

**IDENTIFIKASI KERUSAKAN JALAN MENGGUNAKAN METODE
INDEKS KONDISI PERKERASAN BINA MARGA (STUDI KASUS:
RUAS JALAN JENDERAL SUDIRMAN KOTA BEKASI)**

TUGAS AKHIR



Fajar Kusnaufal

1212004034

**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK DAN ILMU KOMPUTER
UNIVERSITAS BAKRIE
JAKARTA
2026**

**IDENTIFIKASI KERUSAKAN JALAN MENGGUNAKAN METODE
INDEKS KONDISI PERKERASAN BINA MARGA (STUDI KASUS:
RUAS JALAN JENDERAL SUDIRMAN KOTA BEKASI)**

TUGAS AKHIR

Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana



Fajar Kusnaufal

1212004034

**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK DAN ILMU KOMPUTER
UNIVERSITAS BAKRIE
JAKARTA
2026**

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

**Tugas Akhir ini adalah hasil karya saya sendiri, dan
semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk
telah saya nyatakan benar.**

Nama : Fajar Kusnaufal

NIM : 1212004034

Tanda Tangan : 

Tanggal : 2 September 2026

HALAMAN PENGESAHAN

Tugas Akhir ini diajukan oleh :

Nama : Fajar Kusnaufal

NIM : 1212004034

Program Studi : Teknik Sipil

Fakultas : Fakultas Teknik dan Ilmu Komputer

Judul Skripsi : IDENTIFIKASI KERUSAKAN JALAN

MENGGUNAKAN METODE INDEKS KONDISI
PERKERASAN BINA MARGA (STUDI KASUS:
RUAS JALAN JENDERAL SUDIRMAN KOTA
BEKASI)

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bahan persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Teknik pada Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik dan Ilmu Komputer, Universitas Bakrie.

DEWAN PENGUJI

Pembimbing : Safrilah, S.T., M.Sc.

()

Pembahas 1 : DR. Ir Ade Asmi, ST., MSc., IPM

()

Pembahas 2 : Muhammad Daffa Fachrur Reza, S.T., M.Sc.

()

Ditetapkan di Jakarta

Tanggal 2 September 2026

KATA PENGANTAR

Puji Syukur penulis panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena atas berkat dan Rahmat-nya, penulis dapat menyelesaikan Tugas Akhir ini. Penulisan Tugas Akhir ini dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar Sarjana Teknik pada Fakultas Teknik dan Ilmu Komputer Program Studi Teknik Sipil Universitas Bakrie. Saya menyadari bahwa, tanpa bantuan dan bimbingan dari pihak, dari masa perkuliahan sampai pada penyusunan Tugas Akhir ini, sangatlah sulit bagi saya untuk menyelesaikannya. Oleh karena itu, saya mengucapkan terima kasih kepada:

- 1) Kedua orang tua dan keluarga yang selalu memberikan doa terbaik dan dukungan untuk penulis agar dapat bisa menyelesaikan Tugas Akhir ini;
- 2) Prof. Ir. Sofia W. Alishjahbana, M.Sc., Ph.D., selaku Rektor Universitas Bakrie;
- 3) Ibu Fatin Adriati, S.T., M.T., selaku Dosen akademik dan Ketua Program Studi Teknik Sipil Universitas Bakrie;
- 4) Ibu Safrilah, S.T., M.Sc., yang selalu memberikan bimbingan, arahan, dan kesabarannya selama proses penulisan Tugas Akhir ini;
- 5) Bapak dan Ibu Dosen Program Studi Teknik Sipil Universitas Bakrie yang telah membagikan ilmu yang sangat berguna dalam ilmu bidang Teknik Sipil, sehingga penulis dapat menerapkan dan menyusun Tugas Akhir;
- 6) Jenny Aulia Defira yang selalu memberikan dukungan dan menemani penulis dalam menyusun Tugas Akhir ini;
- 7) Teman-teman rumah, teman-teman kampus, dan teman-teman main saya yang menginspirasi penulis sehingga dapat menyelesaikan Tugas Akhir sampai selesai.

Akhir kata, penulis berharap Tuhan Yang Maha Esa berkenan membalas segala kebaikan semua pihak yang telah membantu. Semoga Tugas Akhir ini membawa manfaat bagi pengembangan ilmu.

Jakarta, 2 September 2026

Fajar Kusnaufal

HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI

Sebagai sivitas akademik Universitas Bakrie, saya yang bertanda tangan dibawah ini:

NAMA : Fajar Kusnaufal
NIM : 1212004034
Program Studi : Teknik Sipil
Fakultas : Teknik dan Ilmu Komputer
Jenis Tugas Akhir : Skripsi

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Bakrie **Hak Bebas Royalti Noneksklusif** (*Non-exclusive Royalty-Free Right*) atas karya ilmiah saya yang berjudul:

**IDENTIFIKASI KERUSAKAN JALAN MENGGUNAKAN METODE INDEKS
KONDISI PERKERASAN BINA MARGA (STUDI KASUS: RUAS JALAN
JENDERAL SUDIRMAN KOTA BEKASI)**

Beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Bakrie berhak menyimpan, mengalih media/formatkan, 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 untuk kepentingan akademis. Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenar-benarnya.

Dibuat di : Jakarta

Pada Tanggal : 2 September 2026

Yang menyatakan



Fajar Kusnaufal

**IDENTIFIKASI KERUSAKAN JALAN MENGGUNAKAN METODE INDEKS
KONDISI PERKERASAN BINA MARGA (STUDI KASUS: RUAS JALAN
JENDERAL SUDIRMAN KOTA BEKASI)**

Fajar Kusnaufal

ABSTRAK

Penelitian analisis kondisi perkerasan jalan lentur Ruas Jalan Jenderal Sudirman Kota Bekasi menggunakan metode Indeks Kondisi Perkerasan (IKP) Bina Marga (Pd 01-2016-B) pada segmen 1,2 km menunjukkan bahwa lajur Arah Jakarta berkondisi Jelek (nilai IKP 55) dengan dominasi kerusakan struktural sehingga direkomendasikan penanganan Rehabilitasi/Rekonstruksi Parsial, sedangkan lajur Arah Bekasi berkondisi Sedang (nilai IKP 63) dengan dominasi kerusakan fungsional sehingga direkomendasikan Pemeliharaan Berkala, serta membuktikan adanya pengaruh nyata dan positif antara volume lalu lintas (X) terhadap *Total Deduct Value* (Y) melalui persamaan $Y = 0,0603X - 143,25$ dengan koefisien determinasi $R^2 = 0,4727$ (47,27%) dan tingkat Korelasi Sedang ($r = 0,6875$).

Kata Kunci: Indeks Kondisi Perkerasan (IKP), Perkerasan Lentur, Volume Lalu Lintas, *Total Deduct Value* (TDV), Pemeliharaan Jalan.

**IDENTIFIKASI KERUSAKAN JALAN MENGGUNAKAN METODE INDEKS
KONDISI PERKERASAN BINA MARGA (STUDI KASUS: RUAS JALAN
JENDERAL SUDIRMAN KOTA BEKASI)**

Fajar Kusnaufal

ABSTRACT

The flexible pavement condition analysis of the 1.2 km Jenderal Sudirman Road section in Bekasi City using the Bina Marga Pavement Condition Index (PCI) method (Pd 01-2016-B) reveals that the Jakarta-bound lane is in Poor condition (PCI 55) dominated by structural distresses requiring Rehabilitation/Partial Reconstruction, whereas the Bekasi-bound lane is in Fair condition (PCI 63) dominated by functional distresses requiring Periodic Maintenance, while also proving a significant and positive effect of peak-hour traffic volume (X) on Total Deduct Value (Y) via the equation $Y = 0.0603X - 143.25$ with a coefficient of determination $R^2 = 0.4727$ (47.27%) and a Moderate Correlation level ($r = 0.6875$).

Keywords: Pavement Condition Index (PCI), Flexible Pavement, Traffic Volume, Total Deduct Value (TDV), Road Maintenance.

DAFTAR ISI

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI	v
ABSTRAK.....	vi
ABSTRACT	vii
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR.....	xiv
DAFTAR LAMPIRAN.....	xviii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	2
1.3 Tujuan penelitian	3
1.4 Batasan masalah	3
1.5 Manfaat Penelitian.....	4
1.6 Sistematika Penulisan.....	4
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	6
2.1 Pengertian Jalan.....	6
2.2 Klasifikasi Jalan	6
2.2.1 Jalan Arteri	6
2.2.2 Jalan Kolektor	7
2.2.3 Jalan Lokal	8
2.3 Perkerasan Jalan	9
2.4 Perkerasan Lentur (<i>Flexible Pavement</i>)	10
2.5 Perkerasan Kaku (<i>Rigid Pavement</i>).....	11

2.6 Perkerasan Komposit (<i>Composite Pavement</i>)	12
2.7 Kerusakan Perkerasan Jalan	12
2.7.1 Kerusakan Perkerasan Lentur	13
2.7.2 Kerusakan Perkerasan Kaku	30
2.8 Metode Perbaikan Jalan.....	46
2.9 Indeks Kondisi Perkerasan (IKP)	49
2.10 Penelitian Terdahulu	51
BAB III METODE PENELITIAN	56
3.1 Lokasi Penelitian Tugas Akhir	56
3.2 Diagram Alir Penelitian.....	57
3.3 Tahapan Pengumpulan Data	58
3.4 Metode Pengolahan Data.....	59
3.5 Metode Analisis.....	60
3.5.1 Analisis Kondisi Permukaan Jalan (Metode IKP).....	60
3.5.2 Analisis Hubungan Korelasi Regresi (Volume Lalu Lintas vs IKP)	67
3.5.3 Penentuan Strategi Perbaikan dan Pemeliharaan Jalan	68
3.6 Alur Analisis.....	68
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	70
4.1 Pengumpulan dan Pengolahan Data	70
4.1.1 Lalu Lintas Harian Rata-rata	70
4.1.2 Penentuan Sampel	73
4.1.3 Jenis dan Tingkat Kerusakan.....	79
4.1.4 Analisis Nilai Pengurang Terkoreksi (<i>Corrected Deduct Value</i>).....	83
4.1.5 Analisis Nilai Indeks Kondisi Perkerasan (<i>Pavement Condition Index</i>).....	87
4.2 Analisis Hubungan Volume Lalu Lintas Rata-rata dan <i>Total Deduct Value</i> (TDV) Perkerasan Eksisting.....	90
4.3 Rekomendasi Metode Perbaikan dan Pemeliharaan Jalan	93

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	98
5.1 Kesimpulan.....	98
5.2 Saran.....	99
DAFTAR PUSTAKA	100
LAMPIRAN	102

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1	Tingkat kerusakan retak kulit buaya (retak lelah).....	14
Tabel 2. 2	Tingkat kerusakan kegemukan (<i>Bleeding</i>).....	15
Tabel 2. 3	Tingkat kerusakan retak blok	16
Tabel 2. 4	Tingkat kerusakan jembul dan lekukan (<i>Bump and Sags</i>).....	17
Tabel 2. 5	Tingkat kerusakan keriting (<i>Corrugation</i>).....	17
Tabel 2. 6	Tingkat kerusakan amblas/depresi (<i>Depression</i>)	18
Tabel 2. 7	Tingkat kerusakan retak tepi (<i>Edge Cracking</i>)	19
Tabel 2. 8	Tingkat kerusakan retak refleksi sambungan (<i>Joint Reflection Cracking</i>)..	20
Tabel 2. 9	Tingkat kerusakan penurunan lajur/bahu (<i>Lane/Shoulder Drop Off</i>)	21
Tabel 2. 10	Tingkat kerusakan retak memanjang/melintang (bukan retak refleksi)	22
Tabel 2. 11	Tingkat kerusakan tambalan dan tambalan galian utilitas	23
Tabel 2. 12	Tingkat kerusakan pengausan agregat (<i>Polished Aggregate</i>)	24
Tabel 2. 13	Tingkat kerusakan lubang	24
Tabel 2. 14	Tingkat kerusakan persilangan rel kereta api (<i>Railroad Crossing</i>).....	25
Tabel 2. 15	Tingkat kerusakan alur (<i>Rutting</i>)	26
Tabel 2. 16	Tingkat kerusakan sungkur (<i>Shoving</i>).....	27
Tabel 2. 17	Tingkat kerusakan retak selip (<i>Slippage Cracking</i>).....	28
Tabel 2. 18	Tingkat kerusakan pemuaian (<i>Swell</i>)	28
Tabel 2. 19	Tingkat kerusakan pelepasan butir (<i>Ravelling</i>).....	29
Tabel 2. 20	Tingkat kerusakan pelapukan (<i>Surface Wear</i>)	30
Tabel 2. 21	Tingkat kerusakan <i>Blow up/Buckling</i>	31
Tabel 2. 22	Tingkat kerusakan retak sudut (<i>Corner Break</i>).....	32
Tabel 2. 23	Tingkat kerusakan pemisahan panel atau penanggaan (<i>Divided slab</i>).....	33
Tabel 2. 24	Tingkat kerusakan retak daya tahan (<i>Durability Cracking</i>).....	34
Tabel 2. 25	Tingkat kerusakan patahan (<i>Faulting</i>)	34
Tabel 2. 26	Tingkat kerusakan bahan penyumbat (<i>Joint Seal Damage</i>).....	36
Tabel 2. 27	Tingkat kerusakan penurunan lajur/bahu (<i>Lane/Shoulder Drop Off</i>)	37
Tabel 2. 28	Tingkat kerusakan (panel tidak bertulang).....	38
Tabel 2. 29	Tingkat kerusakan (panel bertulang).....	38
Tabel 2. 30	Tingkat kerusakan tambalan besar dan galian utilitas.....	39
Tabel 2. 31	Tingkat kerusakan tambalan kecil.....	40
Tabel 2. 32	Tingkat kerusakan remuk (<i>Punch Out</i>)	42

Tabel 2. 33	Tingkat kerusakan persilangan rel (<i>Railroad Crossing</i>)	43
Tabel 2. 34	Tingkat kerusakan <i>Scaling, Map Cracking, and Cracking</i>	44
Tabel 2. 35	Tingkat kerusakan gompal sudut (<i>Spalling, Corner</i>)	45
Tabel 2. 36	Tingkat kerusakan gompal sambungan (<i>Spalling, Joint</i>)	46
Tabel 2. 37	Nilai Indeks Kondisi Perkerasan (IKP)	49
Tabel 2. 38	Penelitian terdahulu	51
Tabel 3. 1	Data Geometrik Jalan Jenderal Sudirman Kota Bekasi	56
Tabel 3. 2	Data Primer	58
Tabel 3. 3	Kode Jenis Kerusakan Perkerasan Lentur	61
Tabel 3. 4	Kode Tingkat Kerusakan	61
Tabel 3. 5	Interpretasi Nilai R Berdasarkan Koefisien Korelasi	67
Tabel 4. 1	Lalu Lintas Harian Rata-rata (Sampel 30 - Arah Jakarta)	71
Tabel 4. 2	Lalu Lintas Harian Rata-rata (Sampel 14 - Arah Jakarta)	71
Tabel 4. 3	Lalu Lintas Harian Rata-rata (Sampel 18 - Arah Jakarta)	72
Tabel 4. 4	Lalu Lintas Harian Rata-rata (Sampel 34 - Arah Bekasi)	72
Tabel 4. 5	Lalu Lintas Harian Rata-rata (Sampel 50 - Arah Bekasi)	73
Tabel 4. 6	Lalu Lintas Harian Rata-rata (Sampel 38 - Arah Bekasi)	73
Tabel 4. 7	Jumlah Minimum Unit Sampel yang Harus Disurvei	75
Tabel 4. 8	Hasil Identifikasi Kerusakan Perkerasan Lentur (Arah Jakarta)	81
Tabel 4. 9	Hasil Identifikasi Kerusakan Perkerasan Lentur (Arah Bekasi)	82
Tabel 4. 10	Iterasi CDV Unit Sampel 2	83
Tabel 4. 11	Iterasi CDV Unit Sampel 6	84
Tabel 4. 12	Iterasi CDV Unit Sampel 10	84
Tabel 4. 13	Iterasi CDV Unit Sampel 14	84
Tabel 4. 14	Iterasi CDV Unit Sampel 18	85
Tabel 4. 15	Iterasi CDV Unit Sampel 22	85
Tabel 4. 16	Iterasi CDV Unit Sampel 26	85
Tabel 4. 17	Iterasi CDV Unit Sampel 30	85
Tabel 4. 18	Iterasi CDV Unit Sampel 38	86
Tabel 4. 19	Iterasi CDV Unit Sampel 42	86
Tabel 4. 20	Iterasi CDV Unit Sampel 46	86
Tabel 4. 21	Iterasi CDV Unit Sampel 50	87
Tabel 4. 22	Rangkuman Hasil Akhir CDV Maksimum Tiap Sampel Tinjauan	87
Tabel 4. 23	Nilai IKP dan Klasifikasi Kondisi Perkerasan (Arah Jakarta)	88

Tabel 4. 24	Nilai IKP dan Klasifikasi Kondisi Perkerasan (Arah Bekasi)	89
Tabel 4. 25	Data Hubungan Volume LHR (X) dan Nilai TDV (Y) pada Unit Sampel Tinjauan.....	91
Tabel 4. 26	Matriks Rekomendasi Penanganan Perkerasan Jalan	96

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1	Struktur Perkerasan Lentur	11
Gambar 2. 2	Struktur Perkerasan Kaku	12
Gambar 2. 3	Struktur Perkerasan Komposit	12
Gambar 2. 4	Tingkat kerusakan retak kulit buaya (retak lelah).....	14
Gambar 2. 5	Tingkat kerusakan kegemukan (<i>Bleeding</i>).....	15
Gambar 2. 6	Tingkat kerusakan retak blok	16
Gambar 2. 7	Tingkat kerusakan jembul dan lekukan (<i>Bump and Sags</i>).....	17
Gambar 2. 8	Tingkat kerusakan keriting (<i>Corrugation</i>).....	18
Gambar 2. 9	Tingkat kerusakan ambles/depresi (<i>Depression</i>)	18
Gambar 2. 10	Tingkat kerusakan retak tepi (<i>Edge Cracking</i>)	19
Gambar 2. 11	Tingkat kerusakan retak refleksi sambungan (<i>Joint Reflection Cracking</i>)..	20
Gambar 2. 12	Tingkat kerusakan penurunan lajur/bahu (<i>Lane/Shoulder Drop Off</i>)	21
Gambar 2. 13	Tingkat kerusakan retak memanjang/melintang (bukan retak refleksi).....	22
Gambar 2. 14	Tingkat kerusakan tambalan tambalan dan tambalan galian utilitas.....	23
Gambar 2. 15	Tingkat kerusakan pengausan agregat (<i>Polished Aggregate</i>)	24
Gambar 2. 16	Tingkat kerusakan lubang	25
Gambar 2. 17	Tingkat kerusakan persilangan rel kereta api (<i>Railroad Crossing</i>).....	25
Gambar 2. 18	Tingkat kerusakan alur (<i>Rutting</i>)	26
Gambar 2. 19	Tingkat kerusakan sungkur (<i>Shoving</i>).....	27
Gambar 2. 20	Tingkat kerusakan retak selip (<i>Slippage Cracking</i>).....	28
Gambar 2. 21	Tingkat kerusakan pemuaian (<i>Swell</i>)	29
Gambar 2. 22	Tingkat kerusakan pelepasan butir (<i>Ravelling</i>).....	29
Gambar 2. 23	Tingkat kerusakan pelapukan (<i>Surface Wear</i>)	30
Gambar 2. 24	Tingkat kerusakan <i>Blow up/Buckling</i>	31
Gambar 2. 25	Tingkat kerusakan retak sudut (<i>Corner Break</i>).....	32
Gambar 2. 26	Tingkat kerusakan pemisahan panel (<i>Divided Slab</i>).....	33
Gambar 2. 27	Tingkat kerusakan retak daya tahan (<i>Durability Cracking</i>).....	34
Gambar 2. 28	Tingkat kerusakan patahan (<i>Faulting</i>)	35
Gambar 2. 29	Tingkat kerusakan bahan penyumbat (<i>Joint Seal Damage</i>).....	37
Gambar 2. 30	Tingkat kerusakan penurunan lajur/bahu (<i>Lane/Shoulder Drop Off</i>)	37
Gambar 2. 31	Tingkat kerusakan retak linear	39
Gambar 2. 32	Tingkat kerusakan tambalan besar dan galian utilitas.....	39

Gambar 2. 33 Tingkat kerusakan tambalan kecil.....	40
Gambar 2. 34 Tingkat kerusakan pengausan agregat	40
Gambar 2. 35 Tingkat kerusakan berlubang (<i>popouts</i>).....	41
Gambar 2. 36 Tingkat kerusakan pemompaan.....	42
Gambar 2. 37 Tingkat kerusakan remuk (<i>punchout</i>)	42
Gambar 2. 38 Tingkat kerusakan persilangan rel (<i>railroad crossing</i>)	43
Gambar 2. 39 Tingkat kerusakan <i>Scaling, Map Cracking, and Cracking</i>	44
Gambar 2. 40 Tingkat kerusakan retak susut.....	44
Gambar 2. 41 Tingkat kerusakan gompal sudut (<i>spalling, corner</i>)	45
Gambar 2. 42 Tingkat kerusakan gompal sambungan (<i>Spalling, Joint</i>).....	46
Gambar 3. 1 Lokasi Penelitian.....	56
Gambar 3. 2 Diagram Alir Penelitian	58
Gambar 3. 3 Grafik hubungan <i>Density</i> dan <i>Deduct Value</i> retak kulit buaya (retak Lelah)	63
Gambar 3. 4 Grafik hubungan <i>Density</i> dan <i>Deduct Value</i> kegemukan (<i>Bleeding</i>).....	63
Gambar 3. 5 Grafik hubungan <i>Density</i> dan <i>Deduct Value</i> retak blok.....	63
Gambar 3. 6 Grafik hubungan <i>Density</i> dan <i>Deduct Value</i> jembul dan lekukan (<i>Bump and Sags</i>).....	63
Gambar 3. 7 Grafik hubungan <i>Density</i> dan <i>Deduct Value</i> jembul dan lekukan (<i>Bump and Sags</i>).....	63
Gambar 3. 8 Grafik hubungan <i>Density</i> dan <i>Deduct Value</i> keriting (<i>Corrugation</i>).....	63
Gambar 3. 9 Grafik hubungan <i>Density</i> dan <i>Deduct Value</i> ambles/depresi (<i>Depression</i>) .	63
Gambar 3. 10 Grafik hubungan <i>Density</i> dan <i>Deduct Value</i> retak tepi (<i>Edge Cracking</i>)	63
Gambar 3. 11 Grafik hubungan <i>Density</i> dan <i>Deduct Value</i> retak tepi (<i>Edge Cracking</i>) (satuan metrik)	63
Gambar 3. 12 Grafik hubungan <i>Density</i> dan <i>Deduct Value</i> retak refleksi sambungan (<i>Joint Reflection Cracking</i>)	64
Gambar 3. 13 Grafik hubungan <i>Density</i> dan <i>Deduct Value</i> retak refleksi sambungan (<i>Joint Reflection Cracking</i>) (satuan metrik).....	64
Gambar 3. 14 Grafik hubungan <i>Density</i> dan <i>Deduct Value</i> penurunan lajur/bahu (<i>Lane/Shoulder Drop Off</i>)	64
Gambar 3. 15 Grafik hubungan <i>Density</i> dan <i>Deduct Value</i> penurunan lajur/bahu (<i>Lane/Shoulder Drop Off</i>) (satuan metrik).....	64

Gambar 3. 16 Grafik hubungan <i>Density</i> dan <i>Deduct Value</i> retak memanjang dan melintang (bukan retak refleksi)	64
Gambar 3. 17 Grafik hubungan <i>Density</i> dan <i>Deduct Value</i> retak memanjang dan melintang (bukan retak refleksi) (satuan metrik).....	64
Gambar 3. 18 Grafik hubungan <i>Density</i> dan <i>Deduct Value</i> tambalan dan tambalan galian utilitas.....	65
Gambar 3. 19 Grafik hubungan <i>Density</i> dan <i>Deduct Value</i> pengausan agregat (<i>Polished Aggregate</i>).....	65
Gambar 3. 20 Grafik hubungan <i>Density</i> dan <i>Deduct Value</i> lubang.....	65
Gambar 3. 21 Grafik hubungan <i>Density</i> dan <i>Deduct Value</i> lubang (satuan metrik).....	65
Gambar 3. 22 Grafik hubungan <i>Density</i> dan <i>Deduct Value</i> persilangan rel kereta api (<i>Railroad Crossing</i>).....	65
Gambar 3. 23 Grafik hubungan <i>Density</i> dan <i>Deduct Value</i> alur (<i>Rutting</i>)	65
Gambar 3. 24 Grafik hubungan <i>Density</i> dan <i>Deduct Value</i> sungkur (<i>Shoving</i>).....	65
Gambar 3. 25 Grafik hubungan <i>Density</i> dan <i>Deduct Value</i> retak selip (<i>Slippage Cracking</i>)	65
Gambar 3. 26 Grafik hubungan <i>Density</i> dan <i>Deduct Value</i> pemuaian (<i>Swelling</i>).....	65
Gambar 3. 27 Grafik hubungan <i>Density</i> dan <i>Deduct Value</i> pelepasan butir (<i>Ravelling</i>)....	66
Gambar 3. 28 Grafik hubungan <i>Density</i> dan <i>Deduct Value</i> pelapukan (<i>Surface Wear</i>)	66
Gambar 3. 29 Kurva untuk menentukan <i>Corrected Deduct Value</i> (CDV) unit sampel perkerasan jalan lentur	66
Gambar 4. 1 Skema Unit Sampel Jalan Jenderal Sudirman Kota Bekasi.....	74
Gambar 4. 2 Peta Sebaran Lokasi Unit Sampel Tinjauan.....	77
Gambar 4. 3 Lokasi Sampel 2.....	77
Gambar 4. 4 Lokasi Sampel 6.....	77
Gambar 4. 5 Lokasi Sampel 10.....	78
Gambar 4. 6 Lokasi Sampel 14.....	78
Gambar 4. 7 Lokasi Sampel 18.....	78
Gambar 4. 8 Lokasi Sampel 22.....	78
Gambar 4. 9 Lokasi Sampel 26.....	78
Gambar 4. 10 Lokasi Sampel 30.....	78
Gambar 4. 11 Lokasi Sampel 34.....	79
Gambar 4. 12 Lokasi Sampel 38.....	79
Gambar 4. 13 Lokasi Sampel 42.....	79

Gambar 4. 14 Lokasi Sampel 46.....	79
Gambar 4. 15 Lokasi Sampel 50.....	79
Gambar 4. 16 Grafik Regresi Hubungan Volume LHR dengan Nilai TDV	91

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	Formulir Kondisi Perkerasan	102
Lampiran 2	Gambar Kerusakan Per Sampel	102