

**ANALISIS KERUSAKAN JALAN DENGAN METODE
PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI) DAN METODE
ASPHALT INSTITUTE MS-17 PADA AKSES MENUJU
GERBANG TOL CIBITUNG KABUPATEN BEKASI**

SKRIPSI

Diajukan untuk memenuhi persyaratan memperoleh gelar sarjana teknik Program
Pendidikan Strata Satu



Oleh:

HANNY DIASTRID

41187011160049

PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL S-1

FAKULTAS TEKNIK

UNIVERSITAS ISLAM "45"

BEKASI

2022

HALAMAN PERSETUJUAN
SKRIPSI

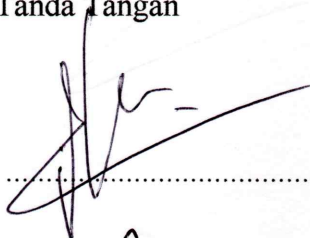


Dinyatakan lulus setelah dipertahankan didepan tim penguji sidang Skripsi dan diterima sebagai bagian persyaratan untuk memperoleh gelar Sarjana Teknik pada Program Studi Teknik Sipil (S-1). Fakultas Teknik Universitas Islam "45" Bekasi.

ANALISIS KERUSAKAN JALAN DENGAN METODE *PAVEMENT*
CONDITION INDEX (PCI)* DAN METODE *ASPHALT INSTITUTE MS-17
PADA AKSES MENUJU GERBANG TOL CIBITUNG KABUPATEN
BEKASI

Nama : Hanny Diastrid
NPM : 41187011160049
Program Studi : Teknik Sipil
Fakultas : Fakultas Teknik

Bekasi, 29 November 2022

TIM PENGUJI

Nama	Tanda Tangan
Ketua : Eko Darma, S.T., M.T.	
Anggota 1 : Ninik Paryati, S.T., M.T.	
Anggota 2 : Anita Mardiana Agussalim, S.T., M.T.	

**HALAMAN PENGESAHAN
SKRIPSI**

**ANALISIS KERUSAKAN JALAN DENGAN *METODE PAVEMENT
CONDITION INDEX (PCI)* DAN *METODE ASPHALT INSTITUTE MS-17*
PADA AKSES MENUJU GERBANG TOL CIBITUNG KABUPATEN
BEKASI**

Dipersiapkan dan disusun oleh

Hanny Diastrid

41187011160049

Telah dipertahankan di depan Tim Penguji

Pada tanggal 29 November 2022

Disetujui oleh,

Pembimbing I



29/11/22

Rika Sylviana, S.T., M.T.

Pembimbing II



Fajar Prihesnanto, S.T., M.T.

Skripsi ini telah diterima sebagai salah satu persyaratan
untuk memperoleh gelar sarjana

Bekasi, 29 November 2022



Sri Nuryati, S.T., M.T.

Ketua Program Studi Teknik Sipil S-1

PERNYATAAN KEASLIAN PENELITIAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Hanny Diastrid
NPM : 41187011160049
Program Studi : Teknik Sipil
Fakultas : Teknik
E-mail : annyastrid26@gmail.com

Dengan ini menyatakan dengan sesungguhnya bahwa penelitian saya yang berjudul **“Analisis Kerusakan Jalan Dengan Metode *Pavement Condition Index (Pci)* dan Metode *Asphalt Institute MS-17* pada Akses Menuju Gerbang Tol Cibitung Kabupaten Bekasi”** bebas dari plagiarisme. Rujukan penulisan sudah sesuai dengan teknik penulisan karya ilmiah yang berlaku umum. Apabila di kemudian hari dapat dibuktikan adanya unsur plagiarism tersebut, saya bersedia menerima sanksi dengan peraturan perundangan yang berlaku.

Bekasi, 29 November 2022


Hanny Diastrid

NPM 41187011160049

KATA PENGANTAR

Assalamu 'alaykum Warahmatullahi Wabarakatu,

Alhamdulillah, puji syukur penulis ucapkan kehadiran Allah SWT atas rahmat dan karunia-Nya, penulis dapat menyelesaikan skripsi dengan judul “*Analisis Kerusakan Jalan dengan Metode Pavement Condition Index (PCI) dan Metode Asphalt Institute MS-17 pada Akses Menuju Gerbang Tol Cibitung Kabupaten Bekasi*“, sebagai salah satu syarat memperoleh gelar Sarjana Teknik (S.T) dan menyelesaikan Program Pendidikan Strata Satu (S-1) pada Program Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Islam “45” Bekasi.

Selesainya skripsi ini tidak lepas dari bantuan banyak pihak, dengan kerendahan hati dan rasa hormat pada kesempatan ini penulis menyampaikan rasa terima kasih kepada semua pihak baik secara langsung maupun tidak langsung yang telah membantu dalam proses penyelesaian skripsi ini, yaitu:

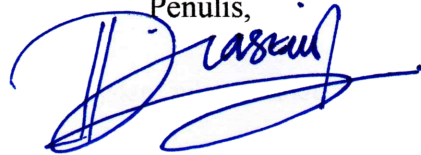
1. Kepada kedua orang tua dan kedua adik penulis yang selalu memberikan doa, semangat, dukungan dan motivasi kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan skripsi ini.
2. Bapak Sugeng, S.T., M.T., selaku Dekan Fakultas Teknik Universitas Islam “45” Bekasi.
3. Ibu Sri Nuryati, S.T., M.T., selaku Kaprodi Teknik Sipil Universitas Islam “45” Bekasi.
4. Ibu Rika Sylviana, S.T., M.T., selaku Dosen Pembimbing I.
5. Bapak Fajar Prihesnanto, S.T., M.T., selaku Dosen Pembimbing II.
6. Seluruh Dosen Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Islam “45” Bekasi.
7. S. Novian Mahardika Putra, ST., selaku suami penulis yang telah banyak membantu dan meluangkan waktu serta tenaga untuk penulisan skripsi ini. Terima kasih telah memerikan semangat dan motivasi yang luar biasa saat saya sudah merasa tidak mampu lagi menyelesaikan skripsi ini.
8. Serta ungkapan terima kasih penulis kepada semua pihak yang tidak disebutkan satu per satu, yang telah memberikan bantuan kepada penulis.

Penulis menyadari bahwa dalam penyusunan skripsi ini masih memiliki banyak kekurangan. Karena itu penulis berharap adanya kritik dan saran yang membangun, sehingga dapat menyempurnakan dan melengkapi skripsi ini. Akhir kata penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi kita semua dan dapat menjadi bahan masukan dalam dunia pendidikan, sebagai bahan informasi terbuka bagi masyarakat umum dan semoga dapat menjadi referensi bagi peneliti yang akan mengembangkan, melakukan penelitian sejenis atau melakukan kajian ulang dan semoga bermanfaat bagi pembaca terutama bagi Mahasiswa Teknik Sipil.

Wassalamu'alaykum Warahmatullahi Wabarakatu.

Bekasi, 29 November 2022

Penulis,



Hanny Diastrid

NPM 41187011160049

ABSTRAK

Jalan merupakan salah satu prasarana transportasi darat yang berperan penting dalam mendukung pertumbuhan ekonomi suatu daerah yang dipengaruhi adanya hubungan industri, perdagangan komoditi dan berbagai macam sektor lainnya antar daerah, dimana Kabupaten Bekasi merupakan salah satu pusat industri nasional. Tingginya tingkat mobilitas sangat mempengaruhi kerusakan yang terjadi pada jalan akses menuju gerbang tol Cibitung. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis nilai kondisi perkerasan menggunakan metode *Pavement Condition Index (PCI)* dan metode *Asphalt Institute MS-17* pada jalan akses menuju ke gerbang tol Cibitung dengan panjang ruas ± 2.300 meter. Hasil analisis menggunakan metode *Pavement Condition Index (PCI)* diperoleh nilai kondisi sebesar 12 (*serious*) pada jalur kiri dan sebesar 13 (*serious*) pada jalur kanan, sedangkan penanganannya perlu dilakukan rekonstruksi. Hasil analisis menggunakan metode *Asphalt Institute MS-17* diperoleh nilai skala sebesar 58 pada jalur kiri dan sebesar 61 pada jalur kanan, sedangkan penanganannya perlu dilakukan *overlay* atau lapis tambahan.

Kata kunci: jalan, kerusakan perkerasan lentur, nilai kondisi jalan, nilai, metode *PCI*, metode *asphalt institutes*

ABSTRACT

The road is one of the land transportation infrastructures that plays an important role in supporting the economic growth of a region which is influenced by industrial relations, commodity trade, and various other sectors between regions, where Kabupaten Bekasi is one of the national industrial centers. The high level of mobility greatly affects the damage that occurs on the access road to the Cibitung toll gate. This study aims to analyze the value of pavement conditions using the Pavement Condition Index (PCI) method and the Asphalt Institute MS-17 method on the access road to the Cibitung toll gate with a segment length of $\pm 2,300$ meters. The results of the analysis using the Pavement Condition Index (PCI) method obtained a condition value on the left lane is 12 (serious) and on the right lane is 13 (serious), the recommendation for maintenance is suitable for reconstruction. The results of the analysis using the Asphalt Institute MS-17 method obtained a scale value on the left lane is 58 and on the right lane is 61, the appropriate maintenance recommendation is to overlay or add additional layers.

Keywords: *road, flexible pavement damage, road condition value, value, PCI method, asphalt institutes method*

DAFTAR ISI

HALAMAN PERSETUJUAN SKRIPSI.....	i
HALAMAN PENGESAHAN SKRIPSI.....	ii
PERNYATAAN KEASLIAN PENELITIAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
ABSTRAK	vi
<i>ABSTRACT</i>	vii
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR TABEL.....	xi
DAFTAR GAMBAR	xiii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xvi
DAFTAR NOTASI	xvii
BAB I PENDAHULUAN	1
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
BAB II LANDASAN TEORI	7
2.1 Tinjauan Pustaka.....	7
2.2 Pengertian Jalan.....	8
2.3 Perkerasan Jalan.....	12
2.3.1 Perkerasan Lentur	12
2.3.2 Lapisan Perkerasan Lentur.....	13
2.3.3 Penyebab Kerusakan Jalan.....	15
2.3.4 Jenis-jenis Kerusakan Perkerasan	16
2.3.5 Penilaian Kerusakan Jalan Dilihat dari Kualitas Berkendara	36
2.4 Metode <i>Pavement Index Condition (PCI)</i>	37

2.4.1	Skala Penilaian Kerusakan Perkerasan	38
2.4.2	Menentukan Unit Sampel	38
2.4.3	Pelaksanaan <i>Survey</i> Unit Sampel.....	39
2.4.4	Kalkulasi Indeks Kondisi Perkerasan	40
2.5	Metode <i>Asphalt Institute MS-17</i>	48
2.5.1	Menghitung <i>Pavement Condition Rating (PCR)</i>	48
2.6	Rekomendasi Pemeliharaan Kerusakan Perkerasan Jalan	50
BAB III METODOLOGI PENELITIAN.....		52
3.1	Metodologi Penelitian.....	52
3.2	Lokasi Penelitian	52
3.3	Tahapan Penelitian.....	53
3.3.1	Studi Pustaka.....	54
3.3.2	Observasi Lapangan.....	54
3.3.3	Persiapan Penelitian	54
3.3.4	Pengumpulan Data	55
3.3.5	Pengolahan Data	58
3.3.6	Analisis Data.....	60
3.3.7	Hasil dan Pembahasan	63
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN		65
4.1	<i>Survey</i> dan Pengumpulan Data	65
4.2	Penilaian Kondisi Perkerasan	68
4.2.1	Penilaian Kondisi Perkerasan Ruas P.04.L – P.05.L	69
4.2.2	Penilaian Kondisi Perkerasan Ruas P.05.L – P.06.L	72
4.3	Analisis Menggunakan Metode <i>Pavement Condition Index (PCI)</i>	76
4.3.1	Analisis Kerusakan Perkerasan Ruas P.04.L – P.05.L	76
4.3.2	Analisis Kerusakan Perkerasan Ruas P.05.L – P.06.L	90
4.3.3	Analisis Penilaian Kondisi Kerusakan Perkerasan Secara Menyeluruh	102
4.4	Analisis Menggunakan Metode <i>Asphalt Institute MS-17</i>	105
4.4.1	Analisis Kerusakan Perkerasan Ruas P.04.L – P.05.L	106
4.4.2	Analisis Kerusakan Perkerasan Ruas P.04.L – P.05.L	108

4.4.3 Analisis Penilaian Kondisi Kerusakan Peralasan Secara Menyeluruh.....	109
4.5 Hasil dan Pembahasan	112
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN.....	114
5.1 Kesimpulan.....	114
5.2 Saran	115
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Klasifikasi Jalan	9
Tabel 2.2 Tingkat Kerusakan <i>Alligator Cracking</i>	16
Tabel 2.3 Tingkat Kerusakan <i>Bleeding</i>	18
Tabel 2.4 Tingkat Kerusakan <i>Block Cracking</i>	19
Tabel 2.5 Tingkat Kerusakan <i>Bumps and Sags</i>	20
Tabel 2.6 Tingkat Kerusakan <i>Corrugation</i>	21
Tabel 2.7 Tingkat Kerusakan <i>Depression</i>	22
Tabel 2.8 Tingkat Kerusakan <i>Edge Cracking</i>	23
Tabel 2.9 Tingkat Kerusakan <i>Joint Reflection Cracking</i>	24
Tabel 2.10 Tingkat Kerusakan <i>Lane/Shoulder Drop Off</i>	25
Tabel 2.11 Tingkat Kerusakan <i>Longitudinal/Transverse Cracking</i>	26
Tabel 2.12 Tingkat Kerusakan <i>Patching & Utility Cut Patching</i>	27
Tabel 2.13 Tingkat Kerusakan <i>Polished Aggregate</i>	28
Tabel 2.14 Tingkat Kerusakan <i>Potholes</i>	29
Tabel 2.15 Tingkat Kerusakan <i>Railroad Crossing</i>	30
Tabel 2.16 Tingkat Kerusakan <i>Rutting</i>	31
Tabel 2.17 Tingkat Kerusakan <i>Shoving</i>	32
Tabel 2.18 Tingkat Kerusakan <i>Slippage Cracking</i>	33
Tabel 2.19 Tingkat Kerusakan <i>Swell</i>	34
Tabel 2.20 Tingkat Kerusakan <i>Weathering/Ravelling</i>	35
Tabel 4.1 Klasifikasi Jalan Akses Menuju Gerbang Tol Cibitung	66
Tabel 4.2 Data Dimensi Ruas Jalan	67
Tabel 4.3 Penilaian Kondisi Perkerasan Ruas P.04.L – P.05.L	71
Tabel 4.4 Penilaian Kondisi Perkerasan Ruas P.05.L – P.06.L	74
Tabel 4.5 Luas Kerusakan Ruas P.04.L – P.05.L	77
Tabel 4.6 Kerapatan Kerusakan Ruas P.04.L – P.05.L	79
Tabel 4.7 <i>Deduct Value (DV)</i> Ruas P.04.L – P.05.L	84
Tabel 4.8 <i>Deduct Value (DV)</i> Terurut Ruas P.04.L – P.05.L	86

Tabel 4.9 <i>Total Deduct Value (TDV)</i> Ruas P.04.L – P.05.L.....	87
Tabel 4.10 <i>Corrected Deduct Value (CDV)</i> Ruas P.04.L – P.05.L.....	88
Tabel 4.11 Luas Kerusakan Ruas P.05.L – P.06.L	90
Tabel 4.12 Kerapatan Kerusakan Ruas P.05.L – P.06.L.....	92
Tabel 4.13 <i>Deduct Value (DV)</i> Ruas P.05.L – P.06.L	97
Tabel 4.14 <i>Deduct Value (DV)</i> Terurut Ruas P.05.L – P.06.L	99
Tabel 4.15 <i>Total Deduct Value (TDV)</i> Ruas P.05.L – P.06.L.....	100
Tabel 4.16 Nilai <i>Corrected Deduct Value (CDV)</i> Ruas P.05.L – P.06.L.....	101
Tabel 4.17 Nilai <i>Pavement Condition Index (PCI)</i> Menyeluruh	102
Tabel 4.18 <i>Asphalt Pavement Rating</i> Ruas P.04.L – P.05.L.....	106
Tabel 4.19 <i>Asphalt Pavement Rating</i> Ruas P.05.L – P.06.L.....	108
Tabel 4.20 Nilai <i>Pavement Condition Rating (PCR)</i> Menyeluruh	110

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Lapisan Perkerasan Lentur	13
Gambar 2.2 <i>Alligator Cracking</i>	17
Gambar 2.3 <i>Bleeding</i>	18
Gambar 2.4 <i>Block Cracking</i>	19
Gambar 2.5 <i>Bumps and Sags</i>	20
Gambar 2.6 <i>Corrugation</i>	21
Gambar 2.7 <i>Depression</i>	22
Gambar 2.8 <i>Edge Cracking</i>	23
Gambar 2.9 <i>Joint Reflection Cracking</i>	24
Gambar 2.10 <i>Lane/Shoulder Drop-off</i>	25
Gambar 2.11 <i>Longitudinal/Transverse Cracking</i>	26
Gambar 2.12 <i>Patching & Utility Cut Patching</i>	28
Gambar 2.13 <i>Polished Aggregate</i>	29
Gambar 2.14 <i>Potholes</i>	30
Gambar 2.15 <i>Railroad Crossing</i>	30
Gambar 2.16 <i>Rutting</i>	31
Gambar 2.17 <i>Shoving</i>	33
Gambar 2.18 <i>Slippage Cracking</i>	34
Gambar 2.19 <i>Swell</i>	35
Gambar 2.20 <i>Weathering/Raveling</i>	36
Gambar 2.21 Faktor Pengaruh <i>Pavement Condition Index (PCI) Rating Scale</i> ...	38
Gambar 2.22 Angka Minimum Sampel Unit	39
Gambar 2.23 Lembar Kerja <i>Survey</i> Kondisi Perkerasan Jalan Aspal	40
Gambar 2.24 Menentukan Jumlah Kerusakan (<i>Total Severity</i>)	42
Gambar 2.25 Contoh Kurva <i>Deduct Value (DV) Alligator Cracking</i>	43
Gambar 2.26 <i>Maximum Allowable Number of Deduct (m)</i> untuk Bandara	44
Gambar 2.27 <i>Maximum Allowable Number of Deduct (m)</i> untuk Jalan dan Tempat Parkir.....	44

Gambar 2.28 Menentukan <i>Total Deduct Value (TDV)</i>	45
Gambar 2.29 Kurva <i>Corrected Deduct Value (CDV)</i>	46
Gambar 2.30 <i>Pavement Condition Index (PCI) Rating Scale</i>	47
Gambar 2.31 Lembar Kerja <i>Survey</i> Kondisi Perkerasan Jalan Aspal Asphalt <i>Institute MS-17</i>	49
Gambar 2.32 Indikator Pemeliharaan Menurut <i>Asphalt Institute MS-17</i>	50
Gambar 3.1 Peta Lokasi Penelitian	52
Gambar 3.2 Bagan Alir Penelitian	53
Gambar 3.3 Contoh Sketsa Kerusakan Perkerasan Ruas P.04.L – P.06.L	57
Gambar 3.4 Bagan Alir Pengolahan Data	59
Gambar 3.5 Bagan Alir Analisis Data	63
Gambar 4.1 Peta Lokasi Penelitian	65
Gambar 4.2 <i>Layout</i> Pembagian Ruas Jalan	66
Gambar 4.3 Pengukuran Tingkat Kerusakan Perkerasan	68
Gambar 4.4 Denah Kerusakan Perkerasan Ruas P.04.L – P.05.L	69
Gambar 4.5 Detail Kerusakan Perkerasan Ruas P.04.L – P.05.L	69
Gambar 4.6 Denah Kerusakan Perkerasan Ruas P.05.L – P.06.L	72
Gambar 4.7 Detail Kerusakan Perkerasan Ruas P.05.L – P.06.L	73
Gambar 4.8 <i>Alligator Cracking (H) Deduct Value</i> Ruas P.04.L – P.05.L	80
Gambar 4.9 <i>Block Cracking (H) Deduct Value</i> Ruas P.04.L – P.05.L	80
Gambar 4.10 <i>Bumps and Sags (M) Deduct Value</i> Ruas P.04.L – P.05.L	80
Gambar 4.11 <i>Corrugation (M) Deduct Value</i> Ruas P.04.L – P.05.L	81
Gambar 4.12 <i>Depression (M) Deduct Value</i> Ruas P.04.L – P.05.L	81
Gambar 4.13 <i>Shoulder Drop-off (M) Deduct Value</i> Ruas P.04.L – P.05.L	81
Gambar 4.14 <i>Longitudinal Cracking (M) Deduct Value</i> Ruas P.04.L – P.05.L ...	82
Gambar 4.15 <i>Patching (M) dan Patching (L) Deduct Value</i> Ruas P.04.L – P.05.L	82
Gambar 4.16 <i>Potholes (L) Deduct Value</i> Ruas P.04.L – P.05.L	82
Gambar 4.17 <i>Rutting (H) dan Rutting (M) Deduct Value</i> Ruas P.04.L – P.05.L ..	83
Gambar 4.18 <i>Raveling (H) Deduct Value</i> Ruas P.04.L – P.05.L	83
Gambar 4.19 <i>Maximum Allowable Number of Deduct (m)</i> Ruas P.04.L – P.05.L	85

Gambar 4.20 <i>Corrected Deduct Value (CDV) Ruas P.04.L – P.05.L</i>	88
Gambar 4.21 <i>Pavement Condition Index (PCI) Rating Scale Ruas</i> <i>P.04.L – P.05.L</i>	89
Gambar 4.22 <i>Alligator Cracking (H) Deduct Value Ruas P.05.L – P.06.L</i>	93
Gambar 4.23 <i>Bumps and Sags (L) Deduct Value Ruas P.05.L – P.06.L</i>	93
Gambar 4.24 <i>Corrugation (M) Deduct Value Ruas P.05.L – P.06.L</i>	94
Gambar 4.25 <i>Depression (M) Deduct Value Ruas P.05.L – P.06.L</i>	94
Gambar 4.26 <i>Shoulder Drop-off (L) Deduct Value Ruas P.05.L – P.06.L</i>	94
Gambar 4.27 <i>Rutting (L) Deduct Value Ruas P.05.L – P.06.L</i>	95
Gambar 4.28 <i>Slippage Cracking (H) Deduct Value Ruas P.05.L – P.06.L</i>	95
Gambar 4.29 <i>Weathering/Raveling (H) Deduct Value Ruas P.05.L – P.06.L</i>	95
Gambar 4.30 <i>Longitudinal Cracking (H), Longitudinal Cracking (M), dan</i> <i>Longitudinal Cracking (L) Deduct Value Ruas P.05.L – P.06.L</i>	96
Gambar 4.31 <i>Patching (M) dan Patching (L) Deduct Value Ruas</i> <i>P.05.L – P.06.L</i>	96
Gambar 4.33 <i>Maximum Allowable Number of Deduct (m) Ruas P.05.L – P.06.L</i>	98
Gambar 4.34 <i>Corrected Deduct Value (CDV) Ruas P.05.L – P.06.L</i>	100
Gambar 4.35 <i>Pavement Condition Index (PCI) Rating Scale Ruas</i> <i>P.05.L – P.06.L</i>	102
Gambar 4.36 <i>Pavement Condition Index (PCI) Rating Scale Menyeluruh</i>	104
Gambar 4.37 <i>Rekomendasi Penanganan/Pemeliharaan Menyeluruh</i>	105
Gambar 4.38 <i>Rekomendasi Pemeliharaan Ruas P.04.L – P.05.L</i>	107
Gambar 4.39 <i>Rekomendasi Pemeliharaan Ruas P.05.L – P.06.L</i>	109
Gambar 4.40 <i>Rekomendasi Penanganan/Pemeliharaan Menyeluruh</i>	111

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1. Surat Keputusan Penetapan Pembimbing Penulisan Skripsi Pada
Program Studi Teknik Sipil (S1) Fakultas Teknik Unisma Bekasi
- Lampiran 2. Peta Lokasi Penelitian
- Lampiran 3. Denah Detail Kerusakan Perkerasan Jalan
- Lampiran 4. Kurva *Deduct Value (DV) ASTM D6433-11: Standard Practice for
Roads and Parking Lots Pavement Condition Index Surveys*
- Lampiran 5. Analisis Penilaian Kondisi Perkerasan Menggunakan Metode
Pavement Condition Index (PCI)
- Lampiran 6. Analisis Penilaian Kondisi Perkerasan Menggunakan Metode *Asphalt
Institute MS-17*
- Lampiran 7. Dokumentasi *Survey* Kondisi Perkerasan

DAFTAR NOTASI

L	: <i>Low</i> (rendah)
M	: <i>Medium</i> (sedang)
H	: <i>High</i> (tinggi)
PCI	: <i>Pavement Condition Index</i>
PCR	: <i>Pavement Condition Rating</i>
ASTM	: <i>American Standard Testing and Material</i>
DV	: <i>Deduct value</i> (nilai pengurang)
CDV	: <i>Corrected deduct value</i> (nilai pengurang terkoreksi)
TDV	: <i>Total deduct value</i> (Jumlah total nilai pengurang)
n	: Angka minimum dari unit sampel yang harus di- <i>survey</i>
N	: Total angka dari sampel unit pada ruas yang di- <i>survey</i>
s	: Standar deviasi dalam metode <i>Pavement Condition Index (PCI)</i> antara unit sampel pada ruas yang di- <i>survey</i>
e	: Nilai kesalahan yang dapat diterima dalam estimasi ruas yang di- <i>survey</i>
d	: Kerapatan kerusakan (<i>distress density</i>)
A _d	: Luas total dari suatu jenis kerusakan perkerasan untuk setiap tingkat keparahan kerusakan (<i>severity level</i>)
A _s	: Luas total unit sampel
L _d	: Panjang total dari suatu jenis kerusakan perkerasan untuk setiap tingkat keparahan kerusakan (<i>severity level</i>)
m	: <i>Maximum allowable number of deduct</i> (maksimum angka pengurang yang diizinkan)
HDV	: <i>Highest deduct value</i> (nilai pengurang individual tertinggi)
q	: Nomor pengurang yang lebih dari 2 poin pada kurva
FHWA	: <i>Federal Highway Administration</i>
BIG	: Badan Informasi Geospasial
WBS	: <i>Work breakdown structure</i>