



**ANALISIS PENILAIAN KERUSAKAN PERKERASAN
LENTUR MENGGUNAKAN PEDOMAN INDEKS KONDISI
PERKERASAN (IKP) SEBAGAI DASAR PEMELIHARAAN
JALAN
(Studi Kasus: Gading Golf Boulevard, Kabupaten Tangerang)**

**TUGAS AKHIR
SKRIPSI**

**UNIVERSITAS
JULIAWAN WAHYU PRATAMA
41122010033
MERCU BUANA**

**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS MERCU BUANA
JAKARTA
2026**



**ANALISIS PENILAIAN KERUSAKAN PERKERASAN
LENTUR MENGGUNAKAN PEDOMAN INDEKS KONDISI
PERKERASAN (IKP) SEBAGAI DASAR PEMELIHARAAN
JALAN
(Studi Kasus: Gading Golf Boulevard, Kabupaten Tangerang)**

**TUGAS AKHIR
SKRIPSI**

Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh Gelar Sarjana (S1)

**UNIVERSITAS
MERCU BUANA
JULIAWAN WAHYU PRATAMA
41122010033**

**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS MERCU BUANA
JAKARTA
2026**

HALAMAN PERNYATAAN KARYA SENDIRI

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Juliawan Wahyu Pratama
NIM : 41122010033
Fakultas/Program Studi : Teknik/Teknik Sipil

Menyatakan dengan sebenar-benarnya bahwa Tugas Akhir berjudul:

“Analisis Penilaian Kerusakan Perkerasan Lentur Menggunakan Pedoman Indeks Kondisi Perkerasan (IKP) Sebagai Dasar Pemeliharaan Jalan (Studi Kasus: Gading Golf Boulevard, Kabupaten Tangerang)” adalah hasil karya saya sendiri, tidak mengandung unsur plagiarisme, pelanggaran hak cipta, atau konten ilegal dalam bentuk apapun dan tidak melanggar hukum atau hak pihak manapun.

Apabila di kemudian hari ditemukan pelanggaran terhadap pernyataan ini, saya bersedia menanggung seluruh konsekuensi hukum dan membebaskan Universitas Mercu Buana dari segala bentuk tuntutan hukum dan saya siap mendapatkan sanksi akademis yang berlaku di Universitas Mercu Buana.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenar-benarnya untuk digunakan sebagaimana mestinya.

UNIVERSITAS
MERCU BUANA

Jakarta, 11 Agustus 2026



Juliawan Wahyu Pratama

HALAMAN SURAT KETERANGAN HASIL UJI TURNITIN

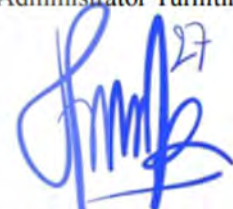
Menerangkan bahwa Jurnal / Karya Ilmiah / Laporan Tugas Akhir pada BAB I, BAB III, BAB IV, dan BAB V / Praktek Keinsinyuran atas nama:

Nama : Juliawan Wahyu Pratama
NIM : 41122010033
Program Studi : Teknik Sipil
Judul Tugas Akhir / Tesis
/ Praktek Keinsinyuran : Analisis Penilaian Kerusakan Perkerasan Lentur Menggunakan Pedoman Indeks Kondisi Perkerasan (IKP) Sebagai Dasar Pemeliharaan Jalan (Studi Kasus: Gading Golf Boulevard, Kabupaten Tangerang)

Telah dilakukan pengecekan *Similarity* menggunakan aplikasi/sistem *Turnitin* pada **Sabtu, 22 Agustus 2026** dengan hasil presentase sebesar **19 %** dan dinyatakan memenuhi standar sesuai dengan ketentuan yang berlaku di Fakultas Teknik Universitas Mercu Buana.
Demikian surat keterangan ini dibuat dan digunakan sebagaimana mestinya.

Jakarta, 22 Agustus 2026

Administrator Turnitin,



Itmam Haidi Syarif

UNIVERSITAS
MERCU BUANA

HALAMAN PENGESAHAN

Tugas Akhir ini diajukan oleh:

Nama : Juliawan Wahyu Pratama
NIM : 41122010033
Fakultas/Program Studi : Teknik/Teknik Sipil
Judul Tugas Akhir : Analisis Penilaian Kerusakan Perkerasan Lentur
Menggunakan Pedoman Indeks Kondisi
Perkerasan (IKP) Sebagai Dasar Pemeliharaan
Jalan (Studi Kasus: Gading Golf Boulevard,
Kabupaten Tangerang)

Telah berhasil dipertahankan pada sidang tanggal 12 Agustus 2026 dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana pada Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik Universitas Mercu Buana.

Disahkan oleh:

Pembimbing



Ir. Reni Karno Kinasih, S.T., M.T.
NIDN: 0317088407

U N I V E R S I T A S

Jakarta, 18 Agustus 2026
Mengetahui,
M E R C U B U A N A

Dekan Fakultas Teknik



Dr. Zulfa Fitri Ikatrinasari, M.T.
NIDN: 0307037202

Ketua Program Studi
Teknik Sipil



Dr. Ir. Acep Hidayat, S.T., M.T.
NIDN: 0325067505

KATA PENGANTAR

Puji syukur saya panjatkan ke hadirat Allah SWT atas segala limpahan rahmat, karunia, dan hidayah-Nya sehingga saya dapat menyelesaikan penyusunan proposal penelitian dengan judul “Analisis Penilaian Kerusakan Perkerasan Lentur Menggunakan Pedoman Indeks Kondisi Perkerasan (IKP) Sebagai Dasar Pemeliharaan Jalan (Studi Kasus: Gading Golf Boulevard, Kabupaten Tangerang)” Proposal ini disusun sebagai salah satu syarat untuk melakukan penelitian serta sebagai langkah awal menuju penyusunan Tugas Akhir guna memperoleh gelar Sarjana Teknik Sipil di Universitas Mercu Buana.

Saya menyadari adanya keterbatasan dalam diri, sehingga keberhasilan penyelesaian proposal ini sepenuhnya merupakan berkat doa, arahan, dan dukungan dari berbagai pihak. Oleh sebab itu, pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan terima kasih yang tulus kepada:

1. Bapak Prof. Dr. Ir. Andi Adriansyah, M.Eng. selaku Rektor Universitas Mercu Buana yang telah memimpin dan mengembangkan Universitas Mercu Buana sehingga menjadi lingkungan pendidikan yang mendukung pengembangan akademik dan profesional mahasiswa.
2. Ibu Dr. Zulfa Fitri Ikatrinasari, M.T. selaku Dekan Fakultas Teknik Universitas Mercu Buana yang telah memberikan dukungan serta fasilitas dalam penyelenggaraan pendidikan di Fakultas Teknik.
3. Bapak Dr. Ir. Acep Hidayat, S.T., M.T. selaku ketua program studi S1 Teknik Sipil Universitas Mercu Buana yang telah memberikan arahan, dukungan, dan pelayanan akademik selama penulis menempuh pendidikan di Program Studi Teknik Sipil.
4. Ibu Ir. Reni Karno Kinasih, S.T., M.T. selaku dosen pembimbing yang senantiasa memberikan bimbingan, arahan, motivasi, serta dukungan selama proses penyusunan Tugas Akhir ini. Penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya atas kesabaran, waktu, tenaga, dan ilmu yang telah diberikan sehingga Tugas Akhir ini dapat diselesaikan dengan baik.
5. Bapak Dr. Ir. Agus Suroso, M.T. selaku dosen pembimbing akademik yang telah memberikan arahan kepada penulis selama masa perkuliahan. Penulis

mengucapkan terima kasih atas perhatian dan dukungan yang diberikan sehingga penulis dapat menyelesaikan studi dengan baik.

6. Seluruh Dosen Program Studi Teknik Sipil Universitas Mercu Buana yang telah dengan penuh dedikasi membagikan ilmu pengetahuan, pengalaman, dan nilai-nilai profesionalisme selama proses pendidikan. Ilmu dan bimbingan yang diberikan menjadi bekal yang sangat berharga bagi penulis dalam menyelesaikan studi serta menghadapi tantangan di masa mendatang.
7. Kedua orang tua dan keluarga tercinta yang selalu menjadi sumber kekuatan, semangat, dan inspirasi bagi penulis. Terima kasih atas doa yang tiada henti, kasih sayang yang tulus, serta dukungan moral dan material yang senantiasa diberikan dalam setiap langkah perjalanan pendidikan penulis hingga terselesaikannya Tugas Akhir ini.
8. Teman-teman Persatuan Keluarga Kompak (PKK) serta teman-teman NPC Sipil, yang telah menjadi bagian penting dalam perjalanan perkuliahan penulis. Terima kasih atas kebersamaan, dukungan, semangat, bantuan, serta berbagai pengalaman dan informasi yang bermanfaat yang telah diberikan selama masa studi.

Sebagai penutup, saya memanjatkan doa kepada Tuhan Yang Maha Esa agar senantiasa melimpahkan berkah-Nya dan membalas seluruh kebaikan pihak-pihak yang telah membantu. Besar harapan saya agar proposal ini dapat memberikan kontribusi nyata bagi pengembangan ilmu pengetahuan.

Jakarta, 11 Agustus 2026



Juliawan Wahyu Pratama

HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS AKHIR DI REPOSITORI UMB

Sebagai sivitas akademik Universitas Mercu Buana, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Juliawan Wahyu Pratama
NIM : 41122010033
Fakultas/Program Studi : Teknik/Teknik Sipil
Judul Tugas Akhir : Analisis Penilaian Kerusakan Perkerasan Lentur Menggunakan Pedoman Indeks Kondisi Perkerasan (IKP) Sebagai Dasar Pemeliharaan Jalan (Studi Kasus: Gading Golf Boulevard, Kabupaten Tangerang)

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, dengan ini memberikan izin dan menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Mercu Buana **Hak Bebas Royalti Non-Eksklusif** (*Non-exclusive Royalty-Free Right*) atas karya ilmiah saya yang berjudul di atas beserta perangkat yang ada (jika diperlukan).

Dengan Hak Bebas Royalti Non-Eksklusif ini Universitas Mercu Buana berhak menyimpan, mengalihmedia/format-kan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan mempublikasikan Tugas Akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta. Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

UNIVERSITAS
MERCU BUANA
Jakarta, 18 Agustus 2026
Yang menyatakan,



Juliawan Wahyu Pratama

**ANALISIS PENILAIAN KERUSAKAN PERKERASAN LENTUR
MENGUNAKAN PEDOMAN INDEKS KONDISI PERKERASAN (IKP)
SEBAGAI DASAR PEMELIHARAAN JALAN
(Studi Kasus: Gading Golf Boulevard, Kabupaten Tangerang)**

JULIAWAN WAHYU PRATAMA

ABSTRAK

Kerusakan perkerasan jalan dapat menurunkan tingkat pelayanan serta membahayakan keselamatan pengguna jalan, sehingga diperlukan evaluasi kondisi perkerasan secara sistematis untuk menentukan tingkat kerusakan dan rekomendasi penanganan yang tepat. Penelitian ini bertujuan mengidentifikasi jenis kerusakan, menilai kondisi perkerasan, serta memberikan rekomendasi penanganan pada Ruas Jalan Gading Golf Boulevard, Kabupaten Tangerang, menggunakan metode Indeks Kondisi Perkerasan (IKP). Metode penelitian berupa survei visual lapangan dengan membagi ruas jalan sepanjang 1,9 km menjadi unit sampel berukuran $7 \text{ m} \times 40 \text{ m} = 280 \text{ m}^2$, dengan total 96 unit pada dua arah lajur, yaitu arah Kelapa Dua dan arah Pagedangan. Pengambilan sampel dilakukan secara acak sistematis. Jumlah sampel awal ditentukan sebanyak 14 unit berdasarkan asumsi deviasi standar ($d = 10$), kemudian dikonfirmasi menggunakan deviasi standar aktual sehingga jumlah sampel yang disurvei menjadi 19 unit, terdiri atas 10 unit arah Kelapa Dua dan 9 unit arah Pagedangan. Hasil identifikasi menunjukkan total 99 kejadian kerusakan, dengan jenis paling dominan berupa tambalan (50 kejadian, 50,5%), retak kulit buaya (17 kejadian, 17,2%), pelepasan butir (13 kejadian, 13,1%), dan lubang (11 kejadian, 11,1%). Kerusakan lain yang ditemukan meliputi retak memanjang, retak tepi, retak blok, dan penurunan lajur. Nilai IKP rata-rata pada arah Kelapa Dua sebesar 64,3 (kategori Sedang), sedangkan arah Pagedangan sebesar 50,33 (kategori Jelek). Berdasarkan hasil tersebut, rekomendasi penanganan yang diberikan adalah peningkatan struktural untuk arah Kelapa Dua dan rekonstruksi/daur ulang untuk arah Pagedangan. Prioritas utama penanganan diberikan pada segmen dengan nilai IKP di bawah 55, yaitu segmen 1, 13, dan 37 (arah Kelapa Dua) serta segmen 52, 55, 61, 67, 73, dan 91 (arah Pagedangan).

Kata kunci: Perkerasan lentur, Indeks Kondisi Perkerasan (IKP), Kerusakan Jalan, Pemeliharaan Jalan.

**ANALYSIS OF FLEXIBLE PAVEMENT DAMAGE ASSESSMENT USING
THE PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI) GUIDELINE AS A BASIS
FOR ROAD MAINTENANCE**

(Case Study: Gading Golf Boulevard Road, Tangerang Regency)

JULIAWAN WAHYU PRATAMA

ABSTRACT

Pavement damage can reduce the level of service and endanger road user safety, requiring a systematic evaluation of pavement condition to determine the level of damage and appropriate treatment recommendations. This study aims to identify the types of road damage, assess pavement condition, and provide treatment recommendations for the Gading Golf Boulevard road segment, Tangerang Regency, using the Pavement Condition Index (IKP) method. The research method used field visual surveys, dividing the 1.9 km road segment into sample units measuring 7 m × 40 m (280 m²), with a total of 96 units across two lane directions, namely the Kelapa Dua direction and the Pagedangan direction. Sampling was carried out using systematic random sampling. The initial minimum sample size was determined to be 14 units based on an assumed standard deviation ($d = 10$), then confirmed using the actual standard deviation, resulting in a final surveyed sample of 19 units, consisting of 10 units in the Kelapa Dua direction and 9 units in the Pagedangan direction. The damage identification results showed a total of 99 distress occurrences, with the most dominant types being patching (50 occurrences, 50.5%), alligator cracking (17 occurrences, 17.2%), raveling (13 occurrences, 13.1%), and potholes (11 occurrences, 11.1%). Other distresses found included longitudinal cracking, edge cracking, block cracking, and lane/shoulder drop-off. The average IKP value for the Kelapa Dua direction was 64.3 (Fair category), while the Pagedangan direction was 50.33 (Poor category). Based on these results, the recommended treatments are structural improvement for the Kelapa Dua direction and reconstruction/recycling for the Pagedangan direction. Top priority for treatment is given to segments with IKP values below 55, namely segments 1, 13, and 37 (Kelapa Dua direction) and segments 52, 55, 61, 67, 73, and 91 (Pagedangan direction).

Keywords: *Flexible pavement, Pavement Condition Index (IKP), Road Damage, Road Maintenance.*

DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL.....	0
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERNYATAAN KARYA SENDIRI	ii
HALAMAN SURAT KETERANGAN HASIL UJI TURNITIN	iii
HALAMAN PENGESAHAN	iv
KATA PENGANTAR.....	v
HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS AKHIR DI REPOSITORI UMB	vii
ABSTRAK	viii
ABSTRACT	ix
DAFTAR ISI	x
DAFTAR TABLE	xiii
DAFTAR GAMBAR	xv
DAFTAR LAMPIRAN	xviii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Identifikasi Masalah	3
1.3 Rumusan Masalah	3
1.4 Maksud Dan Tujuan	3
1.5 Manfaat Penelitian	4
1.5.1 Manfaat Akademis	4
1.5.2 Manfaat Praktis	4
1.6 Pembatasan Ruang Lingkup Masalah	5
1.7 Sistematika Penulisan	5
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	7
2.1 Pengertian Jalan	7
2.2 Klasifikasi Jalan	7
2.2.1 Pengelompokan Berdasarkan Peruntukan Jalan.....	8
2.2.2 Pengelompokan Berdasarkan Status Jalan	8
2.2.3 Pengelompokan Berdasarkan Sistem Jaringan Jalan	9
2.2.4 Pengelompokan Berdasarkan Fungsi Jalan Dalam SJJ Primer	10

2.2.5	Pengelompokan Jalan Berdasarkan Fungsinya Dalam SJJ Sekunder	11
2.3	Konstruksi Perkerasan Jalan	11
2.4	Penyebab Perkerasan Jalan Rusak Dini	14
2.5	Metode Indeks Kondisi Perkerasan (IKP).....	15
2.5.1	Jenis Kerusakan Dan Tingkat Keparahan Perkerasan Lentur	16
2.5.2	Penentuan Unit Sampel	34
2.5.3	Penentuan Jumlah unit sampel	35
2.5.4	Penentuan Jarak antara unit unit sampel	37
2.5.5	Perhitungan Kerapatan Kerusakan	37
2.5.6	Perhitungan Nilai Pengurang (NP)	38
2.5.7	Nilai Pengurang Yang Diijinkan (m).....	49
2.5.8	Perhitungan Nilai Pengurang Terkoreksi (NPT) Maksimum.....	49
2.5.9	Perhitungan Nilai IKP Dan Kategori Kondisi.....	50
2.6	Rekomendasi Penanganan Kerusakan	50
2.6.1	Pemeliharaan Rutin	51
2.6.2	Pemeliharaan Berkala.....	51
2.6.3	Peningkatan Struktural	52
2.6.4	Rekonstruksi/Daur Ulang	52
2.7	Kondisi Eksisting Perkerasan.....	52
2.8	Penelitian Terdahulu.....	54
2.9	Research Gap	57
2.10	Kerangka Berpikir	62
BAB III METODE PENELITIAN		63
3.1	Diagram Alir.....	63
3.2	Lokasi Penelitian.....	64
3.3	Penentuan Stationing.....	64
3.4	Pengumpulan Data	65
3.4.1	Data Primer	65
3.4.2	Data Sekunder	65
3.4.3	Pelaksanaan Survei Lapangan.....	65
3.4.4	Personel dan Pembagian Tugas.....	66
3.4.5	Instrumen Penelitian.....	66
3.5	Analisis Data	67
3.6	Analisis Metode Indeks Kondisi Perkerasan (IKP)	67
3.7	Urutan Prioritas Dan Jenis Penangannya	68
BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN		70
4.1	Data Ruas Jalan	70
4.2	Penentuan Unit Sampel	70

4.3	Penentuan Jumlah Unit Sampel Minimum	71
4.4	Penentuan Jarak Antara Unit – Unit Sampel.....	71
4.5	Pencatatan survei Kerusakan Jalan	72
4.6	Metode Indeks Kondisi Perkerasan (IKP).....	75
4.6.1	Perhitungan Kerapatan Kerusakan	76
4.6.2	Penentuan Nilai Pengurang (NP) Kerusakan	77
4.6.3	Penentuan Nilai Pengurang Diiijinkan.....	79
4.6.5	Perhitungan IKP	81
4.7	Konfirmasi Jumlah Unit Sampel Minimum.....	86
4.8	Perhitungan Unit Tambahan.....	87
4.8.1	Penentuan Unit Sampel Tambahan	87
4.8.2	Pencatatan Survei Kerusakan Jalan Unit Tambahan	88
4.8.3	Perhitungan IKP Unit Tambahan	90
4.9	Rekapitulasi Perhitungan Indeks Kondisi Perkerasan (IKP)	92
4.10	Penanganan Kerusakan Jalan	94
BAB V	KESIMPULAN DAN SARAN	98
5.1	Kesimpulan	98
5.2	Saran.....	99
DAFTAR PUSTAKA.....		100
LAMPIRAN.....		103

DAFTAR TABLE

Tabel 2.1 Tingkat Kerusakan Retak Kulit Buaya (Retak Lelah).....	17
Tabel 2.2 Tingkat Kerusakan Kegemukan (<i>Bleeding</i>)	18
Tabel 2.3 Tingkat Kerusakan Retak Blok (<i>Block Cracking</i>).....	19
Tabel 2.4 Tingkat Kerusakan Tonjolan dan Cekungan (<i>Bumps and Sags</i>)	19
Tabel 2.5 Tingkat Kerusakan Keriting/Gelombang Melintang (<i>Corrugation</i>)	20
Tabel 2.6 Tingkat Kerusakan Ambblas Lokal (<i>Depression</i>)	21
Tabel 2.7 Tingkat Kerusakan Retak Tepi (<i>Edge Cracking</i>)	22
Tabel 2.8 Tingkat Kerusakan Retak Refleksi Sambungan	23
Tabel 2.9 Tingkat Kerusakan Penurunan Lajur/Bahu (<i>Lane/Shoulder Drop-Off</i>)	24
Tabel 2.10 Tingkat Kerusakan Retak Memanjang dan Melintang	25
Tabel 2.11 Tingkat Kerusakan Penambalan (<i>Patching</i>)	26
Tabel 2.12 Tingkat Kerusakan Agregat Licin (<i>Polished Aggregate</i>)	27
Tabel 2.13 Tingkat Kerusakan Lubang (<i>Potholes</i>).....	28
Tabel 2.14 Tingkat Kerusakan di Perlintasan Rel (<i>Railroad Crossing</i>)	29
Tabel 2.15 Tingkat Kerusakan Alur (<i>Rutting</i>)	30
Tabel 2.16 Tingkat kerusakan sungkur (<i>Shoving</i>)	30
Tabel 2.17 Tingkat Kerusakan Retak Selip (<i>Slippage Cracking</i>)	31
Tabel 2.18 Tingkat Kerusakan Pemuaiian (<i>Swell</i>)	32
Tabel 2.19 Tingkat Kerusakan Pelepasan Butiran (<i>Raveling</i>).....	33
Tabel 2.20 Tingkat kerusakan Pelapukan (<i>Surface Ware</i>).....	34
Tabel 2.21 Penggunaan IKP Untuk Menentukan Jenis Penanganan.....	51
Tabel 2.22 Penelitian Terdahulu.....	54
Tabel 2.23 Research Gap.....	57
Tabel 3.1 Klasifikasi Jenis Penanganan	68
Tabel 4.1 Pencatatan Hasil Survei Kerusakan Arah Kelapa Dua.....	72
Tabel 4.2 Pencatatan Hasil Survei Kerusakan Arah Pagedangan	73
Tabel 4.3 Nilai NP Individual setiap kerusakan.....	79
Tabel 4.4 Total Nilai Pengurang.....	80
Tabel 4.5 Hasil Pembacaan kurva NPT.....	81

Tabel 4.6 Kuantitas Kerusakan, Kerapatan, Nilai Pengurang (NP), dan Nilai m arah Kelapa Dua	82
Tabel 4.7 Perhitungan Nilai IKP arah Kelapa Dua	83
Tabel 4.8 Kuantitas Kerusakan, Kerapatan, Nilai Pengurang (NP), dan Nilai m arah Pagedangan.....	84
Tabel 4.9 Perhitungan Nilai IKP arah Pagedangan	85
Tabel 4.10 Rekap perhitungan d standar aktual	86
Tabel 4.11 Pencatatan hasil survei kerusakan arah kelapa dua unit tambahan	88
Tabel 4.12 Pencatatan hasil survei kerusakan arah pagedangan unit tambahan ...	88
Tabel 4.13 Rekapitulasi Kejadian Kerusakan	89
Tabel 4.14 Luas Kerusakan, Kerapatan, Nilai Pengurang (NP), dan Nilai m arah Kelapa Dua Unit Tambahan	90
Tabel 4.15 Perhitungan Nilai IKP arah Kelapa Dua Unit Tambahan.....	91
Tabel 4.16 Luas Kerusakan, Kerapatan, Nilai Pengurang (NP), dan Nilai m arah Pagedangan Unit Tambahan.....	91
Tabel 4.17 Perhitungan Nilai IKP arah Pagedangan Unit Tambahan	91
Tabel 4.18 Rekapitulasi Nilai Indeks Perkerasan (IKP) Untuk Setiap Arah.....	92
Tabel 4.19 Jenis Penanganan Berdasarkan Kategori Nilai IKP Arah Kelapa Dua	94
Tabel 4.20 Jenis Penanganan Berdasarkan Kategori Nilai IKP Arah Pagedangan	95

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Perkerasan Lentur.....	12
Gambar 2.2 Retak Kulit Buaya.....	16
Gambar 2.3 Kegemukan (<i>Bleeding</i>).....	17
Gambar 2.4 Retak blok (<i>Block Cracking</i>).....	18
Gambar 2.5 Jembul dan Lekukan (<i>Bumps and Sags</i>)	19
Gambar 2.6 Keriting (<i>Corrugation</i>).....	20
Gambar 2.7 Amblas Lokal (<i>Depression</i>).....	21
Gambar 2.8 Retak Tepi (<i>Edge Cracking</i>).....	21
Gambar 2.9 Retak Refleksi Sambungan (<i>Joint Reflection Cracking</i>).....	22
Gambar 2.10 Perbedaan Penurunan Lajur/Bahu (<i>Lane/Shoulder Drop-Off</i>)	24
Gambar 2.11 Retak Memanjang dan Melintang (Bukan Retak Refleksi).....	25
Gambar 2.12 Tambalan dan Tambalan Galian Utilitas	26
Gambar 2.13 Agregat Licin (<i>Polished Aggregate</i>).....	27
Gambar 2.14 Lubang (<i>Potholes</i>)	28
Gambar 2.15 Kerusakan di Perlintasan Rel (<i>Railroad Crossing</i>)	29
Gambar 2.16 Alur (<i>Rutting</i>)	29
Gambar 2.17 Sungkur/Dorong (<i>Shoving</i>)	30
Gambar 2.18 Retak Selip (<i>Slippage Cracking</i>).....	31
Gambar 2.19 Pemuaian (<i>Swell</i>).....	32
Gambar 2.20 Pelepasan Butiran (<i>Raveling</i>)	33
Gambar 2.21 Pelapukan (<i>Surface Ware</i>)	34
Gambar 2.22 Contoh Pembagian Unit Sampel.....	35
Gambar 2.23 Kurva Nilai Pengurang Retak Kulit Buaya.....	39
Gambar 2.24 Kurva Nilai Pengurang Kegemukan Aspal	39
Gambar 2.25 Kurva Nilai Pengurang Retak Blok.....	40
Gambar 2.26 Kurva Nilai Pengurang Jembul dan Lekukan	40
Gambar 2.27 Kurva Nilai Pengurang Keriting	41
Gambar 2.28 Kurva Nilai Pengurang Amblas.....	41
Gambar 2.29 Kurva Nilai Pengurang Retak Pinggir.....	42
Gambar 2.30 Kurva Nilai Pengurang Retak Refleksi Sambungan	42
Gambar 2.31 Kurva Nilai Pengurang Bahu Jalan Turun.....	43

Gambar 2.32 Kurva Nilai Pengurang Retak Memanjang dan Melintang	43
Gambar 2.33 Kurva Nilai Pengurang Tambalan dan Tambalan Galian Utilitas ...	44
Gambar 2.34 Kurva Nilai Pengurang Agregat Licin.....	44
Gambar 2.35 Kurva Nilai Pengurang Lubang.....	45
Gambar 2.36 Kurva Nilai Pengurang Perlintasan Kereta Api.....	45
Gambar 2.37 Kurva Nilai Pengurang Alur.....	46
Gambar 2.38 Kurva Nilai Pengurang Sungkur	46
Gambar 2.39 Kurva Nilai Pengurang Retak Selip	47
Gambar 2.40 Kurva Nilai Pengurang Pengembangan	47
Gambar 2.41 Kurva Nilai Pengurang Pelepasan Butir.....	48
Gambar 2.42 Kurva Nilai Pengurang Pelapukan	48
Gambar 2.43 Kurva Nilai Pengurang Terkoreksi untuk Perkerasan Aspal	49
Gambar 2.44 Kelas Kondisi IKP.....	50
Gambar 2.45 Kondisi Eksisting Ruas Gading Golf Boulevard	53
Gambar 2.46 Kerangka Berfikir.....	62
Gambar 3.1 Diagram Alir.....	63
Gambar 3.2 Lokasi Jalan Gading Golf Boulevard, Kabupaten Tangerang.....	64
Gambar 4.1 Pembagian unit sampel jalan Gading Golf Boulevard	70
Gambar 4.2 Sistematika Lokasi unit sampel.....	71
Gambar 4.3 Tambalan	74
Gambar 4.4 Retak Kulit Buaya	75
Gambar 4.5 Pelepasan Butir.....	75
Gambar 4.6 Formulir survei kondisi Segmen 1 arah Kelapa Dua	76
Gambar 4.7 Kurva hubungan Kerapatan dengan NP retak kulit buaya	77
Gambar 4.8 Kurva hubungan Kerapatan dengan NP Tambalan	78
Gambar 4.9 Kurva hubungan Kerapatan dengan NP Lubang.....	78
Gambar 4.10 Kurva hubungan Kerapatan dengan NP Pelepasan Butir	79
Gambar 4.11 Kurva Nilai Pengurang Terkoreksi (NPT).....	81
Gambar 4.12 Kategori Kondisi IKP	82
Gambar 4.13 Sistematika Lokasi unit sampel tambahan	87
Gambar 4.14 Grafik Kejadian Kerusakan.....	90
Gambar 4.15 Grafik Nilai IKP Arah Kelapa Dua	93

Gambar 4.16 Grafik Nilai IKP Arah Pagedangan	93
--	----



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Formulir Survei IKP Arah Kelapa Dua	103
Lampiran 2 Formulir Survei IKP Arah Pagedangan	108
Lampiran 3 Lembar Asistensi	113

