

BAB IV

ANALISA DATA DAN PEMBAHASAN

4. 1 Penilaian Kondisi Perkerasan

Penilaian kondisi perkerasan jalan di lapangan dilaksanakan dengan melakukan kegiatan survei langsung secara visual pada ruas jalan yang ditinjau yaitu jalan Mojokerto - Jombang Sta 0+000 s/d Sta 3+000. Ruas jalan yang disurvei yaitu sepanjang \pm 3 kilometer dan dibagi dalam unit-unit sampel dimana 1 unit sampel memiliki ukuran 4,8 m x 50 m sehingga terdapat 60 unit sampel yang disurvei

4.2 Data Hasil Kegiatan Survei Lapangan

Berdasar hasil pengamatan secara visual yang telah dilakukan di lapangan, maka didapatkan tipe-tipe kerusakan yang terjadi beserta dimensi tiap-tiap tipe kerusakan yang terdiri dari panjang kerusakan, lebar kerusakan, dan kedalaman kerusakan yang kemudian data tersebut dianalisis guna menentukan tingkat keparahan kerusakan pada jalan tersebut. Data yang telah diperoleh tersebut dimasukkan tabel catatan kondisi kerusakan jalan untuk memudahkan input data-data kerusakan jalan pada tabel perhitungan nilai kerusakan menggunakan metode PCI. Adapun data kerusakan yang telah dimasukkan kedalam tabel dapat dilihat pada lampiran 1. Adapun contoh tabel kerusakan perkerasan jalan diantaranya seperti yang ditunjukkan pada Tabel 4.1 berikut

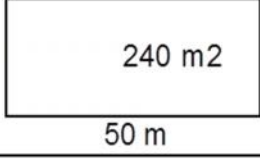
Tabel 4. 1 Data Kerusakan Jalan Berdasar Survey Lapangan

Survey Pemeliharaan Jalan																		
Inventarisasi Kerusakan Jalan																		
RUAS JALAN RAYA TROWULAN MOJOKERTO-JOMBANG																		
Panjang : 3000 m			Cuaca : Cerah															
Lebar : 4,8 m			Surveyor : Tim															
STA/ KM	Posisi			Tingkat Kerusa kan	Ukuran									Jumlah (m2)	Keterangan			
	Kanan	Tengah	Kiri		P (m')			L (m')			T (m')					Volume (m3)		
				Kanan	Tengah	Kiri	Kanan	Tengah	Kiri	Kanan	Tengah	Kiri	Kanan	Tengah	Kiri			
0+000													0	0	0	0		
0+50													0	0	0	0		
0+100				M					34			0,6			0,01	0,204	0,204	retak memanjang
0+150													0	0	0	0		
0+200				M	42		12	0,6		0,6		0,01	0,252	0	0,072	0,324	retak memanjang	
0+250													0	0	0	0		
0+300				L	3			2				0,03	0,18	0	0	0,18	ambias	
0+350													0	0	0	0		
0+400				H	25		12	1		2		0,01	0,25	0	0,48	0,73	retak memanjang	
0+450													0	0	0	0		
0+500				L	5			1				0,03	0,15	0	0	0,15	ambias	
0+550				L		1	5		1	0,7		0,02	0,02	0,02	0,07	0,09	Lubang	
0+600				L	25		7	0,7		0,7		0,01	0,175	0	0,049	0,224	retak memanjang	
0+650													0	0	0	0		
0+700				L		4			3			0,025	0	0,3	0	0,3	keriting	
0+750													0	0	0	0		
0+800				L	16		13	1		1		0,01	0,16	0	0,13	0,29	tambalan	
0+850				H			19			5		0,01	0	0	0,95	0,95	tambalan	
0+900				H	34			2				0,015	1,02	0	0	1,02	keriting	
0+950				H	21		19	2		0,7		0,015	0,63	0	0,1995	0,8295	keriting	
1+000				L		3			1,2			0,025	0	0,09	0	0,09	Lubang	
1+050													0	0	0	0		
1+100				L		26			1			0,01	0	0,26	0	0,26	retak memanjang	
1+150				M		30			1			0,015	0	0,45	0	0,45	retak memanjang	
1+200				H		25			1,5			0,015	0	0,5625	0	0,5625	retak memanjang	
1+250				H		3			2			0,035	0	0,21	0	0,21	ambias	
1+300				H	6			2				0,035	0,42	0	0	0,42	ambias	

4.3.1 Perhitungan Berdasarkan Metode PCI

Dimensi-dimensi kerusakan pada jalan yang telah disurvei yang telah ditulis pada Tabel 4.1, kemudian dianalisis dan dihitung sehingga menghasilkan output berupa luasan yang dimasukkan dalam tabel perhitungan PCI. Sebagai contoh menggunakan data Sta 0+050 s/d Sta 0+300 yang dapat dilihat pada Tabel 4.2, sedangkan untuk hasil perhitungan masing-masing unit sampel selengkapnya bisa dilihat dalam lampiran 2

Tabel 4. 2 Perhitungan yang digunakan pada metode PCI

PERMUKAAN JALAN ASPAL DATA SURVEY KONDISI UNIT SAMPEL		SKETSA :		
				
1. Retak Memanjang/melintang		(m2)		
2. Amblas		(m2)		
3. Lubang		(m2)		
4. Keriting		(m2)		
5 Tambalan		(m2)		
STA/ KM	Kerusakan/ Keparahan	Kuantitas (m2)	Kerapatan (%)	Nilai DV
0+000 - 0+050	Tidak Terdapat Kerusakan			
0+050 - 0+100	1 M	20,4	8,50	4,5
0+100 - 0+150	Tidak Terdapat Kerusakan			
0+150 - 0+200	1 M	32,4	13,50	24,5
0+200 - 0+250	Tidak Terdapat Kerusakan			
0+250 - 0+300	2 L	6	2,50	43

Sumber : Hasil Analisa, 2021

4.3.2 Menentukan Nilai Pengurang DV (Deduct Value)

Dalam menentukan nilai pengurang (*Deduct Value*) perlu dilakukannya langkah-langkah seperti berikut :

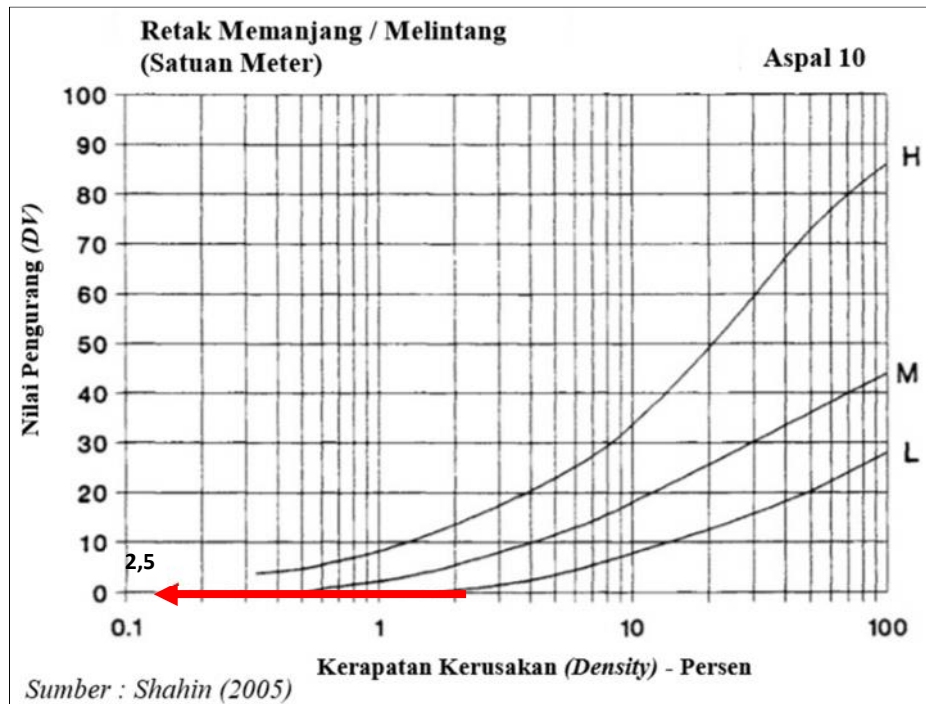
1. Menjumlahkan nilai dari setiap tipe kerusakan dan tingkat keparahannya pada kolom "Total" dalam formulir perhitungan. Contoh

Pada Tabel 4.3 pada stasiun 0+050 – 0+100 terdapat kerusakan permukaan retak memanjang/melintang dengan tingkat keparahan “sedang” (*Medium, M*)

ditulis 1 M. Satuan kerusakan yang digunakan untuk kerusakan jenis ini yaitu satuan luas meter persegi (m^2). Pada Sta 0+050 s/d 0+100 nilai total kerusakan tiap masing-masing jenis kerusakan adalah sebagai berikut : Retak memanjang/melintang (1L) = 20,4 m^2

1. Menghitung nilai kerapatan kerusakan (*Density*) yaitu dengan membagi nilai total masing-masing kerusakan dengan luasan total unit sampel yang dikalikan dengan angka 100 untuk memperoleh nilai kerapatan tiap jenis kerusakan dalam bentuk persen. Sebagai contoh pada Tabel 4.2, dalam kolom “Kerapatan %” untuk jenis kerusakan permukaan retak memanjang/melintang dengan kode kerusakan 1M, panjang total kerusakan adalah 20,4 m^2 dan luas unit sampel adalah 240 m^2 (4,8 m x 50 m = 240 m^2). Maka nilai kerapatan (*Density*) kerusakan = $(20,4/240) \times 100\% = 8,50\%$ Pada Sta 0+50 s/d 0+100.
2. Menentukan nilai pengurang DV (*Deduct Value*) untuk tiap tipe kerusakan dengan tingkat keparahannya berdasar kurva nilai pengurang kerusakan. Dalam menentukan nilai pengurang perlu memasukkan nilai kerapatan kerusakan kedalam kurva nilai pengurang yang dibedakan berdasar masing-masing jenis kerusakan yang dibuat dalam skala logaritma, lalu tarik garis ke arah sumbu Y hingga memotong garis tingkat kerusakan (*Low, Medium, High*). Lalu, menarik garis yang memotong sumbu tingkat kerusakan tersebut ke arah sumbu x sehingga diperoleh nilai pengurang DV (*Deduct*

Value). Adapun nilai pengurang DV pada jenis kerusakan yang terjadi pada Sta 0+050 s/d 0+100 adalah dapat dilihat pada Gambar 4.1 sebagai berikut : Retak memanjang/melintang (1M)



Sumber : Shahin (2005)

Gambar 4. 1 Nilai pengurang DV (Deduct Value) untuk kerusakan retak memanjang/melintang (Sumber : Shahin, 2005)

4.3.3 Menentukan Jumlah Pengurang Ijin (m) dan Nilai CDV

Dalam menghitung jumlah pengurang ijin (m) dan nilai CDV (*Corrected Deduct Value*) dilakukan dengan langkah-langkah berikut ini :

1. Nilai pengurang DV disusun dari nilai yang tertinggi sampai dengan nilai yang terendah seperti yang ditunjukkan pada Tabel 4.3 berikut.

Tabel 4. 3 Perhitungan yang digunakan pada metode PCI

STA / KM	No	Nilai Pengurangan (Deduct Value)						TDV	Q	CDV
0+050 - 0+100	#	2,5						0	-	-
	1	2,5						2,5	1	2
	2									
	3									
	4									
	5									
	PCI	=	100	-	2	=	98	TDV Sebagai Pengurang	Sangat iBaik i (very /good)	

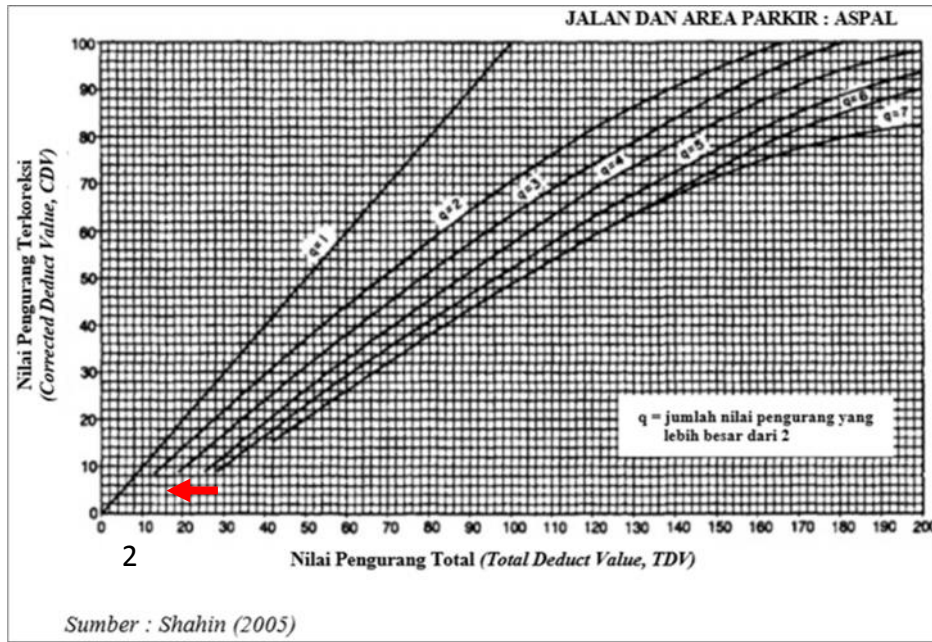
Sumber : Hasil Analisa, 2021

- Menentukan jumlah pengurang ijin (m) dengan menggunakan persamaan $m = 1 + (9/98) \times (100 - HDV)$, dimana HDV adalah nilai DV yang tertinggi yaitu adalah 56 seperti yang ditunjukkan pada Tabel 4.4, sehingga nilai m yaitu :
- $$m = 1 + (9/98) \times (100 - 25) = 4.89 > 1$$
- (1 adalah jumlah data nilai pengurang DV).
- Mengurangkan Jumlah data dari nilai pengurang sampai jumlahnya m, jika jumlah data kurang dari m, maka keseluruhan nilai dari jumlah data tersebut dapat dipakai.
 - Menentukan nilai pengurang DV yang nilainya lebih besar dari 2. Contoh seperti yang ditunjukkan pada Tabel 4.3 terdapat nilai DV yang lebih besar dari 2,5 yaitu. Jadi $q = 1$, dengan q adalah nilai-

nilai DV yang lebih besar dari 2 lalu nilai tersebut dimasukkan kedalam kolom "q" pada tabel.

5. Menentukan nilai pengurang total TDV (*Total Deduct Value*) dengan menjumlahkan seluruh nilai pengurang DV. Pada contoh dalam Tabel 4.4, nilai pengurang total, $TDV = 2,5$.
6. Melakukan iterasi sampai mendapatkan nilai $q = 1$, dengan cara mengurangi nilai nilai pengurang DV yang nilainya lebih besar dari 2 menjadi 2. Untuk mendapatkan nilai $q = 1$ (yaitu saat $TDV = CDV$).
7. Menentukan nilai pengurang terkoreksi CDV (*Corrected Deduct Value*) dengan menggunakan kurva hubungan nilai TDV dan q dengan memasukkan nilai TDV kedalam kurva lalu menarik garis kearah vertikal sampai memotong garis nilai q, setelah itu menarik lagi garis kearah horizontal hingga didapatkan nilai CDV lalu nilai tersebut dimasukkan kedalam kolom "CDV" pada Tabel 4.4. Adapun nilai pengurang CDV masing-masing hasil iterasi pada Sta 0+050 s/d 0+100 adalah dapat dilihat pada gambar, sebagai berikut :

$$TDV = 2.5 ; q = 1$$



Gambar 4. 2 Nilai CDV (*Corrected Deduct Value*) 1
(Sumber : Shahin, 2005)

8. Jika masing-masing nilai *CDV* telah didapatkan, maka diambil nilai terbesar. Tapi jika hanya ada satu nilai *CDV*, maka nilai *CDV* yang dipakai adalah 2,5.

4.3.4 Menentukan Nilai PCI

Nilai kondisi perkerasan atau nilai PCI diperoleh dengan rumus $PCIs = 100 - CDV$. Contoh seperti yang telah ditunjukkan pada Tabel 4.4, nilai *CDV* diperoleh 2. Sehingga nilai $PCIs = 100 - 2 = 98$ (untuk Sta 0+050 s/d 0+100), nilai kondisi perkerasan tersebut masuk dalam kategori Sangat baik (*very good*).

Berdasar analisa hitungan yang dilakukan sebelumnya, maka didapatkan rekapitulasi nilai kondisi perkerasan PCI masing-masing unit sampel secara keseluruhan yang dapat dilihat pada Tabel 4.4 berikut

Tabel 4. 4 Rekapitulasi nilai PCI

NO	STA / KM	Nilai <i>PCI</i>	KETERANGAN
1	0+000 - 0+050	100	Sempurna (<i>excellent</i>)
2	0+050 - 0+100	98	Sangat Baik (<i>very good</i>)
3	0+100 - 0+150	100	Sempurna (<i>excellent</i>)
4	0+150 - 0+200	98	Sangat Baik (<i>very good</i>)
5	0+200 - 0+250	100	Sempurna (<i>excellent</i>)
6	0+250 - 0+300	97	Sangat Baik (<i>very good</i>)
7	0+300 - 0+350	100	Sempurna (<i>excellent</i>)
8	0+350 - 0+400	92	Sangat Baik (<i>very good</i>)
9	0+400 - 0+450	100	Sempurna (<i>excellent</i>)
10	0+450 - 0+500	97	Sangat Baik (<i>very good</i>)
11	0+500 - 0+550	88	Baik (<i>good</i>)
12	0+550 - 0+600	97	Sangat Baik (<i>very good</i>)
13	0+600 - 0+650	100	Sempurna (<i>excellent</i>)
14	0+650 - 0+700	98	Sangat Baik (<i>very good</i>)
15	0+700 - 0+750	100	Sempurna (<i>excellent</i>)
16	0+750 - 0+800	97	Sangat Baik (<i>very good</i>)
17	0+800 - 0+850	71	Sedang (<i>fair</i>)
18	0+850 - 0+900	57	Buruk (<i>poor</i>)
19	0+900 - 0+950	57,5	Buruk (<i>poor</i>)
20	0+950 - 1+000	98	Sangat Baik (<i>very good</i>)
21	1+000 - 1+050	100	Sempurna (<i>excellent</i>)
22	1+050 - 1+100	97	Sangat Baik (<i>very good</i>)
23	1+100 - 1+150	92	Sangat Baik (<i>very good</i>)
24	1+150 - 1+200	89	Baik (<i>good</i>)
25	1+200 - 1+250	84	Baik (<i>good</i>)
26	1+250 - 1+300	82	Baik (<i>good</i>)
27	1+300 - 1+350	58	Buruk (<i>poor</i>)
28	1+350 - 1+400	98	Sangat Baik (<i>very good</i>)
29	1+400 - 1+450	100	Sempurna (<i>excellent</i>)
30	1+450 - 1+500	90	Sangat Baik (<i>very good</i>)
31	1+500 - 1+550	100	Sempurna (<i>excellent</i>)
32	1+550 - 1+600	98	Sangat Baik (<i>very good</i>)
33	1+600 - 1+650	100	Sempurna (<i>excellent</i>)
34	1+650 - 1+700	99	Sangat Baik (<i>very good</i>)
35	1+700 - 1+750	99	Sangat Baik (<i>very good</i>)
36	1+750 - 1+800	92	Sangat Baik (<i>very good</i>)
37	1+800 - 1+850	92	Sangat Baik (<i>very good</i>)
38	1+850 - 1+900	97,5	Sangat Baik (<i>very good</i>)
39	1+900 - 1+950	98	Sangat Baik (<i>very good</i>)
40	1+950 - 2+000	97,6	Sangat Baik (<i>very good</i>)
41	2+000 - 2+050	100	Sempurna (<i>excellent</i>)
42	2+050 - 2+100	90	Sangat Baik (<i>very good</i>)
43	2+100 - 2+150	100	Sempurna (<i>excellent</i>)
44	2+150 - 2+200	80,5	Baik (<i>good</i>)
45	2+200 - 2+250	100	Sempurna (<i>excellent</i>)
46	2+250 - 2+300	99	Sangat Baik (<i>very good</i>)
47	2+300 - 2+350	98	Sangat Baik (<i>very good</i>)
48	2+350 - 2+400	100	Sempurna (<i>excellent</i>)
49	2+400 - 2+450	57	Buruk (<i>poor</i>)
50	2+450 - 2+500	100	Sempurna (<i>excellent</i>)
51	2+500 - 2+550	99	Sangat Baik (<i>very good</i>)
52	2+550 - 2+600	98	Sangat Baik (<i>very good</i>)
53	2+600 - 2+650	90,5	Sangat Baik (<i>very good</i>)
54	2+650 - 2+700	100	Sempurna (<i>excellent</i>)
55	2+700 - 2+750	80	Baik (<i>good</i>)
56	2+750 - 2+800	98,5	Sangat Baik (<i>very good</i>)
57	2+800 - 2+850	90	Sangat Baik (<i>very good</i>)
58	2+850 - 2+900	99	Sempurna (<i>excellent</i>)
59	2+900 - 2+950	100	Sempurna (<i>excellent</i>)
60	2+950 - 3+000	72	Sedang (<i>fair</i>)
Nilai rata-rata <i>PCI</i> (Σ Total)		84	Baik (<i>good</i>)

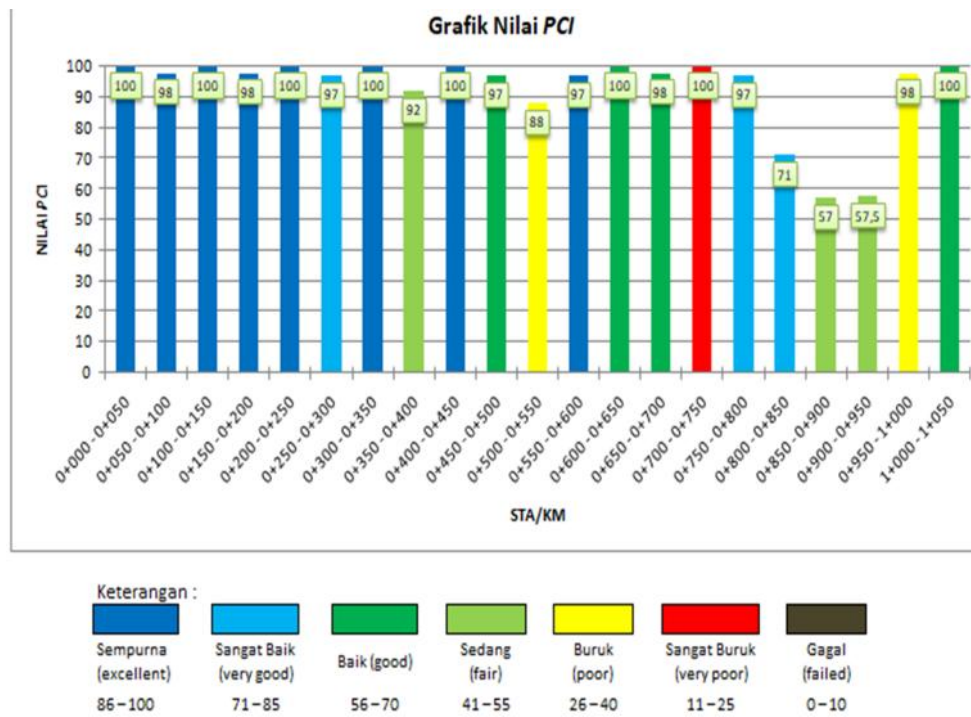
Berdasarkan hasil tersebut, didapatkan nilai *PCI* secara keseluruhan pada jalanRaya Trowulan Mojokerto-Jombang Sta 0+000 – Sta 3+000 :

$$PCI = \frac{\sum PCI s}{N}$$

$$PCI = \frac{5935,5}{60}$$

$$PCI_f = 84, \text{ Baik}$$

Nilai *PCI* tiap masing-masing unit sampel dapat dilihat pada Gambar 4.3 berikut.



Gambar 4. 3 Nilai PCI masing masing sampel

4.3.5 Penanganan Kerusakan Jalan

Berdasarkan nilai kondisi perkerasan (*PCI*) yang telah diketahui, maka metode penanganan kerusakan pada permukaan perkerasan jalan yang akan digunakan yaitu mengacu pada buku Manual Pemeliharaan Rutin untuk Jalan Nasional dan Jalan Propinsi No.

002/T/BT/1995 yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Bina Marga, dimana perbaikan-perbaikan yang dilakukan adalah bersifat lokal pada titik-titik yang mengalami kerusakan. Adapun jenis-jenis penanganan kerusakan tersebut dapat dilihat pada Tabel 4.5 dibawah ini :

Tabel 4. 5 Jenis kerusakan dan metode penanganannya

No	Jenis Kerusakan	Penanganan Kerusakan					
		P1	P2	P3	P4	P5	P6
1	Retak Memanjang/melintang						
	Low			i	i		
	Medium				i		
	High				i		
2	Lubang						
	Low					i	i
	Medium					i	i
	High					i	i
3	Amblas						
	Low						i
	Medium						i
	High						i
4	Keriting						
	Low					i	
	Medium					i	i
	High						i
5	Tambalan						
	Low						i
	Medium						i
	High						i

Sumber : Shahin, 2005

Keterangan :

- P1 = Penebaran Pasir
- P2 = Pengaspalan setempat
- P3 = Penutupan retak
- P4 = Pengisian retak
- P5 = Penambalan lubang
- P6 = Perataan

4.3.6 Rekapitulasi Penanganan Kerusakan

Berdasarkan jenis kerusakan dan tingkat keparahan yang terjadi pada jalan Raya Trowulan Mojokerto-Jombang Sta 0+000 s/d 3+000, maka pada masing-masing jenis kerusakan dilakukan penanganan yang mengacu pada standar pemeliharaan yang dan dikeluarkan bina marga tahun 1995. Penanganan pada tiap kerusakan telah dalam bentuk rekapitulasi yang dapat dilihat pada Tabel 4.6 di bawah ini dan untuk selengkapnya dapat dilihat pada lampiran 4.

Tabel 4. 6 Rekapitulasi Jenis kerusakan dan metode penanganannya

Jenis kerusakan dan metode penanganannya							
Inventarisasi Kerusakan Jalan							
RUAS JALAN RAYA TROWULAN MOJOKERTO-JOMBANG							
Panjang	Cuaca						
Lebar	Surveyor						
STA/KM	Jenis Perbaikan	Tingkat Kerusakan	Ukuran				Keterangan
			Volume (m3)			Jumlah (m2)	
			Kanan	Tengah	Kiri		
0+000			0	0	0	0	
0+50			0	0	0	0	
0+100	P4	M	0,14	0	0	0,14	retak memanjang
0+150			0	0	0	0	
0+200	P4	M	0,525	0	0,11	0,63	retak memanjang
0+250			0	0	0	0	
0+300	P6	L	1,5	0	0	1,5	ambblas
0+350			0	0	0	0	
0+400	P4	H	0,45	0	0,45	0,9	retak memanjang
0+450			0	0	0	0	
0+500	P6	L	0,6	0	0	0,6	ambblas
0+550	P5	L	0	0,02	0,04	0,062	Lubang
0+600	P3	L	0,049	0	0,05	0,098	retak memanjang
0+650			0	0	0	0	
0+700	P6	L	0	0,72	0	0,72	keriting
0+750			0	0	0	0	
0+800	P6	L	0,05	0	0,04	0,09	tambalan
0+850	P6	H	0	0	0,06	0,06	tambalan
0+900	P6	H	3	0	0	3	keriting
0+950	P6	H	1,5	0	0,53	2,025	keriting
1+000	P6	L	0	5,4	0	5,4	Lubang
1+050			0	0	0	0	
1+100	P3	L	0	0,06	0	0,06	retak memanjang
1+150	P4	M	0	0,45	0	0,45	retak memanjang
1+200	P4	H	0	0,9	0	0,9	retak memanjang
1+250	P6	H	0	5,25	0	5,25	ambblas
1+300	P6	H	3,5	0	0	3,5	ambblas

4.4 Metode Bina Marga

Untuk mengetahui volume lalu lintas harian rata – rata, idealnya dilakukan survei lalu lintas selama beberapa tahun untuk mendapatkan hasil yang lebih akurat, dengan membagikan jumlah kendaraan dalam setahun dengan jumlah hari dalam setahun. Data LHR yang didapat adalah data LHR pada jam sibuk puncak yang dilakukan selama 3 hari.

Dari hasil survey di lapangan diperoleh data lalu-lintas harian rata-rata yang ditunjukkan pada Tabel 4.7 berikut

Tabel 4. 7 Data-data lalu lintas harian rata-rata (LHR)

Nomor Pergeseran	Periode Jam Puncak	Jumlah Kendaraan 1 Jam Puncak					Total(per Jam)	
		(LV) kendaraan ringan	(HV) kendaraan berat	(MC) sepeda motor	(UM) kendaraan tak bermotor	Jumlah	1 Arah	2 Arah
1	Puncak Pagi	53	54	589	5	699	409,7	716,2
2		42	25	412	10	497	296,5	
1	Puncak Siang	25	56	277	4	353	227,8	467
2		32	59	238	3	332	230,1	
1	Puncak Sore	43	44	421	11	519	319,5	651,7
2		38	38	464	6	645	324,2	

Sumber : Hasil analisa, 2021

Dari Hasil LHR dapat ditentukan nkelas jalan berdasar Tabel 4.8 berikut,

LHR (smp/hari)	Nilai Kelas Jalan
< 20	0
20 – 50	1
50 – 200	2
200 – 500	3
500 – 2000	4
2000 – 5000	5
5000 – 20000	6
20000 – 50000	7
> 50000	8

Sumber : Tata Cara Penyusunan Program Pemeliharaan Jalan Kota

Kelas Jalan pada jalan yang dilakukan penelitian termasuk dalam kelas jalan yang bernilai 4. Dengan perhitungan dari rerata LHR $716,2 + 467 + 651,7 = n 611,63$ yang masuk dalam kelas jalan yang bernilai 4 berdasar Tabel 4.8 diatas.

Kemudian menghitung Nilai Kondisi Jalan Berdasar Tabel Bina Marga seperti ditunjukkan pada Tabel 4.9 berikut.

Tabel 4.9 Tabel Nilai Kondisi Jalan Bina Marga

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

Sumber: Tata Cara Penyusunan Program Pemeliharaan Jalan Kota

Berdasar tabel diatas, dapat dirincikan hitungan sebagai berikut:

1. Retak memanjang = (1+2+2)
2. Amblas = (1)
3. Lubang (1)
4. Tambal (dianggap sama seperti Lubang) = (1)

5. Keriting *dianggap sama seperti alur = 1

$$\text{TOTAL} = 9$$

Kemudian, kita menghitung nilai UP dengan cara Urutan prioritas didapatkan dengan rumus sebagai berikut UP (Urutan Prioritas) = 17 – (Kelas LHR+ Nilai Kondisi Jalan)

$$\text{(Urutan Prioritas)} = 17 - (4 + 9) = 4$$

Urutan prioritas 5 menurut Bina Marga masuk kedalam urutan prioritas 4 – 6, yang menandakan bahwa jalan dan perlu dimasukkan dalam program pemeliharaan secara berkala terus.