



**KOLERASI TINGKAT KERUSAKAN JALAN TERHADAP
VOLUME LALU LINTAS DENGAN METODE PCI
(*PAVEMENT CONDITION INDEX*) DAN BINA MARGA PADA
RUAS JALAN RAYA LEGOK – KARAWACI KM 6 & KM 7
KABUPATEN TANGERANG**

LAPORAN SKRIPSI

Fadia Nurul Izza

41122110049

**UNIVERSITAS
MERCU BUANA**

PROGRAM STUDI S1 TEKNIK SIPIL

FAKULTAS TEKNIK

UNIVERSITAS MERCU BUANA

JAKARTA

2025



**KOLERASI TINGKAT KERUSAKAN JALAN TERHADAP
VOLUME LALU LINTAS DENGAN METODE PCI
(*PAVEMENT CONDITION INDEX*) PADA RUAS JALAN RAYA
LEGOK – KARAWACI KM 6 & KM 7 KABUPATEN
TANGERANG**

LAPORAN SKRIPSI

Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Strata Satu (S1)

Nama : Fadia Nurul Izza

NIM : 41122110049

Pembimbing : Reni Karno Kinasih, S.T., M.T.

PROGRAM STUDI S1 TEKNIK SIPIL

FAKULTAS TEKNIK

UNIVERSITAS MERCU BUANA

JAKARTA

2025

HALAMAN PERNYATAAN KARYA SENDIRI

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Fadia Nurul Izza
NIM : 41122110049
Program Studi : Teknik Sipil
Judul Tugas Akhir : Kolerasi Tingkat Kerusakan Jalan Terhadap Volume Lalu Lintas Dengan Metode PCI (*Pavement Condition Index*) dan Bina Marga Pada Ruas Jalan Raya Legok – Karawaci KM 6 & KM 7 Kabupaten Tangerang

Menyatakan bahwa Laporan Tugas Akhir ini adalah hasil karya saya sendiri dan bukan plagiat, serta semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk telah saya nyatakan dengan benar. Apabila ternyata ditemukan di dalam Laporan Tugas Akhir saya terdapat unsur plagiat, maka saya siap mendapatkan sanksi akademis yang berlaku di Universitas Mercu Buana.

Jakarta, 18 Januari 2025

UNIVERSITAS
MERCU BUANA



Fadia Nurul Izza

HALAMAN PENGESAHAN

Laporan Tugas Akhir ini diajukan oleh:

Nama : Fadia Nurul Izza
NIM : 41122110049
Program Studi : Teknik Sipil
Judul Tugas Akhir : Kolerasi Tingkat Kerusakan Jalan Terhadap Volume Lalu Lintas Dengan Metode PCI (*Pavement Condition Index*) Pada Ruas Jalan Raya Legok – Karawaci KM 6 & KM 7 Kabupaten Tangerang

Telah berhasil dipertahankan pada sidang dihadapan dewan penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Strata (S1) pada Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Mercu Buana

Disahkan oleh;

Tanda Tangan

Pembimbing : Reni Karno Kinasih, S.T., M.T.
NIDN/NIDK/NIK : 0317088407

Ketua Penguji : Dr. Ir. Hermanto Dwiatmoko, M.Str., IPU
NIDN/NIDK/NIK : 8898540017

Anggota Penguji : Nabila, ST., MT.
NIDN/NIDK/NIK : 0327068804

Jakarta, 08 Februari 2025

Mengetahui,

Dekan Fakultas Teknik

Ketua Program Studi Teknik Sipil

Dr. Zulfa Fitri Ikatrinasari, M.T.

NIDN : 0307037202

Dr. Acep Hidayat, S.T., M.T.

NIDN : 0325067505

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur atas kehadiran Tuhan YME yang telah memberikan berkat dan rahmat-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penelitian tugas akhir yang berjudul “Kolerasi Tingkat Kerusakan Jalan Terhadap Volume Lalu Lintas Dengan Metode PCI (*Pavement Condition Index*) Pada Ruas Jalan Raya Legok – Karawaci KM 6 & KM 7 Kabupaten Tangerang” Penulis ingin mengucapkan rasa terima kasih kepada seluruh pihak yang mendukung dan membantu penulis dari awal masa perkuliahan hingga akhirnya dapat menyelesaikan Tugas Akhir ini. Penulis mengucapkan rasa terima kasih yang sebesar – besarnya kepada :

1. Bapak Prof. Dr. Andi Adriansyah, selaku Rektor Universitas Mercu Buana.
2. Ibu Zulfa Fitri Ikatrinasari, M.T, selaku Dekan Program Studi Teknik Sipil Universitas Mercu Buana.
3. Bapak Dr. Acep Hidayat. MT, selaku Ketua Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Mercu Buana.
4. Ibu Reni Karno Kinasih, S.T., M.T., selaku dosen pembimbing yang telah memberikan saya pengarahan dan dukungan selama penyusunan Tugas Akhir ini.
5. Seluruh dosen dan staff program studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik Universitas Mercu Buana yang telah mendidik dan memberikan ilmu pengetahuan.
6. Kepada para narasumber, rekan-rekan kerja PT. Global Bangun Erajaya yang telah membantu dan mendukung, sehingga saya dapat menyelesaikan Tugas Akhir ini.
7. Keluarga khususnya kedua orang tua saya, Bapak Dwi Handoko S.T, M.M dan Ibu Jamila Tun Hasanah yang selalu memberikan dukungan dan doa sepanjang hidup saya.
8. Kepada teman hidup saya Muhammad Amin Wahid S.Tr.Pel, yang selalu memberikan semangat dan dukungan dalam segi apapun.
9. Seluruh Keluarga besar Teknik Sipil Universitas Mercu Buana, pihak yang telah menyemangati dan membantu selama penyusunan Tugas Akhir ini.
10. Seluruh pihak yang telah membantu selama penyusunan Tugas Akhir ini.

Penulis menyadari bahwa penyusunan Tugas Akhir ini tidaklah sempurna. Untuk itu penulis berharap adanya saran dan kritik yang membangun demi kesempurnaan Tugas Akhir ini. Semoga penelitian Tugas Akhir ini dapat memberikan manfaat bagi semua pihak yang membacanya.

Jakarta, 11 Januari 2025

Penulis



HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS

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

Nama : Fadia Nurul Izza
NIM : 41122110049
Program Studi : Teknik Sipil
Judul Laporan : Kolerasi Tingkat Kerusakan Jalan Terhadap Volume Lalu Lintas Dengan Metode PCI (*Pavement Condition Index*) dan Bina Marga Pada Ruas Jalan Raya Legok – Karawaci KM 6 & KM 7 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 Laporan Skripsi saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Jakarta, 18 Januari 2025

Yang menyatakan



(Fadia Nurul Izza)

ABSTRAK

Nama : Fadia Nurul Izza
NIM : 41122110049
Program Studi : Teknik Sipil
Judul Proposal Tugas Akhir : Kolerasi Tingkat Kerusakan Jalan Terhadap Volume Lalu Lintas Dengan Metode PCI (*Pavement Condition Index*) Pada Ruas Jalan Raya Legok – Karawaci KM 6 & KM 7 Kabupaten Tangerang
Pembimbing : Reni Karno Kinasih, S.T., M.T

Kerusakan jalan sangat berpengaruh terhadap tinggi rendahnya kecepatan dan kepadatan lalu lintas. Tujuan penelitian ini untuk mengetahui tingkat kerusakan jalan dengan metode PCI dari ASTM D 6433 serta menganalisa korelasi kerusakan dari (nilai PCI) terhadap kepadatan lalu lintas menggunakan analisis regresi linier berganda dengan *software* SPSS.

Penelitian dilakukan di ruas Jalan Raya Legok – Karawaci KM 6 & KM 7 Kabupaten Tangerang sepanjang 1,6 km. Data kerusakan jalan dan data volume kendaraan diperoleh dengan melakukan survei di lokasi studi.

Hasil yang diperoleh yaitu ruas Jalan Raya Legok – Karawaci KM 6 & KM 7 Kabupaten Tangerang mendapatkan hasil analisa nilai PCI kerusakan Jalan Raya Legok – Karawaci (Selatan – Utara) hasil rata – rata PCI = 67,76 sedang (*fair*), Jalan Raya Legok – Karawaci (Utara - Selatan) = 58,75 sedang (*fair*), Jalan Raya Diklat Pemda (Barat – Timur) = 66,62 sedang (*fair*) , Jalan Raya Diklat Pemda (Timur – Barat) PCI = 65,43 sedang (*fair*). Sementara itu ditinjau dengan Metode Bina Marga nilai kondisi jalan pada ruas Jalan Raya Legok – Karawaci (Selatan – Utara) 3,38, Jalan Raya Legok – Karawaci (Utara - Selatan) 3,13, Jalan Raya Diklat Pemda (Barat – Timur) 3,31, Jalan Raya Diklat Pemda (Timur – Barat) sebesar 3,56. Model prediksi kondisi permukaan jalan yang diperoleh adalah $Y = 32,964 + 0,002 X_1 + 0,005 X_2 + 0,006 X_3 + 32,964$ dengan koefisien regresi (R) = 1 yang berarti korelasi antar variabel kuat dan searah, dan koefisien determinasi (R^2) sebesar 1,000 yang berarti kerusakan 100 % kerusakan perkerasan dipengaruhi variabel X.

Kata Kunci : Volume, Lalu Lintas, Kerusakan, Jalan, Prediksi

ABSTRACT

Name : Fadia Nurul Izza
NIM : 41122110049
Program Studi : Teknik Sipil
Title : Correlation of Road Damage Level to Traffic Density Using PCI (Pavement Condition Index) Method on Legok – Karawaci Highway Section KM 6 & KM 7 Tangerang Regency
Supervisor : Reni Karno Kinasih, S.T., M.T.

Road damage greatly affects the high and low speed and density of traffic. The purpose of this study was to determine the level of road damage using the PCI method and analyze the correlation of damage (PCI value) to traffic density using multiple linear regression analysis with SPSS software.

The study was conducted on the Legok – Karawaci Highway KM 6 & KM 7 Tangerang Regency along 1.6 km.. Road damage data and vehicle volume data were obtained by conducting a survey at the study location.

The results obtained were on Legok - Karawaci Highway section KM 6 & KM 7 Tangerang Regency, the results of the PCI value analysis of damage on Legok - Karawaci Highway (South - North) with an average PCI result = 67,76 moderate (sufficient), Legok - Karawaci Highway (North - South) = 58,75 moderate (sufficient), Diklat Pemda Highway (West - East) = 66,62 moderate (sufficient), Diklat Pemda Highway (East - West) PCI = 65,43 moderate (sufficient). Meanwhile, when studied using The Bina Marga method values the road conditions on the Legok – Karawaci Highway (South – North) 3.38, the Legok – Karawaci Highway (North – South) 3.13, the Regional Government Education and Training Highway (West – East) 3.31, the Regional Government Education and Training Highway (East – West) 3.56. The prediction model of road surface conditions obtained is $Y = 34.258 - 0.001 X_1 + 0.012 X_2 + 0.002 X_3 + 34.258$ with a regression coefficient (R) = 1 which means the correlation between variables is strong and in the same direction, and a determination coefficient (R^2) of 1.000 which means that 100% of road pavement damage is influenced by variable X .

Keywords: Volume, Traffic, Damage, Road, Prediction.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERNYATAAN KARYA SENDIRI	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI.....	vi
ABSTRAK	vii
ABSTRACT.....	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR GAMBAR	xiv
DAFTAR LAMPIRAN	xvi
BAB I PENDAHULUAN	I-1
1.1 Latar Belakang Masalah.....	I-1
1.2 Identifikasi Masalah	I-3
1.3 Perumusan Masalah.....	I-3
1.4 Maksud dan Tujuan Penelitian	I-3
1.5 Manfaat Penelitian.....	I-4
1.6 Pembatasan dan Ruang Lingkup Masalah	I-4
1.7 Sistematika Penulisan.....	I-5
BAB II TINJAUAN PUSTAKA DAN KERANGKA BERPIKIR	II-1
2.1 Pengertian Jalan.....	II-1
2.2 Klasifikasi Jalan	II-1
2.2.1 Kelas Jalan	II-2
2.2.2 Fungsi Jalan.....	II-4
2.2.3 Medan Jalan	II-5
2.3 Perkerasan Jalan Menurut Sifat Bahan Perekat.....	II-5
2.4 Jenis Kerusakan Pada Perkerasan Kaku Menurut ASTM D6433-07	II-7

2.4.1	Tingkat Kerusakan (<i>Severity Level</i>)	II-8
2.5	Metode PCI (Pavement Condition Index)	II-20
2.5.1	Menentukan Jumlah Minimum Sampel yang Akan disurvei	II-20
2.5.2	Menghitung Nilai Kadar Kerusakan (<i>Density</i>)	II-21
2.5.3	Menghitung Nilai Pengurang (<i>Deduct Value</i>)	II-22
2.5.4	Menghitung Nilai Pengurang Total / <i>Total Deduct Value</i> (TDV).....	II-22
2.6	Perhitungan Nilai Kerusakan Jalan Metode Bina Marga 1990	II-24
2.6.1	Penentuan Angka Kondisi Berdasarkan Jenis Kerusakan	II-24
2.6.2	Nilai Kondisi Jalan berdasarkan Total Angka Kerusakan	II-25
2.6.3	Nilai LHR dan Nilai Kelas Jalan	II-25
2.7	Pengertian Arus (<i>Flow</i>) dan Volume	II-26
2.7.1	Pengertian Arus dan Volume	II-26
2.7.2	Perbedaan Arus dan Volume	II-26
2.8	Klasifikasi Kendaraan	II-26
2.9	Analisa Volume Lalu Lintas	II-27
2.10	Analisis Regresi dengan <i>software</i> SPSS.....	II-28
2.11	Koefesien Kolerasi	II-28
2.12	Interpretasi Kolerasi	II-29
2.13	Penelitian Terdahulu.....	II-31
2.14	Research Gap.....	II-37
2.15	Kebaruan Penelitian	II-39
2.16	Kerangka Berpikir	II-39
BAB III METODE PENELITIAN.....		III-1
3.1	Diagram Alir Penelitian.....	III-1
3.2	Lokasi dan Waktu Penelitian	III-2
3.2.1	Lokasi Penelitian	III-2
3.2.2	Waktu Penelitian	III-4
3.3	Data dan Metode Perolehannya.....	III-4
3.4	Analisis dan Perhitungan Data	III-4

BAB IV HASIL DAN ANALISIS	IV-1
4.1 Analisis dan Perhitungan.....	IV-1
4.2 Lokasi Penelitian	IV-1
4.3 Data Kerusakan Jalan	IV-1
4.3.1 Pembagian Ruas Jalan Dalam Unit Penelitian	IV-1
4.3.2 Penentuan jumlah unit penelitian yang harus disurvei	IV-2
4.3.3 Penentuan Unit Penelitian Survei.....	IV-3
4.3.4 Penentuan Jenis Kerusakan	IV-4
4.4 Metode Pavement Condition Index (PCI)	IV-6
4.5 Menghitung Nilai PCI Rata-Rata	IV-15
4.6 Metode Bina Marga 1990.....	IV-16
4.7 Perbandingan Metode PCI dan Metode Bina Marga.....	IV-17
4.8 Analisa Data Volume Lalu Lintas.....	IV-20
4.9 Hubungan Analisa Data Variabel X dan Y	IV-23
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN.....	V-1
5.1 Kesimpulan.....	V-1
5.2 Saran.....	V-2
DAFTAR PUSTAKA.....	Pustaka-1
LAMPIRAN.....	Lampiran-1

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Klasifikasi Kelas Jalan	II-3
Tabel 2. 2 Klasifikasi Menurut Medan Jalan.....	II-5
Tabel 2. 3 Tingkat kerusakan tekuk (blow up)	II-8
Tabel 2. 4 Tingkat kerusakan retak sudut (<i>corner crack</i>).....	II-9
Tabel 2. 5 Tingkat kerusakan retak akibat beban lalu lintas.....	II-10
Tabel 2. 6 Tingkat kerusakan Patahan (<i>faulting</i>)	II-11
Tabel 2. 7 Tingkat kerusakan pengisi sambungan	II-12
Tabel 2. 8 Tingkat Kerusakan Penurunan bagian bahu jalan / <i>Shoulder drop off</i>	II-13
Tabel 2. 9 Tingkat Kerusakan Tambalan Besar/ <i>Patching Large</i>	II-14
Tabel 2. 10 Tingkat Kerusakan Tambalan Kecil/ <i>Patching Small</i>	II-14
Tabel 2. 11 Tingkat Keparahan untuk Remuk/ <i>Punchout</i>	II-17
Tabel 2. 12 Kerusakan akibat lepasnya agregat / <i>Scalling, Map Cracking, and</i> <i>Crazing</i>	II-17
Tabel 2. 13 Tingkat Kerusakan <i>Spalling Corner</i>	II-18
Tabel 2. 14 Kerusakan Akibat Lepasnya Agregat Sambungan/ <i>Spalling Joint</i> ..	II-19
Tabel 2. 15 Nilai Kondisi PCI (<i>Pavement Condition Index</i>).....	II-24
Tabel 2. 16 Nilai Persentase Kerusakan (Np)	II-24
Tabel 2. 17 Penelitian Terdahulu.....	II-31
Tabel 2. 18 Research Gap.....	II-37
Tabel 4. 1 Pembagian Segmen Jalan	IV-4
Tabel 4. 2 Jenis kerusakan menurut ASTM 6433-07	IV-4
Tabel 4. 3 Perhitungan <i>Total Deduct value</i> (TDV).....	IV-11
Tabel 4. 4 Nilai Pengurangan (Deduct Value).....	IV-12
Tabel 4. 5 Nilai Pengurangan Total Deduct Value (TDV) & Corrected Deduct Value (CDV).....	IV-14
Tabel 4. 6 Pavement Condition Index (PCI) Jl. Raya Legok-Karawaci (Selatan – Utara).....	IV-15
Tabel 4. 7 Data Kerusakan Jalan Raya Legok – Karawaci (Selatan-Utara).....	IV-16
Tabel 4. 8 Hasil Nilai Kondisi Kerusakan Jalan	IV-17
Tabel 4. 9 Perhitungan hasil nilai rata-rata PCI	IV-17
Tabel 4. 10 Data jumlah kendaraan jam puncak pagi di ruas Jalan Raya Legok – Karawaci (Selatan – Utara) Segmen 1	IV-21
Tabel 4. 11 Data jumlah kendaraan jam puncak sore di ruas Jalan Raya Legok – Karawaci (Selatan – Utara) Segmen 1	IV-21
Tabel 4. 12 Rata – Rata Volume Kendaraan Jalan Raya Legok-Karawaci (Selatan- Utara).....	IV-22
Tabel 4. 13 Rata – Rata Volume Kendaraan Jalan Raya Legok-Karawaci (Utara - Selatan).....	IV-22
Tabel 4. 14 Rata – Rata Volume Kendaraan Jalan Raya Diklat Pemda (Barat - Timur).....	IV-22

Tabel 4. 15 Rata – Rata Nilai Volume Kendaraan Jalan Raya Diklat Pemda (Timur – Barat).....	IV-23
Tabel 4. 16 Rekapitulasi Nilai X dan Y input nilai SPSS	IV-23
Tabel 4. 17 Hasil perhitungan Regresi dari SPSS	IV-24



DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. 1 Ruas Jalan Raya Legok-Karawaci Kabupaten Tangerang	I-2
Gambar 2. 1 Konstruksi Perkerasan Kaku (Rigid Pavement) (sumber : Sukirman, 2010).....	II-7
Gambar 2. 2 Tingkat kerusakan jembul/tekuk (<i>blow up</i>) (sumber : ASTM D 6433, 2007).....	II-9
Gambar 2. 3 Tingkat kerusakan retak sudut (<i>corner crack</i>) (sumber : ASTM D 6433, 2007).....	II-10
Gambar 2. 4 Tingkat kerusakan slab terbagi oleh retak (<i>divided slab</i>) (sumber : ASTM D 6433, 2007)	II-10
Gambar 2. 5 Tingkat Kerusakan Retak akibat beban lalu lintas (<i>Durability cracking</i>) (sumber : ASTM D 6433, 2007).....	II-11
Gambar 2. 6 Tingkat Kerusakan Patahan/ <i>Faulting</i> (sumber : ASTM D 6433, 2007)	II-12
Gambar 2. 7 Tingkat kerusakan pengisi sambungan.....	II-13
Gambar 2. 8 Tingkat Kerusakan Penurunan bagian bahu jalan / <i>Shoulder drop off</i> (sumber : ASTM D 6433, 2007).....	II-13
Gambar 2. 9 Tingkat Kerusakan Tambalan Besar/ <i>Patching Large</i> (sumber : ASTM D 6433, 2007).....	II-14
Gambar 2. 10 Tingkat Kerusakan Tambalan Kecil/ <i>Patching Small</i> (sumber : ASTM D 6433, 2007).....	II-15
Gambar 2. 11 Kerusakan Keausan Agregat/ <i>Polished Aggregate</i> (sumber : ASTM D 6433, 2007).....	II-15
Gambar 2. 12 Kerusakan Pelepasan/ <i>Popouts</i> (sumber : ASTM D 6433, 2007) .	II-16
Gambar 2. 13 Kerusakan Pemompaan/ <i>Pumping</i>	II-16
Gambar 2. 14 Tingkat Keparahan untuk Remuk/ <i>Punchout</i> (sumber : ASTM D 6433, 2007).....	II-17
Gambar 2. 15 Kerusakan akibat lepasnya agregat / <i>Scalling, Map Cracking, and Crazing</i> (sumber : ASTM D 6433, 2007)	II-18
Gambar 2. 16 Kerusakan Susut/ <i>Shrinkage Cracks</i> (sumber : ASTM D 6433, 2007)	II-18
Gambar 2. 17 Keausan akibat lepasnya agregat di sudut/ <i>Spalling Corner</i> (sumber : ASTM D 6433, 2007)	II-19
Gambar 2. 18 Kerusakan Akibat Lepasnya Agregat Sambungan/ <i>Spalling Joint</i>	II-20
Gambar 2. 19 Grafik Penentuan Minimum Sampel Survei Sumber: (Shahin, 1976-1984)	II-21
Gambar 2. 20 Grafik Nilai Pengurang Total Sumber: (Hardiyatmo, 2007)	II-23
Gambar 2. 21 Pavement Condition Index (PCI) Rating Scale.....	II-24
Gambar 2. 22 Kerangka Berpikir (Sumber: Olahan Penulis, 2024).....	II-39
 Gambar 3. 1 Diagram Alir Metode Penelitian (Flowchart) (Sumber: Olahan Penulis, 2024)	III-1
Gambar 3. 2 Jl Raya Legok-Karawaci arah Selatan-Utara Sumber : Google Earth.....	III-2
Gambar 3. 3 Jl Raya Legok-Karawaci arah Utara-Selatan Sumber : Google Earth	III-2
Gambar 3. 4 Jl Raya Diklat Pemda arah Barat-Timur Sumber : Google Earth .	III-3
Gambar 3. 5 Jl Raya Diklat Pemda arah Timur-Barat Sumber : Google Earth .	III-3

Gambar 4. 1 Pembagian jalan ke dalam unit penelitian (Sumber : Data Penulis 2025)	IV-2
Gambar 4. 2 Skema pengambilan penelitian (Sumber : Data Penulis 2025)	IV-3
Gambar 4. 3 Hubungan <i>density</i> dan <i>deduct value</i> untuk jenis kerusakan <i>corner break</i>	IV-8
Gambar 4. 4 Hubungan <i>density</i> dan <i>deduct value</i> untuk jenis kerusakan <i>durability cracking</i> (Sumber : ASTM D6433, 2025)	IV-9
Gambar 4. 5 Hubungan <i>density</i> dan <i>deduct value</i> untuk jenis kerusakan <i>linier cracking</i> (Sumber : ASTM D6433, 2025)	IV-10
Gambar 4. 6 Hubungan <i>density</i> dan <i>deduct value</i> untuk jenis kerusakan <i>shrinkage cracks</i> (Sumber : ASTM D6433, 2025)	IV-11
Gambar 4. 7 Grafik Nilai Pengurangan <i>Total Deduct Value</i> (TDV) & <i>Corrected Deduct Value</i> (CDV)	IV-13
Gambar 4. 8 Model Summary dari SPSS Sumber : Hasil Analisis Penulis (2025)	IV-24



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Dokumentasi Survei Jalan Raya Legok-Karawaci	Lampiran-2
Lampiran 2 Dokumentasi Survei Jalan Raya Legok-Karawaci	Lampiran-3
Lampiran 3 Dokumentasi Survei Jalan Raya Legok-Karawaci	Lampiran-4
Lampiran 4 Form Kerusakan Jalan Segmen 2 (STA 0+100 - 0+200)	Lampiran-5
Lampiran 5 Form Kerusakan Jalan Segmen 4 (STA 0+300 – 0+400)....	Lampiran-6
Lampiran 6 Form Kerusakan Jalan Segmen 6 (STA 0+500 – 0+600)....	Lampiran-7
Lampiran 7 Form Kerusakan Jalan Segmen 8 (STA 0+700 – 0+800)....	Lampiran-8
Lampiran 8 Form Kerusakan Jalan Segmen 10 (STA 0+900 – 1+000)..	Lampiran-9
Lampiran 9 Form Kerusakan Jalan Segmen 12 (STA 1+100 – 1+200)	Lampiran-10
Lampiran 10 Form Kerusakan Jalan Segmen 14 (STA 1+300 – 1+400)	Lampiran-11
Lampiran 11 Form Kerusakan Jalan Segmen 14 (STA 1+500 – 1+600)	Lampiran-12
Lampiran 12 Rekapitulasi Kerusakan Jalan Raya Legok-Karawaci	Lampiran-13
Lampiran 13 Hasil rata – rata nilai PCI	Lampiran-15
Lampiran 14 Data hasil survei volume lalu lintas per jam di ruas Jalan Raya Legok-Karawaci (Selatan – Utara)	Lampiran-15
Lampiran 15 Data hasil survei volume lalu lintas per jam di ruas Jalan Raya Legok-Karawaci (Selatan – Utara)	Lampiran-18
Lampiran 16 Data hasil survei volume lalu lintas per jam di ruas Jalan Raya Diklat Pemda (Barat – Timur).....	Lampiran-22
Lampiran 17 Data hasil survei volume lalu lintas per jam di ruas Jalan Raya Diklat Pemda (Timur - Barat)	Lampiran-25
Lampiran 18 Hasil nilai $X = \text{Volume Lalu Lintas}$ dan $Y = \text{PCI}$	Lampiran-29
Lampiran 19 Hasil nilai kerusakan jalan metode Bina Marga di ruas Jalan Raya Legok-Karawaci (Selatan – Utara).....	Lampiran-30
Lampiran 21 Hasil nilai kerusakan jalan metode Bina Marga di ruas Jalan Raya Legok-Karawaci (Selatan – Utara).....	Lampiran-31
Lampiran 22 Hasil nilai kerusakan jalan metode Bina Marga di ruas Jalan Raya Diklat Pemda (Barat-Timur)	Lampiran-32
Lampiran 23 Hasil nilai kerusakan jalan metode Bina Marga di ruas Jalan Raya Diklat Pemda (Timur-Barat)	Lampiran-33
Lampiran 24 Hasil nilai NP (Presentase Kerusakan Jalan).....	Lampiran-33