

**SKRIPSI**  
**ANALISIS KERUSAKAN JALAN MENGGUNAKAN METODE**  
**BINA MARGA DAN PCI “PAVEMENT CONDITION INDEX”**  
**(STUDI KASUS: JALAN POROS PATTALLASSANG-**  
**PEREMPATAN JALAN POROS PAKATTO PATTALLASSANG**  
**STA 0+000-STA 2+050)**

*ANALYSIS OF ROAD DAMAGE USING BINA MARGA AND PCI*  
*“PAVEMENT CONDITION INDEX” METHOD*  
*(CASE STUDY: PATTALLASSANG MAIN ROAD-PAKATTO*  
*PATTALLASSANG MAIN ROAD INTERSECTION STA 0+000-STA 2+050)*

**JEMI LEMBANG / 21 34 001**



**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL**  
**FAKULTAS TEKNIK**  
**UNIVERSITAS ATMA JAYA**  
**MAKASSAR**  
**2025**

**ANALISIS KERUSAKAN JALAN MENGGUNAKAN METODE BINA  
MARGA DAN PCI “PAVEMENT CONDITION INDEX” (STUDY KASUS:  
JALAN POROS PATTALLASSANG-PEREMPATAN JALAN POROS  
PAKATTO PATTALLASSANG STA 0+000-STA 2+050)**

*ANALYSIS OF ROAD DAMAGE USING BINA MARGA AND PCI  
“PAVEMENT CONDITION INDEX” METHOD (CASE STUDY:  
PATTALLASSANG MAIN ROAD-PAKATTO PATTALASSANG MAIN ROAD  
INTERSECTION STA 0+000-STA 2+050)*

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Menggapai Gelar Sarjana Teknik Sipil

Disusun Oleh:

**JEMI LEMBANG / 2134001**

Kepada

**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL  
FAKULTAS TEKNIK  
UNIVERSITAS ATMA JAYA  
MAKASSAR  
2025**

**SKRIPSI****ANALISIS KERUSAKAN JALAN MENGGUNAKAN METODE  
BINA MARGA DAN PCI "PAVEMENT CONDITION INDEX"  
(STUDI KASUS JALAN POROS  
PATTALLASSANG-PEREMPATAN JALAN POROS  
PAKATTO PATTALLASSANG STA 0+000-STA 2+050)**

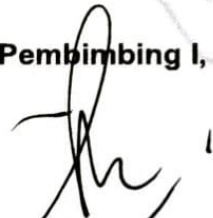
Disusun dan diajukan oleh:

**JEMI LEMBANG / 21 34 001**

telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi  
pada tanggal 24 September 2025  
dan dinyatakan telah memenuhi syarat

**Menyetujui,**

**Pembimbing I,**



**Dr. Ir. Mursalim, M.T.**  
NIDN: 00.10.12.62.10

**Pembimbing II,**



**Vinsensia Paola Prattyni, S.T., M.Eng.**  
NIDN: 09.12.04.89.04

**Dekan  
Fakultas Teknik,**



**Jeri T Sjang, S.T., M.T., Ph.D.**  
NIDN: 09.22.01.71.01

**Ketua Program Studi  
Teknik Sipil,**



**Dr. Indriaty Wulansari, S.T., M.T.**  
NIDN: 09.14.10.80.05



# FAKULTAS TEKNIK

## UNIVERSITAS ATMA JAYA MAKASSAR

Jl. Tanjung Alang No. 23 Makassar 90244, Sulawesi Selatan  
Telp: (0411) 871038-871733, Fax: (0411) 870294  
Homepage: www.teknik.uajm.ac.id, Email: teknik@ft.uajm.ac.id



### DAFTAR HADIR UJIAN SKRIPSI

Hari Rabu, 24 September 2025

Nama : Jemi Lembang  
NIM : 2134001  
Program Studi : Program Studi Teknik Sipil  
Tempat : Ruang Rapat Fakultas Teknik UAJM  
Judul Skripsi : Analisis Kerusakan Jalan Menggunakan Metode Bina Marga Dan Pci  
"Pavement Condition Index" (Study Kasus: Jalan Poros  
Pattallassang-Perempatan Jalan Poros Pakatto Pattallassang Sta 0+000-Sta  
2+050)

No	Uraian	Tanda Tangan
I	Panitia Ujian Skripsi Ketua : Dekan Fakultas Teknik UAJM  Sekretaris : Wakil Dekan Fakultas Teknik UAJM  Anggota : Ketua Program Studi Program Studi Teknik Sipil	  
II	Tim Penguji Ketua : Dr. Ir. Richard Frans, S.T., M.T.  Sekretaris : Ir. Hendry Tanoto Kalangi, S.T., M.T.  Anggota : 1. Dr. Indriaty Wulansari, S.T., M.T.  2. Franita Leonard, S.T., M.Si.	   
III	Pembimbing / Konsultan 1. Dr. Ir. Mursalim, M.T.  2. Vinsensia Paola Prattyni, S.T., M.Eng.	 



Dekan  
Jemi Lembang, S.T., M.T., Ph.D.

## PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya yang bertandatangan di bawah ini:

Nama : Jemi Lembang

NIM : 2134001

Judul Tugas Akhir : Analisis Kerusakan Jalan Menggunakan Metode Bina Marga Dan PCI "Pavement Condition Index"  
(Studi Kasus: Jalan Poros Pattallassang-Perempatan Jalan Poros Pakatto Pattallassang STA 0+00-STA 2+050)

Dengan ini menyatakan bahwa:

1. Laporan tugas akhir ini adalah karya tulis sendiri, murni gagasan, rumusan dan penelitian saya sendiri, tanpa bantuan dari pihak lain, kecuali arahan Tim Pembimbing, dan belum pernah diajukan untuk memperoleh gelar akademik sarjana, baik di Universitas Atma Jaya Makassar maupun di perguruan tinggi lainnya.
2. Dalam laporan tugas akhir ini tidak terdapat karya atau pendapat dari orang lain yang telah ditulis atau dipublikasikan (termasuk dari buku, artikel jurnal, catatan kuliah, tugas mahasiswa lain, dan lainnya), kecuali secara tertulis telah direferensikan dalam naskah baik dan benar menurut kaidah akademik yang baku dan berlaku dan dicantumkan dalam daftar pustaka.
3. Pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan secara sadar, apabila dikemudian hari terdapat penyimpangan dan ketidakbenaran dalam pernyataan ini, maka saya bersedia menerima sanksi akademik berupa pencabutan gelar yang telah diperoleh karena karya tulis ini, serta sanksi lainnya seperti yang tercantum dalam Peraturan Akademik dan Kemahasiswaan yang berlaku di perguruan tinggi.

Makassar, 14 Oktober 2025  
Yang memberi pernyataan,



Jemi Lembang

## PERSETUJUAN PUBLIKASI

Saya yang bertandatangan di bawah ini:

Nama : Jemi Lembang

NIM : 2134001

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, saya menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Atma Jaya Makassar Hak Bebas Royalti Non-Eksklusif atas karya ilmiah saya yang berjudul:

**Analisis Kerusakan Jalan Menggunakan Metode Bina Marga Dan  
PCI "Pavement Condition Index"  
(Studi Kasus: Jalan Poros Pattallassang-Perempatan Jalan Poros  
Pakatto Pattallassang STA 0+00-STA 2+050)**

, beserta segala kelengkapan yang diperlukan. Adanya Hak Bebas Royalti Non-Eksklusif ini, Universitas Atma Jaya Makassar berhak menyimpan, mengalih-media/format-kan, mengelola dalam bentuk pangkalan data, mendistribusikannya, dan menampilkan/mempublikasikannya pada media daring, atau media lain untuk kepentingan akademisi tanpa perlu meminta ijin dari saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta.

Saya bersedia menanggung secara pribadi, tanpa melibatkan pihak Universitas Atma Jaya Makassar, segala tuntutan hukum yang timbul atas pelanggaran Hak Cipta dalam karya ilmiah saya ini.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Makassar, Sulawesi Selatan  
Pada Tanggal : 14 Oktober 2025  
Yang memberi pernyataan,



Jemi Lembang

## **PRAKATA**

Puji dan syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Kuasa atas segala berkat dan penyertaan-Nya yang senantiasa, sehingga penulis dapat mengerjakan Tugas Akhir ini dengan baik sebagaimana mestinya.

Penulisan Tugas Akhir ini merupakan salah satu syarat yang harus dipenuhi oleh setiap mahasiswa untuk menyelesaikan studi pada Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Atma Jaya Makassar. Adapun judul Tugas Akhir ini dipilih dengan tujuan untuk memberi penjelasan tentang Analisis kerusakan jalan menggunakan metode bina marga dan PCI.

Dalam penyusunan tugas akhir ini, penulis banyak mengalami kendala namun berkat dan bantuan serta dorongan yang tak henti-hentinya dari berbagai pihak sehingga Tugas Akhir ini dapat diselesaikan dengan baik, dan dalam kesempatan ini dengan tulus mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Bapak **Jeri T Siang, S.T., M.T., Ph.D.** selaku Dekan Fakultas Teknik Universitas Atma Jaya Makassar.
2. Bapak **Ir. Hendry Tanoto Kalangi, S.T., M.T.** selaku Wakil Dekan Fakultas Teknik Universitas Atma Jaya Makassar.
3. Bapak **Dr. Richard Frans, S.T., M.T., IPP.**, selaku Ketua Progam Studi Sipil Fakultas Teknik Universitas Atma Jaya Makassar.

4. Bapak **Dr. Ir. Mursalim, M.T.** selaku dosen Pembimbing I yang senantiasa memberikan bantuan, bimbingan, nasehat, dan saran dari awal hingga akhir penyusunan tugas akhir ini.
5. Ibu **Vinsensia Paola Prattyni, S.T., M.Eng.** selaku dosen Pembimbing II yang senantiasa memberikan bantuan, bimbingan, nasehat, dan saran dari awal hingga akhir penyusunan tugas akhir ini.
6. Segenap Bapak/Ibu Dosen dan Staf Fakultas Teknik Universitas Atma Jaya Makassar.
7. Teristimewa orang tua terkasih ayah **RUBEN LIMBU** dan Ibunda **DESY TIRANDA** serta saudara-saudaraku yang selalu mendukung dan memberikan motivasi serta mendoakan yang terbaik walaupun terhalang oleh jarak dan waktu
8. Untuk sahabat dan teman-teman seperjuangan **GRADASI 21** dan **GROUTING 21** yang terus memberikan doa serta dukungan kepada penulis walaupun kami berasal dari latar belakang yang berbeda.
9. Untuk keluarga besar **HIMPUNAN MAHASISWA SIPIL UNIVERSITAS ATMAJAYA MAKASSAR** yang turut membantu dan selalu memberi motivasi dalam menyelesaikan tugas akhir ini.
10. Untuk semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu dalam penulisan tugas akhir ini. Disadari bahwa tugas akhir ini belum sempurna, disebabkan keterbatasan kemampuan dan pengalaman. Untuk itu sangat diharapkan kritikan dan saran yang bersifat membangun dari berbagai pihak untuk kesempurnaan tugas akhir ini.

Akhir kata semoga Tuhan mencurahkan berkat dan kasih karunia-Nya kepada kita semua sehingga apa yang telah dipaparkan dalam tugas akhir ini, dapat bermanfaat bagi kita semua.

Makassar 24, September 2025

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Jemi Lembang', followed by a period.

Jemi Lembang

## ABSTRAK

JEMI LEMBANG. Analisis Kerusakan Jalan Menggunakan Metode Bina Marga dan PCI "Pavement Condition Index" (Study Kasus Jalan Poros Pattalassang - Perempatan Jalan Poros Pakatto Pattallassang STA 0+000-STA 2+050). (dibimbing Oleh Mursalim dan Vinsensia Paola Prattyni).

Kerusakan pada lapisan perkerasan jalan merupakan permasalahan krusial yang dapat berdampak pada aspek keselamatan, kenyamanan, serta efisiensi lalu lintas. Umumnya, kerusakan ini muncul sebagai akibat dari gabungan berbagai faktor, seperti kondisi lingkungan, intensitas beban lalu lintas, serta mutu pelaksanaan konstruksi.

Penelitian ini membandingkan analisis kerusakan jalan dengan menggunakan metode PCI dan Bina Marga yang bertujuan untuk mengetahui jenis-jenis kerusakan permukaan jalan yang ada pada Jalan Poros Pattallassang-Perempatan Jalan Poros Pakatto Pattallassang, mengetahui tingkat kerusakan permukaan jalan berdasarkan metode Bina Marga dan PCI (*Pavement Condition Index*), dan juga untuk mengetahui usaha-usaha yang dapat dilakukan untuk memperbaiki jenis kerusakan di jalan tersebut. Penelitian ini diperoleh melalui pengumpulan data langsung selama 14 hari dengan data yang dikumpulkan berupa jenis dan jumlah kerusakan jalan yang di klasifikasikan berdasarkan tingkat kerusakannya per segmen dengan total segmen sebanyak 41 segmen.

Hasil penelitian ini diketahui bahwa jenis kerusakan yang ditemukan pada jalan Poros Pattallassang sepanjang 2,050 km, dengan menggunakan metode PCI dan Bina Marga adalah retak kulit buaya, lubang, retak pinggir, retak memanjang, dan tambalan. Pada metode PCI rata-rata nilainya sebesar 19,96% menggambarkan bahwa kondisi jalan tersebut masuk dalam kategori *very poor* dengan jenis penanganannya masuk dalam kategori rekonstruksi. Sementara itu pada metode bina marga, diperoleh nilai IKP rata-rata sebesar 19,96%, termasuk dalam kategori sangat parah dimana nilai ini masuk dalam jenis penanganan pemeliharaan rekonstruksi/daur ulang.

**Kata kunci: Jenis Kerusakan, Tingkat Kerusakan, Metode Bina Marga dan PCI "Pavement Condition Index"**

## **ABSTRACT**

**JEMI LEMBANG. Analysis of Road Damage Using the Bina Marga and PCI “Pavement Condition Indeks” Methods (Case Study: Pattalassang Main Road–Pakatto Pattalassang Intersection, STA 0+000–STA 2+050) (Supervised by Mursalim and Vinsensia Paola Prattyni)**

*Damage to pavement layers is a crucial issue that can affect the safety, comfort, and efficiency of traffic flow. Generally, such damage occurs as a result of a combination of various factors, including environmental conditions, traffic load intensity, and the quality of construction implementation.*

*This research compares road damage analysis using the PCI (Pavement Condition Index) and Bina Marga methods, aiming to identify the types of surface damage occurring on the Pattalassang Main Road – Pakatto Pattalassang Intersection, to determine the level of road surface damage based on the Bina Marga and PCI methods, and to identify possible efforts that can be made to repair the types of damage found on the road. The research was conducted through direct data collection over a 14-day period. The collected data included the types and quantities of road damage classified according to the severity level per segment, with a total of 41 segments.*

*The results of this study show that the types of damage found along the 2.050 km stretch of Pattalassang Main Road, based on both the PCI and Bina Marga methods, include alligator cracking, potholes, edge cracking, longitudinal cracking, and patching. According to the PCI method, the average value was 19.96%, indicating that the road condition falls under the “very poor” category, requiring reconstruction as the appropriate treatment. Meanwhile, based on the Bina Marga method, the average Pavement Condition Index (IKP) value was also 19.96%, which falls into the “severely damaged” category, requiring reconstruction or recycling maintenance as the recommended treatment.*

**Keywords:** *Types of Damage, Severity Level, Bina Marga Method, PCI (Pavement Condition Index)*

## DAFTAR ISI

	<b>Halaman</b>
HALAMAN JUDUL .....	i
LEMBAR PENGAJUAN .....	ii
LEMBAR PENGESAHAN .....	iii
DAFTAR HADIR UJIAN SKRIPSI .....	iv
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI .....	vi
PERSETUJUAN PUBLIKASI .....	vii
PRAKATA.....	iii
ABSTRAK .....	xx
<i>ABSTRACT</i> .....	x
DAFTAR ISI .....	xi
DAFTAR GAMBAR .....	xivi
DAFTAR TABEL.....	xvii
DAFTAR ARTI LAMBANG DAN SINGKATAN.....	xxii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang .....	1
B. Rumusan Masalah .....	2
C. Tujuan Penelitian.....	3
D. Manfaat Penelitian .....	3
E. Batasan Masalah .....	4
F. Kerangka Pikir Penelitian .....	5
BAB II ANALISA PERMASALAHAN DAN METODE PENELITIAN .....	6
A. Analisa Permasalahan .....	6
B. Pengumpulan Data .....	7

C. Proses Pengumpulan Data dan Alur Penelitian.....	8
BAB III GAMBARAN UMUM LOKASI .....	11
BAB IV TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI .....	13
A. Tinjauan Pustaka.....	13
B. Landasan Teori.....	16
C. Klasifikasi Macam-Macam Kerusakan Jalan .....	24
D. Metode <i>Pavement Condition Index</i> (PCI).....	27
E. Metode Bina Marga .....	47
BAB V ANALISIS DAN PEMBAHASAN .....	51
A. Analisis Survei Kondisi Kerusakan Jalan .....	52
B. Analisis Metode PCI " <i>Pavement Condition Index</i> " .....	63
C. Analisis Dengan Metode Bina Marga .....	115
D. Penyebab Kerusakan Jalan .....	160
BAB VI_PENUTUP .....	162
A. Simpulan .....	162
B. Saran.....	163
DAFTAR PUSTAKA .....	164
LAMPIRAN.....	166
<i>CURRICULUM VITAE</i> .....	214

## DAFTAR GAMBAR

<b>nomor</b>	<b>halaman</b>
1. Kerangka Pikir Penelitian .....	5
2. Bagian Alur Penelitian .....	10
3. Lokasi Penelitian .....	12
4. Penampang Melintang Jalan Poros Pattalassang .....	12
5. Susunan Lapis Perkerasan .....	21
6. Penilaian Tingkat Kerusakan Jalan .....	29
7. Nilai Pengurangan Retak Kulit Buaya .....	39
8. <i>Deduct Value</i> Benjol dan Turun ( <i>Bump And Sags</i> ) .....	39
9. <i>Deduct Value</i> Retak <i>Block</i> ( <i>Block Cracking</i> ) .....	40
10. <i>Deduct Value</i> Amblas ( <i>Depression</i> ) .....	40
11. <i>Deduct Value</i> Retak Sambungan ( <i>Joint Reflection Cracking</i> ) .....	41
12. <i>Deduct Value</i> Penurun Bahu pada Jalan ( <i>Lane</i> ) .....	41
13. <i>Deduct Value</i> Retak Memanjang dan Melintang .....	42
14. <i>Deduct Value</i> Tambalan dan Tambalan Galian <i>Utilitas</i> ( <i>Patching</i> ) .....	42
15. <i>Deduct Value</i> Lubang ( <i>Potholes</i> ) .....	43
16. <i>Deduct Value</i> Alur ( <i>Rutting</i> ) .....	43
17. <i>Deduct Value</i> Sungkur ( <i>Shoving</i> ) .....	44
18. <i>Deduct Value</i> Pengembangan ( <i>Swell</i> ) .....	44
19. <i>Deduct Value</i> Pelepasan Butiran ( <i>Raveling</i> ) .....	45
20. <i>Corrected Deduct Value</i> .....	46
21. <i>Deduct Value</i> STA 0+050 .....	66

22. Nilai CDV Pada STA 0+050 .....	69
23. Perbandingan PCI 19,96% dan Bina Marga 5 .....	159
24. Proses Pengukuran Kerusakan Jalan .....	167
25. Pengukuran Jarak Pengamatan Penelitian .....	167
26. Proses Rekaman Lintas Harian Rata-rata.....	168
27. Aplikasi Perhitungan Lintas Harian Rata-Rata .....	168
28. Tim Penelitian .....	169
29. Kondisi Kerusakan Jalan STA 0+050. ....	173
30. Kondisi Kersakan Jalan Pada STA 0+100.....	174
31. Kondisi Kerusakan Jalan Pada STA 0+150.....	175
32. Kondisi Kerusakan Jalan Pada STA 0+200.....	176
33. Kondisi Kerusakan Jalan Pada STA 0+250.....	177
34. Kondisi Kerusakan Jalan Pada STA 0+300.....	178
35. Kondisi Kerusakan Jalan Pada STA 0+350.....	179
36. Kondisi Kerusakan Jalan Pada STA 0+400.....	180
37. Kondisi Kerusakan Jalan Pada STA 0+450.....	181
38. Kondisi Kerusakan Jalan Pada STA 0+500.....	182
39. Kondisi Kerusakan Jalan Pada STA 0+550.....	184
40. Kondisi Kerusakan Jalan Pada STA 0+600.....	185
41. Kondisi Kerusakan Jalan Pada STA 0+650.....	187
42. Kondisi Kerusakan Jalan Pada STA 0+700.....	188
43. Kondisi Kerusakan Jalan Pada STA 0+750.....	190
44. Kondisi Kerusakan Jalan Pada STA 0+800.....	191

45. Kondisi Kerusakan Jalan Pada STA 0+850.....	193
46. Kondisi Kerusakan Jalan Pada STA 0+900.....	195
47. Kondisi Kerusakan Jalan Pada STA 0+950.....	196
48. Kondisi Kerusakan Jalan Pada STA 1+000.....	197
49. Kondisi Jalan Pada STA 1+050.....	198
50. Kondisi Kerusakan Jalan Pada STA 1+100.....	200
51. Kondisi Kerusakan Jalan Pada STA 1+150.....	202
52. Kondisi Kerusakan Jalan Pada STA 1+200.....	203
53. Kondisi Kerusakan Jalan Pada STA 1+250.....	204
54. Kondisi Kerusakan Jalan Pada STA 1+300.....	206
55. Kondisi Kerusakan Pada STA 1+350 .....	208
56. Kondisi Kerusakan Jalan Pada 1+550 .....	210
57. Kondisi Kerusakan Jalan Pada STA 1+600.....	210
58. Kondisi Kerusakan Jalan Pada STA 1+800.....	211
59. Kondisi Kerusakan Jalan Pada STA 1+850.....	211
60. Kondisi Kerusakan Jalan Pada STA 1+900.....	212
61. Kondisi Kerusakan Jalan Pada STA 1+950.....	213

## DAFTAR TABEL

<b>nomor</b>	<b>halaman</b>
1. Penelitian Terdahulu .....	13
2. Klasifikasi Menurut Kelas Jalan .....	20
3. Klasifikasi Jalan Berdasarkan Medan Jalan.....	21
4. Tingkat Kerusakan Retak Kulit Buaya .....	30
5. Tingkat Kerusakan Retak Block .....	31
6. Tingkat Kerusakan Retak Memanjang .....	31
7. Tingkat Kerusakan Retak Bersambung.....	32
8. Tingkat Kerusakan Retak Slip/Bulan Sabit.....	33
9. Tingkat Kerusakan Retak pinggir .....	34
10. Tingkat Kerusakan jalur/bahu turun .....	34
11. Tingkat Kerusakan Pelapukan dan Butiran Lepas.....	35
12. Tingkat Kerusakan Kegemukan .....	36
13. Tingkat Kerusakan Berdasarkan Identifikasi Kerusakan Lubang .....	36
14. Tingkat Kerusakan Berdasarkan Kerusakan Tambalan.....	37
15. Tingkat Kerusakan Berdasarkan Identifikasi Kerusakan Ambles .....	37
16. Tingkat Kerusakan Mengembang .....	38
17. Jenis Penanganan Kerusakan .....	47
18. Jenis Pemeliharaan Metode Bina Marga .....	50
19. Data Kerusakan Jalan.....	52
20. Perhitungan Jenis Kerusakan Pada STA 0+050. ....	64
21. Keterangan Garis Kurva TDV dan CDV .....	68

22. Perhitungan Nilai Literasi Pada STA 0+050 .....	69
23. Nilai <i>Density</i> dan <i>Deduct Value</i> .....	71
24. Nilai m Setiap Segmen .....	78
25. Nilai Literasi STA 0+100.....	87
26. Nilai Literasi STA 0+150.....	87
27. Nilai Literasi STA 0+200.....	87
28. Nilai Literasi STA 0+250.....	88
29. Nilai Literasi STA 0+300.....	88
30. Nilai Literasi STA 0+350.....	88
31. Nilai Literasi STA 0+400.....	89
32. Nilai Literasi STA 0+ 550.....	89
33. Nilai Literasi STA 0+600.....	89
34. Nilai Literasi STA 0+650.....	90
35. Nilai Literasi STA 0+700.....	90
36. Nilai Literasi STA 0+750.....	90
37. Nilai Literasi STA 0+800.....	91
38. Nilai Literasi STA 0+850.....	91
39. Nilai Literasi STA 0+900.....	91
40. Nilai Literasi STA 1+950.....	92
41. Nilai Literasi STA 1+000.....	92
42. Nilai Literasi STA 1+050.....	92
43. Nilai Literasi STA 1+100.....	93
44. Nilai Literasi STA 1+150.....	93

45. Nilai Literasi STA 1+200.....	93
46. Nilai Literasi STA 1+250.....	94
47. Nilai Literasi STA 1+300.....	94
48. Nilai Literasi STA 1+350.....	94
49. Nilai Literasi STA 1+550.....	94
50. Nilai Literasi STA 1+600.....	95
51. Nilai Literasi STA 1+800.....	95
52. Nilai Literasi STA 1+850.....	95
53. Nilai Literasi STA 1+900.....	95
54. Nilai Literasi STA 1+950.....	95
55. Hubungan <i>Density</i> dan PCI.....	96
56. Nilai PCI Setiap Segmen.....	105
57. Nilai Literasi STA 0+050.....	120
58. Nilai Kerapatan dan Nilai Pengurang.....	122
59. Nilai m tiap Segmen.....	129
60. Nilai Literasi STA 0+100.....	138
61. Nilai Literasi STA 0+150.....	139
62. Nilai Literasi STA 0+200.....	139
63. Nilai Literasi STA 0+250.....	139
64. Nilai Literasi STA 0+300.....	140
65. Nilai Literasi STA 0+350.....	140
66. Nilai Literasi STA 0+400.....	140
67. Nilai Literasi STA 0+450.....	141

68. Nilai Iterasi STA 0+500.....	141
69. Nilai Iterasi STA 0+550.....	141
70. Nilai Iterasi STA 0+600.....	142
71. Nilai Iterasi STA 0+650.....	142
72. Nilai Iterasi STA 0+700.....	142
73. Nilai Iterasi STA 0+750.....	143
74. Nilai Iterasi STA 0+800.....	143
75. Nilai Iterasi STA 0+850.....	143
76. Nilai Iterasi STA 0+900.....	144
77. Nilai Iterasi STA 0+950.....	144
78. Nilai Iterasi STA 1+050.....	144
79. Nilai Iterasi STA 1+100.....	145
80. Nilai Iterasi STA 1+150.....	145
81. Nilai Iterasi STA 1+200.....	145
82. Nilai Iterasi 1+250 .....	146
83. Nilai Iterasi 1+300 .....	146
84. Nilai Iterasi STA 1+350.....	146
85. Nilai Iterasi STA 1+550.....	147
86. Nilai Iterasi STA 1+600.....	147
87. Nilai Iterasi STA 1+800.....	147
88. Nilai Iterasi STA 1+850.....	147
89. Nilai Iterasi STA 1+950.....	147
90. Nilai IKP Setiap Segmen.....	147

91. Perbandingan Metode PCI dan Metode Bina Marga.....	158
92. Rentang Metode Bina Marga dan PCI .....	159
93. Jumlah Penduduk Kab. Gowa.....	171

## DAFTAR ARTI LAMBANG DAN SINGKATAN

---

Lambang/singkatan	Arti Singkatan
AD	: Luas Total Kerusakan untuk tiap kerusakan
AS	: Luas total unit segmen
ASTM	: <i>American society for testing and materials</i>
CDV	: <i>Corrected Deduct Value</i>
DV	: <i>Deduct Value</i>
H	: Tingkat Kualitas Kerusakan <i>Hight</i>
HV	: Jenis Kendaraan Berat
L	: Tingkat Kualitas Kerusakan <i>Low</i>
LHR	: Lintas Harian Rata-Rata
LV	: Jenis Kendaraan Ringan
M	: Tingkat Kualitas Kerusakan <i>Medium</i>
MC	: Jenis Kendaraan Sepeda Motor
PCI	: <i>Pavement Condition Index</i>
STA	: <i>Station</i> (Titik Awal)
UM	: Jenis Kendaraan Tidak Bermotor
UP	: Urutan Prioritas
TDV	: <i>Total Deduct Value</i>