

SKRIPSI

ANALISIS PERBANDINGAN TINGKAT KERUSAKAN JALAN LENTUR MENGGUNAKAN METODE BINA MARGA DAN *PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)* (Studi Kasus: Jalan Sultan Syarif Kasim Kec. Sungai Apit Kabupaten Siak)

*Sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan Program Studi
Sarjana Terapan Teknik Perancangan Jalan dan Jembatan Jurusan Teknik Sipil*



Oleh:

ZUMALIN

4204191221

**JURUSAN TEKNIK SIPIL
PRODI D-IV TEKNIK PERANCANGAN JALAN JEMBATAN
POLITEKNIK NEGERI BENGKALIS**

2023

LEMBAR PENGESAHAN

ANALISIS PERBANDINGAN TINGKAT KERUSAKAN JALAN LENTUR MENGGUNAKAN METODE BINA MARGA DAN *PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)*

(Studi Kasus: Jalan Sultan Syarif Kasim Kec. Sungai Apit Kabupaten Siak)

Sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan
Program Studi Sarjana Terapan Jurusan Teknik Sipil

Oleh :


ZUMALIN
4204191221

Disetujui oleh Tim Dosen Penguji Tugas Akhir : Tanggal Ujian : 11 Agustus 2023
Periode Wisuda : VII

1. 
Guswandi, MT (Pembimbing 1)
NIP.198008182014041001
2. 
Mutia Lisva, MT (Pembimbing 2)
NIP.199606052022032012
3. 
Lizar, MT (Penguji 1)
NIP.198707242013031003
4. 
Muhammad Idham, M.Sc (Penguji 2)
NIP.198409072014041001
5. 
Egan Yifani, M.Eng (Penguji 3)
NIP.19830304202121100


Bengkalis, 11 Agustus 2023

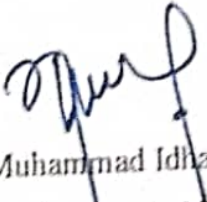
Ketua Program Studi D IV Teknik Perancangan Jalan dan Jembatan
Politeknik Negeri Bengkalis

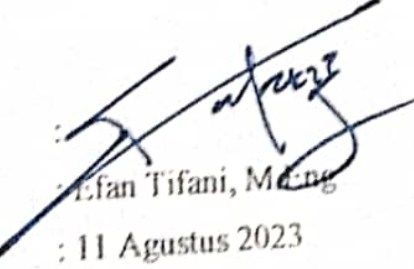

Hendra Saputra, M.Sc
NIP :198410292019031007

HALAMAN PENGESAHAN

Kami dengan sebenarnya menyatakan bahwa, kami telah membaca keseluruhan dari Skripsi ini, dan kami berpendapat bahwa Skripsi ini layak dan memenuhi syarat untuk memperoleh gelar Sarjana.

Tanda Tangan : 
Nama Penguji 1 : Lizar, MT
Tanggal Pengujian : 11 Agustus 2023

Tanda Tangan : 
Nama Penguji 2 : Muhammad Idham, M.Sc
Tanggal Pengujian : 11 Agustus 2023

Tanda Tangan : 
Nama Penguji 3 : Efan Tifani, M.Eng
Tanggal Pengujian : 11 Agustus 2023

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya menyatakan dengan sesungguhnya bahwa Skripsi ini adalah asli hasil karya saya dan tidak terdapat karya yang pernah dilakukan untuk memperoleh gelar Sarjana diperguruan tinggi, dan sepanjang pengetahuan saya juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis disebutkan sumbernya dalam naskah dan daftar pustaka.

Bengkalis, 11 Agustus 2023

Penulis

Zumalin



**ANALISIS PERBANDINGAN TINGKAT KERUSAKAN JALAN LENTUR
MENGUNAKAN METODE BINA MARGA DAN
PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)
(Studi Kasus: Jl. Sultan Syarif Kasim Kec. Sungai Apit Kabupaten Siak)**

**Nama Mahasiswa : Zumalin
NIM : 4204191221
Dosen Pembimbing : 1. Guswandi, MT
2. Mutia Lisya, MT**

ABSTRAK

Ruas Jalan Sultan Syarif Kasim Desa Teluk Masjid Kecamatan Sungai Apit Kabupaten Siak merupakan salah satu ruas jalan yang banyak dilalui oleh berbagai macam kendaraan dengan berbagai kepentingan, jalan ini termasuk kedalam jalan Kabupaten karena menghubungkan Kecamatan Pusako dengan Kecamatan Sungai Apit. Dari banyak nya jenis kendaraan yang memalui jalan ini dapat mengakibatkan kerusakan pada jalan. Maka dilakukan evaluasi tingkat kerusakan menggunakan metode Bina marga dan *pavement condition index* (PCI) dari hasil evaluasi yang dilakukan maka didapat hasil dari setiap metode yang digunakan sebagai berikut. Untuk metode Bina Marga didapat Nilai persen kerusakan pada ruas jalan jalan Sultan Syarif Kasim Desa Teluk Masjid Kecamatan Sungai Apit, Kabupaten Siak rusak berat sebesar 25,81 % dan sisanya tergolong baik sebesar 74,19 %. Nilai Kondisi jalan rata-rata pada ruas jalan Sultan Syarif Kasim (sungai apit) metode PCI yaitu sebesar 60,23 dengan rating *Fair* (Sedang)

Kata Kunci: Perbandingan, Kerusakan Jalan, Bina Marga, PCI

**COMPARATIVE ANALYSIS OF DAMAGE LEVEL OF CURVING
ROADS USING THE METHOD BINA MARGA AND
PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)**

(Case Study: Jl. Sultan Syarif Kasim Subdistrict Sungai Apit Regency Siak)

**Nama Mahasiswa : Zumalin
NIM : 4204191221
Dosen Pembimbing : 1. Guswandi, MT
2. Mutia Lisya, MT**

ABSTRACT

Jl. Sultan Syarif Kasim, Teluk Masjid Village, Sungai Apit District, Siak Regency is one of the roads that is traversed by various types of vehicles with various interests, this road is included in the Regency road because it connects Pusako District with Sungai Apit District. Of the many types of vehicles that pass through this road can cause damage to the road. Then an evaluation of the level of damage was carried out using the Bina Marga method and the Pavement Condition Index (PCI) from the results of the evaluation carried out, the results obtained from each method used were as follows. For the Bina Marga method, the percentage value of damage to the road section of Sultan Syarif Kasim, Teluk Masjid Village, Sungai Apit District, Siak Regency was heavily damaged by 25.81% and the rest was classified as good, 74.19%. The average road condition value on the Jl. Sultan Syarif Kasim (Sungai Apit) PCI method is 60.23 with a Fair rating (Medium)

Keywords: Comparison, Road Damage, Bina Marga, PCI

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kami persembahkan kehadirat Tuhan Yang Esa, karena berkat rahmat dan karunia-Nya semata sehingga penulis mampu menyelesaikan penyusunan laporan Skripsi dengan judul “**Analisis Perbandingan Tingkat Kerusakan Jalan Lentur Menggunakan Metode Bina Marga dan *Pavement Condition Index (PCI)* (Studi Kasus: Jalan Sultan Syarif Kasim Kec. Sungai Apit Kabupaten Siak)**”.

Pada proses penyusunan proposal skripsi ini tidak terlepas dari bantuan dan dukungan dari berbagai pihak. Penulis menyampaikan rasa hormat dan terimakasih kepada:

1. Kedua orang tua, Abang dan Adik yang selalu memberikan semangat dan support serta materi sehingga saya bisa sampai sejauh ini
2. Bapak Marhadi Sastra, M. Sc selaku Ketua Jurusan Teknik Sipil Politeknik Negeri Bengkalis
3. Bapak Hendra Saputra, M. Sc selaku Ketua Prodi Teknik Perancangan Jalan Jembatan Politeknik Negeri Bengkalis
4. Bapak Zulkarnain, MT selaku Dosen Wali
5. Bapak Guswandi, MT dan Ibu Mutia Lisya, M.T selaku Dosen Pembimbing saya yang telah banyak meluangkan waktu serta memberikan bimbingan dan arahan.
6. Teman-teman sekelas yang turut serta membantu dan memberikan semangat.
7. Dan pihak lainnya yang tidak bisa saya sebutkan satu persatu.

Semoga segala bantuan yang diberikan dicatat oleh Allah SWT sebagai amal ibadah Aamiin.

Mengingat keterbatasan pengetahuan, pengalaman dan kemampuan penulisan, skripsi ini tidak luput dari kekurangan dan kesalahan, namun penulis

berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi penulis khususnya serta bagi semua pihak yang berkenan memanfaatkannya.

Bengkalis, 11 Agustus 2023

Penulis

Zumalin

Nim. 4204191221

DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN	i
HALAMAN PENGESAHAN.....	ii
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	iii
ABSTRAK	iv
ABSTRACT	v
KATA PENGANTAR	vi
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR GAMBAR	x
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR SIMBOL.....	xiv
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
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	5
2.1 Penelitian Sebelumnya	5
2.2 Umum.....	6
2.4 Kerusakan Perkerasan Jalan Lentur (<i>Flexible</i>)	7
2.5 Metode Bina Marga.....	15
2.6 Metode <i>Pavement Condition Index</i> (PCI).....	17
2.6.1 <i>Density</i> (Kadar Kerusakan)	18

2.6.2	<i>Deduct Value</i> (Nilai Pengurangan).....	25
BAB III	METODE PENELITIAN.....	27
3.1.	Tempat dan Waktu Pelaksanaan.....	27
3.2.	Alat dan Media / <i>Software</i> Pengolahan Data.....	28
3.2.1	Alat	28
3.2.2	Media / <i>Software</i> pengolahan data	28
3.3.	Tahapan Pelaksanaan Penelitian.....	29
3.4.	Diagram Alir Penelitian.....	32
BAB IV	HASIL DAN PEMBAHASAN	35
4.1.	Data.....	35
4.2.	Analisis Data	36
4.2.1.	Metode Bina Marga.....	36
4.2.2.	Metode Pavement Condition Index (PCI)	39
BAB V	KESIMPULAN DAN SARAN.....	45
5.1	Kesimpulan	45
5.2	Saran.....	45
DAFTAR PUSTAKA	46

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. 1 Jalan Sultan Syarif Kasim Sepanjang 3.1 km Desa teluk masjid Kecamatan Sungai Apit Kabupaten Siak	2
Gambar 2. 1 Komponen Struktur Perkerasan Lentur	7
Gambar 2. 2 Retak Kulit Buaya	8
Gambar 2. 3 Retak Slip	9
Gambar 2. 4 Retak Memanjang	9
Gambar 2. 5 Retak Pimggir	9
Gambar 2. 6 Retak Sambungan Bahu	9
Gambar 2. 7 Retak Sambungan Jalan	10
Gambar 2. 8 Retak Sambungan Pelebaran Jalan	10
Gambar 2. 9 Retak Refleksi	10
Gambar 2. 10 Retak Susut	10
Gambar 2. 11 Alur (Rutting)	11
Gambar 2. 12 Bergelombang (keriting)	11
Gambar 2. 13 Amblas	12
Gambar 2. 14 Mengembang (Swell)	12
Gambar 2. 15 Sungkur	12
Gambar 2. 16 Tonjolan Dan Turun (Hump and Sags)	13
Gambar 2. 17 Lubang	13
Gambar 2. 18 Pelapukan dan Butiran Lepas	13
Gambar 2. 19 Agregat Licin	14
Gambar 2. 20 Stripping	14
Gambar 2. 21 Kegemukam	14
Gambar 2. 22 Tambalan	15
Gambar 2. 23 Corrected Deduct Value	26
Gambar 2. 24 Diagram Nilai PCI	26
Gambar 3. 1 Lokasi Penelitian Jalan Sultan Syarif Kasim Desa Teluk Masjid Kecamatan Sungai Apit Kabupaten Siak	27
Gambar 3. 2 Form Survei	30

Gambar 3. 3 Form Survei.....	31
Gambar 3. 4 Diagram Alir Metode Bina Marga	33
Gambar 3. 5 Diagram Alir Metode PCI.....	34
Gambar 4. 1 Survei LHR	35
Gambar 4. 2 Survei kerusakan Jalan Sultan Syarif Kasim.....	35
Gambar 4. 3 Grafik Bar Chart Kondisi Jalan.....	38
Gambar 4. 4 Grafik Bar Chart kemantapan Kondisi Jalan.....	39
Gambar 4. 5 Grafik <i>Deduct Value</i> Amblas	41

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Klasifikasi Kondisi Jalan Perkerasan Beraspalt (Bina Marga, 1990) ..	7
Tabel 2. 2 Hasil Urutan Prioritas.....	16
Tabel 2. 3 Penilaian Kondisi Kerusakan Jalan.....	16
Tabel 2. 4 Kelas Lalu Lintas Untuk Pemeliharaan Jalan	16
Tabel 2. 5 Penentuan Angka Kondisi Perkerasan Berdasarkan Jenis Kerusakan .	17
Tabel 2. 6 Penetapan Nilai Kondisi Jalan berdasarkan Total Angka Kerusakan..	17
Tabel 2. 7 Identifikasi Tingkat Kerusakan Retak Kulit Buaya	19
Tabel 2. 8 Identifikasi Tingkat Kerusakan Kegemukan.....	19
Tabel 2. 9 Identifikasi Tingkat Kerusakan Retak Kotak-kotak.....	20
Tabel 2. 10 Identifikasi Tingkat Kerusakan Cekungan.....	20
Tabel 2. 11 Identifikasi Tingkat Kerusakan Keriting.....	20
Tabel 2. 12 Identifikasi Tingkat Kerusakan Amblas	20
Tabel 2. 13 Identifikasi Tingkat Kerusakan Retak Pinggir	21
Tabel 2. 14 Identifikasi Tingkat Kerusakan Retak Sambung	21
Tabel 2. 15 Identifikasi Tingkat Kerusakan Pinggiran Jalan Turun	21
Tabel 2. 16 Identifikasi Tingkat Kerusakan Retak Memanjang/Melintang.....	22
Tabel 2. 17 Identifikasi Tingkat Kerusakan Tambalan	22
Tabel 2. 18 Identifikasi Tingkat Kerusakan Pengausan Agregat.....	22
Tabel 2. 19 Identifikasi Tingkat Kerusakan Lubang.....	23
Tabel 2. 20 Identifikasi Tingkat Kerusakan Rusak Perpotongan Rel	23
Tabel 2. 21 Identifikasi Tingkat Kerusakan Alur.....	23
Tabel 2. 22 Identifikasi Tingkat Kerusakan Sungkur	24
Tabel 2. 23 Identifikasi Tingkat Kerusakan Patah Slip.....	24
Tabel 2. 24 Identifikasi Tingkat Kerusakan Mengembang Jembul	24
Tabel 2. 25 Identifikasi Tingkat Kerusakan Pelepasan Butir.....	25
Tabel 3. 1 Form Survei Jenis Kerusakan	30
Tabel 4. 1 Analisa Hari Ke-1 (Kend/Jam)	36

Tabel 4. 2 Analisa Hari Ke-2 (Kend/Jam)	36
Tabel 4. 3 Satuan LHR Smp/hari	37
Tabel 4. 4 Urutan Prioritas Ruas Jalan Sultan Syarif Kasim (Sungai Apit) Metode Bina Marga.....	37
Tabel 4. 5 Luas Kerusakan 1 Unit Sampel.....	39
Tabel 4. 6 Nilai <i>Density</i>	40
Tabel 4. 7 <i>Deduct Value</i>	41
Tabel 4. 8 Tabel Mi.....	42
Tabel 4. 9 Nilai TDV	42
Tabel 4. 10 Nilai q.....	42
Tabel 4. 11 Nilai CDV	42
Tabel 4. 12 Nilai Kondisi Ruas Jalan Sultan Syarif Kasim (Sungai Apit) Metode PCI.....	43

DAFTAR SIMBOL

- SDI : Surface Distress Index
- LHR : Lalu lintas harian rata – rata (kend/Hari)
- N : Jumlah sampel
- Mi : Nilai koreksi untuk *deduct value*
- HDVi : Nilai terbesar *deduct value* dalam satu sampel unit
- TDV : Nilai pemhurang total
- CDV : *Corrected deduct value*
- PCI : *Pavement condition index*

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Jalan raya merupakan prasarana transportasi yang sangat penting bagi masyarakat untuk memenuhi aktivitas sehari-hari. Aktivitas transportasi yang dilakukan oleh masyarakat pada umumnya melibatkan seluruh aspek yang berkaitan dengan jalan, baik itu marka jalan, penunjuk jalan dan permukaan jalan itu sendiri. Jalan raya juga merupakan prasarana dalam mendukung laju perekonomian serta berperan sangat besar dalam kemajuan dan perkembangan suatu daerah dan juga merupakan salah satu transportasi darat yang sangat penting dalam aspek kegiatan manusia.

Seiring dengan jumlah penduduk serta aktifitas masyarakat yang semakin meningkat disuatu wilayah merupakan faktor utama pembangkit kebutuhan perjalanan. Pada akhirnya kegiatan transportasi dari waktu ke waktu semakin berkembang, maka perlu adanya tingkatan efisiensi, keamanan, serta kenyamanan dalam perjalanan. Jaringan jalan sebagai salah satu urat nadi pembangunan merupakan prioritas utama dalam perkembangan suatu wilayah dan merupakan prasarana bagi masyarakat dalam melakukan aktifitas sehari-hari.

Lapisan perkerasan jalan lambat laun akan mengalami penurunan tingkat pelayanannya. Sebagai indikatornya dapat diketahui dari kondisi permukaan jalan, baik kondisi structural maupun fungsionalnya yang mengalami kerusakan. Agar jalan tetap mencapai pelayanan pada kondisi yang baik, maka diperlukan adanya upaya pemeliharaan. Pemeliharaan jalan adalah kegiatan mempertahankan, memperbaiki, menambah ataupun mengganti bangunan fisik yang telah ada agar fungsinya tetap dapat dipertahankan untuk waktu yang lama.

Ruas Jalan Sultan Syarif Kasim Desa Teluk Masjid Kecamatan Sungai Apit Kabupaten Siak merupakan salah satu ruas jalan yang banyak dilalui oleh berbagai macam kendaraan dengan berbagai kepentingan, jalan ini termasuk

kedalam jalan Kabupaten karena menghubungkan Kecamatan Pusako dengan Kecamatan Sungai Apit. Banyaknya kendaraan yang melewati Jalan Sultan Syarif Kasim menyebabkan berbagai permasalahan yang terjadi pada badan jalan sebagai prasarana transportasi. Permasalahan ini berupa kerusakan badan jalan, keretakan jalan, jalan berlubang, dan kerusakan lainnya. Seperti muat bongkar sawit yang dibawa truk-truk besar yang melewati Jalan Sultan Syarif Kasim.



Gambar 1. 1 Jalan Sultan Syarif Kasim Sepanjang 3.1 km Desa teluk masjid Kecamatan Sungai Apit Kabupaten Siak
(Sumber: Dokumentasi Lapangan)

Pada ruas jalan ini terdapat permasalahan yaitu kerusakan pada struktur permukaan sehingga penulis tertarik untuk menganalisa kerusakan yang terjadi pada ruas jalan ini menggunakan metode Bina Marga dan PCI (*Pavement Condition Index*).

Metode Bina Marga adalah Penilaian Kondisi jalan berdasarkan Urutan Prioritas (UP) untuk mengetahui jenis penanganan kerusakan. Metode *Pavement Condition Index* (PCI) adalah sistem penilaian kondisi permukaan jalan berdasarkan jenis, tingkat dan luas kerusakan yang terjadi.

1.2 Rumusan Masalah

Dari uraian latar belakang diatas dirumuskan suatu rumusan masalah pada penelitian ini adalah:

1. Apa saja jenis kerusakan jalan yang ada pada ruas jalan Sultan Syarif Kasim Sepanjang 3.1 km Desa Teluk Masjid Kecamatan Sungai Apit Kabupaten Siak yang dinilai menggunakan metode PCI dan Bina Marga ?
2. Berapa nilai persen kerusakan pada ruas Jalan Sultan Syarif Kasim Desa Teluk Masjid Kecamatan Sungai Apit Kabupaten Siak Menggunakan Metode Bina Marga?
3. Berapa nilai kondisi Jalan yang di hitung menggunakan metode PCI pada ruas Jalan Sultan Syarif Kasim Desa Teluk Masjid Kecamatan Sungai Apit Kabupaten Siak ?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini untuk:

1. Mengetahui jenis kerusakan Jalan yang terjadi pada struktur perkerasan pada ruas Jalan Sultan Syarif Kasim Desa Teluk Masjid Kecamatan Sungai Apit Kabupaten Siak. dengan Metode Bina Marga dan PCI (*Pavement Condition Index*).
2. Mengetahui nilai persen kerusakan pada ruas jalan Sultan Syarif Kasim Desa Teluk Masjid Kecamatan Sungai Apit Kabupaten Siak menggunakan Metode Bina Marga.
3. Mengetahui nilai kondisi jalan menggunakan Metode PCI (*Pavement Condition Index*) pada ruas jalan Sultan Syarif Kasim Desa Teluk Masjid Kecamatan Sungai Apit Kabupaten Siak.

1.4 Batasan Masalah

Batasan masalah dalam penelitian ini:

1. Lokasi penelitian dilakukan pada ruas jalan Sultan Syarif Kasim Sepanjang 3.1 km, Desa Teluk Masjid Kecamatan Sungai Apit Kabupaten Siak.
2. Metode yang digunakan dalam analisa kerusakan jalan ialah metode bina marga dan *Pavement Condition Index* (PCI).

3. Data yang digunakan ialah data yang didapat dari hasil survei visual secara langsung dilapangan.
4. Penelitian ini hanya membahas identifikasi kerusakan jalan menggunakan metode bina marga dan *Pavement Condition Index* (PCI) serta solusi penanganan terhadap kerusakan jalan tersebut.
5. Tidak membahas tentang beban kendaraan.

1.5 Manfaat Penelitian

Dengan melakukan penelitian ini diharapkan dapat:

1. Untuk mengetahui hasil perbandingan analisis menggunakan metode Bina Marga dan *Pavement Condition Index* (PCI) pada Jalan Sultan Syarif Kasim Desa Teluk Masjid Kecamatan Sungai Apit Kabupaten Siak, sebagai masukan bagi instansi terkait dalam penanganan terhadap kerusakan jalan yang terjadi tentang seberapa pentingnya untuk mengetahui nilai kondisi dari perkerasan jalan.
2. Penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat bagi Jurusan Teknik Sipil dan mahasiswa DIV-Teknik Perancangan Jalan dan Jembatan Khususnya sebagai bahan referensi.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Penelitian Sebelumnya

Peneliti sebelumnya menjadi salah satu acuan penulis dalam melakukan penelitian sehingga penulis dapat memperkaya teori yang digunakan dalam mengkaji penelitian yang dilakukan. Dari penelitian terdahulu, penulis tidak menemukan penelitian dengan judul yang sama seperti penulis. Namun penulis mengangkat beberapa penelitian sebagai referensi dalam memperkaya bahan kajian pada penelitian penulis.

1. Bangun Siagin, Desi Riani, Salonten (2021), Dengan Judul Analisis Kerusakan Jalan Menggunakan Metode Bina Marga Pada Jalan Rajawali Kota Palangkaraya, Nilai kerusakan masing-masing pada ruas Jalan Rajawali yaitu pada segmen I (15), segmen II (15), segmen III (15), segmen IV (10) dan segmen V (9). Urutan prioritas perbaikan jalan pada Jalan Rajawali setelah dilakukan analisis yaitu segmen I, II, III, termasuk dalam pemeliharaan berkala sedangkan segmen IV, V termasuk dalam pemeliharaan rutin.
2. Esa Yanuar Rizkiyana Fitri (2020), dengan judul Evaluasi Perkerasan Jalan Menurut Metode Bina Marga dan PCI (*Pavement Condition Index*) Serta Penanganan (Studi Kasus: Jalan KS Tubun, Kota Tegal). Berdasarkan hasil penilaian kondisi perkerasan dengan menggunakan nilai *Pavement Condition Index* (PCI) dan Bina Marga 1990 pada ruas Jl KS Tubun, Kota Tegal. Persentase tertinggi untuk nilai PCI sebesar 40% pada rating sempurna (*excellent*), 30% pada rating baik (*good*), 20% pada rating buruk (*poor*) dan 10 % pada rating sedang (*fair*). Dan untuk Bina marga (1990), Setelah dilakukan analisis dengan Metode Bina Marga, presentase tertinggi adalah perbaikan rutih (100%). Program pemeliharaan pada ruas jalan KS Tubun, Kota Tegal dengan menggunakan nilai presentasi PCI dan Bina Marga,

sehingga dapat disimpulkan program pemeliharaan yang harus dilakukan pada ruas jalan KS Tubun, Kota Tegal adalah pemeliharaan secara rutin guna menunjang kinerja ruas jalan tersebut.

3. Edi Surahman (2017), dengan judul Evaluasi Tingkat Kerusakan Jalan Sebagai Dasar Penentu Perbaikan Jalan Pada Ruas Jalan Rimo Singkil. Dari hasil evaluasi kerusakan pada jalan Rimo-Singkil, dapat dilihat bahwa total kerusakan yang terjadi adalah seluas 708,24 m. Hasil analisa dari hasil evaluasi kerusakan jalan yang didapatkan untuk jalan Rimo-Singkil diperoleh adalah 2,66, yang dimasukkan kedalam program pemeliharaan rutin. Hasil analisa data didapat nilai PCI untuk jalan Rimo-Singkil adalah 72,5. Dari hasil nilai PCI, maka jalan Rimo-Singkil masih termasuk dalam klasifikasi kualitas baik (*good*). Berdasarkan nilai PCI, maka jalan tersebut termasuk dalam pemeliharaan rutin.

2.2 Umum

Menurut penjelasan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia tentang Jalan No. 34/2006 : Jalan adalah sebagai salah satu prasarana transportasi dalam kehidupan bangsa, kedudukan dan peranan jaringan jalan pada hakikatnya menyangkut hajat hidup orang serta mengendalikan struktur pengembangan wilayah pada tingkat nasional terutama yang menyangkut perwujudan perkembangan antar daerah yang seimbang dan pemerataan hasil hasil pembangunan serta peningkatan pertahanan dan keamanan negara.

Sulaksono (2001) mengatakan bahwa pada dasarnya setiap struktur perkerasan jalan akan mengalami proses kerusakan secara progresif sejak jalan pertama kali dibuka untuk lalu lintas. Untuk mengatasi hal tersebut, diperlukan suatu metode untuk menentukan kondisi jalan agar dapat disusun program pemeliharaan jalan yang akan dilakukan.

Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 34 Tahun 2006 tentang jalan, jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukan

bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel.

2.4 Kerusakan Perkerasan Jalan Lentur (*Flexible*)

Konstruksi jalan adalah suatu struktur pada jalan yang terdiri dari lapisan perkerasan untuk menunjang beban lalu lintas di atasnya. Konstruksi perkerasan lentur merupakan konstruksi yang menggunakan bahan pengikat berupa aspal. Lapisan-lapisan perkerasan bersifat menopang dan menyalurkan beban lalu lintas ke pondasi dasar (Sukirman, 1999). Pada umumnya, pemilihan perkerasan lentur baik digunakan pada jalan yang dilalui beban lalu lintas ringan sampai sedang berupa jalan perkotaan, perkerasan bahu jalan, jalan dengan sistem utilitas terletak di bawah perkerasan jalan atau perkerasan dengan konstruksi bertahap. Tipikal komponen struktur perkerasan lentur dapat dilihat pada Gambar berikut:



Gambar 2. 1 Komponen Struktur Perkerasan Lentur

Sumber: MDPJ 2017

Kriteria Klasifikasi Kondisi Jalan untuk perkerasan berasphalt maupun jalan tanah/kerikil dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 2. 1 Klasifikasi Kondisi Jalan Perkerasan Berasphalt (Bina Marga, 2003)

No	tipe kerusakan	Tingkat Kerusakan Permukaan (m ² /km)			
		Baik	Sedang	Rusak Ringan	Rusak Berat
1	Jalan beraspal				
1.A	Lubang-lubang	0-40	40-200	200-600	>600
1.B	Legokan	0-100	100-500	500-1000	>1000

No	tipe kerusakan	Tingkat Kerusakan Permukaan (m ² /km)			
		Baik	Sedang	Rusak Ringan	Rusak Berat
1.C	Retak-retak	0-200	200-400	400-2000	>2000
1.D	Alur bekas roda	0-100	100-200	200-1000	>1000
2	Jalan tanah	Tingkat Kerusakan Permukaan (% luas)			
2.A	Lubang-lubang	0-3	3-10	10-25	>25
2.B	Titik-titik lembek	0-3	3-10	10-25	>25
2.C	Erosi permukaan	0-3	3-10	10-25	>25
2.D	Alur bekas roda	0-5	5-15	15-50	>50
2.E	Bergelombang	0-3	3-10	10-50	>50

Sumber Bina Marga, 1990

Dari tabel 2.1 menunjukkan bahwa tipe kerusakan permukaan jalan beraspal jalan tanah dibedakan dalam 4 (empat) kriteria yaitu Kondisi Baik, Sedang, Rusak Ringan, dan Rusak Berat. Dimana untuk jalan beraspal masing-masing kondisi dibagi dalam range batasan tipe kerusakan dalam satuan m²/km, sedangkan untuk jalan tanah masing-masing kondisi sudah dibagi dalam range batasan tingkat kerusakan permukaan dalam persentase luas total (% luas).

Jenis kerusakan pada perkerasan lentur menurut Bina Marga dapat diklasifikasikan sebagai berikut:

1. Retak (*Crack*)

Retak dapat terjadi bila tegangan tarik yang terdapat pada lapisan aspal melampaui tegangan tarik maksimum yang dapat ditahan oleh perkerasan tersebut. Perkerasan yang kurang kuat tidak mempunyai pertahanan terhadap tegangan tarik berlebih, retak dibedakan menjadi beberapa jenis yaitu:

1) Retak kulit buaya (*Aligator Crack*)



Gambar 2. 2 Retak Kulit Buaya
(Sumber: Bina Marga, 1990)

2) Retak Slip (*Slippage Cracks*)



Gambar 2. 3 Retak Slip
(Sumber: Bina Marga, 1990)

3) Retak Memanjang



Gambar 2. 4 Retak Memanjang
(Sumber: Bina Marga, 1990)

4) Retak Pinggir (Edge Cracking)



Gambar 2. 5 Retak Pinggir
(Sumber: Bina Marga, 1990)

5) Retak Sambungan Bahu



Gambar 2. 6 Retak Sambungan Bahu
(Sumber: Bina Marga, 1990)

6) Retak Sambungan Jalan



Gambar 2. 7 Retak Sambungan Jalan
(Sumber: Bina Marga, 1990)

7) Retak Sambungan Pelebaran Jalan



Gambar 2. 8 Retak Sambungan Pelebaran Jalan
(Sumber: Bina Marga, 1990)

8) Retak Refleksi



Gambar 2. 9 Retak Refleksi
(Sumber: Bina Marga, 1990)

9) Retak Susut



Gambar 2. 10 Retak Susut
(Sumber: Bina Marga, 1990)

2. Distorsi

Distorsi/perubahan bentuk dapat terjadi akibat lemahnya tanah dasar, pemadatan yang kurang pada lapis pondasi, sehingga terjadi tambahan pemadatan akibat beban lalu lintas. Distorsi dibedakan atas:

1) Alur (Rutting)



Gambar 2. 11 Alur (Rutting)
(Sumber: Bina Marga, 1990)

2) Bergelombang/Keriting.



Gambar 2. 12 Bergelombang (keriting)
(Sumber: Bina Marga, 1990)

3) Amblas



Gambar 2. 13 Amblas
(Sumber: Bina Marga, 1990)

4) Mengembang (Swell)



Gambar 2. 14 Mengembang (Swell)
(Sumber: Bina Marga, 1990)

5) Sungkur



Gambar 2. 15 Sungkur
(Sumber: Bina Marga, 1990)

6) Tonjolan dan Turun (Hump and Sags)



Gambar 2. 16 Tonjolan Dan Turun (Hump and Sags)
(Sumber: Bina Marga, 1990)

3. Kerusakan Tekstur Permukaan

Kerusakan tekstur permukaan merupakan kehilangan material perkerasan secara berangsur-angsur dari lapisan penukaan ke arah bawah. Kerusakan ini terbagi menjadi:

1) Lubang



Gambar 2. 17 Lubang
(Sumber: Bina Marga, 1990)

2) Pelapukan dan Butiran Lepas



Gambar 2. 18 Pelapukan dan Butiran Lepas
(Sumber: Bina Marga, 1990)

3) Agregat licin



Gambar 2. 19 Agregat Licin
(Sumber: Bina Marga, 1990)

4) *Stripping*



Gambar 2. 20 Stripping
(Sumber: Bina Marga, 1990)

5) Kegemukan



Gambar 2. 21 Kegemukan
(Sumber: Bina Marga, 1990)

6) Tambalan



Gambar 2. 22 Tambalan
(Sumber: Bina Marga, 1990)

2.5 Metode Bina Marga

Jenis kerusakan di metode bina Marga yg perlu diperhatikan ketika melakukan survei ialah kekasaran bagian atas, lubang-lubang, tambalan, retak-retak, alur serta amblas. Penentuan angka serta nilai buat masing-masing keadaan menggunakan menjumlahkan nilai-nilai keseluruhan keadaan maka dihasilkan nilai kondisi jalan.

Penilaian kondisi perkerasan merupakan hal yang penting dalam pengelolaan sistem perkerasan, hasil penilaian tersebut dapat digunakan untuk mengetahui perkerasan tersebut masih layak atau tidak, dan juga untuk menentukan kapan dilakukan perbaikan pada lapis perkerasan. Pada metode Bina Marga ini jenis kerusakan yang perlu diperhatikan saat melakukan survei visual adalah kekasaran permukaan, lubang, tambalan, retak, alur, dan amblas (Direktorat Jenderal Bina Marga, 1990). Penentuan nilai kondisi jalan dilakukan dengan menjumlahkan setiap angka dan nilai untuk masing-masing jenis kerusakan. Urutan prioritas dihitung berdasarkan nilai-nilai kelas Lintas Harian Rata-rata (LHR) dan kondisi jalan yang didapat dari penilaian kondisi permukaan jalan, dan nilai kerusakan jalan, yang kemudian dimasukan kedalam rumus berikut ini: Urutan Prioritas, $UP = 17 - (\text{Kelas LHR} + \text{Nilai Kondisi Jalan})$.

Berdasarkan nilai urutan prioritas yang didapat, dapat mengambil tindakan berdasarkan urutan prioritas (UP) dapat dilihat pada tabel tindakan yang diambil berdasarkan hasil urutan prioritas.

Tabel 2. 2 Hasil Urutan Prioritas.

Urutan Prioritas (UP)	Tindakan Yang Diambil
0-3	Program Peningkatan
4-6	Program Pemeliharaan Rutin
>7	Program pemeliharaan Berkala

Sumber: Direktorat Jenderal Bina Marga, 1990

Parameter menentukan kelas LHR (Kelas Lintas Harian Rata – rata) untuk pekerjaan pemeliharaan berdasarkan data acuan pada Tabel dibawah ini.

Tabel 2. 3 Penilaian Kondisi Kerusakan Jalan

Kelas Lalu Lintas	LHR (Kend/Hari)
0	< 20
1	20-50
2	50-200
3	200-500
4	500-2.000
5	2.000-5.000
6	5.000-20.000
7	20.000-50.000
8	> 50.000

Sumber: TPPPJK No. 018/T/BNKT/1990

Tabel 2. 4 Kelas Lalu Lintas Untuk Pemeliharaan Jalan

Urutan Prioritas	Jenis Penanganan
0-3	Program Peningkatan
4-6	Program Pemeliharaan Rutin
7	Program Pemeliharaan Berkala

Sumber: TPPPJK No. 018/T/BNKT/1990

Penilaian kondisi jalan menggambarkan tingkat kerusakan permukaan perkerasan yang didasarkan pada jenis dan jumlah persentase kerusakan tersebut terhadap luas total ruas jalan yang diteliti. Direktorat Jenderal Bina Marga (1990) memberikan penilaian kondisi jalan untuk berbagai macam jenis kerusakan berdasarkan persentase luas kerusakan tersebut dengan luas total jalan seperti yang tercantum pada tabel dibawah ini.

Tabel 2. 5 Penentuan Angka Kondisi Perkerasan Berdasarkan Jenis Kerusakan

1. Retak - Retak (Cracking)		2. Alur		3. Tambalan dan Lubang	
Tipe	Angka	Kedalaman	Angka	Luas	Angka
Buaya	5	> 20 mm	7	> 30%	3
Acak	4	11 - 20 mm	5	20 - 30%	2
Melintang	3	6 - 10 mm	3	10 - 20%	1
Memanjang	1	0 - 5 mm	1	< 10%	0
Tidak Ada	1	Tidak Ada	0		
Lebar	Angka				
> 2 mm	3	4. Kekasaran Permukaan		5. Amblas	
1 - 2 mm	2	Jenis	Angka	Kedalaman	Angka
< 1 mm	1	Disintegration	4	> 5/100 m	4
Tidak Ada	0	Pelepasan Butir	3	2 - 5/100 m	2
Luas Kerusakan	Angka	Rough	2	0 - 2/100m	1
> 30%	3	Fatty	1	Tidak Ada	0
10% - 20%	2	Close Texture	0		
< 10%	1				
Tidak Ada	0				

Sumber: Direktorat Jenderal Bina Marga, 1990

Setiap angka untuk semua jenis kerusakan kemudian dijumlahkan kemudian dapat ditetapkan nilai kondisi jalan berdasarkan tabel dibawah ini.

Tabel 2. 6 Penetapan Nilai Kondisi Jalan berdasarkan Total Angka Kerusakan

Total Angka Kerusakan	Nilai Kondisi Jalan
26-29	9
22-25	8
19-21	7
16-18	6
13-15	5
10-12	4
7-9	3
4-6	2
0-3	1

Sumber: Direktorat Jenderal Bina Marga, 1990

2.6 Metode *Pavement Condition Index* (PCI)

Indek kondisi perkerasan atau PCI (*Pavement Condition Index*) adalah sistem penilaian kondisi perkerasan jalan berdasarkan jenis, tingkat dan luas kerusakan yang terjadi, dan dapat digunakan sebagai acuan pemeliharaan. Nilai PCI ini memiliki rentang 0 (nol) sampai 100 (seratus) dengan kriteria sempurna

(*excellent*), sangat baik (*very good*), baik (*good*), sedang (*fair*), jelek (*poor*), sangat jelek (*very poor*) dan gagal (*failed*). *Pavement Condition Index* (PCI) memberikan informasi kondisi perkerasan hanya pada saat survey dilakukan, tapi tidak memberikan gambaran prediksi dimasa datang. Namun dengan melakukan survey kondisi secara priodik, informasi kondisi perkerasan dapat berguna untuk prediksi kinerja perkerasan dimasa datang, selain itu juga dapat digunakan sebagai masukan pengukuran yang lebih detail.

Untuk memprediksi kondisi yang akan datang sistem perangkaan berulang untuk mengidentifikasi kondisi perkerasan harus digunakan. Nilai perangkaan ini dikenal dengan *Pavement Condition Index* (PCI) yang dikembangkan oleh US *ArmyCorps of Engineers*.

Pavement condition index (PCI) adalah salah satu sistem penilaian kondisi perkerasan jalan berdasarkan jenis, tingkat kerusakan yang terjadi dan dapat digunakan sebagai acuan dalam usaha pemeliharaan. Nilai *pavement condition index* (PCI) ini memiliki rentang 0 (nol) sampai 100 (seratus) dengan kriteria sempurna (*excellent*), sangat baik (*very good*), baik (*good*), sedang (*fair*), jelek (*poor*), sangat jelek (*very poor*) dan gagal (*failed*).

Dalam metode PCI, tingkat keparhan kerusakan perkerasan merupakan fungsi dari 3 faktor utama, yaitu : tipe kerusakan, tingkat keparhan kerusakan, jumlah atau kerapatan kerusakan. Untuk perhitungan PCI secara keseluruhan dapat dilihat pada persamaan 2.1

$$PCI = \frac{\sum PCI s}{n} \dots\dots\dots (2.1)$$

Dimana :

$\sum PCI s$ = Nilai PCI rata-rata dari seluruh areapenelitian

N = Jumlah unit sampel

Hubungan Nilai PCI dengan Kondisi Jalan (Shahin, 1994, Hardiyatmo H,C, 2009).

2.6.1 *Density* (Kadar Kerusakan)

Density atau kadar kerusakan persentase luasan dari suatu jenis kerusakan terhadap luasan suatu unit segmen yang diukur meter persegi atau meter panjang.

Nilai density suatu jenis kerusakan dibedakan juga berdasarkan tingkat kerusakannya.

$$Density = \frac{ad}{as} \times 100\% \dots\dots\dots (2.2)$$

$$Density = \frac{ld}{as} \times 100\% \dots\dots\dots (2.3)$$

Dimana :

Ad = Luasan total dari satu jenis perkerasan untuk setaip tingkat kerusakan (m²).

Ld = Panjang total jenis kerusakan untuk tiap tingkat kerusakan (m).

As = Luas total unit segmen (m²).Menentukan Tingkat Keparahan Kerusakan Jalan

Menentukan tingkat keparahan kerusakan jalan berdasarkan jenis dan tingkat kerusakan jalan dapat di lihat pada tabel setiap jenis kerusakan.

Adapun tingkat kerusakan berdasarkan identifikasi pada retak kulit buaya (*alligator cracking*) dapat dilihat pada Table dibawah ini :

Tabel 2. 7 Identifikasi Tingkat Kerusakan Retak Kulit Buaya

Tingkat	Identifikasi Kerusakan
<i>Low</i>	Halus, retak yang membentuk garis halus memanjang sejajar satu dengan yang lain, dengan atau tanpa berhubungan satu sama lain. Retakan tidak mengalami gompal
<i>Medium</i>	Retak kulit buaya ringan terus berkembang ke dalam pola atau jaringan retakan yang diikuti gompal ringan.
<i>High</i>	Jaringan dan pola retak telah berlanjut, sehingga pecahan-pecahan dapat diketahui dengan mudah, dan terjadi gompal dipinggir. Beberapa pecahan mengalami rocking akibat lalu lintas.

Sumber : Shahin, (1994). Dalam Hardiyatmo (2007)

Adapun tingkat kerusakan berdasarkan identifikasi pada kegemukan (*bleeding*) dapat dilihat pada Table dibawah ini :

Tabel 2. 8 Identifikasi Tingkat Kerusakan Kegemukan

Tingkat	Identifikasi Kerusakan
<i>Low</i>	Kegemukan hanya terjadi pada suhu tinggi, dan nampak hanya beberapa hari dalam setahun. Aspal tidak melekat pada sepatu atau roda kendaraan
<i>Medium</i>	Kegemukan telah mengakibatkan aspal melekat pada sepatu atau roda kendaraan, paling tidak beberapa minggu dalam setahun
<i>High</i>	Kegemukan telah begitu nyata dan banyak aspal melekat pada sepatu dan roda kendaraan, paling tidak lebih dari beberapa minggu dalam setahun.

Sumber : Shahin, (1994). Dalam Hardiyatmo (2007)

Adapun tingkat kerusakan berdasarkan indentifikasi pada retak kotak-kotak (*block cracking*) dapat dilihat pada Table dibawah ini :

Tabel 2. 9 Identifikasi Tingkat Kerusakan Retak Kotak-kotak

Tingkat	Identifikasi Kerusakan
<i>Low</i>	Retak rambut yang membentuk kotak-kotak besar
<i>Medium</i>	Pengembangan lebih lanjut dari retak rambut
<i>High</i>	Retak sudah membentuk bagian-bagian kotak dengan celah besar

Sumber : Shahin, (1994). Dalam Hardiyatmo (2007)

Adapun tingkat kerusakan berdasarkan indentifikasi pada cekungan (*bumps and sags*) dapat dilihat pada Table dibawah ini :

Tabel 2. 10 Identifikasi Tingkat Kerusakan Cekungan

Tingkat	Identifikasi Kerusakan
<i>Low</i>	Cekungan dengan lembah yang kecil.
<i>Medium</i>	Cekungan dengan lembah yang kecil yang disertai dengan retak.
<i>High</i>	Cekungan dengan lembah yang agak dalam disertai dengan retakan dan celah yang agak lebar

Sumber : Shahin, (1994). Dalam Hardiyatmo (2007)

Adapun tingkat kerusakan berdasarkan indentifikasi tingkat kerusakan keriting (*corrugation*) dapat dilihat pada Table dibawah ini :

Tabel 2. 11 Identifikasi Tingkat Kerusakan Keriting

Tingkat	Identifikasi Kerusakan
<i>Low</i>	Lembah dan bukit gelombang yang kecil
<i>Medium</i>	Gelombang dengan lembah gelombang yang agak dalam
<i>High</i>	Cekungan dengan lembah yang agak dalam disertai dengan retakan dan celah yang agak lebar

Sumber : Shahin, (1994). Dalam Hardiyatmo (2007)

Adapun tingkat kerusakan berdasarkan indentifikasi tingkat kerusakan ambles (*depression*) dapat dilihat pada Table dibawah ini :

Tabel 2. 12 Identifikasi Tingkat Kerusakan Ambles

Tingkat	Identifikasi Kerusakan
<i>Low</i>	Kedalaman maksimum ambles ½ - 1 in.(13 – 25 mm)

Tingkat	Identifikasi Kerusakan
<i>Medium</i>	Kedalaman maksimum ambles 1 – 2 in. (25 – 51mm)
<i>High</i>	Kedalaman ambles > 2 in. (51 mm)

Sumber : Shahin, (1994). Dalam Hardiyatmo (2007)

Adapun tingkat kerusakan berdasarkan identifikasi tingkat kerusakan retak pinggir (*edge cracking*) dapat dilihat pada Table dibawah ini :

Tabel 2. 13 Identifikasi Tingkat Kerusakan Retak Pinggir

Tingkat	Identifikasi Kerusakan
<i>Low</i>	Retak sedikit sampai sedang dengan tanpa pecahan atau butiran lepas
<i>Medium</i>	Retak sedang dengan beberapa pecahan dan butiran lepas
<i>High</i>	Banyak pecahan atau butiran lepas di sepanjang tepi perkerasan

Sumber : Shahin, (1994). Dalam Hardiyatmo (2007)

Adapun tingkat kerusakan berdasarkan identifikasi tingkat kerusakan retak sambung (*joint reflection cracking*) dapat dilihat pada Table dibawah ini :

Tabel 2. 14 Identifikasi Tingkat Kerusakan Retak Sambung

Tingkat	Identifikasi Kerusakan
<i>Low</i>	Satu dari kondisi berikut yang terjadi : 1. Retak tak terisi, lebar < 3/8 in. (10 mm) 2. Retak terisi sembarang lebar (pengisi kondisi bagus).
<i>Medium</i>	Satu dari kondisi berikut yang terjadi : 1. Retak tak terisi, lebar 3/8 – 3 in (10 - 76 mm) 2. Retak tak terisi, sembarang lebar sampai 3 in. (76 mm) dikelilingi retak acak ringan. 3. Retak terisi, sembarang lebar yang dikelilingi retak acak ringan
<i>High</i>	Satu dari kondisi berikut yang terjadi : 1. Sembarang retak terisi atau tak terisi dikelilingi oleh retak acak, kerusakan sedang atau tinggi. 2. Retak tak terisi lebih dari 3 in. (76 mm). 3. Retak sembarang lebar, dengan beberapa inci di sekitar retakan, pecah (retak berat menjadi pecahan)

Sumber : Shahin, (1994). Dalam Hardiyatmo (2007)

Adapun tingkat kerusakan berdasarkan identifikasi tingkat kerusakan pinggiran jalan turun (*lane/shoulder drop off*) dapat dilihat pada Table dibawah ini :

Tabel 2. 15 Identifikasi Tingkat Kerusakan Pinggiran Jalan Turun

Tingkat	Identifikasi Kerusakan
<i>Low</i>	Beda elevasi antara pinggir perkerasan dan bahu jalan 1 – 2 in. (25 – 51 mm)

Tingkat	Identifikasi Kerusakan
<i>Medium</i>	Beda elevasi > 2 – 4 in. (51 – 102 mm)
<i>High</i>	Beda elevasi > 4 in. (102 mm)

Sumber : Shahin, (1994). Dalam Hardiyatmo (2007)

Adapun tingkat kerusakan berdasarkan identifikasi tingkat kerusakan retak memanjang/melintang (*longitudinal/trasverse cracking*) dapat dilihat pada Table dibawah ini :

Tabel 2. 16 Identifikasi Tingkat Kerusakan Retak Memanjang/Melintang

Tingkat	Identifikasi Kerusakan
<i>Low</i>	Satu dari kondisi berikut yang terjadi : 1. Retak tak terisi, lebar 3/8 in. (10 mm), atau 2. Retak terisi sembarang lebar (pengisi kondisi bagus)
<i>Medium</i>	Satu dari kondisi berikut yang terjadi : 1. Retak tak terisi, lebar 3/8 – 3 in (10-76 mm) 2. Retak tak terisi, sembarang lebar sampai 3 in. (76 mm) dikelilingi retak acak ringan. 3. Retak terisi, sembarang lebar dikelilingi retak agak acak
<i>High</i>	Satu dari kondisi berikut yang terjadi : 1. Sembarang retak terisi atau tak terisi dikelilingi oleh retak acak, kerusakan sedang sampai tinggi. 2. Retak tak terisi > 3 in. (76 mm). 3. Retak sembarang lebar, dengan beberapa inci di sekitar retakan, pecah

Sumber : Shahin, (1994). Dalam Hardiyatmo (2007)

Adapun tingkat kerusakan berdasarkan identifikasi tingkat kerusakan tambalan (*patching and utility cut patching*) dapat dilihat pada Tabel dibawah ini :

Tabel 2. 17 Identifikasi Tingkat Kerusakan Tambalan

Tingkat	Identifikasi Kerusakan
<i>Low</i>	Tambalan dalam kondisi baik dan memuaskan. Kenyamanan kendaraan dinilai terganggu sedikit atau lebih baik
<i>Medium</i>	Tambalan sedikit rusak dan atau kenyamanan kendaraan agak terganggu
<i>High</i>	Tambalan sangat rusak dan/atau kenyamanan kendaraan sangat terganggu

Sumber : Shahin, (1994). Dalam Hardiyatmo (2007)

Adapun tingkat kerusakan berdasarkan identifikasi tingkat kerusakan pengausan agregat (*polished aggregate*) dapat dilihat pada Table dibawah ini :

Tabel 2. 18 Identifikasi Tingkat Kerusakan Pengausan Agregat

Tingkat	Identifikasi Kerusakan
<i>Low</i>	Agregat masih menunjukkan kekuatan

Tingkat	Identifikasi Kerusakan
<i>Medium</i>	Agregat sedikit mempunyai kekuatan
<i>High</i>	Pengausan tanpa menunjukkan kekuatan

Sumber : Shahin, (1994). Dalam Hardiyatmo (2007)

Adapun tingkat kerusakan berdasarkan identifikasi lubang (*pothole*) dapat dilihat pada Table dibawah ini :

Tabel 2. 19 Identifikasi Tingkat Kerusakan Lubang

Kedalaman Maksimum Lubang	Diameter Rata-Rata Lubang		
	100 – 200 mm (4 – 8 in.)	200 – 450 mm (8–18 in.)	450 – 750 mm (18 – 30 in.)
½ - 1 in. (13 – 25 mm)	L	L	M
>1 – 2 in. (25 – 50 mm)	L	M	H
>2 in. (> 50 mm)	M	M	H

L : Belum perlu diperbaiki; penambalan parsial atau di seluruh kedalaman
M : Penambalan parsial atau di seluruh kedalaman
H : Penambalan di seluruh kedalaman

Sumber : Shahin, (1994). Dalam Hardiyatmo (2007)

Adapun tingkat kerusakan berdasarkan identifikasi rusak perpotongan rel (*railroad crossing*) dapat dilihat pada Table dibawah ini :

Tabel 2. 20 Identifikasi Tingkat Kerusakan Rusak Perpotongan Rel

Tingkat	Identifikasi Kerusakan
<i>Low</i>	Kedalaman 0,25 inch – 0,5 inch (6 mm – 13 mm)
<i>Medium</i>	Kedalaman 0,5 inch – 1 inch (13 mm – 25 mm)
<i>High</i>	Kedalaman >1 inch (>25 mm)

Sumber : Shahin, (1994). Dalam Hardiyatmo (2007)

Adapun tingkat kerusakan berdasarkan identifikasi alur (*rutting*) dapat dilihat pada Table dibawah ini :

Tabel 2. 21 Identifikasi Tingkat Kerusakan Alur

Tingkat	Identifikasi Kerusakan
<i>Low</i>	Kedalaman alur rata-rata ¼ - ½ in. (6 – 13 mm)
<i>Medium</i>	Kedalaman alur rata-rata ½ - 1 in. (13 – 25,5 mm)
<i>High</i>	Kedalaman alur rata-rata 1 in. (25,4 mm)

Sumber : Shahin, (1994). Dalam Hardiyatmo (2007)

Adapun tingkat kerusakan berdasarkan identifikasi sungkur (*shoving*) dapat dilihat pada Table dibawah ini :

Tabel 2. 22 Identifikasi Tingkat Kerusakan Sungkur

Tingkat	Identifikasi Kerusakan
<i>Low</i>	Sungkur menyebabkan sedikit gangguan kenyamanan kendaraan
<i>Medium</i>	Sungkur menyebabkan cukup gangguan kenyamanan kendaraan
<i>High</i>	Kedalaman alur rata-rata 1 in. (25,4 mm)

Sumber : Shahin, (1994). Dalam Hardiyatmo (2007)

Adapun tingkat kerusakan berdasarkan identifikasi patah slip (*slippage cracking*) dapat dilihat pada Table dibawah ini :

Tabel 2. 23 Identifikasi Tingkat Kerusakan Patah Slip

Tingkat	Identifikasi Kerusakan
<i>Low</i>	Retak rata-rata lebar < 3/8 in. (10 mm)
<i>Medium</i>	Satu dari kondisi berikut yang terjadi : 1. Retak rata-rata 3/8 – 1,5 in. (10 – 38 mm). 2. Area di sekitar retakan pecah, ke dalam pecahan-pecahan terikat
<i>High</i>	Satu dari kondisi berikut yang terjadi : 1. Retak rata-rata > 1/2 in. (>38 mm). 2. Area di sekitar retakan, pecah ke dalam pecahan-pecahan mudah terbongkar

Sumber : Shahin, (1994). Dalam Hardiyatmo (2007)

Adapun tingkat kerusakan berdasarkan identifikasi mengembang jembul (*swell*) dapat dilihat pada Table dibawah ini :

Tabel 2. 24 Identifikasi Tingkat Kerusakan Mengembang Jembul

Tingkat	Identifikasi Kerusakan
<i>Low</i>	Pengembangan menyebabkan sedikit gangguan kenyamanan kendaraan. Kerusakan ini sulit dilihat dapat dideteksi dengan berkendara cepat. Gerakan ke atas terjadi bila ada pengembangan
<i>Medium</i>	Perkerasan mengembang dengan adanya gelombang yang kecil
<i>High</i>	Perkerasan mengembang dengan adanya gelombang besar

Sumber : Shahin, (1994). Dalam Hardiyatmo (2007)

Adapun tingkat kerusakan berdasarkan identifikasi pelepasan butir (*weathering/raveling*) dapat dilihat pada Table dibawah ini :

Tabel 2. 25 Identifikasi Tingkat Kerusakan Pelepasan Butir

Tingkat	Identifikasi Kerusakan
<i>Low</i>	Pelepasan butiran yang ditandai lapisan kelihatan agregat
<i>Medium</i>	Pelepasan agregat dengan butiran-butiran yang lepas
<i>High</i>	Pelepasan butiran dengan ditandai dengan agregat lepas dengan membentuk lubang-lubang kecil

Sumber : Shahin, (1994). Dalam Hardiyatmo (2007)

2.6.2 *Deduct Value* (Nilai Pengurangan)

Deduct Value adalah nilai pengurangan untuk tiap jenis kerusakan yang diperoleh dari kurva hubungan antara *density* dan *deduct value*. Setelah nilai kerapatan (*density*) didapatkan, maka nilai kerapatan yang didapatkan kemudian diplot pada grafik *Deduct Value* sesuai dengan tingkatan kerusakan pada grafik.

2.6.3 Mencari Nilai q (Quality)

Syarat untuk mencari nilai q adalah *deduct value* lebih besar dari 2 dengan menggunakan interasi. Nilai *deduct value* diurutkan dari yang besar sampai kecil. Nilai pengurang total atau total *deduct value* (TDV) adalah jumlah total dari nilai nilai pengurang (*deduct value*) pada masing-masing sampel unit.

$$M_i = 1 + (9/98) * (100 - HDV_i) \dots\dots\dots (2.4)$$

Dimana :

M_i : Nilai koreksi untuk *deduct value*

HDV_i : Nilai terbesar *deduct value* dalam satu sampel unit

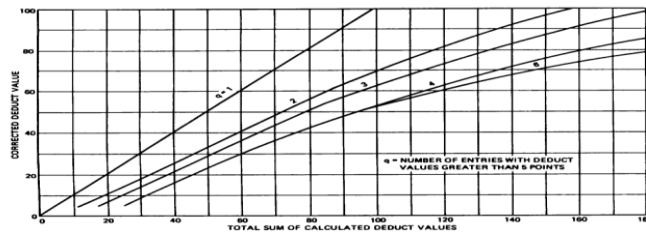
Jika semua nilai *deduct value* lebih besar nilai dari nilai M_i maka dilakukan pengurangan terhadap nilai *deduct value* dengan nilai M_i maka tidak dilakukan pengurangan terhadap nilai *deduct value* tersebut.

2.6.4 Nilai Pengurang Total (*Total Deduct Value, TDV*)

Nilai Pengutang Total atau TDV adalah jumlah total dari nilai pengurang (*deduct value*) pada masing-masing unit sampel.

2.6.5 Corrected Deduct Value (CDV)

Corrected Deduct Value (CDV) adalah diperoleh dari kurva hubungan antara nilai TDV dengan nilai CDV dengan pemilihan lengkung kurva sesuai dengan jumlah nilai *individual deduct value* yang mempunyai nilai lebih besar dari 2 (dua).



Gambar 2. 23 Corrected Deduct Value
(Sumber : Shahin, 1994)

2.6.6 Klasifikasi Kualitas perkerasan

Jika nilai CDV telah diketahui, maka nilai PCI untuk tiap unit dapat diketahui dengan rumus :

$$PCI_s = 100 - CDV \dots\dots\dots (2.5)$$

Dimana :

PCI_s = *Pavement condition index* tiap unit

CDV = *Corrected deduct value* tiap unit

Untuk nilai PCI secara keseluruhan :

Dimana :

PCI = nilai PCI perkerasan keseluruhan

$PCI_{(s)}$ = *Pavement condition index* tiap unit.

N= Jumlah unit.

Berikut gambar diagram nilai *Pavement Condition Index* (PCI) :

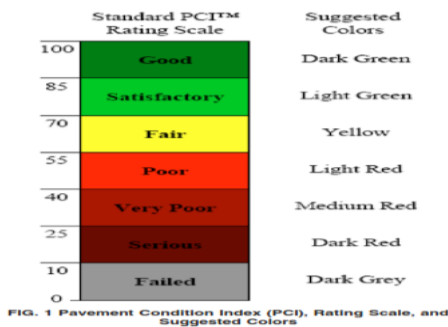


FIG. 1 Pavement Condition Index (PCI), Rating Scale, and Suggested Colors

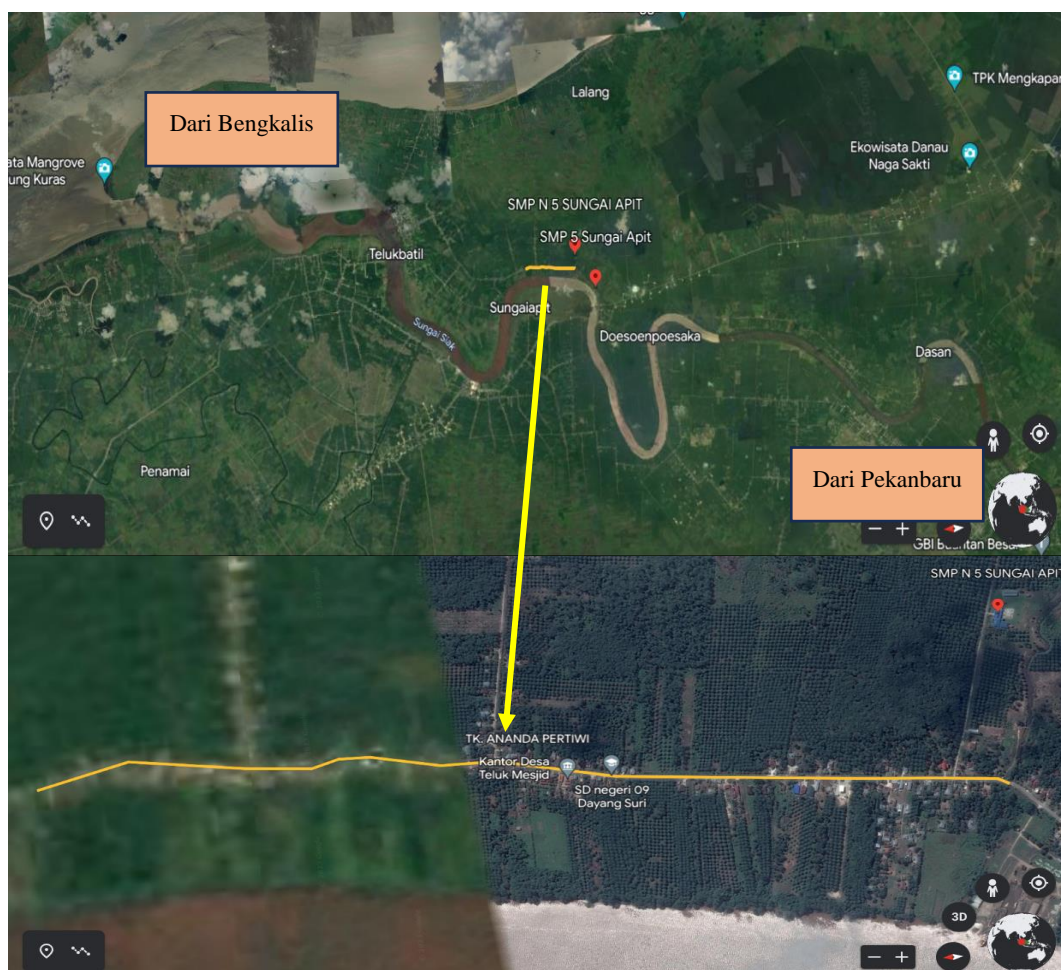
Gambar 2. 24 Diagram Nilai PCI
(Sumber : Hardiyatmo, 2007)

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1. Tempat dan Waktu Pelaksanaan.

Penelitian ini dilakukan pada ruas Jalan Sultan Syarif Kasim Sepanjang 3.1 KM Desa Teluk Masid Kecamatan Sungai Apit Kabupaten Siak pada Januari 2023. Adapun Lokasi Penelitiannya dapat dilihat sebagai berikut



Gambar 3. 1 Lokasi Penelitian Jalan Sultan Syarif Kasim Desa Teluk Masjid Kecamatan Sungai Apit Kabupaten Siak
(Sumber: Google Earth Pro, 2023)

3.2. Alat dan Media / Software Pengolahan Data

3.2.1 Alat

Dalam penyusunan skripsi tentang Perbandingan Analisis Tingkat Kerusakan Jalan Dengan Metode Bina Marga dan *Pavement Condition Index* (PCI) Pada Ruas Jalan Sultan Syarif Kasim Desa Teluk Masjid Kecamatan Sungai Apit Kabupaten Siak ini, penulis perlu mempersiapkan alat sebagai berikut :

1. Alat Tulis
Alat tulis digunakan untuk mencatat data yang telah diperoleh dilapangan.
2. Meteran
Meteran digunakan untuk mengukur panjang dan lebar jalan serta kerusakan jalan.
3. Kalkulator
Kalkulator digunakan untuk mempermudah perhiyungan dalam pengolahan data.
4. Kamera
Kamera digunakan sebagai alat untuk mengambil dokumentasi dilapangan.
5. Form survey LHR
Form survey LHR digunakan untuk mengambil data-data lalu lintas harian rata-rata.

3.2.2 Media / Software pengolahan data

Media yang digunakan dalam penelitian ini, ialah:

1. Microsoft word
Microsoft word digunakan untuk membuat dokumen skripsi.
2. Microsoft excel
Microsoft excel digunakan untuk pengolahan data analisis
3. Laptop
Laptop digunakan sebagai media untuk penyusunan skripsi.
4. Smartphone
Smartphone digunakan sebagai alat bantu seperti dokumentasi, melihat peta dan lain-lain.

3.3. Tahapan Pelaksanaan Penelitian.

Adapun tahapan-tahapan penelitian yang akan digunakan dalam penyusunan laporan skripsi ini agar mendapatkan hasil yang baik dan benar adalah sebagai berikut :

3.3.1. Survey Lokasi

Dalam penelitian ini perlu dilakukan survey langsung ke lokasi penelitian, yang bertujuan untuk mendapatkan data-data seperti panjang jalan, lebar jalan, jenis kerusakan jalan, dan kondisi jalan. Survey lokasi ini berupa pengamatan (obsevasi) dan pengukuran langsung.

3.3.2. Studi Literatur

Studi literatur dilakukan guna menghimpun informasi yang sejalan dengan topik atau masalah yang sedang diteliti. Studi literatur ini merupakan salah satu langkah yang penting dalam metode ilmiah, karena untuk mencari sumber data sekunder yang akan mendukung penelitian dan untuk mengetahui sampai kemana ilmu yang berhubungan dengan penelitian telah berkembang.

Untuk memperoleh hasil analisis perbandingan tingkat kerusakan jalan dengan Metode Bina Marga dan *Pavement Condition Index* (PCI), maka penulis terlebih dahulu mempelajari tentang metode Bina Marga dan metode *Pavement Condition Index* (PCI) tentang analisis tingkat kerusakan dan pemeliharaan jalan, serta literatur lain yang diperoleh dari buku maupun internet.

3.3.3. Pengumpulan data

1. Data primer

Data primer adalah data yang didapat dengan melakukan pengamatan secara langsung di lokasi penelitian. Data primer pada penelitian ini yaitu:

1) Jenis kerusakan jalan

Jenis kerusakan yang ada direkap untuk setiap segmen jalan yang ditinjau.
Semua jenis kerusakan dinilai secara visual

2) Jumlah kerusakan dan dimensi kerusakan

Tiap jenis kerusakan jalan direkap dan dijumlahkan untuk setiap segmen yang ditinjau dan data tebal, Panjang, lebar hingga luasan kerusakan

caranya dengan mengukur menggunakan meteran baik itu Panjang, lebar maupun kedalaman kerusakan.

Form survei kerusakan Jalan lentur yang digunakan ialah form survei kerusakan jalan lentur oleh Departemen Pekerjaan Umum Direktorat Jenderal Binamarga yang dapat dilihat pada gambar berikut :

Gambar 3. 2 Form Survei Sumber Bina Marga

Tabel 3. 1 Form Survei Jenis Kerusakan

No	STA	Jenis Kerusakan	Dimensi			Volume
			Panjang	Lebar	Kedalaman	

Sumber Pavement Index Condition (PCI)

3) Data Lalulintas (LHR)

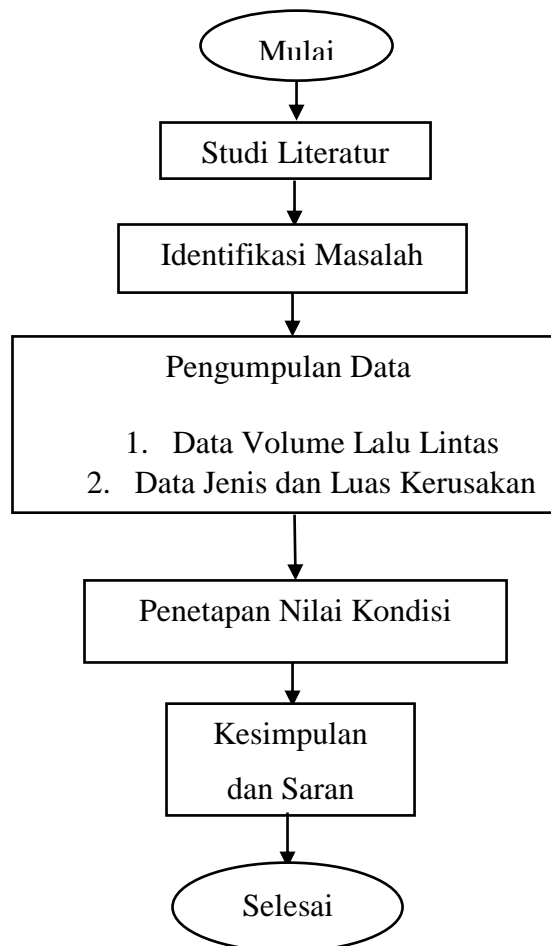
Untuk mendapatkan data lalulintas maka dilakukan survei lalulintas. Data lalulintas yang dikumpulkan meliputi data volume lalulintas, komposisi kendaraan, frekuensi kendaraan. Survey lalulintas dilaksanakan selama 2 hari yaitu hari Kamis, dan Hari Sabtu, Selama 16 jam pengamatan, Dengan hari yang telah ditentukan pada saat penelitian adalah menyesuaikan kondisi

1. Analisa Data dengan Metode Bina Marga
 - 1) Menentukan urutan prioritas jalan
 - 2) Menganalisa data penilaian kerusakan permukaan perkerasan.
 - 3) Perhitungan luasan dan presentase kerusakan.
2. Analisa Data dengan metode *Pavement Condition Index* (PCI)
 - 1) Penetapan nilai kondisi jalan
 - 2) Menghitung *Density* (Kadar Kerusakan)
 - 3) Menentukan nilai *Deduct Value* tiap jenis kerusakan
 - 4) Nilai q (*Quality*)
 - 5) Menghitung nilai *Total Deduct Value* (Nilai Pengurangan Total)
 - 6) Menentukan nilai *Corrected Deduct Value* (CDV)

3.4. Diagram Alir Penelitian

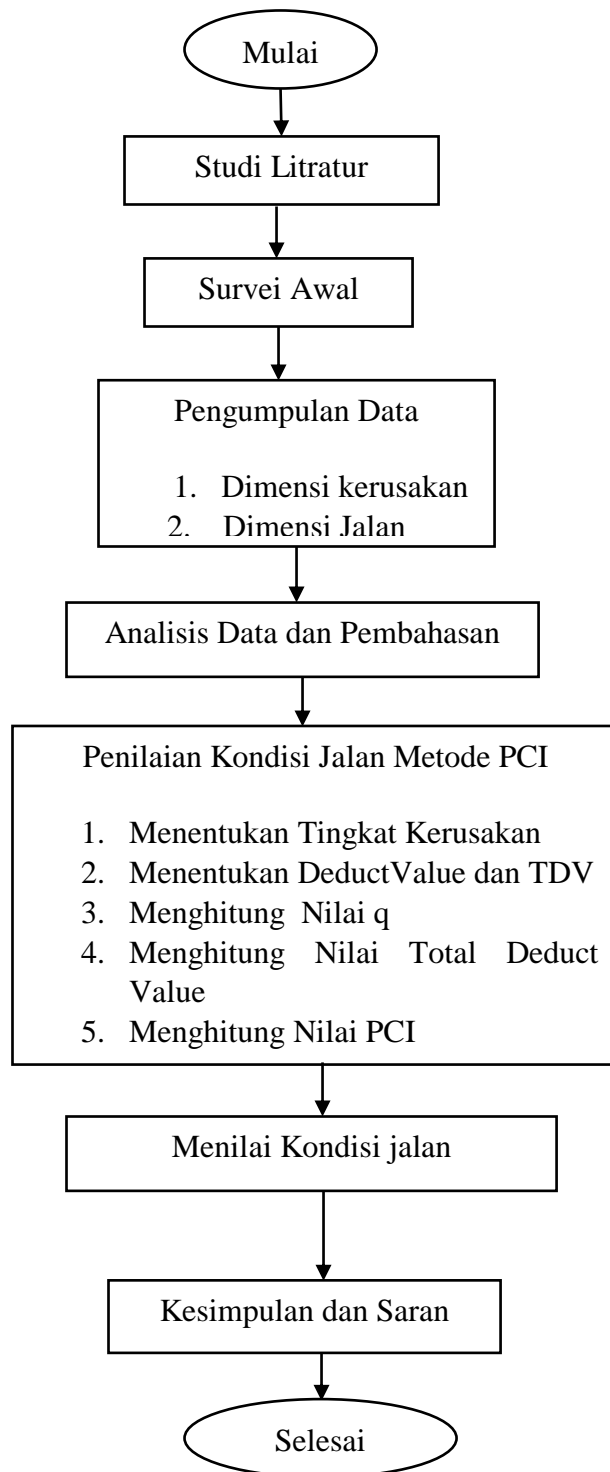
Secara umum kerangka pelaksanaan pada studi ini, dapat dilihat pada diagram alir dibawah ini:

a. Diagram alir Metode Bina Marga



Gambar 3. 4 Diagram Alir Metode Bina Marga
(Sumber; Olahan skripsi 2023)

b. Diagram alir Metode PCI



Gambar 3. 5 Diagram Alir Metode PCI

(Sumber; Olahan skripsi 2023)

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1. Data

Pada ruas Jalan Sultan Syarif Kasim Sepanjang 3.1 KM Desa Teluk Masid Kecamatan Sungai Apit Kabupaten Siak (STA.00+000 – STA.03+100) dengan lebar jalan 6 meter. Panjang jalan 100 m/ unit sampel.

Survey data lalu lintas harian rata-rata (LHR) dilakukan oleh 2 orang surveyor, Adapun data yang dihitung pada survey ini yaitu menghitung kendaraan yang lewat yaitu Sepeda motor (SM), Kendaraan Ringan (KR), Kendaraan Berat (KB), dan Kendaraan Tidak Bermotor (KTB). Pengumpulan data LHR dilaksanakan selama 16 Jam pada pukul 07.00 WIB sampai dengan pukul 16.00 WIB, pada hari kerja dan hari libur. Survey dilaksanakan selama 2 hari.



Gambar 4. 1 Survei LHR



Gambar 4. 2 Survei kerusakan Jalan Sultan Syarif Kasim

4.2. Analisis Data

4.2.1. Metode Bina Marga

1. Lalu Lintas Harian Rata-Rata

Adapun data lalu lintas harian rata-rata dari survei yang dilakukan selama 16 jam adalah sebagai berikut :

Tabel 4. 1 Analisa Hari Ke-1 (Kend/Jam)

TABEL ANALISA KONDISI EKSISTING HARI KE -1						
Kamis, 01 Juni 2023						
No	Waktu	Total 2 Arah				Total (Kend/Jam)
		SM	KR	KB	KTB	
1	07.00 - 08.00	265	48	54	14	381
2	08.01 - 09.00	249	32	47	18	346
3	09.01 - 10.00	211	42	43	14	310
4	10.01 - 11.00	274	65	46	8	393
5	11.01 - 12.00	228	52	49	0	329
6	13.01 - 14.00	245	43	41	0	329
7	14.01 - 15.00	256	38	37	0	331
8	15.01 - 16.00	240	71	34	0	345
	Total	1968	391	351	54	2764

Sumber : Hasil Survei, 2023

Tabel 4. 2 Analisa Hari Ke-2 (Kend/Jam)

TABEL ANALISA KONDISI EKSISTING HARI KE -2						
Sabtu, 03 Juni 2023						
No	Waktu	Total 2 Arah				Total (Kend/Jam)
		SM	KR	KB	KTB	
1	07.00 - 08.00	144	43	21	17	225
2	08.01 - 09.00	188	31	35	12	266
3	09.01 - 10.00	253	48	42	4	347
4	10.01 - 11.00	273	49	35	7	364
5	11.01 - 12.00	252	25	23	0	300
6	13.01 - 14.00	192	34	35	0	261
7	14.01 - 15.00	196	35	33	0	264
8	15.01 - 16.00	260	36	40	0	336
	Total	1758	301	264	40	2363

Sumber : Hasil Survei, 2023

Berdasarkan pengolahan data di atas, total kendaraan yang paling banyak terjadi pada Survei Kondisi Exisisting hari ke-1 sebanyak 1885 kendaraan/Jam.

Tabel 4. 3 Satuan LHR Smp/hari

No	Waktu	Total 2 Arah				Total (Kend/Hari)
		SM	KR	KB	KTB	
1	Kamis, 01 Juni 2023	1968	391	351	54	2764
2	Sabtu, 03 Juni 2023	1758	301	264	40	2363
	Total :	3726	692	615	94	5127
	Rata - rata :	1863	346	308	47	2564

Sumber : Olahan Data Skripsi, 2023

Berdasarkan Data diatas, Lalu Lintas Harian Rata-rata untuk Ruas jalan Jalan Sultan Syarif Kasim Desa Teluk Masjid Kecamatan Sungai Apit, Kabupaten Siak, adalah sebesar 2764 kend/hari. Nilai Kelas Jalan untuk LHR 2000 – 5000 adalah 5 Dapat dilihat pada Tabel 2.3 Penilaian Kondisi Kerusakan Jalan.

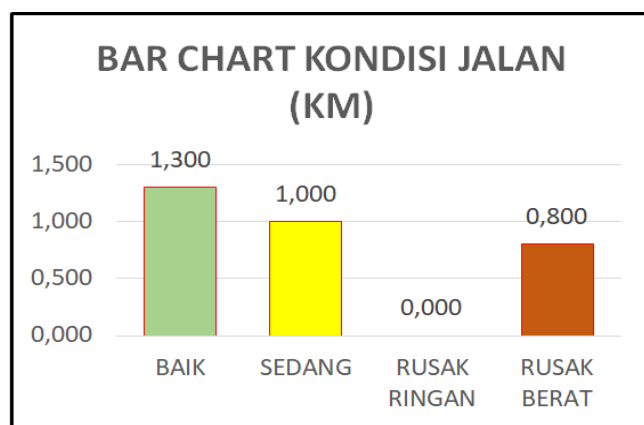
2. Nilai SDI Ruas Jalan Sultan Syarif Kasim (Sungai Apit) Metode Bina Marga

Tabel 4. 4 Urutan Prioritas Ruas Jalan Sultan Syarif Kasim (Sungai Apit) Metode Bina Marga

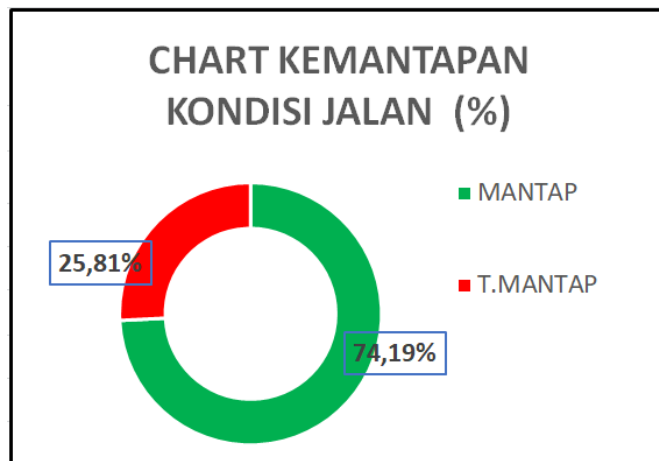
CEK STATUS ENTRY	PERHITUNGAN NILAI SDI PER	RETAK LEBAR	100		NILAI SDI	BAIK	1,300
	RETAK LUAS		JUMLAH LUBANG	BEKAS RODA		SEDANG	1,000
						R. RINGAN	0,000
						R. BERAT	0,800
OK	5	10	10	10	10	Baik	
OK	5	10	10	10	10	Baik	
OK	5	10	10	10	10	Baik	
OK	5	10	10	10	10	Baik	
OK	5	10	10	10	10	Baik	
OK	5	10	10	10	10	Baik	
OK	0	0	15	15	15	Baik	
OK	0	0	0	0	0	Baik	
OK	0	0	0	0	0	Baik	
OK	5	10	10	10	10	Baik	
OK	5	10	10	10	10	Baik	
OK	5	10	10	10	10	Baik	
OK	5	10	10	10	10	Baik	
OK	5	10	85	85	85	Sedang	
OK	5	10	85	85	85	Sedang	
OK	5	10	235	235	235	R. BERAT	
OK	5	10	85	85	85	Sedang	
OK	0	0	75	75	75	Sedang	
OK	5	10	85	85	85	Sedang	
OK	5	10	235	235	235	R. BERAT	

CEK STATUS ENTRY	PERHITUNGAN NILAI SDI PER		100		NILAI SDI	BAIK	1,300
	RETAK LUAS	RETAK LEBAR	JUMLAH LUBANG	BEKAS RODA		SEDANG	1,000
OK	5	10	85	85	85	R. RINGAN	0,000
OK	0	0	75	75	75	R. BERAT	0,800
OK	5	10	85	85	85	Sedang	
OK	5	10	235	235	235	R. BERAT	
OK	5	10	235	235	235	R. BERAT	
OK	5	10	235	235	235	R. BERAT	
OK	5	10	85	85	85	Sedang	
OK	5	10	85	85	85	Sedang	
OK	5	10	235	235	235	R. BERAT	
OK	5	10	235	235	235	R. BERAT	
OK	5	10	235	235	235	R. BERAT	

Sumber : Olahan Data Skripsi, 2023



Gambar 4. 3 Grafik Bar Chart Kondisi Jalan



Gambar 4. 4 Grafik Bar Chart kemantapan Kondisi Jalan

4.2.2. Metode Pavement Condition Index (PCI)

1. Menghitung Luas dan Tingkat Keparahan Kerusakan

Data-data hasil survei kerusakan jalan dapat dilihat seperti pada tabel berikut :

Tabel 4. 5 Luas Kerusakan 1 Unit Sampel

STA	JENIS KERUSAKAN	Tingkat Kerusakan	Panjang (m)	Lebar (m)	Kedalaman/Lebar Retak (m)	Luasan (m ²)
0+100 - 0+200	Retak Memanjang	Low				
		Medium				
		High	11	0,08	0,1	0,880
	Ambias	Low	5,23	0,5	0,20	2,615
		Medium				
		High				

Sumber : Hasil Survei, 2023

2. Menghitung Density

Nilai *Density* didapat dari luas kerusakan dibagi dengan luas perkerasan jalan (tiap segmen) dikalikan dengan 100 %. Rumusnya dapat dilihat pada persamaan 2.2.

$$Density = \frac{Ad}{As} \times 100 \% \dots\dots\dots (2.2)$$

Ad = Luas total jenis kerusakan untuk tiap tingkat kerusakan (m²)
 = 0,880 m²

As = Lebar jalan x Panjang unit sampel
 = 6 m x 100 m

$$= 600 \text{ m}^2$$

$$\text{Density} = (0,880 \text{ m}^2 / 600 \text{ m}^2) \times 100\%$$

$$= 0,146 \%$$

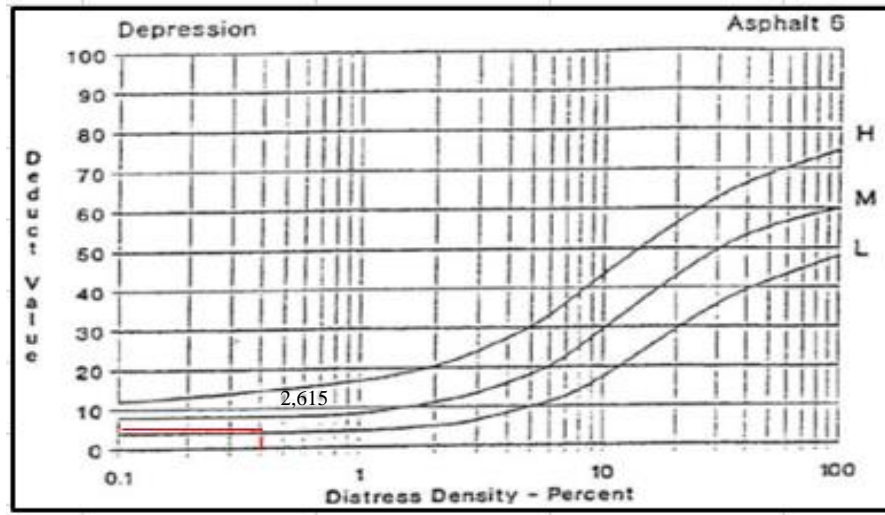
Tabel 4. 6 Nilai *Density*

STA	Jenis Kerusakan	Tingkat Kerusakan	Luasan (m2)		Total Luasan (m2)	<i>Density (%)</i>
			1	2		
<i>a</i>	<i>b</i>	<i>c</i>	<i>d</i>		<i>e = Total d</i>	$f = \frac{e}{(6 \times 100)} \times 100$
0+000 S.d 0+100	Retak Memanjang	Low				
		Medium				
		High	0,88		0,88	0,146
	Ambblas	Low		2,,62	2,615	0,435
		Medium				
		High				

Sumber : Olahan Data Skripsi, 2023

3. Menentukan Nilai *Deduct Value*

Mencari nilai *deduct value* (DV) yang berupa grafik jenis – jenis kerusakan. Adapun cara untuk menentukan nilai DV, yaitu dengan memasukkan nilai density pada grafik masing-masing jenis kerusakan kemudian menarik garis vertikal, hingga memotong tingkat kerusakan (*low, medium, high*), selanjutnya pada perpotongan garis tersebut, di tarik garis horizontal kearah kiri dan akan di dapat nilai DV. Dapat dilihat seperti grafik di bawah ini :



Gambar 4. 5 Grafik *Deduct Value* Amblas
 Sumber : ASTM Internasional

Setelah nilai DV di dapat, kemudian menghitung nilai HDVI yang merupakan nilai maksimum dari nilai DV masing-masing jenis kerusakan.

Tabel 4. 7 *Deduct Value*

STA	Jenis Kerusakan	Tingkat Kerusakan	Luasan (m2)		Total Luasan (m2)	Density (%)	Deduct Values
			1	2			
<i>a</i>	<i>b</i>	<i>c</i>	<i>d</i>		$e = \frac{\text{Total}}{d}$	$f = \frac{e * (6 * 100)}{100}$	$g = \text{Grafik}$
0+200 s.d 0+300	Retak Memanjang	Low					
		Medium	1,51		1,51	0,25167	1
		High					
	Amblas	Low	11,6		11,6	1,93407	5
		Medium					
		High					
						HDVI	5

Sumber : Olahan Data Skripsi, 2023

4. Mencari Nilai Mi

Nilai Mi pada STA 02+000 - 02+100 didapat dari persamaan 2.3. dapat di lihat seperti dibawah ini :

$$Mi = 1 + (9/98) * (100 - HDVi)$$

$$Mi = 1 + (9/98) * (100 - 14)$$

$$Mi = 4,9$$

Tabel 4. 8 Tabel Mi

MI	= $1 + (9/98) (100 - HDVI)$
	= $1 + (9/98) (100 - 14)$
	4,9

Sumber : Olahan Data Skripsi, 2023

5. Nilai TDV (Total *Deduct Value*)

Nilai TDV adalah jumlah total nilai *deduct value*. Jika jumlah kerusakan kurang dari nilai Mi, maka semua nilai *deduct value* di digunakan. Untuk nilai No.2, nilai DV yang nilainya lebih besar 2 diubah menjadi 2.

Tabel 4. 9 Nilai TDV

STA 0+200 s.d 0+300					
No	Deduct Value				TDV
1	58	18			76
2	58	2			60

Sumber : Olahan Data Skripsi, 2023

6. Nilai q

Nilai q di dapat berdasarkan jumlah *deduct value* yang didapat.

Tabel 4. 10 Nilai q

STA 01+900 - 02+000			=	Poor		
No	Deduct Value			TDV	q	CDV
1	58	18		76	3	49
2	58	2		60	2	44

Sumber : Olahan Data Skripsi, 2023

7. Nilai CVD (*Corrected Deduct Value*)

Nilai CDV didapat dari grafik CDV seperti pada gambar 2.40. Adapun cara untuk menentukan nilai CDV, yaitu dengan memasukkan nilai TDV pada grafik kemudian menarik garis vertikal, hingga memotong garis q sesuai dengan nilainya. selanjutnya pada perpotongan garis q tersebut, di tarik garis horizontal kearah kiri dan akan di dapat nilai CDV. CDV Max di dapat dari maksimum nilai CDV.

Tabel 4. 11 Nilai CDV

STA 01+900 - 02+000			=	Poor		
No	Deduct Value			TDV	q	CDV
1	58	18		76	3	49
2	58	2		60	2	44
					CDV Max	49

Sumber : Olahan Data Skripsi, 2023

8. Menghitung Nilai Kondisi Perkerasan

100 - CDV _{max}	
51	Poor

$$\begin{aligned} \text{PCI} &= 100 - \text{CDVMax} \\ &= 100 - 49 \\ &= 51 \end{aligned}$$

Nilai PCI pada STA 02+000 - 02+100 adalah 51 diperoleh rating Poor (Buruk).

9. Nilai Kondisi Ruas Jalan Sultan Syarif Kasim Menggunakan Metode PCI (Pavement Condition Index)

Tabel 4. 12 Nilai Kondisi Ruas Jalan Sultan Syarif Kasim (Sungai Apit) Metode PCI

Sample	STA	Nilai PCI	Kondisi Jalan
1	00+000 - 00+100	90	Good (Sangat Baik)
2	00+100 - 00+200	91	Good (Sangat Baik)
3	00+200 - 00+300	93	Good (Sangat Baik)
4	00+300 - 00+400	53	Poor (Buruk)
5	00+400 - 00+500	83	Satisfactory (Baik)
6	00+500 - 00+600	58	Fair (Sedang)
7	00+600 - 00+700	93	Good (Sangat Baik)
8	00+700 - 00+800	64	Fair (Sedang)
9	00+800 - 00+900	91	Good (Sangat Baik)
10	00+900 - 01+000	70	Fair (Sedang)
11	01+000 - 01+100	48	Poor (Buruk)
12	01+100 - 01+200	98	Good (Sangat Baik)
13	01+200 - 01+300	80	Satisfactory
14	01+300 - 01+400	15	Serious (Serius)
15	01+400 - 01+500	81	Satisfactory
16	01+500 - 02+600	98	Good (Sangat Baik)
17	00+600 - 00+700	39	Very Poor (Sangat Buruk)
18	01+700 - 01+800	68	Fair (Sedang)
19	01+800 - 01+900	46	Poor(Buruk)
20	01+900 - 02+000	68	Fair (Sedang)
21	02+000 - 02+100	51	Poor(Buruk)
22	02+100 - 02+200	76	Satisfactory
23	02+200 - 02+300	61	Fair (Sedang)
24	02+300 - 02+400	30	Very Poor (Sangat Buruk)
25	02+400 - 02+500	24	Serious(Serius)
26	02+500 - 02+600	68	Fair (Sedang)
27	02+600 - 02+700	6	Failed (Gagal)
28	02+700 - 02+800	2	Failed (Gagal)
29	02+800 - 02+900	22	Serious (Serius)
30	02+900 - 03+000	84	Satisfactory (Baik)

Sample	STA	Nilai PCI	Kondisi Jalan
31	03+000 - 03+100	16	Serious (Serius)
Total		1867	
Rata-rata		60,23	Fair (Sedang)

Sumber : Olahan Data Skripsi, 2023

Dari hasil survei yang dilakukan Nilai PCI rata – rata di Ruas Jalan Sultan Syarif Kasim (Sungai Apit) yaitu sebesar 60,23 dengan rating *Fair* (Sedang).

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan analisis data yang telah dilakukan, maka dapat diperoleh beberapa kesimpulan sebagai berikut :

1. Kerusakan yang terjadi pada permukaan ruas jalan jalan Sultan Syarif Kasim Desa Teluk Masjid Kecamatan Sungai Apit, Kabupaten Siak, yaitu untuk jenis kerusakan jalan pada metode PCI adalah Retak Memanjang Retak Buaya, Lubang, dan Amblas. Untuk kerusakan jalan pada metode Bina Marga 1990 adalah Retak memanjang, Retak Buaya, Lubang, dan Amblas.
2. sesuai dengan metode Bina Marga 1990 Didapat Nilai persen kerusakan pada ruas jalan jalan Sultan Syarif Kasim Desa Teluk Masjid Kecamatan Sungai Apit, Kabupaten Siak rusak berat sebesar 25,81 % dan sisanya tergolong baik sebesar 74,19 %.
3. Nilai Kondisi jalan rata-rata pada ruas jalan Sultan Syarif Kasim (sungai apit) metode PCI yaitu sebesar 60,23 dengan rating *Fair* (Sedang).

5.2 Saran

Adapun saran dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Hasil penelitian yang dilakukan pada ruas jalan Sultan Syarif Kasim Desa Teluk Masjid Kecamatan Sungai Apit, Kabupaten Siak ini menunjukkan bahwa kondisi perkerasan dalam keadaan Sedang, tetapi ada beberapa STA yang perlu penanganan langsung oleh pihak terkait, dikarenakan mengganggu kenyamanan pengguna jalan.
2. Perlu dilakukan perencanaan perbaikan pada setiap kerusakan yang terjadi pada ruas jalan tersebut dan menghitung rencana anggaran biaya (RAB).

DAFTAR PUSTAKA

- ASTM, 'Standard Practice for Roads and Parking Lots Pavement Condition Index Surveys (Designation: D 6433-07)', 2017, 1–48
- Bangun Siagin, Desi Riani, Salonten (2021). Analisis Kerusakan Jalan Menggunakan Metode Bina Marga Pada Jalan Rajawali Kota Palangkaraya. Jurnal Kacapuri, Jurnal Keilmuan Teknik Sipil.
- Direktorat Jenderal Bina Marga. (1990). Tata Cara Penyusunan Program Pemeliharaan Jalan Kota No. 018/T/BNKT/1990. 018, 47. <http://sni.litbang.pu.go.id/image/sni/isi/018-t-bnkt-1990.pdf>
- Edi Surahman (2017), Evaluasi Tingkat Kerusakan Jalan Sebagai Dasar Penentu Perbaikan Jalan Pada Ruas Jalan Rimo Singkil. Repository UMSU
- Esa Yanuar Rizkiyana Fitri (2020), dengan judul Evaluasi Perkerasan Jalan Menurut Metode Bina Marga dan PCI (*Pavement Condition Index*) Serta Penanganan (Studi Kasus: Jalan KS Tubun, Kota Tegal)
- Hardiyatmo, Hary Christady. 2019. Perancangan Perkerasan Jalan Dan Penyelidikan Tanah. 3rd ed. ed. Maarif. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, 'Manual Desain', 02, 2017
- MKJI. 1997. "MKJI 1997.Pdf." Direktorat Jenderal Bina Marga, 1997, Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI),.
- Shahin, M. Y. 1994. Highway Engineering Pavement Management For Airports, Roads And Parking Lots. 2nd ed. New York.
- Sukirman, Silvia. 1999. Perkerasan Lentur Jalan Raya Perkerasan Lentur Jalan Raya. Bandung: nova.

TABEL ANALISA KONDISI EKSISTING per LAJUR HARI KE -1																
01 JUNI 2023																
No	Waktu	Utara - Selatan				Total Kend /	Selatan -Utara				Total Kend /	Total 2 Arah				Total Kend /
		SM	KR	KB	KTB		SM	KR	KB	KTB		SM	KR	KB	KTB	
1	07.00 - 07.15	38	4	9	0	51	29	8	5	1	43	67	12	14	1	94
2	07.16 - 07.30	21	8	11	2	42	41	6	6	1	54	62	14	17	3	96
3	07.31 - 07.45	29	5	6	1	41	38	10	4	3	55	67	15	10	4	96
4	07.46 - 08.00	38	2	5	2	47	31	5	8	4	48	69	7	13	6	95
5	08.01 - 08.15	31	3	11	6	51	29	3	5	3	40	60	6	16	9	91
6	08.16 - 08.30	24	5	8	2	39	30	4	8	1	43	54	9	16	3	82
7	08.31- 08.45	31	4	2	0	37	36	5	4	3	48	67	9	6	3	85
8	08.46 - 09.00	33	3	5	1	42	35	5	4	2	46	68	8	9	3	88
9	09.01 - 09.15	32	4	3	1	40	31	7	2	1	41	63	11	5	2	81
10	09.16 - 09.30	26	6	2	0	34	28	5	5	5	43	54	11	7	5	77
11	09.31 - 09.45	29	5	11	3	48	20	5	6	1	32	49	10	17	4	80
12	09.46 - 10.00	27	4	5	1	37	18	6	9	2	35	45	10	14	3	72
13	10.01 - 10.15	27	6	6	1	40	29	9	6	1	45	56	15	12	2	85
14	10.16 - 10.30	31	7	4	2	44	37	13	5	0	55	68	20	9	2	99
15	10.31 - 10.45	34	10	3	0	47	37	5	6	1	49	71	15	9	1	96
16	10.46 - 11.00	37	9	8	2	56	42	6	8	1	57	79	15	16	3	113
17	11.01 - 11.15	27	11	11	0	49	32	6	15	0	53	59	17	26	0	102
18	11.16 - 11.30	26	5	9	0	40	34	4	5	0	43	60	9	14	0	83
19	11.31 - 11.45	24	11	4	0	39	30	4	5	0	39	54	15	9	0	78
20	12.46 - 12.00	24	6	0	0	30	31	5	0	0	36	55	11	0	0	66
21	13.01 - 13.15	30	12	5	0	47	31	3	3	0	37	61	15	8	0	84
22	13.16 - 13.30	26	3	7	0	36	29	3	6	0	38	55	6	13	0	74
23	13.31 - 13.45	28	4	4	0	36	43	5	7	0	55	71	9	11	0	91
24	13.46 - 14.00	24	10	4	0	38	34	3	5	0	42	58	13	9	0	80
25	14.01 - 14.15	27	2	3	0	32	35	5	5	0	45	62	7	8	0	77
26	14.16 - 14.30	34	5	4	0	43	36	11	6	0	53	70	16	10	0	96
27	14.31 - 14.45	22	2	3	0	27	25	8	7	0	40	47	10	10	0	67
28	14.46 - 15.00	43	2	3	0	48	34	3	6	0	43	77	5	9	0	91
29	15.01 - 15.15	27	5	2	0	34	8	4	2	0	14	35	9	4	0	48
30	15.16 - 15.30	31	11	2	0	44	35	13	3	0	51	66	24	5	0	95
31	15.31 - 15.45	31	3	4	0	38	36	9	6	0	51	67	12	10	0	89
32	15.46 - 16.00	32	12	6	0	50	40	14	9	0	63	72	26	15	0	113
	Jumlah	944	189	170	24	1327	1024	202	181	30	1437	1968	391	351	54	2764

TABEL ANALISA KONDISI EKSISTING HARI KE -1																
01 JUNI 2023																
No	Waktu	Utara - Selatan				Total Kend / Jam	Selatan - Utara				Total Kend / Jam	Total 2 Arah				Total Kend / Jam
		SM	KR	KB	KTB		SM	KR	KB	KTB		SM	KR	KB	KTB	
1	07.00-08.00	126	19	31	5	181	139	29	23	9	200	265	48	54	14	381
2	08.01 - 09.00	119	15	26	9	169	130	17	21	9	177	249	32	47	18	346
3	09.01 - 10.00	114	19	21	5	159	97	23	22	9	151	211	42	43	14	310
4	10.01 - 11.00	129	32	21	5	187	145	33	25	3	206	274	65	46	8	393
5	11.01 - 12.00	101	33	24	0	158	127	19	25	0	171	228	52	49	0	329
6	13.01 - 14.00	108	29	20	0	157	137	14	21	0	172	245	43	41	0	329
7	14.01 - 15.00	126	11	13	0	150	130	27	24	0	181	256	38	37	0	331
8	15.01 - 16.00	121	31	14	0	166	119	40	20	0	179	240	71	34	0	345
	Total	944	189	170	24	1327	1024	202	181	30	1437	1968	391	351	54	2764

TABEL ANALISA KONDISI EKSSISTING per LAJUR HARI KE -2																	
03-Jun-23																	
No	Waktu	Utara - Selatan				Total Kend / Menit	Selatan - Utara				Total Kend / Menit	Total 2 Arah				Total Kend / Menit	
		SM	KR	KB	KTB		SM	KR	KB	KTB		SM	KR	KB	KTB		
1	07.00 - 07.15	16	7	3	1	27	20	4	5	5	34	36	11	8	6	61	
2	07.16 - 07.30	13	3	2	0	18	18	7	1	2	28	31	10	3	2	46	
3	07.31 - 07.45	22	11	2	2	37	16	7	1	5	29	38	18	3	7	66	
4	07.46 - 08.00	15	3	5	0	23	24	1	2	2	29	39	4	7	2	52	
5	08.01 - 08.15	20	4	2	0	26	29	3	6	4	42	49	7	8	4	68	
6	08.16 - 08.30	17	5	4	2	28	29	3	5	3	40	46	8	9	5	68	
7	08.31- 08.45	21	2	3	1	27	28	3	7	2	40	49	5	10	3	67	
8	08.46 - 09.00	25	4	5	0	34	19	7	3	0	29	44	11	8	0	63	
9	09.01 - 09.15	17	1	3	1	22	25	4	4	1	34	42	5	7	2	56	
10	09.16 - 09.30	36	6	7	0	49	44	6	7	1	58	80	12	14	1	107	
11	09.31 - 09.45	31	11	5	0	47	33	11	5	0	49	64	22	10	0	96	
12	09.46 - 10.00	34	4	5	1	44	33	5	6	0	44	67	9	11	1	88	
13	10.01 - 10.15	37	5	5	1	48	41	8	5	1	55	78	13	10	2	103	
14	10.16 - 10.30	31	10	4	3	48	34	9	8	1	52	65	19	12	4	100	
15	10.31 - 10.45	23	5	1	0	29	41	2	5	1	49	64	7	6	1	78	
16	10.46 - 11.00	31	3	5	0	39	35	7	2	0	44	66	10	7	0	83	
17	11.01 - 11.15	24	3	3	0	30	33	1	3	0	37	57	4	6	0	67	
18	11.16 - 11.30	34	5	2	0	41	26	4	1	0	31	60	9	3	0	72	
19	11.31 - 11.45	35	4	3	0	42	37	1	3	0	41	72	5	6	0	83	
20	12.46 - 12.00	28	1	4	0	33	35	6	4	0	45	63	7	8	0	78	
21	13.01 - 13.15	20	5	4	0	29	20	7	5	0	32	40	12	9	0	61	
22	13.16 - 13.30	13	5	3	0	21	29	6	7	0	42	42	11	10	0	63	
23	13.31 - 13.45	18	4	3	0	25	35	6	3	0	44	53	10	6	0	69	
24	13.46 - 14.00	30	1	8	0	39	27	0	2	0	29	57	1	10	0	68	
25	14.01 - 14.15	30	1	1	0	32	29	4	4	0	37	59	5	5	0	69	
26	14.16 - 14.30	24	5	4	0	33	27	7	3	0	37	51	12	7	0	70	
27	14.31 - 14.45	18	1	4	0	23	25	3	9	0	37	43	4	13	0	60	
28	14.46 - 15.00	22	7	4	0	33	21	7	4	0	32	43	14	8	0	65	
29	15.01 - 15.15	32	6	4	0	42	30	6	5	0	41	62	12	9	0	83	
30	15.16 - 15.30	33	8	10	0	51	36	2	4	0	42	69	10	14	0	93	
31	15.31 - 15.45	23	3	3	0	29	29	1	4	0	34	52	4	7	0	63	
32	15.46 - 16.00	41	5	4	0	50	36	5	6	0	47	77	10	10	0	97	
	Jumlah	814	148	125	12	1099	944	153	139	28	1264	1758	301	264	40	2363	

TABEL ANALISA KONDISI EKSSISTING HARI KE -2																	
03 JUNI 2023																	
No	Waktu	Utara - Selatan				Total Kend / Jam	Selatan - Utara				Total Kend / Jam	Total 2 Arah				Total Kend / Jam	
		SM	KR	KB	KTB		SM	KR	KB	KTB		SM	KR	KB	KTB		
1	07.00-08.00	66	24	12	3	105	78	19	9	14	120	144	43	21	17	225	
2	08.01 - 09.00	83	15	14	3	115	105	16	21	9	151	188	31	35	12	266	
3	09.01 - 10.00	118	22	20	2	162	135	26	22	2	185	253	48	42	4	347	
4	10.01 - 11.00	122	23	15	4	164	151	26	20	3	200	273	49	35	7	364	
5	11.01 - 12.00	121	13	12	0	146	131	12	11	0	154	252	25	23	0	300	
6	13.01 - 14.00	81	15	18	0	114	111	19	17	0	147	192	34	35	0	261	
7	14.01 - 15.00	94	14	13	0	121	102	21	20	0	143	196	35	33	0	264	
8	15.01 - 16.00	129	22	21	0	172	131	14	19	0	164	260	36	40	0	336	
	Total	814	148	125	12	1099	944	153	139	28	1264	1758	301	264	40	2363	

No	Waktu	Total 2 Arah				Total (Kend/Hari)
		SM	KR	KB	KTB	
1	Kamis, 01 Juni 2023	1968	391	351	54	2764
2	Sabtu, 03 Juni 2023	1758	301	264	40	2363
	Total :	3726	692	615	94	5127
	Rata - rata :	1863	346	308	47	2564



FOFMULIR SURVEI KONDISI JALAN ASPAL/RIGID

Nomor Propinsi	: [1] [4]	Nomor Ruas	: [] [] []
Nama Propinsi	: [RIAU] _____	Nama Ruas	: _____
Dari Patok Km	: [0] [0] [0] + [0] [0] [0]	Status/Fungsi	: [K] [] []
Ke Patok Km	: [0] [0] [0] + [1] [0] [0]	Tgl/Bln/Tahun	: [] [] / [] [] / [2] [0] [2] [3]
		Surveyor	: 1. _____ 2. _____

Permukaan Pekarasan	
Susunan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Baik/rapat
<input type="checkbox"/>	2. Kasar
Kondisi/Keadaan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Baik/ada kelainan
<input type="checkbox"/>	2. Aspal berlebihan
<input type="checkbox"/>	3. Lepas-lepas
<input type="checkbox"/>	4. Hancur
% Penurunan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas
% Tambalan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas

Kerak-Rotak	
Jenis	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. Tidak berhubungan
<input type="checkbox"/>	3. Saling berhubungan (Perbi'lang luas)
<input checked="" type="checkbox"/>	4. Saling berhubungan (Perbi'lang sempit)
Lebar	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. Halus <1 mm
<input type="checkbox"/>	3. Sedang 1-5 mm
<input checked="" type="checkbox"/>	4. Lebar >5 mm
% Lunas	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input checked="" type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas

Kerusakan Lun		
Jumlah Lubang		
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/>	2. <1 /km	
<input type="checkbox"/>	3. 1-5 /km	
<input type="checkbox"/>	4. >5 /km	
Ukuran Lubang		
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/>	2. Kecil-dangkal	
<input type="checkbox"/>	3. Kecil-dalam	
<input type="checkbox"/>	4. Besar-dangkal	
<input type="checkbox"/>	5. Besar-dalam	
Bekas Roda		
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/>	2. <1 cm dalam	
<input type="checkbox"/>	3. 1-3 cm dalam	
<input type="checkbox"/>	4. >3 cm dalam	
KR	Kerusakan Tepi	KN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1. <input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Ringan	2. <input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Berat	3. <input type="checkbox"/>

Bahu, Saluran Sampung dan Lain Lain			
KR	Kondisi Bahu	KN	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1.	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Baik/rata	2.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Bekas rd./rosi ringan	3.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	4. Bekas rd./rosi berat	4.	<input type="checkbox"/>
KR	Permukaan Bahu	KN	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1.	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Diatas permukaan jalan	2.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Rata dgn permukaan jalan	3.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	4. Dibawah permukaan jalan	4.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	5. >10 cm dibawah permukaan jalan	5.	<input type="checkbox"/>
KR	Kondisi Saluran Sampung	KN	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1.	<input checked="" type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/>	2. Bersih	2.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Tertutup/tersumbat	3.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	4. Erosi	4.	<input type="checkbox"/>
KR	Kerusakan Lereng	KN	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1.	<input checked="" type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/>	2. Longsor/tuntuh	2.	<input type="checkbox"/>
KR	Trotoar	KN	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1.	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Baik/aman	2.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Berbahaya	3.	<input type="checkbox"/>

Ukuran lubang Kecil (diameter < 0,5 m); Besar (diameter > 0,5 m); Dangkal (kedalaman < 5 cm); Dalam (kedalaman > 5 cm)
Status Ruas Jalan : N = Nasional; P = Propinsi; M = Kotamadya; I = Kabupaten



FORMULIR SURVEI KONDISI JALAN ASPAL/RIGID

Nomor Propinsi :
 Nama Propinsi :
 Dari Patok Km : +
 Ke Patok Km : +

Nomor Ruas :
 Nama Ruas :
 Status/Fungsi :
 Tgl/Bln/Tahun : / /
 Surveyor : 1. 2.

Permukaan Pengerasan	
Susunan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Baik/rapat
<input type="checkbox"/>	2. Kasar
Kondisi/Kedadaan	
<input type="checkbox"/>	1. Baik/Adk ada kelainan
<input type="checkbox"/>	2. Aspal berlebihan
<input checked="" type="checkbox"/>	3. Lepas-lepas
<input type="checkbox"/>	4. Hancur
% Penurunan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas
% Tambalan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas

Retak-Retak	
Jenis	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. Tidak berhubungan
<input type="checkbox"/>	3. Saling berhubungan (berbi lang luas)
<input checked="" type="checkbox"/>	4. Saling berhubungan (berbi lang sempit)
Lebar	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. Halus <1 mm
<input type="checkbox"/>	3. Sedang 1-5 mm
<input checked="" type="checkbox"/>	4. Lebar >5 mm
% Luas	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input checked="" type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas

Kerusakan Lain		
Jumlah Lubang		
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/>	2. <1 km	
<input type="checkbox"/>	3. <5 km	
<input type="checkbox"/>	4. >5 km	
Ukuran Lubang		
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/>	2. Kecil-dangkal	
<input type="checkbox"/>	3. Kecil-dalam	
<input type="checkbox"/>	4. Besar-dangkal	
<input type="checkbox"/>	5. Besar-dalam	
Bekas Roda		
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/>	2. <1 cm dalam	
<input type="checkbox"/>	3. <3 cm dalam	
<input type="checkbox"/>	4. >3 cm dalam	
KR	Kerusakan Tepi	KN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1. <input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Ringan	2. <input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Berat	3. <input type="checkbox"/>

Bahu Saluran Samping dan Lain-Lain			
KR	Kondisi Bahu	KN	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1.	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Baik/rata	2.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Bekas rd./rosi ringan	3.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	4. Bekas rd./rosi berat	4.	<input type="checkbox"/>
KR	Perbaikan Bahu	KN	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1.	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Diatas permukaan jalan	2.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Rata dgn permukaan jalan	3.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	4. Dibawah permukaan jalan	4.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	5. >10 cm dibawah permukaan jalan	5.	<input type="checkbox"/>
KR	Kondisi Saluran Samping	KN	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1.	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Bersih	2.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Tertutup/tersumbat	3.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	4. Erosi	4.	<input type="checkbox"/>
KR	Kerusakan Lintang	KN	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1.	<input checked="" type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/>	2. Longsor/runtuh	2.	<input type="checkbox"/>
KR	Trotoar	KN	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1.	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Baik aman	2.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Berbahaya	3.	<input type="checkbox"/>

Ukuran lubang Kecil (diameter < 0,5 m); Besar (diameter > 0,5 m); Dangkal (kedalaman < 5 cm); Dalam (kedalaman > 5 cm)
 Status Ruas Jalan : N = Nasional; P = Propinsi; M = Kotamadya; I = Kabupaten



FORMULIR SURVEI KONDISI JALAN ASPAL RIGID

Nomor Propinsi :
 Nama Propinsi :
 Dari Patok Km : +
 Ke Patok Km : +

Nomor Ruas :
 Nama Ruas :
 Status/Fungsi :
 Tgl/Bln/Tahun : / /
 Surveyor : 1. 2.

Permukaan Pekerjaan	
Susunan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Bertutup
<input type="checkbox"/>	2. Kasar
Kondisi/Kedaaan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Baik/tdk. ada kelainan
<input type="checkbox"/>	2. Aspal berlebihan
<input type="checkbox"/>	3. Lepas-lepas
<input type="checkbox"/>	4. Hancur
% Penurunan	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input checked="" type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas
% Tambalan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas

Bata-Rotak	
Jenis	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. Tidak terhubung
<input type="checkbox"/>	3. Saling berhubungan (Berbiang luas)
<input checked="" type="checkbox"/>	4. Saling berhubungan (Berbiang sempit)
Lebar	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. Halus <1 mm
<input type="checkbox"/>	3. Sedang 1-5 mm
<input checked="" type="checkbox"/>	4. Lebar >5 mm
% Luas	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input checked="" type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas

Kerusakan Lain		
Jumlah Lubang		
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/>	2. <1 km	
<input type="checkbox"/>	3. <5 km	
<input type="checkbox"/>	4. >5 km	
Ukuran Lubang		
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/>	2. Gecil-dangkal	
<input type="checkbox"/>	3. Gecil-dalam	
<input type="checkbox"/>	4. Besar-dangkal	
<input type="checkbox"/>	5. Besar-dalam	
Bekas Roda		
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/>	2. <1 cm dalam	
<input type="checkbox"/>	3. <3 cm dalam	
<input type="checkbox"/>	4. >3 cm dalam	
KR	Kerusakan Tepi	KN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1. <input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Ringan	2. <input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Berat	3. <input type="checkbox"/>

Bahu Saluran Samping dan Lain-Lain			
KR	Kondisi Bahu	KN	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1.	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Baik rata	2.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Bekas rd./frosi ringan	3.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	4. Bekas rd./frosi berat	4.	<input type="checkbox"/>
KR	Permukaan Bahu	KN	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1.	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Diatas permukaan jalan	2.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Rata dgn. permukaan jalan	3.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	4. Diawah permukaan jalan	4.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	5. >10 cm diawah permukaan jalan	5.	<input type="checkbox"/>
KR	Kondisi Saluran Samping	KN	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1.	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Bersih	2.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Tertutup/tersumbat	3.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	4. Keras	4.	<input type="checkbox"/>
KR	Kerusakan Lereng	KN	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1.	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Longsor runtuh	2.	<input type="checkbox"/>
KR	Trenan	KN	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1.	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Baik aman	2.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Berbahaya	3.	<input type="checkbox"/>

Ukuran lubang Kecil (diameter < 0,5 m). Besar (diameter > 0,5 m : Dangkal Kedalaman < 5 cm); Dalam Kedalaman > 5 cm)
 Status Ruas Jalan : N = Nasional; P = Propinsi; M = Kotamadya; I = Kabupaten



FORMULIR SURVEI KONDISI JALAN ASPAL RIGID

Nomor Propinsi : Nomor Ruas :

Nama Propinsi : Nama Ruas :

Dari Patok Km : + Status/Fungsi :

Ke Patok Km : + Tgl/Bln/Tahun : / /

Surveyor : 1. 2.

Permukaan Pekerasan	
Susunan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Baik/rapat
<input type="checkbox"/>	2. Kasar
Kondisi/Keadaan	
<input type="checkbox"/>	1. Baik/Ada kelainan
<input type="checkbox"/>	2. Aspal berlebihan
<input checked="" type="checkbox"/>	3. Lepas/lepas
<input type="checkbox"/>	4. Hancur
% Penurunan	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input checked="" type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas
% Tambalan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas

Retak-Retak	
Jenis	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. Tidak berhubungan
<input type="checkbox"/>	3. Saling berhubungan (Berbi lang luas)
<input checked="" type="checkbox"/>	4. Saling berhubungan (Berbi lang sempit)
Lebar	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. Halus <1 mm
<input type="checkbox"/>	3. Sedang 1-5 mm
<input checked="" type="checkbox"/>	4. Lebar >5 mm
% Rusak	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input checked="" type="checkbox"/>	2. <10% rus
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% rus
<input type="checkbox"/>	4. >30% rus

Kerusakan Lain		
Jumlah Lubang		
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/>	2. <1 km	
<input type="checkbox"/>	3. 1-5 km	
<input type="checkbox"/>	4. >5 km	
Ukuran Lubang		
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/>	2. Kecil/dangkal	
<input type="checkbox"/>	3. Kecil/dalam	
<input type="checkbox"/>	4. Besar/dangkal	
<input type="checkbox"/>	5. Besar/dalam	
Bekas Roda		
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/>	2. <1 cm dalam	
<input type="checkbox"/>	3. 1-3 cm dalam	
<input type="checkbox"/>	4. >3 cm dalam	
KR	Kerusakan Tepi	KN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Ringan	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Berat	<input type="checkbox"/>

Bahu Saluran Sampung dan Lain Lain			
KR	Kondisi Bahu	KN	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	<input checked="" type="checkbox"/>	1.
<input type="checkbox"/>	2. Baik/rata	<input type="checkbox"/>	2.
<input type="checkbox"/>	3. Bekas rd / sisi ringan	<input type="checkbox"/>	3.
<input type="checkbox"/>	4. Bekas rd / sisi berat	<input type="checkbox"/>	4.
KR	Permukaan Bahu	KN	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	<input checked="" type="checkbox"/>	1.
<input type="checkbox"/>	2. Diatas permukaan jalan	<input type="checkbox"/>	2.
<input type="checkbox"/>	3. Rata dgn permukaan jalan	<input type="checkbox"/>	3.
<input type="checkbox"/>	4. Dibawah permukaan jalan	<input type="checkbox"/>	4.
<input type="checkbox"/>	5. >10 cm dibawah permukaan jalan	<input type="checkbox"/>	5.
KR	Kondisi Saluran Sampung	KN	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	<input checked="" type="checkbox"/>	1.
<input type="checkbox"/>	2. Terb. sb	<input type="checkbox"/>	2.
<input type="checkbox"/>	3. Tertutup / tersumbat	<input type="checkbox"/>	3.
<input type="checkbox"/>	4. Erosi	<input type="checkbox"/>	4.
KR	Kerusakan Lorong	KN	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	<input checked="" type="checkbox"/>	1.
<input type="checkbox"/>	2. Longsor / runtuh	<input type="checkbox"/>	2.
KR	Tersasar	KN	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	<input checked="" type="checkbox"/>	1.
<input type="checkbox"/>	2. Baik/aman	<input type="checkbox"/>	2.
<input type="checkbox"/>	3. Berbahaya	<input type="checkbox"/>	3.

Ukuran lubang Kecil (diameter < 0,5 m); Besar (diameter > 0,5 m); Dangkal (kedalaman < 5 cm); Dalam (kedalaman > 5 cm)
Status Ruas Jalan : N = Nasional; P = Propinsi; M = Kotamadya; 1 = Kabupaten



FOF MULIR SURVEI KONDISI JALAN ASPAL RIGID

Nomor Propinsi :
 Nama Propinsi :
 Dari Patok Km : +
 Ke Patok Km : +

Nomor Ruas :
 Nama Ruas :
 Status/Fungsi :
 Tgl/Bln/Tahun : / /
 Surveyor : 1 2

Permukaan Pengerasan	
Susunan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Baik/apat
<input type="checkbox"/>	2. Kasar
Kondisi/Keadaan	
<input type="checkbox"/>	1. Baik Adk. ada kelainan
<input type="checkbox"/>	2. Aspal berlebihan
<input checked="" type="checkbox"/>	3. Lepas-lepas
<input type="checkbox"/>	4. Hancur
% Penurunan	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input checked="" type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas
% Tambalan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas

Retak-Retak	
Jenis	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. Tidak berhubungan
<input type="checkbox"/>	3. Saling berhubungan (Berbi lang luas)
<input checked="" type="checkbox"/>	4. Saling berhubungan (Berbi lang sempit)
Lebar	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. Halus <1 mm
<input type="checkbox"/>	3. Sedang 1-5 mm
<input checked="" type="checkbox"/>	4. Lebar >5 mm
% Luas	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input checked="" type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas

Kerusakan Lain		
Jumlah Lubang		
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/>	2. <1 km	
<input type="checkbox"/>	3. 1-5 km	
<input type="checkbox"/>	4. >5 km	
Ukuran Lubang		
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/>	2. Kecil/dangkal	
<input type="checkbox"/>	3. Kecil/dalam	
<input type="checkbox"/>	4. Besar/dangkal	
<input type="checkbox"/>	5. Besar/dalam	
Bekas Roda		
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/>	2. <1 cm dalam	
<input type="checkbox"/>	3. 1-3 cm dalam	
<input type="checkbox"/>	4. >3 cm dalam	
KR	Kerusakan Topi	EN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Ringan	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Berat	<input type="checkbox"/>

Bahu, Saluran Sampung dan Lain-Lain		
KR	Kondisi Bahu	EN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Badik/ata	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Bekas rd./rosi ringan	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	4. Bekas rd./rosi berat	<input type="checkbox"/>
KR	Permukaan Bahu	EN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Diatas permukaan jalan	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Rata dgn permukaan jalan	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	4. Di bawah permukaan jalan	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	5. >10 cm dibawah permukaan jalan	<input type="checkbox"/>
KR	Kondisi Samping	EN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Bersih	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Tertutup/tersumbat	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	4. Keras	<input type="checkbox"/>
KR	Kerusakan Lereng	EN
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada	<input checked="" type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/>	2. Longsor/ runtuh	<input type="checkbox"/>
KR	Trotoar	EN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Baik/aman	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Berbahaya	<input type="checkbox"/>

Ukuran lubang Kecil (diameter < 0,5 m); Besar (diameter > 0,5 m); Dangkal (kedalaman < 5 cm); Dalam (kedalaman > 5 cm)
 Status Ruas Jalan : N = Nasional; P = Propinsi; M = Kotamadya; K = Kabupaten



FORMULIR SURVEI KONDISI JALAN ASPAL RIGID

Nomor Propinsi : 14
 Nama Propinsi : RIJAU
 Dari Patok Km : 2 + 500
 Ke Patok Km : 2 + 600

Nomor Ruas :
 Nama Ruas :
 Status/Fungsi : h
 Tgl/Bln/Tahun : / / 2023
 Surveyor : 1 2

Permukaan Pemasangan	
Susunan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Baik/rapat
<input type="checkbox"/>	2. Kasar
Kondisi/Keadaan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Baik/Adk ada kelainan
<input type="checkbox"/>	2. Aspal berlebihan
<input type="checkbox"/>	3. Lepas-lepas
<input type="checkbox"/>	4. Hancur
% Penurunan	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input checked="" type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas
% Tambalan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas

Retak-Retak	
Jenis	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. Tidak berhubungan
<input type="checkbox"/>	3. Saling berhubungan (Perbi lang luas)
<input checked="" type="checkbox"/>	4. Saling berhubungan (Perbi lang sempit)
Lebar	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. Lebih <1 mm
<input type="checkbox"/>	3. Sedang 1-5 mm
<input checked="" type="checkbox"/>	4. Lebih >5 mm
% Luas	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input checked="" type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas

Kerusakan Lain		
Jumlah Lubang		
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/>	2. <1/km	
<input type="checkbox"/>	3. 1-5/km	
<input type="checkbox"/>	4. >5/km	
Ukuran Lubang		
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/>	2. Kecil/dangkal	
<input type="checkbox"/>	3. Kecil/dalam	
<input type="checkbox"/>	4. Besar/dangkal	
<input type="checkbox"/>	5. Besar/dalam	
Bekas Roda		
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/>	2. <1 cm dalam	
<input type="checkbox"/>	3. 1-3 cm dalam	
<input type="checkbox"/>	4. >3 cm dalam	
KR	Kerusakan Tepi	EN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Ringan	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Berat	<input type="checkbox"/>

Bahu, Saluran Sampiring dan Lain-Lain			
KR	Kondisi Bahu		EN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Baik/rata	2	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Bekas rd. frost ringan	3	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	4. Bekas rd. frost berat	4	<input type="checkbox"/>
KR	Permukaan Bahu		EN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Diatas permukaan jalan	2	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Rata dgn permukaan jalan	3	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	4. Di bawah permukaan jalan	4	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	5. >10 cm dibawah permukaan jalan	5	<input type="checkbox"/>
KR	Kondisi Saluran Sampiring		EN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Terbuka	2	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Tertutup tersumbat	3	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	4. Kaki	4	<input type="checkbox"/>
KR	Kerusakan Lereng		EN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Longsor runtuh	2	<input type="checkbox"/>
KR	Trotoar		EN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Baik/aman	2	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Berbahaya	3	<input type="checkbox"/>

Ukuran lubang Kecil (diameter < 0,5 m); Besar (diameter > 0,5 m); Dangkal (kedalaman < 5 cm); Dalam (kedalaman > 5 cm)
 Status Ruas Jalan : N = Nasional; P = Propinsi; M = Kotamadya; K = Kabupaten



FOF MULIR SURVEI KONDISI JALAN ASPAL RIGID

Nomor Propinsi :
 Nama Propinsi :

Dari Patok Km : +
 Ke Patok Km : +

Nomor Ruas :
 Nama Ruas :
 Status/Fungsi :
 Tgl/Bln/Tahun : / /
 Surveyor : 1. 2.

Permukaan Pemasangan	
Susunan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Baik/yapat
<input type="checkbox"/>	2. Kasar
Kondisi/Kedadaan	
<input type="checkbox"/>	1. Baik/Adk ada kelainan
<input type="checkbox"/>	2. Aspal berlebihan
<input checked="" type="checkbox"/>	3. Lepas-lepas
<input type="checkbox"/>	4. Hancur
% Penurunan	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input checked="" type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas
% Tambahan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas

Retan Retak	
Jenis	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. Tidak berhubungan
<input type="checkbox"/>	3. Saling berhubungan (Berbi lang luas)
<input type="checkbox"/>	4. Saling berhubungan (Berbi lang sempit)
Lebar	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. Halus <1 mm
<input type="checkbox"/>	3. Sedang 1-5 mm
<input type="checkbox"/>	4. Lebar >5 mm
% Luas	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas

Kerusakan Lain		
Jumlah Lubang		
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input checked="" type="checkbox"/>	2. <1 km	
<input type="checkbox"/>	3. <5 km	
<input type="checkbox"/>	4. >5 km	
Ukuran Lubang		
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input checked="" type="checkbox"/>	2. Kecil-dangkal	
<input type="checkbox"/>	3. Kecil-dalam	
<input type="checkbox"/>	4. Besar-dangkal	
<input type="checkbox"/>	5. Besar-dalam	
Bekas Roda		
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/>	2. <1 cm dalam	
<input type="checkbox"/>	3. <3 cm dalam	
<input type="checkbox"/>	4. >3 cm dalam	
KR	Kerusakan Tepi	KN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1. <input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Ringan	2. <input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Berat	3. <input type="checkbox"/>

Bahu Saluran Sampung dan Lain-Lain		
KR	Kondisi Bahu	KN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1. <input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Baik rata	2. <input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Bekas rd/rovi ringan	3. <input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	4. Bekas rd/rovi berat	4. <input type="checkbox"/>
KR	Permukaan Bahu	KN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1. <input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Diatas permukaan jalan	2. <input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Rata dgn permukaan jalan	3. <input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	4. Dibawah permukaan jalan	4. <input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	5. >10 cm dibawah permukaan jalan	5. <input type="checkbox"/>
KR	Kondisi Saluran Sampung	KN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1. <input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Terbik	2. <input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Tertutup tersumbat	3. <input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	4. Keras	4. <input type="checkbox"/>
KR	Kerusakan Lintang	KN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1. <input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Longsor/transuh	2. <input type="checkbox"/>
KR	Trensur	KN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1. <input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Baik aman	2. <input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Berbahaya	3. <input type="checkbox"/>

Ukuran lubang Kecil (diameter < 0,5 m); Besar (diameter > 0,5 m); Dangkal (kedalaman < 5 cm); Dalam (kedalaman > 5 cm)
 Status Ruas Jalan : N = Nasional; P = Propinsi; M = Kotamadya; 1 = Kabupaten



FOF MULIR SURVEI KONDISI JALAN ASPAL/RIGID

Nomor Propinsi :
 Nama Propinsi :
 Dari Patok Km : +
 Ke Patok Km : +

Nomor Ruas :
 Nama Ruas :
 Status/Fungsi :
 Tgl/Bln/Tahun : / /
 Surveyor : 1. 2.

Permukaan Pengerasan	
Susunan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Baik/rapat
<input type="checkbox"/>	2. Kasar
Kondisi/Keadaan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Baik/tidak ada kelainan
<input type="checkbox"/>	2. Aspal berlebihan
<input type="checkbox"/>	3. Lepas/lepas
<input type="checkbox"/>	4. Hancur
% Penurunan	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input checked="" type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas
% Tambalan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas

Retak-Retak	
Jenis	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. Tidak berhubungan
<input type="checkbox"/>	3. Saling berhubungan (berbi-lang luas)
<input type="checkbox"/>	4. Saling berhubungan (berbi-lang sempit)
Lebar	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. Halus <1 mm
<input type="checkbox"/>	3. Sedang 1-5 mm
<input type="checkbox"/>	4. Lebar >5 mm
% Luas	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas

Kerusakan Lain		
Jumlah Lubang		
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/>	2. <1 km	
<input type="checkbox"/>	3. 1-5 km	
<input type="checkbox"/>	4. >5 km	
Ukuran Lubang		
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/>	2. Geil/dangkal	
<input type="checkbox"/>	3. Geil-dalam	
<input type="checkbox"/>	4. Besar/dangkal	
<input type="checkbox"/>	5. Besar/dalam	
Bekas Roda		
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/>	2. <1 cm dalam	
<input type="checkbox"/>	3. 1-5 cm dalam	
<input type="checkbox"/>	4. >5 cm dalam	
KR	Kerusakan Tepi	KN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Ringan	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Berat	<input type="checkbox"/>

Bahu, Saluran Samping dan Lain-lain			
KR	Kondisi Bahu	KN	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1.	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Baik/bata	2.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Bekas rd./stroi ringan	3.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	4. Bekas rd./stroi berat	4.	<input type="checkbox"/>
KR	Permukaan Bahu	KN	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1.	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Datar permukaan jalan	2.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Rata dgn permukaan jalan	3.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	4. Dibawah permukaan jalan	4.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	5. >10 cm dibawah permukaan jalan	5.	<input type="checkbox"/>
KR	Kondisi Saluran Samping	KN	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1.	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Terbuka	2.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Tertutup, sumbat	3.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	4. Keras	4.	<input type="checkbox"/>
KR	Kerusakan Lintang	KN	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1.	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Longsor/transit	2.	<input type="checkbox"/>
KR	Terser	KN	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1.	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Baik/aman	2.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Berbahaya	3.	<input type="checkbox"/>

Ukuran lubang Kecil (diameter < 0,5 m); Besar (diameter > 0,5 m); Dangkal (kedalaman < 5 cm); Dalam (kedalaman > 5 cm)
 Status Ruas Jalan : N = Nasional; P = Propinsi; M = Kotamedia; 1. = Kabupaten



FORMULIR SURVEI KONDISI JALAN ASPAL RIGID

Nomor Propinsi :
 Nama Propinsi :

Nomor Ruas :
 Nama Ruas :

Dari Patok Km : +
 Ke Patok Km : +

Status/Fungsi :
 Tgl/Bln/Tahun : / /
 Surveyor : 1. 2.

Permukaan Pengerasan	
Susunan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Baik/rapat
<input type="checkbox"/>	2. Kasar
Kondisi/Keadaan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Baik/ada kelainan
<input type="checkbox"/>	2. Aspal berlebihan
<input type="checkbox"/>	3. Lepas/lepas
<input type="checkbox"/>	4. Hancur
% Penurunan	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input checked="" type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas
% Tambalan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas

Kerak Retak	
Jenis	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. Tidak berhubungan
<input type="checkbox"/>	3. Saling berhubungan (berhiang luas)
<input type="checkbox"/>	4. Saling berhubungan (berhiang sempit)
Lebar	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. Halus <1 mm
<input type="checkbox"/>	3. Sedang 1-5 mm
<input type="checkbox"/>	4. Lebar >5 mm
% Rusak	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas

Kerusakan Lain		
Jumlah Lubang		
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/>	2. <1 km	
<input type="checkbox"/>	3. <5 km	
<input type="checkbox"/>	4. >5 km	
Ukuran Lubang		
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/>	2. Kecil/dangkal	
<input type="checkbox"/>	3. Kecil/dalam	
<input type="checkbox"/>	4. Besar/dangkal	
<input type="checkbox"/>	5. Besar/dalam	
Bekas Roda		
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/>	2. <1 cm dalam	
<input type="checkbox"/>	3. <3 cm dalam	
<input type="checkbox"/>	4. >3 cm dalam	
KR	Kerusakan Tepi	KN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1. <input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Ringan	2. <input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Berat	3. <input type="checkbox"/>

Bahu, Saluran Sampung dan Lain Lain		
KR	Kondisi Bahu	KN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1. <input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Baik/yata	2. <input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Bekas rd / trotoir ringan	3. <input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	4. Bekas rd / trotoir berat	4. <input type="checkbox"/>
KR	Permukaan Bahu	KN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1. <input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Diatas permukaan jalan	2. <input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Kata dgn permukaan jalan	3. <input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	4. Di bawah permukaan jalan	4. <input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	5. >10 cm dibawah permukaan jalan	5. <input type="checkbox"/>
KR	Kondisi Saluran Sampung	KN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1. <input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Bersih	2. <input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Tertutup/tersumbat	3. <input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	4. Rusak	4. <input type="checkbox"/>
KR	Kerusakan Lereng	KN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1. <input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Longsor/truntah	2. <input type="checkbox"/>
KR	Trotoar	KN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1. <input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Baik/aman	2. <input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Berbahaya	3. <input type="checkbox"/>

Ukuran lubang Kecil (diameter < 0,5 m). Besar (diameter > 0,5 m). Dangkal (kedalaman < 5 cm). Dalam (kedalaman > 5 cm)
 Status Ruas Jalan : N = Nasional; P = Propinsi; M = Kotamadya; I. = Kabupaten



FORMULIR SURVEI KONDISI JALAN ASPAL/RIGID

Nomor Propinsi :
 Nama Propinsi :
 Dari Patok Km : +
 Ke Patok Km : +

Nomor Ruas :
 Nama Ruas :
 Status/Fungsi :
 Tgl/Bln/Tahun : / /
 Surveyor : 1 2

Permukaan Pengerasan	
Susunan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Baik/aspal
<input type="checkbox"/>	2. Kasar
Kondisi/Keadaan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Baik/Adk. ada kelainan
<input type="checkbox"/>	2. Aspal berlebihan
<input type="checkbox"/>	3. Lepas-lepas
<input type="checkbox"/>	4. Hancur
% Penurunan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas
% Tambalan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas

Keti-Retak	
Jenis	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. Tidak berhubungan
<input type="checkbox"/>	3. Saling berhubungan (Berbi lang luas)
<input checked="" type="checkbox"/>	4. Saling berhubungan (Berbi lang sempit)
Lebar	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. Lebih <1 mm
<input type="checkbox"/>	3. Sedang; 1-5 mm
<input checked="" type="checkbox"/>	4. Lebih >5 mm
% Luas	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input checked="" type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas

Kerusakan Lain		
Jumlah Lubang		
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/>	2. <1 km	
<input type="checkbox"/>	3. <5 km	
<input type="checkbox"/>	4. >5 km	
Ukuran Lubang		
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/>	2. Gecil-dangkal	
<input type="checkbox"/>	3. Gecil-dalam	
<input type="checkbox"/>	4. Besar-dangkal	
<input type="checkbox"/>	5. Besar-dalam	
Bekas Roda		
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/>	2. <1 cm dalam	
<input type="checkbox"/>	3. <3 cm dalam	
<input type="checkbox"/>	4. >3 cm dalam	
KR	Kerusakan Tepi	KN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Ringan	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Berat	<input type="checkbox"/>

Bahu Saluran Semping dan Lain-Lain			
KR	Kondisi Bahu	KN	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Bad rata	2	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Bekas rd. besi ringan	3	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	4. Bekas rd. besi berat	4	<input type="checkbox"/>
KR	Perbaikan Bahu	KN	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Datas pemukiman jalan	2	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Rata dgn permukaan jalan	3	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	4. Dibawah permukaan jalan	4	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	5. >10 cm dibawah permukaan jalan	5	<input type="checkbox"/>
KR	Kondisi Saluran Semping	KN	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Bersih	2	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Tertutup sempurna	3	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	4. Kaki	4	<input type="checkbox"/>
KR	Kerusakan Lintang	KN	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Longsor/ runtuh	2	<input type="checkbox"/>
KR	Trenan	KN	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Baik/aman	2	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Berbahaya	3	<input type="checkbox"/>

Ukuran lubang Kecil (diameter < 0,5 m); Besar (diameter > 0,5 m); Dangkal (kedalaman < 5 cm); Dalam (kedalaman > 5 cm)
 Status Ruas Jalan : N = Nasional; P = Propinsi; M = Kotamadya; K = Kabupaten



FOFMULIR SURVEI KONDISI JALAN ASPAL/RIGID

Nomor Propinsi :
 Nama Propinsi :
 Dari Patok Km :
 Ke Patok Km :

Nomor Ruas :
 Nama Ruas :
 Status/Fungsi :
 Tgl/Bln/Tahun :
 Surveyor : 1. 2.

Permukaan Pengerasan	
Susunan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Berhimpitan
<input type="checkbox"/>	2. Kasar
Kondisi/Keadaan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Baik/tidak ada kelainan
<input type="checkbox"/>	2. Aspal berlebihan
<input type="checkbox"/>	3. Lepas-lepas
<input type="checkbox"/>	4. Hancur
% Penurunan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas
% Tambalan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas

Retak-Retak	
Jenis	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. Tidak berhubungan
<input type="checkbox"/>	3. Saling berhubungan (berhiang luas)
<input checked="" type="checkbox"/>	4. Saling berhubungan (berhiang sempit)
Lebar	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. Halus <1 mm
<input type="checkbox"/>	3. Sedang 1-5 mm
<input checked="" type="checkbox"/>	4. Lebar >5 mm
% Luas	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input checked="" type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas

Kerusakan Lain		
Jumlah Lubang		
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/>	2. <1 km	
<input type="checkbox"/>	3. <5 km	
<input type="checkbox"/>	4. >5 km	
Ukuran Lubang		
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/>	2. Kecil-dangkal	
<input type="checkbox"/>	3. Kecil-dalam	
<input type="checkbox"/>	4. Besar-dangkal	
<input type="checkbox"/>	5. Besar-dalam	
Bekas Roda		
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/>	2. <1 cm dalam	
<input type="checkbox"/>	3. <3 cm dalam	
<input type="checkbox"/>	4. >3 cm dalam	
KR	Kerusakan Topi	KN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1. <input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Ringan	2. <input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Berat	3. <input type="checkbox"/>

Bahu, Saluran Samping dan Lain-Lain			
KR	Kondisi Bahu	KN	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1.	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Baur/bata	2.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Bekas rd./frost ringan	3.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	4. Bekas rd./frost berat	4.	<input type="checkbox"/>
KR	Permukaan Bahu	KN	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1.	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Diatas permukaan jalan	2.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Rata dgn. permukaan jalan	3.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	4. Dibawah permukaan jalan	4.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	5. >10 cm dibawah permukaan jalan	5.	<input type="checkbox"/>
KR	Kondisi Saluran Samping	KN	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1.	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Bersih	2.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Tertutup/tersumbat	3.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	4. Kotor	4.	<input type="checkbox"/>
KR	Kerusakan Lereng	KN	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1.	<input checked="" type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/>	2. Longsor/ runtuh	2.	<input type="checkbox"/>
KR	Trotoar	KN	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1.	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Baik/aman	2.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Berbahaya	3.	<input type="checkbox"/>

Ukuran lubang kecil (diameter < 0,5 m); Besar (diameter > 0,5 m); Dangkal (kedalaman < 5 cm); Dalam (kedalaman > 5 cm)
 Status Ruas Jalan : N = Nasional; P = Propinsi; M = Kotamadya; K = Kabupaten

FORMULIR SURVEI KONDISI JALAN ASPAL/RIGID

Nomor Propinsi : Nomor Ruas :

Nama Propinsi : Nama Ruas :

Dari Patok Km : + Status/Fungsi :

Ke Patok Km : + Tgl/Bln/Tahun : / / Surveyor : 1 2

Permukaan Peralasan	
Susunan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Baik/rapat
<input type="checkbox"/>	2. Kasar
Kondisi/Keadaan	
<input type="checkbox"/>	1. Baik/tidak ada kelainan
<input type="checkbox"/>	2. Aspal berlebihan
<input checked="" type="checkbox"/>	3. Lepas/lepas
<input type="checkbox"/>	4. Hancur
% Penurunan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas
% Tambalan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas

Beta-Rotak	
Jenis	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. Tidak berhubungan
<input checked="" type="checkbox"/>	3. Saling berhubungan (kerja lang luas)
<input type="checkbox"/>	4. Saling berhubungan (kerja lang sempit)
Lebar	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. Maks <1 mm
<input type="checkbox"/>	3. Sedang 1-5 mm
<input checked="" type="checkbox"/>	4. Lebar >5 mm
% luas	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input checked="" type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas

Kerusakan Lain		
Jumlah Lubang		
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/>	2. <1/km	
<input type="checkbox"/>	3. 1-5/km	
<input type="checkbox"/>	4. >5/km	
Ukuran Lubang		
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/>	2. Kecil/dangkal	
<input type="checkbox"/>	3. Kecil/dalam	
<input type="checkbox"/>	4. Besar/dangkal	
<input type="checkbox"/>	5. Besar/dalam	
Bekas Roda		
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/>	2. <1 cm dalam	
<input type="checkbox"/>	3. 1-3 cm dalam	
<input type="checkbox"/>	4. >3 cm dalam	
KR	Kerusakan Tepi	KN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1. <input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Ringan	2. <input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Berat	3. <input type="checkbox"/>

Bahu, Saluran Samping dan Lain-Lain			
KR	Kondisi Bahu	KN	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1. <input checked="" type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	2. Baik/rata	2. <input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	3. Bekas rd. 5 troli ringan	3. <input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	4. Bekas rd. 5 troli berat	4. <input type="checkbox"/>	
KR	Permukaan Bahu	KN	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1. <input checked="" type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	2. Datar permukaan jalan	2. <input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	3. Rata dgn permukaan jalan	3. <input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	4. Di bawah permukaan jalan	4. <input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	5. >10 cm dibawah permukaan jalan	5. <input type="checkbox"/>	
KR	Kondisi Saluran Samping	KN	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1. <input checked="" type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	2. Bersih	2. <input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	3. Tertutup/tersumbat	3. <input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	4. Erosi	4. <input type="checkbox"/>	
KR	Kerusakan Lereng	KN	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1. <input checked="" type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	2. Longsor/ runtuh	2. <input type="checkbox"/>	
KR	Trotoar	KN	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1. <input checked="" type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	2. Baik/aman	2. <input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	3. Berbahaya	3. <input type="checkbox"/>	

Ukuran lubang Kecil (diameter < 0,5 m); Besar (diameter > 0,5 m); Dangkal (kedalaman < 5 cm); Dalam (kedalaman > 5 cm)
Status Ruas Jalan : N = Nasional; P = Propinsi; M = Kotamadya; I = Kabupaten



FOFMULIR SURVEI KONDISI JALAN ASPAL/RIGID

Nomor Propinsi :
 Nama Propinsi :
 Dari Patok Km : +
 Ke Patok Km : +

Nomor Ruas :
 Nama Ruas :
 Status/Fungsi :
 Tgl/Bln/Tahun : / /
 Surveyor : 1 2

Permukaan Pekerjaan	
Susunan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Baik/tapat
<input type="checkbox"/>	2. Kasar
Kondisi/Kedaaan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Baik/tidak ada kelainan
<input type="checkbox"/>	2. Aspal berlebihan
<input type="checkbox"/>	3. Lepas-lepas
<input type="checkbox"/>	4. Hancur
% Penurunan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas
% Tambalan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas

Estimasi Retak	
Jenis	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. Tidak berhubungan
<input type="checkbox"/>	3. Saling berhubungan (lebar sempit)
<input checked="" type="checkbox"/>	4. Saling berhubungan (lebar luas)
Lebar	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. Halus <1 mm
<input type="checkbox"/>	3. Sedang 1-5 mm
<input checked="" type="checkbox"/>	4. Lebar >5 mm
% Luas	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input checked="" type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas

Kerusakan Lain		
Jumlah Lubang		
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/>	2. <1/km	
<input type="checkbox"/>	3. 1-5/km	
<input type="checkbox"/>	4. >5/km	
Ukuran Lubang		
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/>	2. Kecil-dangkal	
<input type="checkbox"/>	3. Kecil-dalam	
<input type="checkbox"/>	4. Besar-dangkal	
<input type="checkbox"/>	5. Besar-dalam	
Bekas Roda		
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/>	2. <1 cm dalam	
<input type="checkbox"/>	3. 1-3 cm dalam	
<input type="checkbox"/>	4. >3 cm dalam	
KR	Kerusakan Topi	KN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Ringan	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Berat	<input type="checkbox"/>

Bahu Saluran Samping dan Lain Lain			
KR	Kondisi Bahu		KN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1.	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Baik rata	2.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Bekas rd./rosi ringan	3.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	4. Bekas rd./rosi berat	4.	<input type="checkbox"/>
KR	Perusakan Bahu		KN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1.	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Datas permukaan jalan	2.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Rata dgn permukaan jalan	3.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	4. Dibawah permukaan jalan	4.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	5. >10 cm dibawah permukaan jalan	5.	<input type="checkbox"/>
KR	Kondisi Saluran Samping		KN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1.	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Bersih	2.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Tertutup/tersumbat	3.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	4. Kotor	4.	<input type="checkbox"/>
KR	Kerusakan Lintang		KN
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1.	<input checked="" type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/>	2. Longsor/truntuh	2.	<input type="checkbox"/>
KR	Trotoar		KN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1.	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Baik aman	2.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Berbahaya	3.	<input type="checkbox"/>

Ukuran lubang Kecil (diameter < 0,5 m). Besar (diameter > 0,5 m) : Dangkal (kedalaman < 5 cm); Dalam (kedalaman > 5 cm)
 Status Ruas Jalan : N = Nasional; P = Propinsi; M = Kotamadya; I = Kabupaten



FOF MULIR SURVEI KONDISI JALAN ASPAL RIGID

Nomor Propinsi :
 Nama Propinsi :
 Dari Patok Km : +
 Ke Patok Km : +

Nomor Ruas :
 Nama Ruas :
 Status/Fungsi :
 Tgl/Bln/Tahun : / /
 Surveyor : 1 2

Permukaan Peverasan	
Susunan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Baik/rapat
<input type="checkbox"/>	2. Kasar
Kondisi/Keadaan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Baik/Adk ada kelainan
<input type="checkbox"/>	2. Aspal berlebihan
<input type="checkbox"/>	3. Lepas-lepas
<input type="checkbox"/>	4. Hancur
% Penurunan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas
% Tambalan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas

Retak-Retak	
Jenis	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. Tidak berhubungan
<input type="checkbox"/>	3. Saling berhubungan (Berbi lang luas)
<input checked="" type="checkbox"/>	4. Saling berhubungan (Berbi lang sempit)
Lebar	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. Halus <1 mm
<input type="checkbox"/>	3. Sedan; 1-5 mm
<input checked="" type="checkbox"/>	4. Lebar >5 mm
% Luas	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input checked="" type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas

Kerusakan Lain		
Jumlah Lubang		
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/>	2. <1 /km	
<input checked="" type="checkbox"/>	3. <5 /km	
<input type="checkbox"/>	4. >5 /km	
Ukuran Lubang		
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/>	2. Kecil-dangkal	
<input type="checkbox"/>	3. Kecil-dalam	
<input checked="" type="checkbox"/>	4. Besar-dangkal	
<input type="checkbox"/>	5. Besar-dalam	
Bekas Roda		
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/>	2. <1 cm dalam	
<input type="checkbox"/>	3. <3 cm dalam	
<input type="checkbox"/>	4. >3 cm dalam	
KR	Kerusakan Topp	KN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Ringan	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Berat	<input type="checkbox"/>

Bahu, Saluran Samping dan Lain Lain			
KR	Kondisi Bahu	KN	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Basah rata	2	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Bekas rd/rosti ringan	3	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	4. Bekas rd/frosi berat	4	<input type="checkbox"/>
KR	Permukaan Bahu	KN	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Diatas permukaan jalan	2	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Rata dgn permukaan jalan	3	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	4. Dibawah permukaan jalan	4	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	5. >10 cm dibawah permukaan jalan	5	<input type="checkbox"/>
KR	Kondisi Saluran Samping	KN	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Bersih	2	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Tertutup tersumbat	3	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	4. Basi	4	<input type="checkbox"/>
KR	Kerusakan Lorong	KN	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1	<input checked="" type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/>	2. Longsor runtuh	2	<input type="checkbox"/>
KR	Trotoar	KN	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Baikaman	2	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Berhadaya	3	<input type="checkbox"/>

Ukuran lubang Kecil (diameter < 0,5 m); Besar (diameter > 0,5 m); Dangkal (kedalaman < 5 cm); Dalam (kedalaman > 5 cm)
 Status Ruas Jalan : N = Nasional; P = Propinsi; M = Kotamadya; J = Kabupaten



FOF MULIR SURVEI KONDISI JALAN ASPAL/RIGID

Nomor Propinsi :
 Nama Propinsi :

Dari Patok Km : +
 Ke Patok Km : +

Nomor Ruas :
 Nama Ruas :
 Status/Fungsi :
 Tgl/Bln/Tahun : / /
 Surveyor : 1. 2.

Permukaan Pakerasan	
Susunan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Baik/rapat
<input type="checkbox"/>	2. Kasar
Kondisi/Keadaan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Baik/Adk. ada kelainan
<input type="checkbox"/>	2. Aspal berlebihan
<input type="checkbox"/>	3. Lepas/lepas
<input type="checkbox"/>	4. Hancur
% Penurunan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas
% Tambalan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas

Retak-Retak	
Jenis	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. Tidak berhubungan
<input type="checkbox"/>	3. Saling berhubungan (Berbi lang luas)
<input checked="" type="checkbox"/>	4. Saling berhubungan (Berbi lang sempit)
Lebar	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. Halus <1 mm
<input type="checkbox"/>	3. Sedang 1-5 mm
<input checked="" type="checkbox"/>	4. Lebar >5 mm
% Luas	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input checked="" type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas

Kerusakan Lain		
Jumlah Lubang		
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/>	2. <1 /km	
<input checked="" type="checkbox"/>	3. 1-5 /km	
<input type="checkbox"/>	4. >5 /km	
Ukuran Lubang		
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/>	2. Kecil/dangkal	
<input type="checkbox"/>	3. Kecil/dalam	
<input checked="" type="checkbox"/>	4. Besar/dangkal	
<input type="checkbox"/>	5. Besar/dalam	
Bekas Roda		
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/>	2. <1 cm dalam	
<input type="checkbox"/>	3. 1-3 cm dalam	
<input type="checkbox"/>	4. >3 cm dalam	
KR	Kerusakan Tepi	KN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1. <input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Ringan	2. <input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Berat	3. <input type="checkbox"/>

Bahu, Saluran Samping dan Lain Lain			
KR	Kondisi Bahu	KN	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1. <input checked="" type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	2. Tidak rata	2. <input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	3. Bekas rd./troli ringan	3. <input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	4. Bekas rd./troli berat	4. <input type="checkbox"/>	
KR	Perbaikan Bahu	KN	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1. <input checked="" type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	2. Datas perbaikuan jalan	2. <input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	3. Rata dgn. permukaan jalan	3. <input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	4. Di bawah permukaan jalan	4. <input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	5. >10 cm dibawah permukaan jalan	5. <input type="checkbox"/>	
KR	Kondisi Saluran Samping	KN	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1. <input checked="" type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	2. Bersih	2. <input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	3. Tertutup. tersumbat	3. <input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	4. Basi	4. <input type="checkbox"/>	
KR	Kerusakan Levele	KN	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1. <input checked="" type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	2. Longsor/ runtuh	2. <input type="checkbox"/>	
KR	Trotoar	KN	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1. <input checked="" type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	2. Baik/aman	2. <input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	3. Berbahaya	3. <input type="checkbox"/>	

Ukuran lubang Kecil (diameter < 0,5 m); Besar (diameter > 0,5 m); Dangkal (kedalaman < 5 cm); Dalam (kedalaman > 5 cm)
 Status Ruas Jalan : N = Nasional; P = Propinsi; M = Kotamadya; I = Kabupaten



FOF MULIR SURVEI KONDISI JALAN ASPAL RIGID

Nomor Propinsi :
 Nama Propinsi :
 Dari Patok Km : +
 Ke Patok Km : +

Nomor Ruas :
 Nama Ruas :
 Status/Fungsi :
 Tgl/Bln/Tahun : / /
 Surveyor : 1. 2.

Permukaan Pekerjaan	
Susunan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Baik/rapat
<input type="checkbox"/>	2. Kasar
Kondisi/Kedudukan	
<input type="checkbox"/>	1. Baik/ada kelainan
<input type="checkbox"/>	2. Aspal berlebihan
<input checked="" type="checkbox"/>	3. Lepas/lepas
<input type="checkbox"/>	4. Hancur
% Penurunan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas
% Tambalan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas

Retak-Retak	
Jenis	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. Tidak berhubungan
<input type="checkbox"/>	3. Saling berhubungan (Perbi lang luas)
<input checked="" type="checkbox"/>	4. Saling berhubungan (Perbi lang sempit)
Lebar	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. Halus <1 mm
<input type="checkbox"/>	3. Sedang 1-5 mm
<input checked="" type="checkbox"/>	4. Lebar >5 mm
% Luas	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input checked="" type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas

Kerusakan Lain		
Jumlah Lubang		
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/>	2. <1 km	
<input type="checkbox"/>	3. <5 km	
<input checked="" type="checkbox"/>	4. >5 km	
Ukuran Lubang		
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/>	2. Kecil-dangkal	
<input type="checkbox"/>	3. Kecil-dalam	
<input checked="" type="checkbox"/>	4. Besar-dangkal	
<input type="checkbox"/>	5. Besar-dalam	
Bekas Roda		
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/>	2. <1 cm dalam	
<input type="checkbox"/>	3. <3 cm dalam	
<input type="checkbox"/>	4. >3 cm dalam	
KR	Kerusakan Tepi	KN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Ringan	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Berat	<input type="checkbox"/>

Bahu Saluran Samping dan Lain Lain			
KR	Kondisi Bahu		KN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1.	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Baik/bata	2.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Bekas rd /rossi ringan	3.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	4. Bekas rd /rossi berat	4.	<input type="checkbox"/>
KR	Permukaan Bahu		KN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1.	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Datas permukaan jalan	2.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Rata dgn permukaan jalan	3.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	4. Dibawah permukaan jalan	4.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	5. >10 cm dibawah permukaan jalan	5.	<input type="checkbox"/>
KR	Kondisi Saluran Samping		KN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1.	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Bekas	2.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Tertutup tersumbat	3.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	4. Keras	4.	<input type="checkbox"/>
KR	Kerusakan Lintang		KN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1.	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Longsor runtuh	2.	<input type="checkbox"/>
KR	Trotoar		KN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1.	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Baik/aman	2.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Berbahaya	3.	<input type="checkbox"/>

Ukuran lubang Kecil (diameter < 0,5 m); Besar (diameter > 0,5 m); Dangkal (kedalaman < 5 cm); Dalam (kedalaman > 5 cm)
 Status Ruas Jalan : N = Nasional; P = Propinsi; M = Kotamadya; K = Kabupaten



FORMULIR SURVEI KONDISI JALAN ASPAL/RIGID

Nomor Propinsi :
 Nama Propinsi :
 Dari Patok Km : +
 Ke Patok Km : +

Nomor Ruas :
 Nama Ruas :
 Status/Fungsi :
 Tgl/Bln/Tahun : / /
 Surveyor : 1. 2.

Permukaan Pengerasan	
Susunan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Baik/rapat
<input type="checkbox"/>	2. Kasar
Kondisi/Keadaan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Baik/tdk. ada kelainan
<input type="checkbox"/>	2. Aspal berlebihan
<input type="checkbox"/>	3. Lepas/lepas
<input type="checkbox"/>	4. Hancur
% Penurunan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas
% Tambalan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas

Retak-Retak	
Jenis	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. Tidak berhubungan
<input type="checkbox"/>	3. Saling berhubungan (Berbilang luas)
<input checked="" type="checkbox"/>	4. Saling berhubungan (Berbilang sempit)
Lebar	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. Halus <4 mm
<input type="checkbox"/>	3. Sedang: 4-5 mm
<input checked="" type="checkbox"/>	4. Lebar >5 mm
% Luas	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input checked="" type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas

Kerusakan Lain		
Jumlah Lubang		
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/>	2. <1 km	
<input checked="" type="checkbox"/>	3. <5 km	
<input type="checkbox"/>	4. >5 km	
Ukuran Lubang		
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input checked="" type="checkbox"/>	2. Kecil/dangkal	
<input type="checkbox"/>	3. Kecil/dalam	
<input type="checkbox"/>	4. Besar/dangkal	
<input type="checkbox"/>	5. Besar/dalam	
Bekas Roda		
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/>	2. <1 cm dalam	
<input type="checkbox"/>	3. <3 cm dalam	
<input type="checkbox"/>	4. >3 cm dalam	
KR	Kerusakan Tepi	KN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1. <input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Ringan	2. <input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Berat	3. <input type="checkbox"/>

Bahu, Saluran Samping dan Lain Lain			
KR	Kondisi Bahu	KN	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1. <input checked="" type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	2. Baik/rapat	2. <input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	3. Bekas rd / trotoir ringan	3. <input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	4. Bekas rd / trotoir berat	4. <input type="checkbox"/>	
KR	Permukaan Bahu	KN	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1. <input checked="" type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	2. Datas permukaan jalan	2. <input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	3. Rata dgn. permukaan jalan	3. <input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	4. Di bawah permukaan jalan	4. <input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	5. >10 cm dibawah permukaan jalan	5. <input type="checkbox"/>	
KR	Kondisi Saluran Samping	KN	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1. <input checked="" type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	2. Bersih	2. <input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	3. Tertutup / tersumbat	3. <input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	4. Kaki	4. <input type="checkbox"/>	
KR	Kerusakan Lintang	KN	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1. <input checked="" type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	2. Longsor / runtuh	2. <input type="checkbox"/>	
KR	Trotoar	KN	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1. <input checked="" type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	2. Baik/aman	2. <input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	3. Berbahaya	3. <input type="checkbox"/>	

Ukuran lubang Kecil (diameter < 0,5 m); Besar (diameter > 0,5 m); Dangkal (kedalaman < 5 cm); Dalam (kedalaman > 5 cm)
 Status Ruas Jalan : N = Nasional; P = Propinsi; M = Kotamadya; I = Kabupaten



FOF MULIR SURVEI KONDISI JALAN ASPAL RIGID

Nomor Propinsi :
 Nama Propinsi :

Nomor Ruas :
 Nama Ruas :

Dari Patok Km : +

Status/Fungsi :
 Tgl/Eln/Tahun : / /

Ke Patok Km : +

Surveyor : 1. 2.

Permukaan Pengerasan	
Susunan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Baik/rapat
<input type="checkbox"/>	2. Keras
Kondisi/Keadaan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Baik/ada kelainan
<input type="checkbox"/>	2. Aspal berlebihan
<input type="checkbox"/>	3. Lepas-lepas
<input type="checkbox"/>	4. Hancur
% Penurunan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas
% Tambalan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas

Retak-Retak	
Jenis	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. Tidak berhubungan
<input type="checkbox"/>	3. Saling berhubungan (Perb. long luas)
<input type="checkbox"/>	4. Saling berhubungan (Perb. long sempit)
Lebar	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. Halus <1 mm
<input type="checkbox"/>	3. Sedang 1-5 mm
<input type="checkbox"/>	4. Lebar >5 mm
% luas	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas

Kerusakan Lain		
Jumlah Lubang		
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/>	2. <1/km	
<input checked="" type="checkbox"/>	3. <5/km	
<input type="checkbox"/>	4. >5/km	
Ukuran Lubang		
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/>	2. kecil/dangkal	
<input type="checkbox"/>	3. kecil-dalam	
<input checked="" type="checkbox"/>	4. besar/dangkal	
<input type="checkbox"/>	5. besar-dalam	
Bekas Roda		
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/>	2. <1 cm dalam	
<input type="checkbox"/>	3. <3 cm dalam	
<input type="checkbox"/>	4. >3 cm dalam	
KR	Kerusakan Tepi	KN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Ringan	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Berat	<input type="checkbox"/>

Bahu Saluran Sampung dan Lumlum			
KR	Kondisi Bahu	KN	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	<input checked="" type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	2. Baik rata	<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	3. Bekas rd. 5 zori ringan	<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	4. Bekas rd. 5 zori berat	<input type="checkbox"/>	
KR	Permukaan Bahu	KN	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	<input checked="" type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	2. Diatas permukaan jalan	<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	3. Rata dgn. permukaan jalan	<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	4. Dibawah permukaan jalan	<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	5. >10 cm dibawah permukaan jalan	<input type="checkbox"/>	
KR	Kondisi Saluran Sampung	KN	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada	<input checked="" type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	2. Bersih	<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	3. Tertutup/tersumbat	<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	4. Keras	<input type="checkbox"/>	
KR	Kerusakan Lorong	KN	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada	<input checked="" type="checkbox"/>	
<input checked="" type="checkbox"/>	2. Longsor/ runtuh	<input type="checkbox"/>	
KR	Trotoar	KN	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	<input checked="" type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	2. Hancur	<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	3. Berhadaya	<input type="checkbox"/>	

Ukuran lubang Kecil (diameter < 0,5 m); Besar (diameter > 0,5 m - Dangkal Kedalaman < 6 cm); Dalam Kedalaman > 6 cm
 Status Ruas Jalan : N = Nasional; P = Propinsi; M = Kotamadya; J = Kabupaten



FOFMULIR SURVEI KONDISI JALAN ASPAL/RIGID

Nomor Propinsi :
 Nama Propinsi :
 Nomor Ruas :
 Nama Ruas :
 Status/Fungsi :
 Dari Patok Km : +
 Tgl/Bln/Tahun : / /
 Ke Patok Km : +
 Surveyor : 1. 2.

Permukaan Pengerasan	
Susunan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Baik/rapat
<input type="checkbox"/>	2. Kasar
Kondisi/Kedalaman	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Baik/tidak ada kelainan
<input type="checkbox"/>	2. Aspal berlebihan
<input type="checkbox"/>	3. Lepas-lepas
<input type="checkbox"/>	4. Hancur
% Penurunan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas
% Tambalan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas

Bata-Kotak	
Jenis	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. Tidak berhubungan
<input type="checkbox"/>	3. Saling berhubungan (Berbilang luas)
<input checked="" type="checkbox"/>	4. Saling berhubungan (Berbilang sempit)
Lebar	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. Habis <1 mm
<input type="checkbox"/>	3. Sedang 1-5 mm
<input checked="" type="checkbox"/>	4. Lebar >5 mm
% Luas	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input checked="" type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas

Kerusakan Lain		
Jumlah Lubang		
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/>	2. <1 km	
<input checked="" type="checkbox"/>	3. 1-5 km	
<input type="checkbox"/>	4. >5 km	
Ukuran Lubang		
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/>	2. Kecil-dangkal	
<input type="checkbox"/>	3. Kecil-dalam	
<input checked="" type="checkbox"/>	4. Besar-dangkal	
<input type="checkbox"/>	5. Besar-dalam	
Bekas Roda		
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/>	2. <1 cm dalam	
<input type="checkbox"/>	3. 1-3 cm dalam	
<input type="checkbox"/>	4. >3 cm dalam	
KR	Kerusakan Topi	KN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Ringan	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Berat	<input type="checkbox"/>

Bahu, Saluran Samping dan Lain Lain			
KR	Kondisi Bahu		KN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1.	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Baik rata	2.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Bekas rd/rossi ringan	3.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	4. Bekas rd/rossi berat	4.	<input type="checkbox"/>
KR	Perusakan Bahu		KN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1.	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Diatas permukaan jalan	2.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Rata dgn permukaan jalan	3.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	4. Dibawah permukaan jalan	4.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	5. >10 cm dibawah permukaan jalan	5.	<input type="checkbox"/>
KR	Kondisi Saluran Samping		KN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1.	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Bersih	2.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Tertutup/tersumbat	3.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	4. Erosi	4.	<input type="checkbox"/>
KR	Kerusakan Lintang		KN
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1.	<input checked="" type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/>	2. Longsor/truntuh	2.	<input type="checkbox"/>
KR	Trotoar		KN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1.	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Baik aman	2.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Berbahaya	3.	<input type="checkbox"/>

Ukuran lubang Kecil (diameter < 0,5 m); Besar (diameter > 0,5 m); Dangkal (kedalaman < 5 cm); Dalam (kedalaman > 5 cm)
 Status Ruas Jalan : N = Nasional; P = Propinsi; M = Kotamadya; K = Kabupaten



FOFMULIR SURVEI KONDISI JALAN ASPAL/RIGID

Nomor Propinsi :
 Nama Propinsi :
 Dari Patok Km : +
 Ke Patok Km : +

Nomor Ruas :
 Nama Ruas :
 Status/Fungsi :
 Tgl/Bln/Tahun : / /
 Surveyor : 1 2

Permukaan Pengerasan	
Susunan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Baik/rapat
<input type="checkbox"/>	2. Kasar
Kondisi/Kedaaan	
<input type="checkbox"/>	1. Baik/Adk ada kelainan
<input type="checkbox"/>	2. Aspal berlebihan
<input checked="" type="checkbox"/>	3. Lepas/lepas
<input type="checkbox"/>	4. Hancur
% Penurunan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas
% Tambalan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas

Gata-Retak	
Jenis	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. Tidak berhubungan
<input type="checkbox"/>	3. Saling berhubungan (Berbi lang luas)
<input checked="" type="checkbox"/>	4. Saling berhubungan (Berbi lang sempit)
Lebar	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. Halus <1 mm
<input type="checkbox"/>	3. Sedang 1-5 mm
<input checked="" type="checkbox"/>	4. Lekar >5 mm
% Rusak	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input checked="" type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas

Kerusakan Lain		
Jumlah Lubang		
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/>	2. <1 /km	
<input type="checkbox"/>	3. <5 /km	
<input checked="" type="checkbox"/>	4. >5 /km	
Ukuran Lubang		
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/>	2. Kecil/dangkal	
<input type="checkbox"/>	3. Kecil/dalam	
<input checked="" type="checkbox"/>	4. Besar/dangkal	
<input type="checkbox"/>	5. Besar/dalam	
Bekas Roda		
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/>	2. <1 cm dalam	
<input type="checkbox"/>	3. <3 cm dalam	
<input type="checkbox"/>	4. >3 cm dalam	
KR	Kerusakan Tepi	KN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1. <input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Ringan	2. <input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Berat	3. <input type="checkbox"/>

Bahu, Saluran Samping dan Lain-Lain			
KR	Kondisi Bahu		KN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1.	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Baik/bata	2.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Bekas rd./sisi ringan	3.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	4. Bekas rd./sisi berat	4.	<input type="checkbox"/>
KR	Perusakan Bahu		KN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1.	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Diatas permukaan jalan	2.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Rata dgn permukaan jalan	3.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	4. Dibawah permukaan jalan	4.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	5. >10 cm dibawah permukaan jalan	5.	<input type="checkbox"/>
KR	Kondisi Saluran Samping		KN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1.	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Terbuka	2.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Tertutup/tersumbat	3.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	4. Kotor	4.	<input type="checkbox"/>
KR	Kerusakan Lintang		KN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1.	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Longso/ runtuh	2.	<input type="checkbox"/>
KR	Trotoar		KN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1.	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Baik/aman	2.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Berbahaya	3.	<input type="checkbox"/>

Ukuran lubang Kecil (diameter < 0,5 m); Besar (diameter > 0,5 m); Dangkal (kedalaman < 5 cm); Dalam (kedalaman > 5 cm)
 Status Ruas Jalan : N = Nasional; P = Propinsi; M = Kotamadya; J = Kabupaten



FOFMULIR SURVEI KONDISI JALAN ASPAL/RIGID

Nomor Propinsi :
 Nama Propinsi :
 Dari Patok Km : +
 Ke Patok Km : +

Nomor Ruas :
 Nama Ruas :
 Status/Fungsi :
 Tgl/Brn/Tahun : / /
 Surveyor : 1. 2.

Permukaan Pengerasan	
Susunan	
<input type="checkbox"/>	1. Batukrapat
<input checked="" type="checkbox"/>	2. Kasar
Kondisi/Kedadaan	
<input type="checkbox"/>	1. Baik/Adik ada kelainan
<input type="checkbox"/>	2. Aspal berlebihan
<input checked="" type="checkbox"/>	3. Lepas/lepas
<input type="checkbox"/>	4. Hancur
% Penurunan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas
% Tambalan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas

Retak-Retak	
Jenis	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. Tidak berhubungan
<input type="checkbox"/>	3. Saling berhubungan (berbelang luas)
<input checked="" type="checkbox"/>	4. Saling berhubungan (berbelang sempit)
Lebar	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. Halus <1 mm
<input type="checkbox"/>	3. Sedang: 1-5 mm
<input checked="" type="checkbox"/>	4. Lebar >5 mm
% Rusak	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input checked="" type="checkbox"/>	2. <10% rusak
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% rusak
<input type="checkbox"/>	4. >30% rusak

Kerusakan Lain		
Jumlah Lubang		
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/>	2. <1/km	
<input checked="" type="checkbox"/>	3. 1-5/km	
<input type="checkbox"/>	4. >5/km	
Ukuran Lubang		
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/>	2. Kecil-dangkal	
<input type="checkbox"/>	3. Kecil-dalam	
<input checked="" type="checkbox"/>	4. Besar-dangkal	
<input type="checkbox"/>	5. Besar-dalam	
Bekas Roda		
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/>	2. <1 cm dalam	
<input type="checkbox"/>	3. 1-3 cm dalam	
<input type="checkbox"/>	4. >3 cm dalam	
KR	Kerusakan Tepi	KN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1. <input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Ringan	2. <input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Berat	3. <input type="checkbox"/>

Bahu, Saluran Samping dan Lain-Lain			
KR	Kondisi Bahu	KN	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1.	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Baik rata	2.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Bekas rd. 5' dari ringan	3.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	4. Bekas rd. 5' dari berat	4.	<input type="checkbox"/>
KR	Perbaikan Bahu	KN	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1.	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Datas perbaiki jalan	2.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Rata dgn permukaan jalan	3.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	4. Dibawah permukaan jalan	4.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	5. >10 cm dibawah permukaan jalan	5.	<input type="checkbox"/>
KR	Kondisi Saluran Samping	KN	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1.	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Bersih	2.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Tertutup tersumbat	3.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	4. Kotor	4.	<input type="checkbox"/>
KR	Kerusakan Lereng	KN	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1.	<input checked="" type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/>	2. Longsor runtuh	2.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Berbahaya	3.	<input type="checkbox"/>
KR	Trotoar	KN	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1.	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Baik aman	2.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Berbahaya	3.	<input type="checkbox"/>

Ukuran lubang Kecil (diameter < 0,5 m); Besar (diameter > 0,5 m); Dangkal (kedalaman < 6 cm); Dalam (kedalaman > 6 cm)
 Status Ruas Jalan : N = Nasional; P = Propinsi; M = Kotamadya; I = Kabupaten



FORMULIR SURVEI KONDISI JALAN ASPAL RIGID

Nomor Propinsi : Nomor Ruas :
 Nama Propinsi : Nama Ruas :
 Status/Fungsi : Tgl/Bln/Tahun : / /
 Dari Patok Km : + Surveyor : 1 2
 Ke Patok Km : +

Permukaan Pengerasan	
Susunan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Baik/tepat
<input type="checkbox"/>	2. Kasar
Kondisi/Keadaan	
<input type="checkbox"/>	1. Baik/Tidak ada kelainan
<input type="checkbox"/>	2. Aspal berlebihan
<input checked="" type="checkbox"/>	3. Lepas-lepas
<input type="checkbox"/>	4. Hancur
% Penurunan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas
% Tambalan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas

Kela-Retak	
Jenis	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. Tidak berhubungan
<input type="checkbox"/>	3. Saling berhubungan (Berhiang luas)
<input type="checkbox"/>	4. Saling berhubungan (Berhiang sempit)
Lebar	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. Halus <1 mm
<input type="checkbox"/>	3. Sedang 1-5 mm
<input type="checkbox"/>	4. Lebar >5 mm
% Luas	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas

Kerusakan Lain		
Jumlah Lubang		
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/>	2. <1/km	
<input checked="" type="checkbox"/>	3. <5/km	
<input type="checkbox"/>	4. >5/km	
Ukuran Lubang		
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/>	2. Kecil-dangkal	
<input type="checkbox"/>	3. Kecil-dalam	
<input checked="" type="checkbox"/>	4. Besar-dangkal	
<input type="checkbox"/>	5. Besar-dalam	
Bekas Roda		
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/>	2. <1 cm dalam	
<input type="checkbox"/>	3. <3 cm dalam	
<input type="checkbox"/>	4. >3 cm dalam	
KR	Kerusakan Tepi	RN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Ringan	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Berat	<input type="checkbox"/>

Bahu, Saluran Samping dan Lain Lain		
KR	Kondisi Bahu	RN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Berhutan	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Bekas rel/ross ringan	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	4. Bekas rel/ross berat	<input type="checkbox"/>
KR	Permukaan Bahu	RN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Diatas permukaan jalan	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Sama dgn permukaan jalan	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	4. Dibawah permukaan jalan	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	5. >10 cm dibawah permukaan jalan	<input type="checkbox"/>
KR	Kondisi Saluran Samping	RN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Bersih	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Tertutup/tersumbat	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	4. Rusak	<input type="checkbox"/>
KR	Kerusakan Lorong	RN
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada	<input checked="" type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/>	2. Longsor/bunyah	<input type="checkbox"/>
KR	Trotoar	RN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Baik/aman	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Berbahaya	<input type="checkbox"/>

Ukuran lubang Kecil (diameter < 0,5 m) Besar (diameter > 0,5 m) Dangkal Kedalaman < 5 cm) Dalam Kedalaman > 5 cm)
 Status Ruas Jalan : N = Nasional; P = Propinsi; M = Kotamadya; K = Kabupaten



FORMULIR SURVEI KONDISI JALAN ASPAL/RIGID

Nomor Propinsi :
 Nama Propinsi :
 Dari Patok Km : +
 Ke Patok Km : +

Nomor Ruas :
 Nama Ruas :
 Status/Fungsi :
 Tgl/Bln/Tahun : / /
 Surveyor : 1. 2.

Permukaan Pengerasan	
Susunan	
<input type="checkbox"/>	1. Baik/rapat
<input checked="" type="checkbox"/>	2. Kasar
Kondisi/Kedadaan	
<input type="checkbox"/>	1. Baik/Adk ada kelainan
<input type="checkbox"/>	2. Aspal berlebihan
<input checked="" type="checkbox"/>	3. Lepas/lepas
<input type="checkbox"/>	4. Hancur
% Penurunan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas
% Tambalan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas

Bata-Betak	
Jenis	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. Tidak berhubungan
<input type="checkbox"/>	3. Saling berhubungan (Berb: long luas)
<input checked="" type="checkbox"/>	4. Saling berhubungan (Berb: long sempit)
Lebar	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. Halus <1 mm
<input type="checkbox"/>	3. Sedan; 1-5 mm
<input checked="" type="checkbox"/>	4. Lebar >5 mm
% Luas	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input checked="" type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas

Kerusakan Lain		
Jumlah Lubang		
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/>	2. <1/km	
<input checked="" type="checkbox"/>	3. 1-5/km	
<input type="checkbox"/>	4. >5/km	
Ukuran Lubang		
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/>	2. Kecil-dangkal	
<input type="checkbox"/>	3. Kecil-dalam	
<input checked="" type="checkbox"/>	4. Besar-dangkal	
<input type="checkbox"/>	5. Besar-dalam	
Bekas Roda		
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/>	2. <1 cm dalam	
<input type="checkbox"/>	3. 1-5 cm dalam	
<input type="checkbox"/>	4. >5 cm dalam	
KR	Kerusakan Tepi	KN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1. <input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Ringan	2. <input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Berat	3. <input type="checkbox"/>

Bahu Saluran Sampung dan Lain-Lain			
KR	Kondisi Bahu	K2	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1. <input checked="" type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	2. Baik/rata	2. <input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	3. Bekas rd / trotoir ringan	3. <input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	4. Bekas rd / sisi berat	4. <input type="checkbox"/>	
KR	Permukaan Bahu	K2	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1. <input checked="" type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	2. Diatas permukaan jalan	2. <input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	3. Rata dgn permukaan jalan	3. <input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	4. Dibawah permukaan jalan	4. <input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	5. >10 cm dibawah permukaan jalan	5. <input type="checkbox"/>	
KR	Kondisi Saluran Sampung	K2	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1. <input checked="" type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	2. Bersih	2. <input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	3. Tertutup / tersumbat	3. <input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	4. Erosi	4. <input type="checkbox"/>	
KR	Kerusakan Lorong	K2	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1. <input checked="" type="checkbox"/>	
<input checked="" type="checkbox"/>	2. Longsor / runtuh	2. <input type="checkbox"/>	
KR	Tersasar	K2	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1. <input checked="" type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	2. Baik / aman	2. <input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	3. Berbahaya	3. <input type="checkbox"/>	

Ukuran lubang Kecil (diameter < 0,5 m); Besar (diameter > 0,5 m); Dangkal (kedalaman < 5 cm); Dalam (kedalaman > 5 cm)
 Propinsi: M = Kotamadya; J = Kabupaten



FOF MULIR SURVEI KONDISI JALAN ASPAL/RIGID

Nomor Propinsi : Nomor Ruas :
 Nama Propinsi : Nama Ruas :
 Status/Fungsi :
 Dari Patok Km : + Tgl/Bln/Tahun : / /
 Ke Patok Km : + Surveyor : 1 2

Permukaan Pengerasan	
Susunan	
<input type="checkbox"/>	1. Baik/rapat
<input checked="" type="checkbox"/>	2. Kasar
Kondisi/Kedalaman	
<input type="checkbox"/>	1. Baik/tidak ada kelainan
<input type="checkbox"/>	2. Aspal berlebihan
<input checked="" type="checkbox"/>	3. Lepas/lepas
<input type="checkbox"/>	4. Hancur
% Penurunan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas
% Tambalan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas

Rata-Retak	
Jenis	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. Tidak berhubungan
<input type="checkbox"/>	3. Saling berhubungan (Berbi lang luas)
<input checked="" type="checkbox"/>	4. Saling berhubungan (Berbi lang sempit)
Lebar	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. Halus <1 mm
<input type="checkbox"/>	3. Sedang 1-5 mm
<input checked="" type="checkbox"/>	4. Lebar >5 mm
% luas	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input checked="" type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas

Kerusakan Lain		
Jumlah Lubang		
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/>	2. <1 km	
<input type="checkbox"/>	3. 1-5 km	
<input checked="" type="checkbox"/>	4. >5 km	
Ukuran Lubang		
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/>	2. Gerdangkal	
<input type="checkbox"/>	3. Gerdangkal	
<input checked="" type="checkbox"/>	4. Besar/dangkal	
<input type="checkbox"/>	5. Besar/dalam	
Bekas Roda		
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/>	2. <1 cm dalam	
<input type="checkbox"/>	3. 1-3 cm dalam	
<input type="checkbox"/>	4. >3 cm dalam	
KR	Kerusakan Tepi	KN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Ringan	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Berat	<input type="checkbox"/>

Bahu Saluran Sampung dan Lain-Lain		
KR	Kondisi Bahu	KN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Baik/rata	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Bekas rd. besi ringan	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	4. Bekas rd. besi berat	<input type="checkbox"/>
KR	Permukaan Bahu	KN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Distas permukaan jalan	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Rata dgn permukaan jalan	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	4. Dibawah permukaan jalan	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	5. >10 cm dibawah permukaan jalan	<input type="checkbox"/>
KR	Kondisi Saluran Sampung	KN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Bersih	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Tertutup/tersumbat	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	4. Erosi	<input type="checkbox"/>
KR	Kerusakan Lereng	KN
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada	<input type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/>	2. Longsor/banjir	<input type="checkbox"/>
KR	Trotoar	KN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Baik/aman	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Berbahaya	<input type="checkbox"/>

Ukuran lubang Kecil (diameter < 0,5 m); Besar (diameter > 0,5 m); Dangkal (kedalaman < 5 cm); Dalam (kedalaman > 5 cm)
 Status Ruas Jalan : N = Nasional; P = Propinsi; M = Kotamadya; J = Kabupaten



FOFMULIR SURVEI KONDISI JALAN ASPAL/RIGID

Nomor Propinsi :
 Nama Propinsi :

Dari Patok Km : +
 Ke Patok Km : +

Nomor Rusa :
 Nama Rusa :
 Status/Fungsi :
 Tgl/Bln/Tahun : / /
 Surveyor : 1. 2.

Permukaan Pengerasan	
Susunan	
<input type="checkbox"/>	1. Baik/rapat
<input checked="" type="checkbox"/>	2. Kasar
Kondisi/Kedasan	
<input type="checkbox"/>	1. Baik/tidak ada kelainan
<input type="checkbox"/>	2. Aspal berlebihan
<input checked="" type="checkbox"/>	3. Lepas-lepas
<input type="checkbox"/>	4. Hancur
% Penurunan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas
% Tambalan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas

Retak-Retak	
Jenis	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. Tidak berhubungan
<input type="checkbox"/>	3. Saling berhubungan (lebar lang luas)
<input checked="" type="checkbox"/>	4. Saling berhubungan (lebar lang sempit)
Lebar	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. Halus <1 mm
<input type="checkbox"/>	3. Sedang 1-5 mm
<input checked="" type="checkbox"/>	4. Lebar >5 mm
% luas	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input checked="" type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas

Kerusakan Lain		
Jumlah Lubang		
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/>	2. <1 km	
<input type="checkbox"/>	3. <5 km	
<input checked="" type="checkbox"/>	4. >5 km	
Ukuran Lubang		
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input checked="" type="checkbox"/>	2. kecil-dangkal	
<input type="checkbox"/>	3. kecil-dalam	
<input type="checkbox"/>	4. besar-dangkal	
<input type="checkbox"/>	5. besar-dalam	
Bekas Roda		
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/>	2. <1 cm dalam	
<input type="checkbox"/>	3. <3 cm dalam	
<input type="checkbox"/>	4. >3 cm dalam	
KR	Kerusakan Tepi	KN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Ringan	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Berat	<input type="checkbox"/>

Bahu Saluran Sampiring dan Lain-Lain			
KR	Kondisi Bahu	KN	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	<input checked="" type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	2. Baik/rata	<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	3. Bekas rd. /rossi ringan	<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	4. Bekas rd. /rossi berat	<input type="checkbox"/>	
KR	Permukaan Bahu	KN	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	<input checked="" type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	2. Diatas permukaan jalan	<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	3. Rata dgn permukaan jalan	<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	4. Di bawah permukaan jalan	<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	5. >10 cm dibawah permukaan jalan	<input type="checkbox"/>	
KR	Kondisi Saluran Sampiring	KN	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	<input checked="" type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	2. Bersih	<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	3. Tertutup/tersumbat	<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	4. Erosi	<input type="checkbox"/>	
KR	Kerusakan Lintang	KN	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada	<input checked="" type="checkbox"/>	
<input checked="" type="checkbox"/>	2. Longsor/ runtuh	<input type="checkbox"/>	
KR	Trotoar	KN	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	<input checked="" type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	2. Baik/aman	<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	3. Berbahaya	<input type="checkbox"/>	

Ukuran lubang Kecil (diameter < 0,5 m); Besar (diameter > 0,5 m); Dangkal (kedalaman < 5 cm); Dalam (kedalaman > 5 cm)
 Status Rusa Jalan : N = Nasional; P = Propinsi; M = Kotamadya; I = Kabupaten



FOF MULIR SURVEI KONDISI JALAN ASPAL/RIGID

Nomor Propinsi :
 Nama Propinsi :
 Dari Patok Km : +
 Ke Patok Km : +

Nomor Rusa :
 Nama Rusa :
 Status/Fungsi :
 Tgl/Bln/Tahun : / /
 Surveyor : 1 2

Permukaan Pengerasan	
Susunan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Baik/rapat
<input type="checkbox"/>	2. Kasar
Kondisi/Keadaan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Baik/tidak ada kelainan
<input type="checkbox"/>	2. Aspal berlebihan
<input type="checkbox"/>	3. Lepas-lepas
<input type="checkbox"/>	4. Hancur
% Penurunan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas
% Tambalan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas

Reta-Retak	
Jenis	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. Tidak berhubungan
<input type="checkbox"/>	3. Saling berhubungan (lebar lang luas)
<input checked="" type="checkbox"/>	4. Saling berhubungan (lebar lang sempit)
Lebar	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. Halus <1 mm
<input type="checkbox"/>	3. Sedang 1-5 mm
<input checked="" type="checkbox"/>	4. Lebar >5 mm
% luas	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input checked="" type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas

Kerusakan Lain		
Jumlah Lubang		
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada	KR
<input type="checkbox"/>	2. <1 km	
<input type="checkbox"/>	3. <5 km	
<input checked="" type="checkbox"/>	4. >5 km	
Ukuran Lubang		
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada	KR
<input checked="" type="checkbox"/>	2. Gedangkal	
<input type="checkbox"/>	3. Gedangkal	
<input type="checkbox"/>	4. Kasar-dangkal	
<input type="checkbox"/>	5. Kasar-dalam	
Bekas Roda		
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	KR
<input type="checkbox"/>	2. <1 cm dalam	
<input type="checkbox"/>	3. <3 cm dalam	
<input type="checkbox"/>	4. <3 cm dalam	
Kerusakan Tepi		
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	KR
<input type="checkbox"/>	2. Ringan	
<input type="checkbox"/>	3. Berat	

Bahu Saluran Sampung dan Lain Lain			
KR	Kondisi Bahu	KR	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1.	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Baik/bata	2.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Bekas rd./grusi ringan	3.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	4. Bekas rd./grusi berat	4.	<input type="checkbox"/>
KR	Permukaan Bahu	KR	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1.	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Diatas permukaan jalan	2.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Kata dgn permukaan jalan	3.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	4. Di bawah permukaan jalan	4.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	5. >10 cm dibawah permukaan jalan	5.	<input type="checkbox"/>
KR	Kondisi Saluran Sampung	KR	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1.	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Bersih	2.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Tertutup/sumbat	3.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	4. Es/isi	4.	<input type="checkbox"/>
KR	Kerusakan Lintang	KR	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1.	<input checked="" type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/>	2. Longsor/tuntuh	2.	<input type="checkbox"/>
KR	Trotoar	KR	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1.	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Baik/aman	2.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Berbahaya	3.	<input type="checkbox"/>

Ukuran lubang Kecil (diameter < 0,5 m); Besar (diameter > 0,5 m); Dangkal Kedalaman < 5 cm); Dalam Kedalaman > 5 cm)
 Status Rusa Jalan : N = Nasional; P = Propinsi; M = Kotamadya; 1. = Kabupaten



FOFMULIR SURVEI KONDISI JALAN ASPAL/RIGID

Nomor Propinsi :	<input type="text" value="114"/>	Nomor Ruas :	<input type="text" value=""/>
Nama Propinsi :	<input type="text" value="RIAU"/>	Nama Ruas :	<input type="text" value=""/>
Dari Patok Km :	<input type="text" value="2"/> + <input type="text" value="600"/>	Status/Fungsi :	<input type="text" value="K"/>
Ke Patok Km :	<input type="text" value="2"/> + <input type="text" value="700"/>	Tgl/Bln/Tahun :	<input type="text" value=""/> / <input type="text" value=""/> / <input type="text" value="2023"/>
		Surveyor :	1. <input type="text" value=""/> 2. <input type="text" value=""/>

Permukaan Pengerasan	
Susunan	
<input type="checkbox"/> 1. Baik/tepat	
<input checked="" type="checkbox"/> 2. Kasar	
Kondisi/keadaan	
<input type="checkbox"/> 1. Baik/tdk ada kelainan	
<input type="checkbox"/> 2. Aspal berlebihan	
<input checked="" type="checkbox"/> 3. Lepas/lepas	
<input type="checkbox"/> 4. Hancur	
% Penurunan	
<input checked="" type="checkbox"/> 1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/> 2. <10% luas	
<input type="checkbox"/> 3. 10-30% luas	
<input type="checkbox"/> 4. >30% luas	
% Tambalan	
<input checked="" type="checkbox"/> 1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/> 2. <10% luas	
<input type="checkbox"/> 3. 10-30% luas	
<input type="checkbox"/> 4. >30% luas	

Bata-Betak	
Jenis	
<input type="checkbox"/> 1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/> 2. Tidak berhubungan	
<input type="checkbox"/> 3. Saling berhubungan (berk. lang luas)	
<input checked="" type="checkbox"/> 4. Saling berhubungan (berk. lang sempit)	
Lebar	
<input type="checkbox"/> 1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/> 2. Hulus <1 mm	
<input type="checkbox"/> 3. Sedang; 1-5 mm	
<input checked="" type="checkbox"/> 4. Lebar >5 mm	
% Rusak	
<input type="checkbox"/> 1. Tidak ada	
<input checked="" type="checkbox"/> 2. <10% rus	
<input type="checkbox"/> 3. 10-30% rus	
<input type="checkbox"/> 4. >30% rus	

Kerusakan Lain		
Jumlah Lubang		
<input type="checkbox"/> 1. Tidak ada		
<input type="checkbox"/> 2. <1 km		
<input checked="" type="checkbox"/> 3. 1-5 km		
<input type="checkbox"/> 4. >5 km		
Ukuran Lubang		
<input type="checkbox"/> 1. Tidak ada		
<input checked="" type="checkbox"/> 2. Kecil/dangkal		
<input type="checkbox"/> 3. Kecil-dalam		
<input type="checkbox"/> 4. Besar-dangkal		
<input type="checkbox"/> 5. Besar-dalam		
Bekas Roda		
<input checked="" type="checkbox"/> 1. Tidak ada		
<input type="checkbox"/> 2. <1 cm dalam		
<input type="checkbox"/> 3. 1-3 cm dalam		
<input type="checkbox"/> 4. >3 cm dalam		
KR	Kerusakan Topi	KN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Ringan	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Berat	<input type="checkbox"/>

Bahu Saluran Samping dan Lain-Lain		
KR	Kondisi Bahu	KN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Buih/bata	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Bekas rd. frosi ringan	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	4. Bekas rd. frosi berat	<input type="checkbox"/>
KR	Permukaan Bahu	KN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Diatas permukaan jalan	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Rata dgn permukaan jalan	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	4. Dibawah permukaan jalan	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	5. >10 cm dibawah permukaan jalan	<input type="checkbox"/>
KR	Kondisi Saluran Samping	KN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Bersih	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Tertutup/tersumbat	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	4. Erosi	<input type="checkbox"/>
KR	Kerusakan Lereng	KN
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada	<input checked="" type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/>	2. Longsor/truntuh	<input type="checkbox"/>
KR	Tercor	KN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Baik/aman	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Berbahaya	<input type="checkbox"/>

Ukuran lubang Kecil (diameter < 0,5 m); Besar (diameter > 0,5 m); Dangkal Kedalaman < 6 cm); Dalam Kedalaman > 6 cm)
 N = Nasional; P = Propinsi; M = Kotamadya; K = Kabupaten



FORMULIR SURVEI KONDISI JALAN ASPAL/RIGID

Nomor Propinsi :
 Nama Propinsi :
 Nomor Ruas :
 Nama Ruas :
 Status/Fungsi :
 Tgl/Bln/Tahun : / /
 Dari Patok Km : +
 Ke Patok Km : +
 Surveyor : 1 2

Permukaan Peverasan	
Susunan	
<input type="checkbox"/> 1. Baik/rapat	
<input checked="" type="checkbox"/> 2. Kasar	
Kondisi/Keadaan	
<input type="checkbox"/> 1. Baik/Tdk ada kelainan	
<input type="checkbox"/> 2. Aspal berlebihan	
<input checked="" type="checkbox"/> 3. Lepas-lepas	
<input type="checkbox"/> 4. Hancur	
% Penurunan	
<input checked="" type="checkbox"/> 1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/> 2. <10% luas	
<input type="checkbox"/> 3. 10-30% luas	
<input type="checkbox"/> 4. >30% luas	
% Tambalan	
<input checked="" type="checkbox"/> 1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/> 2. <10% luas	
<input type="checkbox"/> 3. 10-30% luas	
<input type="checkbox"/> 4. >30% luas	

Retak-Retak	
Jenis	
<input type="checkbox"/> 1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/> 2. Tidak berhubungan	
<input type="checkbox"/> 3. Saling berhubungan (Berbi lang luas)	
<input checked="" type="checkbox"/> 4. Saling berhubungan (Berbi lang sempit)	
Lebar	
<input type="checkbox"/> 1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/> 2. Halus <1 mm	
<input type="checkbox"/> 3. Sedang 1-5 mm	
<input checked="" type="checkbox"/> 4. Lebar >5 mm	
% Luas	
<input type="checkbox"/> 1. Tidak ada	
<input checked="" type="checkbox"/> 2. <10% luas	
<input type="checkbox"/> 3. 10-30% luas	
<input type="checkbox"/> 4. >30% luas	

Kerusakan Lain		
Jumlah Lubang		
<input type="checkbox"/> 1. Tidak ada		
<input type="checkbox"/> 2. <1/km		
<input checked="" type="checkbox"/> 3. 1-5/km		
<input type="checkbox"/> 4. >5/km		
Ukuran Lubang		
<input type="checkbox"/> 1. Tidak ada		
<input checked="" type="checkbox"/> 2. Gecil-dangkal		
<input type="checkbox"/> 3. Gecil-dalam		
<input type="checkbox"/> 4. Besar-dangkal		
<input type="checkbox"/> 5. Besar-dalam		
Bekas Roda		
<input checked="" type="checkbox"/> 1. Tidak ada		
<input type="checkbox"/> 2. <1 cm dalam		
<input type="checkbox"/> 3. 1-3 cm dalam		
<input type="checkbox"/> 4. >3 cm dalam		
KR	Kerusakan Tepi	IKN
<input checked="" type="checkbox"/> 1.	Tidak ada	<input checked="" type="checkbox"/> 1.
<input type="checkbox"/> 2.	Ringan	<input type="checkbox"/> 2.
<input type="checkbox"/> 3.	Berat	<input type="checkbox"/> 3.

Bahu, Saluran Samping dan Lain-Lain			
KR	Kondisi Bahu		IKN
<input checked="" type="checkbox"/> 1.	Tidak ada	1.	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> 2.	Baik/rata	2.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> 3.	Bekas rd./rosi ringan	3.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> 4.	Bekas rd./rosi berat	4.	<input type="checkbox"/>
KR	Permukaan Bahu		IKN
<input checked="" type="checkbox"/> 1.	Tidak ada	1.	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> 2.	Ditus permukaan jalan	2.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> 3.	Rata dgn permukaan jalan	3.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> 4.	Dibawah permukaan jalan	4.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> 5.	>10 cm dibawah permukaan jalan	5.	<input type="checkbox"/>
KR	Kondisi Saluran Samping		IKN
<input checked="" type="checkbox"/> 1.	Tidak ada	1.	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> 2.	Bersih	2.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> 3.	Tertutup/tersumbat	3.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> 4.	Korosi	4.	<input type="checkbox"/>
KR	Kerusakan Lereng		IKN
<input type="checkbox"/> 1.	Tidak ada	1.	<input checked="" type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/> 2.	Longsor/ runtuh	2.	<input type="checkbox"/>
KR	Trotoar		IKN
<input checked="" type="checkbox"/> 1.	Tidak ada	1.	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> 2.	Baik/aman	2.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> 3.	Berbahaya	3.	<input type="checkbox"/>

1. <1 cm (dalam > 5 cm); Dalam (lebar > 5 cm)



FORMULIR SURVEI KONDISI JALAN ASPAL RIGID

Nomor Propinsi :
 Nama Propinsi :
 Dari Patok Km : +
 Ke Patok Km : +

Nomor Rusa :
 Nama Rusa :
 Status/Fungsi :
 Tgl/Bln/Tahun : / /
 Surveyor : 1. 2.

Permukaan Peralasan	
Susunan	
<input type="checkbox"/>	1. Baik/rapat
<input checked="" type="checkbox"/>	2. Kasar
Kondisi/Keadaan	
<input type="checkbox"/>	1. Baik/Adk ada kelainan
<input type="checkbox"/>	2. Aspal berlebihan
<input type="checkbox"/>	3. Lepas/lepas
<input checked="" type="checkbox"/>	4. Hancur
% Penurunan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas
% Tambahan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas

Kerak-Retak	
Jenis	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. Tidak berhubungan
<input type="checkbox"/>	3. Saling berhubungan (Berbi lang luas)
<input checked="" type="checkbox"/>	4. Saling berhubungan (Berbi lang sempit)
Lebar	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. Halus <1 mm
<input type="checkbox"/>	3. Sedang 1-5 mm
<input checked="" type="checkbox"/>	4. Lebar >5 mm
% Atas	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input checked="" type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas

Kerusakan Lain		
Jumlah Lubang		
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/>	2. <1 km	
<input type="checkbox"/>	3. 1-5 km	
<input checked="" type="checkbox"/>	4. >5 km	
Ukuran Lubang		
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input checked="" type="checkbox"/>	2. Kecil/dangkal	
<input type="checkbox"/>	3. Kecil/dalam	
<input type="checkbox"/>	4. Besar/dangkal	
<input type="checkbox"/>	5. Besar/dalam	
Bekas Roda		
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/>	2. <1 cm dalam	
<input type="checkbox"/>	3. 1-3 cm dalam	
<input type="checkbox"/>	4. >3 cm dalam	
KR	Kerusakan Tepi	KN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1. <input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Ringan	2. <input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Berat	3. <input type="checkbox"/>

Bahu Saluran Samping dan Lain Lain			
KR	Kondisi Bahu		KN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1.	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Baik/rata	2.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Bekas rd. / trotoir ringan	3.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	4. Bekas rd. / trotoir berat	4.	<input type="checkbox"/>
KR	Permukaan Bahu		KN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1.	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Diatas permukaan jalan	2.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Rata dgn permukaan jalan	3.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	4. Dibawah permukaan jalan	4.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	5. >10 cm dibawah permukaan jalan	5.	<input type="checkbox"/>
KR	Kondisi Saluran Samping		KN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1.	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Bersih	2.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Tertutup/tersumbat	3.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	4. Rusak	4.	<input type="checkbox"/>
KR	Kerusakan Lorong		KN
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1.	<input checked="" type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/>	2. Longsor/ runtuh	2.	<input type="checkbox"/>
KR	Trotoar		KN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1.	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Baik/rata	2.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Berbahaya	3.	<input type="checkbox"/>

Ukuran lubang Kecil (diameter < 0,5 m); Besar (diameter > 0,5 m); Dangkal Kedalaman < 5 cm); Dalam Kedalaman > 5 cm)
 Status Rusa Jalan : N = Nasional; P = Propinsi; M = Kotamadya; I = Kabupaten

FOF MULIR SURVEI KONDISI JALAN ASPAL RIGID

Nomor Propinsi :
 Nama Propinsi :
 Dari Patok Km : +
 Ke Patok Km : +

Nomor Ruas :
 Nama Ruas :
 Status/Fungsi :
 Tgl/Bn/Tahun : / /
 Surveyor : 1. 2.

Permukaan Pengerasan	
Susunan	
<input type="checkbox"/> 1. Baik/cepat	
<input checked="" type="checkbox"/> 2. Kasar	
Kondisi/Keduaan	
<input type="checkbox"/> 1. Baik/tdk. ada kelainan	
<input type="checkbox"/> 2. Aspal berlebihan	
<input checked="" type="checkbox"/> 3. Lepas/lepas	
<input type="checkbox"/> 4. Hancur	
% Penurunan	
<input checked="" type="checkbox"/> 1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/> 2. <10% luas	
<input type="checkbox"/> 3. 10-30% luas	
<input type="checkbox"/> 4. >30% luas	
% Tambalan	
<input checked="" type="checkbox"/> 1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/> 2. <10% luas	
<input type="checkbox"/> 3. 10-30% luas	
<input type="checkbox"/> 4. >30% luas	

Retak : Retak	
Jenis	
<input type="checkbox"/> 1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/> 2. Tidak berhubungan	
<input type="checkbox"/> 3. Saling berhubungan (Berbi lang luas)	
<input checked="" type="checkbox"/> 4. Saling berhubungan (Berbi lang sempit)	
Lebar	
<input type="checkbox"/> 1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/> 2. Halus <1 mm	
<input type="checkbox"/> 3. Sedang 1-5 mm	
<input checked="" type="checkbox"/> 4. Lebar >5 mm	
% Luas	
<input type="checkbox"/> 1. Tidak ada	
<input checked="" type="checkbox"/> 2. <10% luas	
<input type="checkbox"/> 3. 10-30% luas	
<input type="checkbox"/> 4. >30% luas	

Kerusakan Lain		
Jumlah Lubang		
<input type="checkbox"/> 1. Tidak ada		
<input type="checkbox"/> 2. <1 km		
<input type="checkbox"/> 3. <5 km		
<input checked="" type="checkbox"/> 4. >5 km		
Ukuran Lubang		
<input type="checkbox"/> 1. Tidak ada		
<input checked="" type="checkbox"/> 2. Gedil/dangkal		
<input type="checkbox"/> 3. Gedil-dalam		
<input type="checkbox"/> 4. Jasar/dangkal		
<input type="checkbox"/> 5. Jasar-dalam		
Bekas Roda		
<input checked="" type="checkbox"/> 1. Tidak ada		
<input type="checkbox"/> 2. <1 cm dalam		
<input type="checkbox"/> 3. <3 cm dalam		
<input type="checkbox"/> 4. >3 cm dalam		
KR	Kerusakan Tepi	KN
<input checked="" type="checkbox"/> 1. Tidak ada	1. <input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/> 2. Ringan	2. <input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/> 3. Berat	3. <input type="checkbox"/>	

Bahu Saluran Samping dan Lain-Lain			
KR	Kondisi Bahu		KN
<input checked="" type="checkbox"/> 1. Tidak ada	1.	<input checked="" type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/> 2. Basi/brata	2.	<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/> 3. Bekas rd./rosi ringan	3.	<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/> 4. Bekas rd./rosi berat	4.	<input type="checkbox"/>	
KR	Permukaan Bahu		KN
<input checked="" type="checkbox"/> 1. Tidak ada	1.	<input checked="" type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/> 2. Distorsi permukaan jalan	2.	<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/> 3. Rata dgn. permukaan jalan	3.	<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/> 4. Dibawah permukaan jalan	4.	<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/> 5. >10 cm dibawah permukaan jalan	5.	<input type="checkbox"/>	
KR	Kondisi Saluran Samping		KN
<input checked="" type="checkbox"/> 1. Tidak ada	1.	<input checked="" type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/> 2. Beringis	2.	<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/> 3. Tertutup/tersumbat	3.	<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/> 4. Keras	4.	<input type="checkbox"/>	
KR	Kerusakan Lereng		KN
<input type="checkbox"/> 1. Tidak ada	1.	<input checked="" type="checkbox"/>	
<input checked="" type="checkbox"/> 2. Longsor/ runtuh	2.	<input type="checkbox"/>	
KR	Trotoar		KN
<input checked="" type="checkbox"/> 1. Tidak ada	1.	<input checked="" type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/> 2. Baik/aman	2.	<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/> 3. Berbahaya	3.	<input type="checkbox"/>	

Ukuran lubang kecil (diameter < 0,5 m); Besar (diameter > 0,5 m); Dangkal (kedalaman < 5 cm); Dalam (kedalaman > 5 cm)
 Status Ruas Jalan : N = Nasional; P = Propinsi; M = Kotamadya; I = Kabupaten



FORMULIR SURVEI KONDISI JALAN ASPAL/RIGID

Nomor Propinsi :
 Nama Propinsi :
 Dari Patok Km : +
 Ke Patok Km : +

Nomor Rusa :
 Nama Rusa :
 Status/Fungsi :
 Tgl/Bln/Tahun : / /
 Surveyor : 1. 2.

Permukaan Pengerasan	
Susunan	
<input type="checkbox"/>	1. Baik/rapat
<input checked="" type="checkbox"/>	2. Kasar
Kondisi/Keadaan	
<input type="checkbox"/>	1. Baik/Adk. ada kelainan
<input type="checkbox"/>	2. Aspal berlebihan
<input checked="" type="checkbox"/>	3. Lepas-lepas
<input type="checkbox"/>	4. Hancur
% Penurunan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas
% Tambalan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas

Retak/Retak	
Jenis	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. Tidak berhubungan
<input type="checkbox"/>	3. Saling berhubungan (berbilung luas)
<input checked="" type="checkbox"/>	4. Saling berhubungan (berbilung sempit)
Lebar	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. Halus <1 mm
<input type="checkbox"/>	3. Sedang 1-5 mm
<input checked="" type="checkbox"/>	4. Lebar >5 mm
% Luas	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input checked="" type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas

Kerusakan Lain		
Jumlah Lubang		
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/>	2. <1 /km	
<input type="checkbox"/>	3. 1-5 /km	
<input checked="" type="checkbox"/>	4. >5 /km	
Ukuran Lubang		
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input checked="" type="checkbox"/>	2. Kecil-dangkal	
<input type="checkbox"/>	3. Kecil-dalam	
<input type="checkbox"/>	4. Besar-dangkal	
<input type="checkbox"/>	5. Besar-dalam	
Bekas Roda		
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/>	2. <1 cm dalam	
<input type="checkbox"/>	3. 1-3 cm dalam	
<input type="checkbox"/>	4. >3 cm dalam	
KR	Kerusakan Tepi	KN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Ringan	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Berat	<input type="checkbox"/>

Bahu, Saluran Sampung dan Lain-lain		
KR	Kondisi Bahu	KN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Baik/rata	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Bekas rd./strosi ringan	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	4. Bekas rd./strosi berat	<input type="checkbox"/>
KR	Permukaan Bahu	KN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Diatas permukaan jalan	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Rata dgn permukaan jalan	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	4. Di bawah permukaan jalan	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	5. >10 cm dibawah permukaan jalan	<input type="checkbox"/>
KR	Kondisi Saluran Sampung	KN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Bersih	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Tertutup/bersumbat	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	4. Erosi	<input type="checkbox"/>
KR	Kerusakan Lereng	KN
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada	<input checked="" type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/>	2. Longsor/runtuh	<input type="checkbox"/>
KR	Trotoar	KN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Baik/aman	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Berbahaya	<input type="checkbox"/>

Ukuran lubang Kecil (diameter < 0,5 m); Besar (diameter > 0,5 m); Dangkal (kedalaman < 5 cm); Dalam (kedalaman > 5 cm)
 Status Rusa Jalan : N = Nasional; P = Propinsi; M = Kotamadya; K = Kabupaten

0+900 s.d 1+000	Retak Memanjang	Low		1,17								1,17	0,195	0
		Medium												
		High	9,04									9,04	1,506667	22
	Retak Acak	Low												
		Medium												
		High		6,109								6,1087	1,018117	18
													HDVI	22
1+000 s.d 1+100	Retak Memanjang	Low												
		Medium												
		High	40,1									40,136	6,689333	50
	Amblas	Low												
		Medium		30,5								30,5235	5,08725	20
		High												
													HDVI	50
1+100 s.d 1+200	Retak Acak	Low												
		Medium	1,57									1,5703	0,261717	2
		High												
													HDVI	2

1+200 s.d 1+300	Retak Memanjang	Low												
		Medium												
		High	5,72									5,72	0,953333	18
	Amblas	Low												
		Medium		2,28								2,2824	0,3804	9
		High												
													HDVI	18
1+300 s.d 1+400	Retak Memanjang	Low												
		Medium												
		High	12,3									12,276	2,046	27
	Lubang	Low												
		Medium												
		High	0,63	1,493								2,1256	0,354267	83
	Amblas	Low												
	Medium													
		High			0,91						0,9063	0,15105	12	
													HDVI	83
1+400 s.d 1+500	Retak Buaya	Low												
		Medium												
		High		0,582	0,25							0,8313	0,13855	13
	Lubang	Low												
		Medium	0,33									0,3276	0,0546	0
		High		3,44								3,443	0,573833	14
	Retak Memanjang	Low	0,73									0,729	0,1215	0
		Medium												
		High												
													HDVI	0

1+500 s.d 1+600	Lubang	Low	0,69	0,06	1,184	0,55	3,084												5,5601	0,926683	59		
		Medium																					
		High																					
	Retak Memanjang	Low																					
		Medium																		0,624	0,624	0,104	0
		High																					
																					HDVI	59	
1+600 s.d 1+700	Lubang	Low	0,86	0,35															1,2064	0,201067	30		
		Medium																					
		High																					
	Retak Buaya	Low																					
		Medium																					
		High																		0,782	0,782	0,130333	12
Retak Memanjang	Low																						
	Medium																			0,1248	0,0208	0	
	High																						
																					HDVI	30	
1+700 s.d 1+800	Lubang	Low			0,82	0,16	3,05	0,358											4,3842	0,7307	52		
		Medium																					
		High																					
	Ambblas	Low	0,15	2,3																2,452	0,408667	5	
		Medium																					
		High																					
																					HDVI	52	
1+800 s.d 1+900	Retak Memanjang	Low																					
		Medium	0,22																	0,2196	0,0366	0	
		High																					
	Lubang	Low		0,12	0,073	4,1														4,3002	0,7167	52	
		Medium																					
		High																					
Ambblas	Low																		0,3996	0,3996	0,0666	0	
	Medium																						
	High																						
																					HDVI	52	
1+900 s.d 2+000	Lubang	Low		0,26	0,567	0,15	0,16	4,532	0,16											5,8303	0,971717	58	
		Medium																					
		High																					
	Ambblas	Low	0,36																	0,3648	0,0608	0	
		Medium																					
		High																					
Retak Buaya	Low																						
	Medium																						
	High	0,69	0,09	0,325	0,25	0														1,361	0,226833	18	
																					HDVI	58	
2+000 s.d 2+100	Retak Buaya	Low																					
		Medium																					
		High	0,5	0,5	0,303																1,2996	0,2166	16
	Retak Memanjang	Low	4,06																		4,0638	0,6773	1
		Medium																					
		High																					
Lubang	Low		0,23	0,69	0,62	0,3417														1,8794	0,313233	10	
	Medium																						
	High																						
Ambblas	Low	10,3																		10,3356	1,7226	12	
	Medium																						
	High																						
																					HDVI	16	
2+100 s.d 2+200	Lubang	Low			0,303	0,18	1,1826													1,662	0,277	37	
		Medium																					
		High																					
	Ambblas	Low	0,89	2,29																	3,176	0,529333	5
		Medium																					
		High																					
																					HDVI	37	
2+200 s.d 2+300	Lubang	Low	8,17	1,07	0,862															10,1036	1,683933	68	
		Medium																					
		High																					
	Ambblas	Low																			25,5022	4,250367	10
		Medium																					
		High																					
Retak Buaya	Low																						
	Medium																						
	High																						
																				6,757	6,757	1,126167	11
																					HDVI	68	

NILAI CDV MAX

MI	$= 1 + (9/98) (100 - HDVI)$
	$= 1 + (9/98) (100 - 14)$
	9,7

STA 00+000 - 00+100			=	Good			
No	Deduct Value			TDV	q	CDV	
1	5	5		10	2	10	
2	5	2		7	1	7	
						CDV Max	10

=	100 - CDVmax
=	90 Good

MI	$= 1 + (9/98) (100 - HDVI)$
	$= 1 + (9/98) (100 - 14)$
	9,4

STA 00+100 - 00+200			=	Good			
No	Deduct Value			TDV	q	CDV	
1	5	8		13	2	9	
2	5	2		7	1	7	
						CDV Max	9

=	100 - CDVmax
=	91 Good

MI	$= 1 + (9/98) (100 - HDVI)$
	$= 1 + (9/98) (100 - 14)$
	9,7

STA 00+200 - 00+300			=	Good			
No	Deduct Value			TDV	q	CDV	
1	5	1		6	2	0	
2	5	2		7	1	7	
						CDV Max	7

=	100 - CDVmax
=	93 Good

MI	$= 1 + (9/98) (100 - HDVI)$
	$= 1 + (9/98) (100 - 14)$
	6,1

STA 00+300 - 00+400			=	Poor			
No	Deduct Value			TDV	q	CDV	
1	45	12		57	2	42	
2	45	2		47	1	47	
						CDV Max	47

=	100 - CDVmax
=	53 Poor

MI	= $1 + (9/98) (100 - HDVI)$
	= $1 + (9/98) (100 - 14)$
	10,2

STA 00+400 - 00+500		=	Satisfactory			
No	Deduct Value		TDV	q	CDV	
1	10	14	24	2	17	
2	10	2	12	1	12	
				CDV Max	17	

= 100 - CDVmax
= 83 Satisfactory

MI	= $1 + (9/98) (100 - HDVI)$
	= $1 + (9/98) (100 - 14)$
	6,5

STA 00+500 - 00+600		=	Fair			
No	Deduct Value		TDV	q	CDV	
1	40	9	49	2	36	
2	40	2	42	1	42	
				CDV Max	42	

= 100 - CDVmax
= 58 Fair

MI	= $1 + (9/98) (100 - HDVI)$
	= $1 + (9/98) (100 - 14)$
	9,7

STA 00+600 - 00+700		=	Good			
No	Deduct Value		TDV	q	CDV	
1	5	2	7	2	0	
2	5	2	7	1	7	
				CDV Max	7	

= 100 - CDVmax
= 93 Good

MI	= $1 + (9/98) (100 - HDVI)$
	= $1 + (9/98) (100 - 14)$
	7,6

STA 00+700 - 00+800		=	Fair			
No	Deduct Value		TDV	q	CDV	
1	28	21	49	2	36	
2	28	2	30	1	30	
				CDV Max	36	

= 100 - CDVmax
= 64 Fair

MI	= $1 + (9/98) (100 - HDVI)$
	= $1 + (9/98) (100 - 14)$
	9,4

STA 00+800 - 00+900		=	Good			
No	Deduct Value		TDV	q	CDV	
1	9		9	1	9	
2	2		2	1	2	
				CDV Max	9	

=	100 - CDVmax
=	91 Good

MI	= $1 + (9/98) (100 - HDVI)$
	= $1 + (9/98) (100 - 14)$
	8,2

STA 00+900 - 01+000		=	Fair			
No	Deduct Value		TDV	q	CDV	
1	22	18	40	2	30	
2	22	2	24	1	24	
				CDV Max	30	

=	100 - CDVmax
=	70 Fair

MI	= $1 + (9/98) (100 - HDVI)$
	= $1 + (9/98) (100 - 14)$
	5,6

STA 01+000 - 01+100		=	Poor				
No	Deduct Value			TDV	q	CDV	
1	50	20		70	2	52	
2	50	2		52	1	52	
						CDV Max	52

= 100 - CDVmax
= 48 Poor

MI	= $1 + (9/98) (100 - HDVI)$
	= $1 + (9/98) (100 - 14)$
	10,0

STA 01+100 - 01+200		=	Good				
No	Deduct Value			TDV	q	CDV	
1	2			2	2	0	
2	2			2	1	2	
						CDV Max	2

= 100 - CDVmax
= 98 Good

MI	= $1 + (9/98) (100 - HDVI)$
	= $1 + (9/98) (100 - 14)$
	8,5

STA 01+200 - 01+300		=	satisfactory				
No	Deduct Value			TDV	q	CDV	
1	18	9		27	2	19	
2	18	2		20	1	20	
						CDV Max	20

= 100 - CDVmax
= 80 satisfactory

MI	= $1 + (9/98) (100 - HDVI)$
	= $1 + (9/98) (100 - 14)$
	2,6

STA 01+300 - 01+400		=	Serious				
No	Deduct Value			TDV	q	CDV	
1	83	27	12	122	3	75	
2	83	27	2	112	2	78	
	83	2		85	1	85	
						CDV Max	85

= 100 - CDVmax
= 15 Serious

MI	= 1 + (9/98) (100 - HDVI)
	= 1 + (9/98) (100 - 14)
	#REF!

STA 01+400 - 01+500		=	satisfactory			
No	Deduct Value		TDV	q	CDV	
1	14	13		27	2	19
2	14	2		16	1	16
					CDV Max	19

= 100 - CDVmax
= 81 satisfactory

MI	= 1 + (9/98) (100 - HDVI)
	= 1 + (9/98) (100 - 14)
	10,2

STA 01+500 -01+600		=	Good			
No	Deduct Value		TDV	q	CDV	
1	0			0	1	0
2	2			2	1	2
					CDV Max	2

= 100 - CDVmax
= 98 Good

MI	= 1 + (9/98) (100 - HDVI)
	= 1 + (9/98) (100 - 14)
	4,8

STA 01+600 - 01+700		=	Very Poor			
No	Deduct Value		TDV	q	CDV	
1	59	0		59	2	43
2	59	2		61	1	61
					CDV Max	61

= 100 - CDVmax
= 39 Very Poor

MI	= $1 + (9/98) (100 - \text{HDVI})$
	= $1 + (9/98) (100 - 14)$
	7,4

STA 01+700 - 01+800		=	Fair			
No	Deduct Value		TDV	q	CDV	
1	30	12	42	2	31	
2	30	2	32	1	32	
3						
				CDV Max	32	

= $100 - \text{CDVmax}$
= 68 Fair

MI	= $1 + (9/98) (100 - \text{HDVI})$
	= $1 + (9/98) (100 - 14)$
	5,4

STA 01+800 - 01+900		=	Poor			
No	Deduct Value		TDV	q	CDV	
1	52	5	57	2	42	
2	52	2	54	1	54	
				CDV Max	54	

= $100 - \text{CDVmax}$
= 46 Poor

MI	= $1 + (9/98) (100 - \text{HDVI})$
	= $1 + (9/98) (100 - 14)$
	5,4

STA 01+900 - 02+000		=	Fair			
No	Deduct Value		TDV	q	CDV	
1	52		52	3	32	
2	2		2			
3			0			
				CDV Max	32	

= $100 - \text{CDVmax}$
= 68 Fair

MI	= $1 + (9/98) (100 - HDVI)$
	= $1 + (9/98) (100 - 14)$
	4,9

STA 02+000 - 02+100				=	Poor		
No	Deduct Value			TDV	q	CDV	
1	58	18		76	3	49	
2	58	2		60	2	44	
					CDV Max	49	

= 100 - CDVmax
= 51 Poor

MI	= $1 + (9/98) (100 - HDVI)$
	= $1 + (9/98) (100 - 14)$
	8,7

STA 02+100 - 02+200				=	Satisfactory		
No	Deduct Value			TDV	q	CDV	
1	10	16	12	1	39	4	18
2	10	16	12	2	40	3	24
3	10	16	2		28	2	20
4	10	2		12		1	12
						CDV Max	24

= 100 - CDVmax
= 76 Satisfactory

MI	= $1 + (9/98) (100 - HDVI)$
	= $1 + (9/98) (100 - 14)$
	6,8

STA 02+200 - 02+300				=	Fair		
No	Deduct Value			TDV	q	CDV	
1	37	5		42	2	31	
2	37	2		39	1	39	
3							
4							
						CDV Max	39

= 100 - CDVmax
= 61 Fair

MI	= $1 + (9/98) (100 - HDVI)$
	= $1 + (9/98) (100 - 14)$
	3,9

STA 02+300 - 02+400				=	Very Poor		
No	Deduct Value			TDV	q	CDV	
1	68	11	10		89	3	57
2	68	11	2		81	2	59
	68	2			70	1	70
						CDV Max	70

= 100 - CDVmax
= 30 Very Poor

MI	= $1 + (9/98) (100 - HDVI)$
	= $1 + (9/98) (100 - 14)$
	3,4

STA 02+400 - 02+500				=	Serious		
No	Deduct Value			TDV	q	CDV	
1	74	5	5	84	3	54	
2	74	5	2	81	2	59	
3	74	2		76	1	76	
						CDV Max	76

= 100 - CDVmax
= 24 Serious

MI	= $1 + (9/98) (100 - HDVI)$
	= $1 + (9/98) (100 - 14)$
	8,1

STA 02+500 - 02+600				=	Fair		
No	Deduct Value			TDV	q	CDV	
1	23	19	8	50	3	32	
2	23	19	2	44	2	32	
3	23	2		25	1	25	
4							
						CDV Max	32

= 100 - CDVmax
= 68 Fair

MI	= $1 + (9/98) (100 - HDVI)$
	= $1 + (9/98) (100 - 14)$
	1,7

STA 02+600 - 02+700				=	Failed		
No	Deduct Value			TDV	q	CDV	
1	92	19	5	116	3	72	
2	92	19	2	113	2	78	
3	92	2		94	1	94	
						CDV Max	94

= 100 - CDVmax
= 6 Failed

MI	= $1 + (9/98) (100 - HDVI)$
	= $1 + (9/98) (100 - 14)$
	1,4

STA 02+700 - 02+800				=	Failed		
No	Deduct Value			TDV	q	CDV	
1	96	58	6	160	3	92	
2	96	58	2	156	2	94	
3	96	2		98	1	98	
						CDV Max	98

= 100 - CDVmax
= 2 Failed

MI	= $1 + (9/98) (100 - HDVI)$
	= $1 + (9/98) (100 - 14)$
	3,6

STA 02+800 - 02+900				=	Serious		
No	Deduct Value			TDV	q	CDV	
1	72	31	10	113	3	78	
2	72	31	2	105	2	73	
3	72	2		74	1	74	
						CDV Max	78

= 100 - CDVmax
= 22 Serious

MI	= $1 + (9/98) (100 - HDVI)$
	= $1 + (9/98) (100 - 14)$
	3,8

STA 02+900 - 03+000				=	satisfactory		
No	Deduct Value			TDV	q	CDV	
1	20	7		27	3	15	
2	20	2		22	2	16	
3							
						CDV Max	16

= 100 - CDVmax
= 84 satisfactory




MI	= $1 + (9/98) (100 - HDVI)$
	= $1 + (9/98) (100 - 14)$
	3,9




STA 03+000 - 03+100				=	Serious		
No	Deduct Value			TDV	q	CDV	
1	68	55	14	137	3	82	
2	68	55	2	125	2	84	
3	68	2		70	1	70	
						CDV Max	84




= 100 - CDVmax
= 16 Serious




NILAI KONDISI RUAS JALAN




Sample	STA	Nilai PCI	Kondisi Jalan
1	00+000 - 00+100	90	Good
2	00+100 - 00+200	91	Good
3	00+200 - 00+300	93	Good
4	00+300 - 00+400	53	Poor
5	00+400 - 00+500	83	Satisfactory
6	00+500 - 00+600	58	Fair
7	00+600 - 00+700	93	Good
8	00+700 - 00+800	64	Fair
9	00+800 - 00+900	91	Good
10	00+900 - 01+000	70	Fair
11	01+000 - 01+100	48	Poor
12	01+100 - 01+200	98	Good
13	01+200 - 01+300	80	Satisfactory
14	01+300 - 01+400	15	Serious
15	01+400 - 01+500	81	Satisfactory
16	01+500 - 02+600	98	Good
17	00+600 - 00+700	39	Very Poor
18	01+700 - 01+800	68	Fair
19	01+800 - 01+900	46	Poor
20	01+900 - 02+000	68	Fair
21	02+000 - 02+100	51	Poor
22	02+100 - 02+200	76	Satisfactory
23	02+200 - 02+300	61	Fair
24	02+300 - 02+400	30	Very Poor
25	02+400 - 02+500	24	Serious
26	02+500 - 02+600	68	Fair
27	02+600 - 02+700	6	Failed
28	02+700 - 02+800	2	Failed
29	02+800 - 02+900	22	Serious
30	02+900 - 03+000	84	Satisfactory
31	03+000 - 03+100	16	Serious
Total		1867	
Rata-rata		60,23	Fair

NO	STA	JENIS KERUSAKAN	Jumlah	Gambar kerusakan
1	STA 0+000 s.d 0+100	Retak Memanjang	1	
		Amblas	1	
2	STA 0+100 s.d 0+200	Amblas	3	




		Retak Memanjang	1	
3	STA 0+200 s.d 0+300	Ambas	1	
		Retak Memanjang	1	




4	STA 0+300 s.d 0+400	Retak Memanjang	2	
		Amblas	1	
5	STA 0+400 s.d 0+500	Amblas	2	


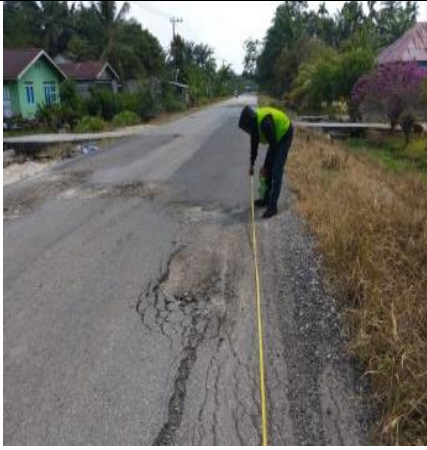

				
		Retak Memanjang	2	 




6	STA 0+500 s.d 0+600	Retak Memanjang	1	
		Amblas	1	
7	STA 0+600 s.d 0+700	Retak Acak	1	




		Retak Memanjang	1	
8	STA 0+700 s.d 0+800	Lubang	2	
		Amblas	2	




9	STA 0+800 s.d 0+900	Amblas	1	
10	STA 0+900 s.d 1+000	Retak Memanjang	2	
		Retak Acak	1	




11	STA 1+000 s.d 1+100	Amblas	1	
		Retak Memanjang	1	
12	STA 1+100 s.d 1+200	Retak Acak	1	




13	STA 1+200 s.d 1+300	Retak Memanjang	1	
		Amblas	1	
14	STA 1+300 s.d 1+400	Retak Memanjang	1	




		Lubang	2	
		Amblas	1	
15	STA 1+400 s.d 1+500	Retak Buaya	2	




		Lubang	2	
		Retak Memanjang	1	
16	STA 1+500 s.d 1+600	Lubang	5	




		Retak Memanjang	1	
17	STA 1+600 s.d 1+700	Lubang	2	
		Retak Buaya	1	




		Retak Memanjang	1	
18	STA 1+700 s.d 1+800	Lubang	4	
		Amblas	2	




19	STA 1+800 s.d 1+900	Retak Memanjang	1	
		Lubang	3	
		Amblas	1	




20	STA 1+900 s.d 2+000	Lubang	6	
		Ambias	1	
		Retak Buaya	5	


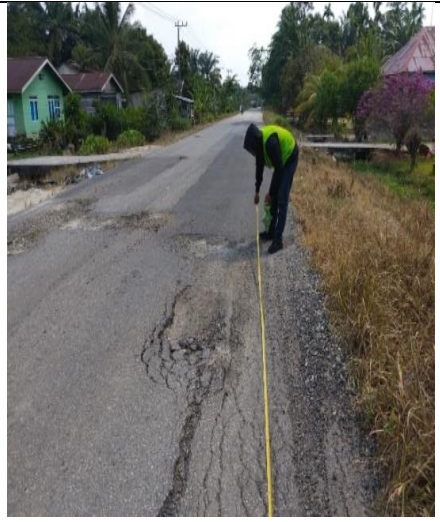
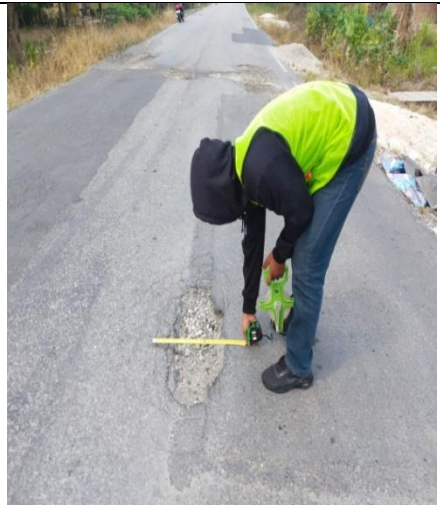
21	STA 2+100 s.d 2+200	Retak Buaya	3	
		Lubang	4	
		Retak Memanjang	1	




		Amblas	1	
22	STA 2+100 s.d 2+200	Lubang	3	
		Amblas	2	




23	STA 2+200 s.d 2+300	Lubang	3	
		Amblas	3	
		Retak Buaya	1	




		Lubang	5	
24	STA 2+300 s.d 2+400	Retak Buaya	3	
		Retak Memanjang	1	




		Amblas	2	
25	STA 2+400 s.d 2+500	Amblas	4	
		Retak Buaya	5	




		Lubang	7	
26	STA 2+500 s.d 2+600	Ambias	2	
		Lubang	5	

		Retak Buaya	2	
27	STA 2+600 s.d 2+700	Amblas	2	
		Retak Buaya	3	

		Lubang	3	
28	STA 2+700 s.d 2+800	Lubang	4	
		Retak Buaya	3	

		Amblas	2	
29	STA 2+800 s.d 2+900	Amblas	2	
		Lubang	9	

		Retak Buaya	1	
30	STA 2+900 s.d 3+000	Lubang	7	
		Amblas	2	

		Retak Buaya	5	
		Retak Memanjang	1	
31	STA 3+000 s.d 3+100	Lubang	6	

		Amblas	3	
		Retak Buaya	5	