jalan pada STA 2+000 – 2+200 .....	83
Gambar 4.14	Kerusakan Jalan pada STA 2+200 – 2+400 .....	84
Gambar 4.15	Kerusakan Jalan pada STA 2+400 – 2+600 .....	84
Gambar 4.16	Kerusakan Jalan pada STA 2+600 – 2+800 .....	85
Gambar 4.17	Kerusakan Jalan pada STA 2+800 – 3+000 .....	85
Gambar 4.18	Kerusakan Jalan pada STA 3+000 – 3+200 .....	86

Gambar 4.19 Kerusakan Jalan pada STA 3+200 – 3+400 .....	86
Gambar 4.20 Kerusakan Jalan pada STA 3+400 – 3+600 .....	87
Gambar 4.21 Kerusakan Jalan pada STA 3+600 – 3+800 .....	87
Gambar 4.22 Kerusakan Jalan pada STA 3+800 – 4+000 .....	88
Gambar 4.23 <i>Ratting</i> Kondisi Jalan Berdasarkan PCI .....	101

## **DAFTAR GRAFIK**

Grafik 4.1	Nilai <i>Deduct Value</i> Kerusakan Pelepasan Butir .....	90
Grafik 4.2	Nilai <i>Deduct Value</i> Kerusakan Lubang .....	91
Grafik 4.3	Nilai <i>Deduct Value</i> Kerusakan Tonjolan .....	91
Grafik 4.4	Nilai <i>Deduct Value</i> Kerusakan Amblas .....	91
Grafik 4.5	CDV pada STA 0+600 – 0+800 .....	93
Grafik 4.6	Nilai <i>Deduct Value</i> Kerusakan Lubang .....	95
Grafik 4.7	Nilai <i>Deduct Value</i> Kerusakan Amblas .....	96
Grafik 4.8	Nilai <i>Deduct Value</i> Kerusakan Pelepasan Butir .....	96
Grafik 4.9	Nilai <i>Deduct Value</i> Kerusakan Cacat Tepi .....	97
Grafik 4.10	CDV pada STA 2+600 – 2+800 .....	98