

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Perkembangan pembangunan dan ekonomi dalam suatu daerah tidak lepas dari peran prasarana jalan. Jalan merupakan sarana penghubung dari satu daerah ke daerah lain, dengan kebutuhan pengguna jalan yang beraneka macam. Hal ini akan membuat perubahan kondisi angkutan barang dan jasa yang meningkat dari segi volume maupun berat muatan yang membebani jalan. Oleh karena perubahan tersebut, maka jalan sering mengalami kerusakan yang amat mengganggu hingga membahayakan pengguna jalan.

Kerusakan jalan menjadi salah satu hambatan bagi penghubung antar daerah. Sehingga perlu adanya analisis yang membahas tentang kerusakan-kerusakan jalan tersebut. Hal ini dilakukan untuk menjadi masukan pada saat perencanaan kualitas jalan di masa yang akan datang. Salah satu metode untuk menganalisis kerusakan jalan adalah dengan menggunakan metode Bina Marga.

Jalan raya Perintis Kemerdekaan Km 30-33 Klaten merupakan jalan Nasional rute 15 yang digunakan untuk menghubungkan antara Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta dengan Provinsi Jawa Tengah. Mobilitas jalan ini termasuk sangat tinggi, karena merupakan jalan Nasional yang menjadi poros laju penghubung angkutan barang maupun jasa. Hal ini ditandai dengan besarnya volume kendaraan yang melintas, terutama bus antar kota antar provinsi, bus lokal dalam provinsi, truk pengangkut hasil tambang pasir, truk ekspedisi barang

kebutuhan maupun mobil atau motor pribadi. Sehingga beban yang dilayani jalan ini menjadi semakin besar dari hari ke hari.

Selain itu pada kawasan jalan tersebut memiliki beberapa tempat-tempat yang penting bagi perkembangan pembangunan maupun ekonomi. Diantaranya terdapat beberapa sekolah, pasar, pertokoan, dan pabrik industri. Pentingnya pemeliharaan jalan raya Perintis Kemerdekaan Km 30-33 Klaten perlu diperhatikan, mengingat sangat pentingnya jalan tersebut bagi kelancaran pembangunan dan perkembangan ekonomi yang lebih baik.

1.2. Rumusan Masalah

Jalan raya Perintis Kemerdekaan Km 30-33 Klaten merupakan jalan dengan volume kendaraan yang terus meningkat. Truk galian C dengan beban yang besar mengangkut hasil tambang pasir dan truk ekspedisi barang menjadi salah satu faktor peningkatan kerusakan jalan. Selain itu jalan tersebut tergolong dalam jalan Nasional rute 15 (lima belas) yang merupakan jalan penghubung utama antar provinsi. Akan tetapi tidak dapat dipungkiri, dengan beban truk galian c yang semakin hari semakin banyak jumlahnya, membuat perkerasan jalan kian lama semakin rusak.

Selain itu lalu lintas di jalan Perintis Kemerdekaan Klaten ini merupakan poros utama lalu lintas dari atau maupun ke Klaten. Dengan kondisi demikian kondisi permukaan jalan dituntut untuk selalu baik dan nyaman bagi pengguna. Namun karena beberapa faktor diatas kondisi perkerasan jalan kini tidak terlalu baik dari tahun-tahun sebelumnya. Tentu saja hal ini menjadikan beberapa kendala, diantaranya tingkat kecelakaan dan kemacetan yang kian hari semakin meningkat.

Untuk itu pentingnya analisis atau evaluasi mengenai kondisi jalan perlu dilakukan, guna mengetahui tingkat kerusakan jalan yang terjadi. Sehingga dapat direncanakan kembali tebal dan jenis bahan yang lebih sesuai dengan keadaan saat ini.

1.3. Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi tingkat kerusakan jalan Perintis Kemerdekaan Klaten dimulai dari kilometer 30 hingga 33, dengan jarak 3 (tiga) kilometer yang meliputi beberapa hal sebagai berikut.

1. Mengidentifikasi jenis dan jumlah titik kerusakan jalan yang terjadi.
2. Mengevaluasi tingkat kerusakan jalan menggunakan Tata Cara Penyusunan Program Pemeliharaan Jalan Kota NO 18/T/BNKT/1990.
3. Perencanaan tebal lapis tambahan (*overlay*) menggunakan Metode Analisa Komponen 1987 menurut tebal lapis perkerasan apabila didapatkan data dari instansi terkait.
4. Perencanaan tebal lapis tambahan (*overlay*) perkerasan jalan yang ideal dengan kondisi lapangan saat ini menggunakan Metode Analisa Komponen 1987.

1.4. Manfaat Penelitian

Penelitian ini dilakukan untuk mengidentifikasi jenis dan tingkat kerusakan yang terjadi pada jalan Perintis Kemerdekaan kilometer 30 hingga 33 Klaten. Sehingga apabila sudah ditemukan hasilnya, maka dapat dilakukan perencanaan ulang sesuai dengan umur rencana dan menjadi solusi dari kerusakan jalan yang terjadi. Selain itu, diharapkan hasil dari penelitian ini merupakan perencanaan tebal

lapis permukaan jalan yang ideal dan relevan karena berdasarkan dengan kendala maupun kondisi lapangan pada saat ini.

1.5. Batasan Masalah

Penelitian ini dilakukan dengan beberapa batasan masalah yang meliputi :

1. penelitian dilakukan pada ruas jalan Perintis Kemerdekaan Km 30-33 Klaten,
2. pengambilan data volume lalu lintas dilakukan secara terbatas pada jam-jam sibuk antara pagi (06.00 WIB-08.00 WIB), siang (12.00 WIB-14.00 WIB), sore (16.00 WIB-18.00 WIB) yang dilakukan pada hari Senin, Jumat, Sabtu,
3. penelitian hanya berdasarkan pengamatan secara visual untuk menentukan jenis kerusakan,
4. metode dalam mencari nilai kerusakan menggunakan metode Bina Marga sesuai dengan jenis kerusakannya,
5. penelitian tidak melibatkan faktor cuaca,
6. metode perencanaan perkerasan tambahan (*overlay*), dengan menggunakan Metode Analisa Komponen 1987,
7. penelitian ini sangat bergantung pada data perkerasan yang sebelumnya, sehingga apabila tidak mendapat data yang sesuai maka dilakukan perencanaan ulang atau perencanaan tebal lapis jalan baru.

1.6. Lokasi Studi

Lokasi studi terletak pada ruas Jalan Nasional Perintis Kemerdekaan Km 30-33, sepanjang 3 km yang berada di Kabupaten Klaten, Provinsi Jawa Tengah.



Gambar 1.1. Lokasi Jalan Perintis Kemerdekaan Km 30-33 Klaten
Sumber : Google Earth 7°41'04.29\"S - 110°38'25,47\"T Tanggal Pencitraan 22 September 2015



Gambar 1.2. Lokasi Penelitian Jalan Perintis Kemerdekaan km 30 Klaten
Sumber : Lokasi Penelitian

1.7. Keaslian Tugas Akhir

Berdasarkan pengamatan yang dilakukan oleh penulis, judul tugas akhir Evaluasi Kerusakan Jalan Menggunakan Metode Bina Marga (Studi Kasus Jalan Perintis Kemerdekaan Km 30-33 Klaten) belum pernah digunakan sebelumnya. Namun berdasarkan penelusuran penulis, jenis penelitian atau analisis ini pernah dilakukan sebelumnya di ruas jalan yang berbeda.

Selain ruas jalan yang berbeda, ada beberapa penelitian serupa dengan menggunakan metode yang berbeda pula. Sehingga pentingnya membandingkan beberapa penelitian yang serupa agar penulis dapat memastikan bahwa ruas jalan yang digunakan sebagai penelitian belum pernah digunakan untuk tugas akhir maupun jurnal. Beberapa judul tugas akhir maupun jurnal yang memiliki kesamaan dengan topik penelitian seperti di bawah ini.

1.7.1. **Evaluasi Kerusakan Jalan (Studi Kasus Jalan Dr. Wahidin-Kebon Agung, Sleman)**

Simangunsong (2014) dengan judul Evaluasi Kerusakan Jalan (Studi Kasus Jalan Dr. Wahidin-Kebon Agung, Sleman) sebagai judul tugas akhir, untuk menyelesaikan program Strata Satu (S1) di Universitas Atma Jaya Yogyakarta. Metode yang digunakan dalam penelitiannya adalah *Pavement Condition Index*.

Kerusakan perkerasan lentur yang dinyatakan dengan nilai PCI didapat 40,31%. Hasil penelitian tersebut menunjukkan ruas jalan yang diteliti sudah masuk dalam kondisi buruk. Untuk itu perlu dilakukan tambahan pada lapis perkerasan (*overlay*) dengan umur rencana selama 10 tahun sebesar 2,5cm.

1.7.2. Penentuan Jenis Pemeliharaan Jalan dengan Menggunakan Metode Bina Marga (Studi Kasus Kecamatan Jabung, Kabupaten Malang)

Saputro (2013) dengan judul Penentuan Jenis Pemeliharaan Jalan dengan Menggunakan Metode Bina Marga (Studi Kasus : Kecamatan Jabung, Kabupaten Malang). Penulis adalah dosen teknik sipil Universitas Wisnuwardhana Malang menggunakan penelitian ini dengan tujuan untuk penulisan karya ilmiah atau jurnal dosen.

Dalam penelitian ini digunakan metode Bina Marga sebagai acuan untuk mengambil keputusan. Evaluasi kerusakan jalan di daerah Kecamatan Jabung dan sekitarnya menghasilkan data bahwa tingkat kerusakan jalan mencapai 21% dari seluruh ruas jalan yang ditinjau. Analisa kerusakan jalan dengan menggunakan metode Bina Marga menghasilkan nilai yang relatif berbeda. Pada 11(sebelas) ruas jalan yang diteliti didapatkan 6 (enam) pemeliharaan rutin, 3(tiga) Pemeliharaan berkala, dan 2 (dua) peningkatan jalan.

1.7.3. Evaluasi Tingkat Kerusakan Jalan Dengan Metode *Pavement Condition Index(PCI)* untuk Menunjang Pengambilan Keputusan

Evaluasi Tingkat Kerusakan Jalan Dengan Metode *Pavement Condition Index(PCI)* untuk Menunjang Pengambilan Keputusan merupakan judul penelitian yang ditulis dari Dinas Perhubungan Propinsi Riau dan Universitas Gajah Mada Yogyakarta.

Penelitian ini dilakukan guna penulisan karya ilmiah dan jurnal. Penelitian berlokasi di Jalur Lingkar Selatan, Yogyakarta. Dengan hasil nilai PCI rata-rata

pada jalur 1 (satu) adalah 92,26% dengan rating *excellent*, sedangkan pada jalur 2 (dua) adalah 94,58% dengan rating yang sama yaitu *excellent*.

Luas kerusakan banyak terjadi pada jalur 2 dengan luas total 12.152 m² dibandingkan dengan jalur 1 yang luasnya 6.817 m², dengan nominasi kerusakan sama yaitu *block cracking* sebanyak 58,05% pada jalur 1 (satu) dan 83,44% pada jalur 2 (dua) (Suswandi 2013).

1.7.4. Perbandingan Metode Bina Marga dan Metode PCI (*Pavement Condition Index*) Dalam Penilaian Kondisi Perkerasan Jalan

Perbandingan Metode Bina Marga dan Metode PCI (*Pavement Condition Index*) Dalam Penilaian Kondisi Perkerasan Jalan merupakan jurnal yang ditulis oleh dosen teknik sipil Universitas Nusa Cendana. Jurnal ini membandingkan dua metode untuk menilai kerusakan jalan yaitu Bina Marga dan *Pavement Condition Index*. Lokasi penelitiannya sendiri berada di Jalan Kaliurang Kota Malang, Jawa Timur.

Jenis kerusakan yang terdapat di jalan Kaliurang Kota Malang antara lain pelepasan butir, kegemukan, kekurusan, lubang dan tambalan, retak, alur, amblas, serta deformasi plastis. Hasil penilaian kondisi dengan metode Bina Marga dan PCI ternyata menghasilkan penilaian yang relatif sama yaitu kondisi ruas jalan tersebut masih dalam kondisi wajar namun memerlukan pemeliharaan dan perbaikan (Bolla, 2012).

1.7.5. Analisis Nilai Kondisi Lapis Perkerasan Jalan Pada Ruas Jalan Arteri Primer di Kota Makassar

Analisis Nilai Kondisi Lapis Perkerasan Jalan Pada Ruas Jalan Arteri Primer di Kota Makassar merupakan jurnal karya ilmiah. Jurnal ini bertujuan sebagai penulisan karya ilmiah dosen teknik sipil dari Universitas Hasanuddin Makassar. Lokasi penelitian seluruh jalan arteri primer di kota Makassar. Penulisan jurnal ini menggunakan metode Bina Marga.

Dari 12 ruas jalan arteri primer di kota Makassar, kerusakan jalan yang terbesar berada di Jalan Urip Sumoharjo, yaitu sebesar 0,001690 km². Sedangkan untuk kerusakan jalan terkecil berada di Jalan Riburane dengan luas kerusakan sebesar 0,000001 km². Adapun jenis kerusakan yang dominan ditemukan pada setiap ruas jalan ini adalah kerusakan lubang dan tambalan dengan interval luas kerusakan sebesar 0,3275 m² hingga 425,406 m².

Nilai kondisi lapis permukaan jalan yang diperoleh pada ruas jalan arteri primer di kota Makassar sebagian besar berada pada interval 1 hingga 4 sehingga menghasikan nilai urutan prioritas pemeliharaan jalan yang dominan berada atau lebih besar dari angka 7 di mana dari nilai tersebut dimasukkan pada jenis program pemeliharaan rutin (Hustim dkk, 2013).

1.7.6. Evaluasi Kelayakan Jalan dengan Tipe Perkerasan *Flexible Pavement*

Wijoyo dkk (2013) merupakan tim penulis yang berasal dari Universitas Negeri Yogyakarta. Survey mengenai perkerasan lentur di Jalan Soga, Tahunan, Umbulharjo, Yogyakarta yang telah dilakukan selama satu hari yaitu pada hari Jum'at tanggal 4 Oktober 2013. Dalam pengambilan data dilakukan pengecekan

jalan mengenai kerusakan-kerusakan yang terjadi, agregat penyusun perkerasan lentur, dan volume kendaraan selama dua kali dalam sehari. Berdasarkan data hasil survei yang dilakukan diketahui beberapa hal sebagai berikut. Jalan Soga, Tahunan, Umbulharjo, Yogyakarta dibuat pada tanggal 5 Juni 2012 dan selesai pada tanggal 5 Agustus 2012 (selama 3 bulan) dalam rentang jalan kurang lebih 600 m. Lapisan dasar jalan tersebut merupakan tanah asli yang kemudian ditimpa dengan agregat dan aspal. Tebal perkerasan di Jalan Soga, Tahunan, Umbulharjo, Yogyakarta sudah memenuhi syarat nilai kekuatan, tingkat kenyamanan, tingkat keamanan, tingkat kekedapan air, dan tingkat kecepatan air. Keawetan dan kekuatan jalan dapat bertahan sekitar 5 tahun sesuai dengan rencana awal perencanaan. Volume Lalu Lintas Harian Rata-rata untuk Jalan Soga, Tahunan, Umbulharjo, Yogyakarta berkisar antara 100 sampai 200 kendaraan per harinya.

Melihat kondisi dari Jalan Soga, Tahunan, Umbulharjo, Yogyakarta saat ini perlu sekali bagi kita untuk memperhatikannya. Hal yang perlu di perhatikan antara lain adalah perlunya perawatan jalan yang secara rutin sesuai dengan perencanaan awal, yaitu setiap enam bulan sekali. Kekompakan dan kerjasama antar warga masyarakat sangat dibutuhkan dalam merawat jalan tersebut sehingga keawetan akan sesuai dengan perencanaan awal.

1.7.7. Analisa Kerusakan Jalan dengan Metode PCI dan Alternatif Penyelesaiannya

Budiyono (2012) dengan judul Analisa Kerusakan Jalan dengan Metode PCI dan Alternatif Penyelesaiannya. Penulis adalah mahasiswa teknik sipil dari Universitas Muhammadiyah Surakarta. Metode yang digunakan dalam penelitian

merupakan *Pavement Condition Index*. Penelitian ini sebagai syarat pemenuhan tugas akhir untuk memperoleh gelar sarjana. Lokasi penelitian di Jalan Purwodadi-Solo km 12-24.

Jenis kerusakan pada ruas jalan adalah retak kulit buaya, kegemukan, keriting, amblas, tambalan, melintang, memanjang, tergerus, alur, sungkur dan retak selip. Jenis kerusakan paling banyak adalah kerusakan tergerus dengan luas kerusakan 216,943 m² dan jenis kerusakan paling sedikit adalah kerusakan retak kulit buaya dengan luas kerusakan 2,38 m². Nilai kondisi perkerasan adalah 87,54 berarti termasuk dalam kondisi *excellent*.

1.7.8. Evaluasi Kerusakan Jalan Sebagai Dasar Penentuan Perbaikan Jalan

Manurung (2010) dengan judul Evaluasi Kerusakan Jalan Sebagai Dasar Penentuan Perbaikan Jalan. Penulis adalah mahasiswa teknik sipil dari Universitas Sumatra Utara. Penelitian yang dilakukan sebagai pemenuhan tugas akhir untuk memperoleh gelar Strata Satu (S1). Metode penelitian menggunakan Bina Marga dan *Pavement Condition Index* yang berlokasi di Jalan Setia Budi Medan.

Jenis kerusakan yang terjadi diantaranya *raveling*, *alligator cracking*, *patching*, *longitudinal and transverse cracking*, *shoving*, *corrugation*, *depression*, dan *rutting*. Hasil Analisa dengan menggunakan Bina Marga mendapat nilai urutan prioritas 8,167 dengan program pemeliharaan rutin. Analisa menggunakan PCI didapat nilai 66,444 dimana jalan termasuk jalan dengan kondisi baik.

1.7.9. Analisa Faktor Penyebab Kerusakan Jalan

Udiana dkk (2014) dengan judul Analisa Faktor Penyebab Kerusakan Jalan. Penulis adalah mahasiswa teknik sipil dari Universitas Nusa Cenana Kupang.

Penelitian yang dilakukan sebagai Penulisan jurnal karya ilmiah mahasiswa. Metode penelitian menggunakan Bina Marga yang berlokasi di Jalan W. J. Lalamentik dan Gor Flobamora.

Berdasarkan survei kondisi jalan jenis kerusakan yang terjadi pada ruas Jalan W. J. Lalamentik adalah retak melintang, retak memanjang, retak kulit buaya, retak pinggir, retak berkelok-kelok, bergelombang, kegemukan, pengelupasan, lubang dan tambalan. Jenis kerusakan yang paling dominan pada ruas Jalan W. J. Lalamentik adalah retak memanjang yang terdapat pada 18 segmen sedangkan jenis kerusakan yang terjadi pada ruas Jalan GOR Flobamora adalah retak memanjang, retak kulit buaya, retak pinggir, retak blok, retak berkelok-kelok, kegemukan, pelepasan butiran, sungkur, lubang dan tambalan. Jenis kerusakan yang paling dominan pada ruas Jalan GOR Flobamora adalah retak memanjang, retak kulit buaya, lubang, dan tambalan yang terdapat pada 4 segmen jalan. Kemungkinan faktor-faktor penyebab secara umum disebabkan sistem drainase yang tidak baik, sifat material konstruksi perkerasan yang kurang baik, iklim, kondisi tanah yang tidak stabil, perencanaan lapis perkerasan yang tipis, proses pelaksanaan pekerjaan konstruksi perkerasan yang kurang sesuai dengan ketentuan yang tercantum dalam spesifikasi, yang saling terkait dan mempengaruhi. Berdasarkan jenis kerusakan yang terjadi di lapangan maka tindakan perbaikan dapat dilakukan dengan tindakan perbaikan per segmen.

Perlunya dilakukan penanganan kerusakan jalan untuk mengurangi tingkat kecelakaan dan memberikan rasa aman dan nyaman bagi pengguna jalan. Jika kerusakan-kerusakan yang terjadi di lapangan akan dilakukan perbaikan,

hendaknya terlebih dahulu dilakukan observasi langsung di lapangan oleh pihak terkait, agar perbaikan yang dilakukan sesuai dengan kondisi kerusakan yang terjadi, sehingga perbaikan yang dilakukan akan lebih efektif dan efisien. Untuk mempertahankan kinerja perkerasan, diperlukan beberapa tindakan perbaikan kerusakan, baik berupa pemeliharaan rutin yang dilakukan setiap tahun maupun pemeliharaan berkala yang biasanya dilakukan 2 atau 3 tahun sekali.

1.7.10. Perbandingan Penilaian Kondisi Jalan dengan Metode Bina Marga 1990 dan Metode PCI di Ruas Jalan Banda, Kota Bandung

Elkhasnet (2015) Perbandingan Penilaian Kondisi Jalan dengan Metode Bina Marga 1990 dan Metode PCI di Ruas Jalan Banda, Kota Bandung disusun oleh dosen teknik sipil dari Universitas Lampung. Metode yang digunakan dalam penelitian merupakan Bina Marga dan *Pavement Condition Index*. Penelitian ini dibuat sebagai karya ilmiah guna jurnal dosen. Lokasi penelitian Jalan Banda, Bandung.

Jenis-jenis kerusakan yang ada pada metode PCI lebih banyak dan bervariasi dibanding dengan metode Bina Marga. Pada analisis jenis kerusakan yang sama pada density yang sama menurut metode Bina Marga belum mendapat nilai poin yang besar, tetapi pada metode PCI deduct value yang diperoleh sudah besar. Dari hasil yang telah didapat dari analisis sebelumnya kedua metode mendekati kondisi yang sebenarnya terjadi di lapangan pada ruas jalan yang sama. Nilai rata-rata penilaian kondisi jalan menurut metode Bina Marga adalah sebesar 6,2 yang menunjukkan kondisi ruas Jalan Banda dimasukkan kedalam program

pemeliharaan berkala, sedangkan menurut metode PCI nilai rata-rata penilaian kondisi jalan yang diperoleh adalah sebesar 32 yang menunjukkan kondisi *poor*.

1.7.11. Perbandingan Penilaian Kondisi Jalan dengan Metode Bina Marga 1990 dan Metode PCI di Ruas Jalan Banda, Kota Bandung

Achmad dkk (2013) Evaluasi Kerusakan Permukaan Jalan Isimu-Paguyaman Berdasarkan Metode *Pavement Condition Index*. Penulis adalah dosen teknik sipil dari Universitas Negeri Gorontalo. Penelitian yang dilakukan sebagai Penulisan jurnal karya ilmiah dosen. Metode penelitian menggunakan *Pavement Condition Index* yang berlokasi di Jalan Isimu-Paguyaman, Gorontalo.

Nilai PCI rerata adalah 64 dengan kondisi baik. Jenis kerusakan paling dominan adalah jalur bahu turun dengan panjang kerusakan 4.809,25 m (10,69%) dan pelapukan butiran lepas dengan luas 4.341,34 m² (9,65%). Nilai PCI terendah pada stasiun 44+400, stasiun 44+800 dan stasiun 53+900 dengan nomor sampel 005,009, dan 100.

1.7.12. Evaluasi Kerusakan Perkerasan Jalan dengan Metode *Pavement Condition Index*

Zulkarnain (2014) Evaluasi Kerusakan Perkerasan Jalan dengan Metode *Pavement Condition Index*. Penulis adalah mahasiswa teknik sipil dari Universitas Jember. Penelitian yang dilakukan sebagai Pemenuhan tugas akhir Strata Satu (S1). Metode penelitian menggunakan *Pavement Condition Index* yang berlokasi di Jalan M.H. Thamrin, Ajung, Jember.

Jalan M.H. Thamrin merupakan jalur pengalih bagi kendaraan berat yang

hendak melintasi kota Jember. Beban lalu lintas yang tinggi menyebabkan banyak terjadi kerusakan, sehingga mengganggu kenyamanan dan keselamatan berkendara. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menilai kondisi perkerasan jalan M.H. Thamrin. Penelitian dilakukan secara visual dengan metode *Pavement Condition Index*. Jalan M.H. Thamrin dengan panjang 2.5 km dibagi menjadi beberapa segmen dengan ukuran 100 x 8 m per segmennya. Masing-masing segmen di evaluasi dengan mengukur dimensi, identifikasi jenis dan tingkatan kerusakannya untuk mendapatkan nilai PCI.

Hasil analisa menunjukkan bahwa kerusakan yang terjadi antara lain retak kulit buaya, keriting, amblas, retak pinggir, retak melintang dan memanjang, tambalan, lubang, jembul, retak selip, dan pelepasan butiran. Nilai PCI rata-rata untuk Jalan M.H. Thamrin adalah 39.08 yang dikategorikan dalam kondisi jelek, sehingga perlu suatu penanganan serius dari pemerintah untuk segera melakukan perbaikan sebelum kerusakan menjadi lebih parah.