

ANALISIS KONDISI JALAN DAN JENIS PENANGANANNYA MENGGUNAKAN APLIKASI PKRMS (*PROVINCIAL AND KABUPATEN ROAD MANAGEMENT SYSTEM*)

Devi Oktarina^{1*}, Siti Rahma Rayanti², Hermansyah Hamidi³, Yan Juansyah⁴, Weka Indra Dharmawan⁵

¹Program Studi Teknik Sipil, Universitas Malahayati, Bandar Lampung

e-mail: (devi_uktarina@malahayati.ac.id)

²Program Studi Teknik Sipil, Universitas Malahayati, Bandar Lampung

e-mail: (sitirahmarayanti@gmail.com)

³Program Studi Teknik Sipil, Universitas Malahayati, Bandar Lampung

e-mail: (hermansyah@gmail.com)

⁴Program Studi Teknik Sipil, Universitas Malahayati, Bandar Lampung

e-mail: (wekadharma@gmail.com)

ABSTRAK

Jalan merupakan prasarana transportasi darat, yang harus memenuhi syarat struktural dan fungsional, sehingga dapat melayani lalu lintas. Jalan yang terbebani dengan volume lalu lintas tinggi secara terus-menerus cenderung mengalami penurunan kualitas pada perkerasan jalan. Kondisi penurunan kualitas ini perlu di analisis secara berkala hal ini bertujuan untuk mengetahui apakah jalan tersebut masih dalam kondisi baik atau sudah memerlukan program pemeliharaan baik rutin maupun berkala. Sehubungan dengan hal tersebut penelitian ini bertujuan untuk mengetahui tingkat kerusakan jalan dan rekomendasi jenis penanganan yang sesuai pada 5 (lima) Ruas jalan di Kabupaten Pringsewu. Penelitian ini meliputi survei visual untuk mengetahui kondisi permukaan jalan dan data dianalisis menggunakan Aplikasi Provincial/Kabupaten Road Management System (PKRMS). Hasil analisis menunjukkan kondisi pada 5 (lima) Ruas Jalan di Kabupaten Pringsewu dalam kondisi baik 36,18%, sedang 19,04%, rusak ringan 3,80% dan rusak berat 13,91%. Direkomendasikan untuk ruas jalan Krandegan – batas pesawaran yaitu Pemeliharaan berkala (Periodic Maintenance), Panutan – Pasir Ukit yaitu Peningkatan Jalan (Upgrade), Fajar Baru – Fajar Mulia yaitu Peningkatan Jalan (Upgrade), Margodadi – Ambarawa Timur yaitu Rehabilitasi jalan (Rehabilitation) ,Jl. KH. Gholib Raya – Jl. Bima (Gg. Kepunden) Pemeliharaan rutin (Road Maintenance).

Kata Kunci: Jenis penanganan, Kerusakan Jalan, Kondisi Jalan, Aplikasi PKRMS

1. PENDAHULUAN

Jalan merupakan prasarana transportasi darat, yang harus memenuhi syarat struktural dan fungsional, sehingga dapat melayani lalu lintas. Jalan yang terbebani dengan volume lalu lintas tinggi secara terus-menerus cenderung mengalami penurunan kualitas.

Dengan adanya kondisi arus lalu lintas sekarang ini, struktur perkerasan jalan akan cepat rusak. Kondisi penurunan kualitas ini perlu di analisis secara berkala hal ini bertujuan untuk mengetahui apakah jalan tersebut masih dalam kondisi baik atau sudah memerlukan program pemeliharaan baik rutin maupun berkala. Upaya pemeliharaan ini sangat bergantung pada hasil penilaian visual terhadap kondisi jalan.

Kabupaten Pringsewu merupakan salah satu dari 13 kabupaten di Provinsi Lampung. Kabupaten ini terdiri dari 9 kecamatan dengan luas wilayah 625,00 km². Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS) Kabupaten Pringsewu tahun 2024, status jalan di kabupaten tersebut tercatat untuk jalan dalam kondisi baik mencapai 235,08 km, sedangkan yang dalam kondisi sedang sepanjang 126,35 km, jalan yang mengalami kerusakan ringan memiliki Panjang sekitar 35,81 km dan yang mengalami kerusakan berat sepanjang 292,29 km. Tingginya jumlah jalan dengan kerusakan berat menunjukkan kebutuhan akan pemeliharaan dan perbaikan yang akurat, sistematis, dan efisien guna memastikan fungsi jalan mencapai kinerja yang optimal.

Sebelum adanya penanganan jalan diperlukan perencanaan untuk mengevaluasi kerusakan jalan agar mengetahui tingkat kerusakan jalan dan mendapatkan solusi pemeliharaan yang dibutuhkan. Oleh karena itu, untuk melakukan perencanaan dalam evaluasi kerusakan jalan tersebut diperlukan suatu program atau metode yang mendukung dalam melakukan analisis kerusakan, mengklasifikasikan kemampuan jalan dan memberikan solusi pemeliharaan yang dibutuhkan. Dalam Upaya tersebut Kementerian PUPR telah mengenalkan **PKRMS (Provincial/ Kabupaten Road Management System)** untuk mendukung pengelolaan jalan ditingkat Provinsi dan Kabupaten.

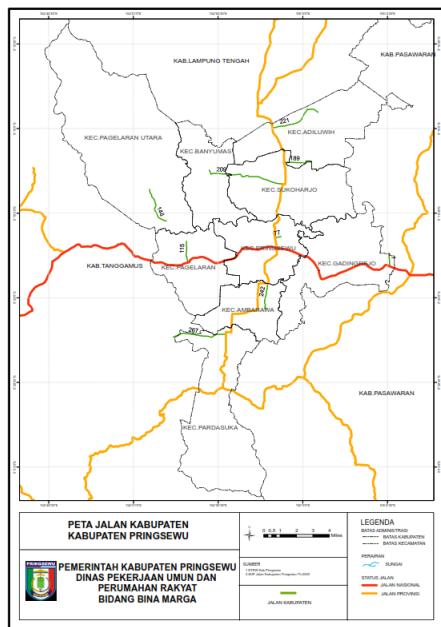
PKRMS merupakan Aplikasi yang dirancang khusus untuk mendukung keperluan Perencanaan,

Pemrograman dan Penganggaran (PPP). Tidak hanya berfungsi sebagai sumber database utama untuk keperluan perencanaan, tetapi juga mampu menganalisis data-data tersebut sehingga menghasilkan laporan yang meliputi laporan analisis, laporan statistik (data kemantapan jalan), stripmap, rencana menengah, dan peta.

Dengan penjelasan di atas, maka penting untuk melakukan penelitian lebih lanjut guna mengevaluasi kondisi perkerasan dan tingkat kerusakan, maka diperoleh Penggunaan Aplikasi PKRMS sehingga penanganan kerusakan bisa di evaluasi secepatnya untuk perbaikan.

2. METODE PENELITIAN

Lokasi daerah penelitian ini ada pada 5 Ruas Jalan di Kabupaten Pringsewu, berikut peta jaringan jalan Lokasi Studi.



Gambar 1. Daerah Penelitian Kabupaten Pringsewu

Berikut peta studi masing – masing ruas jalan :

1. Ruas Jalan Krandegan - Batas Pesawaran (Jl. Jodi Pati) Kecamatan Gadingrejo dengan Panjang ruas 1,234 Km
2. Ruas jalan KH. Gholib Raya - Jl. Bima (Jl. Kepunden) Kecamatan Pringsewu dengan Panjang ruas 0.623 Km
3. Ruas jalan Panutan - Pasir Ukir Kecamatan Pagelaran dengan Panjang ruas 2,158 Km
4. Ruas jalan Fajar Baru - Fajar Mulia Kecamatan Pagelaran Utara dengan Panjang ruas 3,916 Km
5. Ruas jalan Margodadi - Ambarawa Timur Kecamatan Ambarawa dengan Panjang ruas 2,691 Km



Gambar 2. Ruas Jalan 1

Gambar 3. Ruas Jalan 2

Gambar 4. Ruas Jalan 3

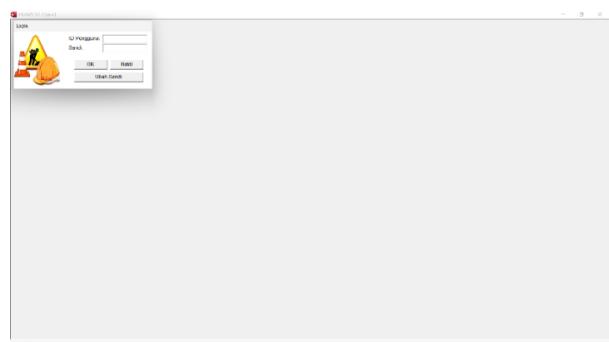


Gambar 5. Ruas Jalan 4

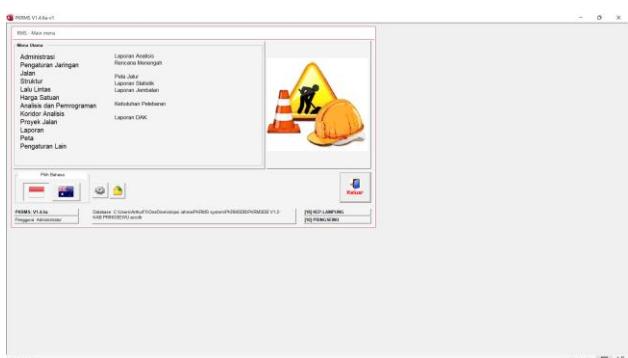
Gambar 6. Ruas Jalan 5

2.1 Alat Ukur

Alat Ukur yang digunakan dalam penelitian ini merupakan Aplikasi PKRMS (*Provincial/Kabupaten Road Management System*), aplikasi ini berbasis Windows dengan menggunakan Microsoft Access yang berfungsi sebagai sumber utama database. Aplikasi ini dirancang untuk menghasilkan Laporan Analisis Prakiraan Kondisi Jalan, Analisis Kebutuhan Penanganan, peta jalur dan analisis statistik.



Gambar 7. Tampilan Login Aplikasi PKRMS v1.4.5



Gambar 8. Tampilan Main Menu Aplikasi PKRMS v1.4.5

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1 Laporan Hasil Analisa Kondisi Jalan

Laporan hasil analisis data tingkat kerusakan yang terjadi pada lokasi penelitian sesuai dengan indeks – indeks tingkat kerusakannya, tingkat kerusakan jalan di tentukan berdasarkan nilai *Treatment Trigger Index (TTI)*.

Tabel 3. 1 Kondisi segmen jalan berdasarkan nilai TTI

Deskripsi kondisi	Rentang TTI
Baik (<i>Good</i>)	0-20
Sedang (<i>Fair</i>)	20-70
Rusak ringan (<i>Poor</i>)	70-100
Rusak berat (<i>Bad</i>)	> 100

Sumber : Modul PKRMS

1. Krandegan – Batas Pesawaran (Jl. Jodi Pati)

Tabel 3. 2 Kondisi Jalan berdasarkan TTI

STA		PANJANG (M)	TIPE A: ASPAL B: BETON/RIGID K: Kerikil T: TANAH	Lebar (m)	Nilai Segmen TTI	KONDISI B : BAIK S: SEDANG RR: RUSAK RINGAN	KODE B S RR RB	Tahun Kondisi
DARI	KE							
0+000	0+200	200	A	3.5	5.0	BAIK	B	2025
0+200	0+400	200	A	3.5	19.5	BAIK	B	2025
0+400	0+600	200	A	3.5	42.1	SEDANG	S	2025
0+600	0+800	200	A	3.5	90.1	RUSAK RINGAN	RR	2025
0+800	1+000	200	A	3.5	70.3	SEDANG	S	2025
1+000	1+206	206	A	3.5	29.5	SEDANG	S	2025

Sumber : Output PKRMS 2025

2. Panutan – Pasir Ukir

Tabel 3. 3 kondisi jalan berdasarkan TTI

STA		PANJANG (M)	TIPE A: ASPAL B: BETON/RIGID K: Kerikil T: TANAH	Lebar (m)	Nilai Segmen TTI	KONDISI B : BAIK S: SEDANG RR: RUSAK RINGAN	KODE B S RR RB	Tahun Kondisi
DARI	KE							
0+000	0+200	200	A	3	1.0	BAIK	B	2025
0+200	0+400	200	A	3	1.0	BAIK	B	2025
0+400	0+600	200	A	3	150.0	RUSAK BERAT	RB	2025
0+600	0+800	200	A	3	64.2	SEDANG	S	2025
0+800	1+000	200	A	3	150.0	RUSAK BERAT	RB	2025
1+000	1+200	200	B	3	1.0	BAIK	B	2025
1+200	1+400	200	T	3	150.0	RUSAK BERAT	RB	2025
1+400	1+600	200	T	3	150.0	RUSAK BERAT	RB	2025
1+600	1+800	200	T	3	150.0	RUSAK BERAT	RB	2025
1+800	2+000	200	K	3	150.0	RUSAK BERAT	RB	2025
2+000	2+142	142	K	3	150.0	RUSAK BERAT	RB	2025

Sumber : Output PKRMS 2025

3. Fajar Baru – Fajar Mulia

Tabel 3. 4 kondisi jalan berdasarkan TTI

STA		PANJANG (M)	TIPE	Lebar (m)	Nilai Segmen TTI	KONDISI	KODE	Tahun Kondisi
			A: ASPAL B: BETON/RIGID K: Kerikil T: TANAH			B : BAIK S: SEDANG RR: RUSAK RINGAN	B S RR RB	
DARI	KE							
0+000	0+200	200	A	3	1.0	BAIK	B	2025
0+200	0+400	200	A	3	22.5	BAIK	B	2025
0+400	0+600	200	A	3	6.0	BAIK	B	2025
0+600	0+800	200	A	3	6.0	BAIK	B	2025
0+800	1+000	200	A	3	112.5	RUSAK BERAT	RB	2025
1+000	1+200	200	A	3	122.5	RUSAK BERAT	RB	2025
1+200	1+400	200	A	3	22.5	BAIK	B	2025
1+400	1+600	200	A	3	150.0	RUSAK BERAT	RB	2025
1+600	1+800	200	B	3	1.0	BAIK	B	2025
1+800	2+000	200	K	3	150.0	RUSAK BERAT	RB	2025
2+000	2+200	200	K	3	150.0	RUSAK BERAT	RB	2025
2+200	2+400	200	A	3	81.0	RUSAK RINGAN	RR	2025
2+400	2+600	200	K	3	150.0	RUSAK BERAT	RB	2025
2+600	2+800	200	K	3	150.0	RUSAK BERAT	RB	2025
2+800	3+000	200	K	3	150.0	RUSAK BERAT	RB	2025
3+000	3+200	200	K	3	150.0	RUSAK BERAT	RB	2025
3+200	3+400	200	K	3	150.0	RUSAK BERAT	RB	2025
3+400	3+600	200	K	3	150.0	RUSAK BERAT	RB	2025
3+600	3+800	200	K	3	150.0	RUSAK BERAT	RB	2025
3+800	3+910	110	K	3	150.0	RUSAK BERAT	RB	2025

Sumber : Output PKRMS 2025

4. Margodadi – Ambarawa Timur

Tabel 3. 5 kondisi jalan berdasarkan TTI

STA		PANJANG (M)	TIPE	Lebar (m)	Nilai Segmen TTI	KONDISI	KODE	Tahun Kondisi
			A: ASPAL B: BETON/RIGID K: Kerikil T: TANAH			B : BAIK S: SEDANG RR: RUSAK RINGAN	B S RR RB	
DARI	KE							
0+000	0+200	200	A	4	1.0	BAIK	B	2025
0+200	0+400	200	B	4	21.9	BAIK	B	2025
0+400	0+600	200	B	4	21.9	BAIK	B	2025
0+600	0+800	200	B	4	1.0	BAIK	B	2025
0+800	1+000	200	B	4	43.8	SEDANG	S	2025
1+000	1+200	200	B	4	65.6	SEDANG	S	2025
1+200	1+400	200	A	4	150.0	RUSAK BERAT	RB	2025
1+400	1+600	200	B	4	1.0	BAIK	B	2025
1+600	1+800	200	A	4	150.0	RUSAK BERAT	RB	2025
1+800	2+000	200	B	4	1.0	BAIK	B	2025
2+000	2+200	200	A	4	70.3	SEDANG	S	2025
2+200	2+400	200	A	4	67.8	SEDANG	S	2025
2+400	2+600	200	A	4	39.4	SEDANG	S	2025
2+600	2+666	66	A	4	150.0	RUSAK BERAT	RB	2025

Sumber : Output PKRMS 2025

5. Jl. KH. Gholib Raya – Jl. Bima (Gg. Kepunden)

Tabel 3. 6 kondisi jalan berdasarkan TTI

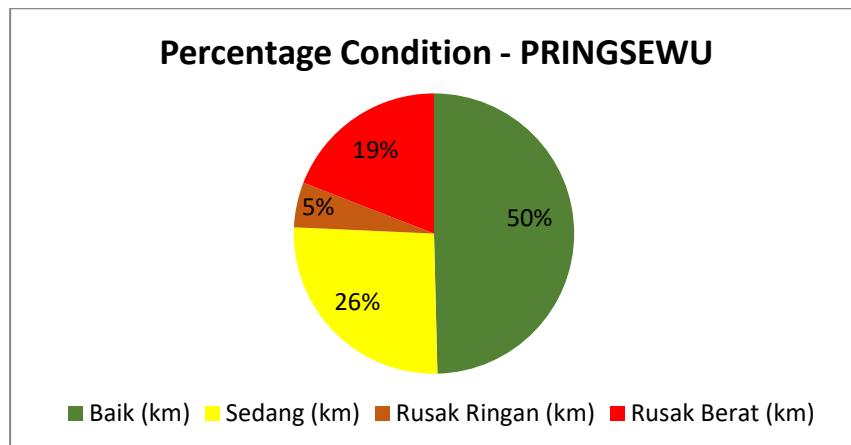
STA		PANJANG (M)	TIPE A: ASPAL B: BETON/RIGID K: Kerikil T: TANAH	Lebar (m)	Nilai Segmen TTI	KONDISI	KODE	Tahun Kondisi
						B : BAIK S: SEDANG RR: RUSAK RINGAN	B S RR RB	
0+000	0+200	200	A	3	11.1	BAIK	B	2025
0+200	0+400	200	A	3	1.0	BAIK	B	2025
0+400	0+600	200	A	3	35.0	SEDANG	S	2025
0+600	0+612	12	A	3	1.0	BAIK	B	2025

Sumber : Output PKRMS 2025

Tabel 3. 7 Rekapitulasi Kondisi *Treatment Trigger Indeks (TTI)*

Kabupaten	Kondisi - TTI (Paved)				Tipe Perkerasan						Tak Dapat Dilalui (Km)	TOTAL	
	Baik (km)	Sedang (km)	Rusak Ringan (km)	Rusak Berat (km)	Beton (km)	Blok Beton (km)	Aspal (km)	Lapen (km)	Batu Kali (km)	Kerikil (km)	Tanah (km)		
PRINGSEWU	3.81	2.01	0.40	1.47	1.80	0.00	5.88	0.00	0.00	2.25	0.60	0.00	10.54
TOTAL	3.81	2.01	0.40	1.47	1.80	0.00	5.88	0.00	0.00	2.25	0.60	0.00	10.54
Persentase	36.18%	19.04%	3.80%	13.91%	17.08%	0.00%	55.85%	0.00%	0.00%	21.37%	5.69%	0.00%	

Sumber : Output PKRMS 2025



3.2 Laporan Analisis Proyeksi Jalan

Laporan proyeksi jalan dapat dilihat melalui menu laporan → Laporan Analisis → Proyeksi kondisi jalan → Eksport ke Excel. Dari hasil ekspor tersebut akan muncul laporan kondisi jalan dalam lima tahun kedepan, dengan adanya pekerjaan rehabilitasi dan tanpa adanya pekerjaan rehabilitasi sebagai berikut :

Tabel 3. 8 Laporan Analisis Proyeksi Jalan

Tahun	No work				TOTAL
	Baik (km)	Sedang (km)	Rusak Ringan (km)	Rusak Berat (km)	
2024	4	2	0	4	11
2025	3	2	1	5	11
2026	3	2	0	6	11
2027	3	2	1	6	11

2028	2	2	0	6	11
2029	2	1	1	7	11

Sumber : Output PKRMS 2025

Tabel 3. 9 Laporan Analisis Proyeksi Jalan

Tahun	Work				TOTAL
	Baik (km)	Sedang (km)	Rusak Ringan (km)	Rusak Berat (km)	
2024	4	2	0	4	11
2025	9	2	0	0	11
2026	9	2	0	0	11
2027	10	1	0	0	11
2028	10	1	0	0	11
2029	9	1	0	0	11

Sumber : Output PKRMS 2025

Tabel 3. 10 Laporan Analisis Proyeksi Jalan

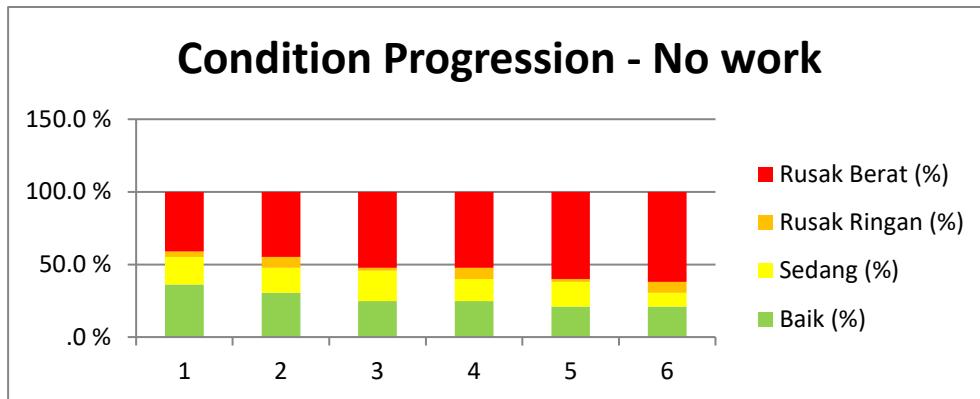
No work				
Tahun	Baik (%)	Sedang (%)	Rusak Ringan (%)	Rusak Berat (%)
2024	36 %	19 %	4 %	41 %
2025	30 %	17 %	8 %	45 %
2026	25 %	21 %	2 %	52 %
2027	25 %	15 %	8 %	52 %
2028	21 %	17 %	2 %	60 %
2029	21 %	9 %	8 %	62 %

Sumber : Output PKRMS 2025

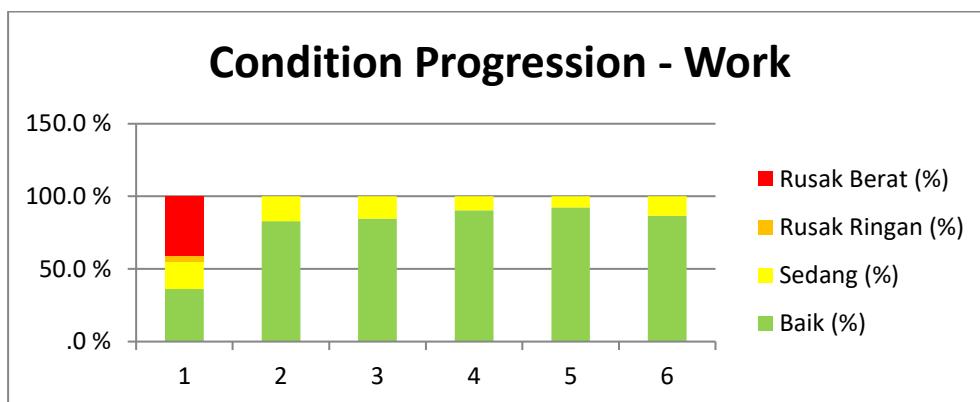
Tabel 3. 11 Laporan Analisis Proyeksi Jalan

Work				
Tahun	Baik (%)	Sedang (%)	Rusak Ringan (%)	Rusak Berat (%)
2024	36 %	19 %	4 %	41 %
2025	83 %	17 %	0 %	0 %
2026	85 %	15 %	0 %	0 %
2027	90 %	10 %	0 %	0 %
2028	92 %	8 %	0 %	0 %
2029	87 %	13 %	0 %	0 %

Sumber : Output PKRMS 2025



Gambar 9. Grafik Kondisi Tanpa Adanya Pekerjaan Rehabilitasi



Gambar 10. Grafik kondisi Dengan Adanya Pekerjaan Rehabilitasi

Berdasarkan Hasil analisis pada lima ruas jalan Kabupaten Pringsewu dengan nilai kondisi perkerasan yang ada, selanjutnya dilakukan penentuan jenis penanganan jalan melalui pengolahan data dalam aplikasi PKRMS, jenis penanganan yang dihasilkan sebagaimana ditunjukkan pada tabel di bawah ini.

Tabel 3. 12 Detail Laporan Analisis Proyeksi Kondisi Jalan

Ruas Jalan	Baik (km)	Sedang (km)	Rusak Ringan (km)	Rusak Berat (km)	Pemeliharaan	Tahun
01	0.4	0.6	0.2	0.0	Periodic	4
115	0.6	0.2	0.0	1.3	Upgrade	1
146	1.2	0.0	0.2	2.5	Upgrade	1
242	1.2	1.0	0.0	0.5	Rehabilitation	1
77	0.4	0.2	0.0	0.0	Routine	99

Sumber : Output PKRMS 2025

Dari tabel 3. 12 didapatkan hasil Penanganan pada 5 (Lima) Ruas Jalan yang disurvei sebagai berikut:

- 1) Nama Ruas : Krandegan – Batas Pesawaran (JL. Jodi Pati)
- Nomor Ruas : 01
- Panjang Ruas (Km) : 1.206

Jenis Penanganan	:	Periodic
2) Nama Ruas	:	Panutan-Pasir ukir
Nomor Ruas	:	115
Panjang Ruas (Km)	:	2.142
Jenis Penanganan	:	Upgrade
3) Nama Ruas	:	Fajar Baru – Fajar Mulia
Nomor Ruas	:	146
Panjang Ruas (Km)	:	3.910
Jenis Penanganan	:	Upgrade
4) Nama Ruas	:	Margodadi – Ambarawa Timur
Nomor Ruas	:	242
Panjang Ruas (Km)	:	2.666
Jenis Penanganan	:	Rehabilitation
5) Nama Ruas	:	Jln. KH. Gholib Raya – Jln. Bima (Gg. Kepunden)
Nomor Ruas	:	77
Panjang Ruas (Km)	:	0.612
Jenis Penanganan	:	Routine

Rekomendasi program penanganan yang sesuai dengan kondisi kerusakan adalah:

- Pemeliharaan rutin (*Road Maintenance/ RM*) yang dapat dilakukan dengan penanganan terhadap lapisan permukaan yang sifatnya untuk meningkatkan kualitas berkendaraan (*riding quality*), meningkatkan kekuatan struktural dan kualitas perkerasan yang dilakukan sepanjang tahun;
- Pemeliharaan berkala (*Periodic Maintenance*) ini dapat dilakukan dengan pemeliharaan terhadap jalan pada waktu-waktu tertentu (tidak menerus sepanjang tahun) yang sifatnya meningkatkan kemampuan struktural
- Rehabilitasi jalan (*Rehabilitation*) yang dilakukan dengan pelapisan ulang (*overlay*) ruas jalan, perbaikan pada bahu jalan, penambalan lobang (*patching*) sehingga dapat meningkatkan kualitas berlalu lintas, perbaikan bangunan pelengkap, peningkatan kekuatan struktural kembali sesuai umur rencana, perbaikan atau pembuatan drainase dan pemeliharaan serta pembersihan rumija.
- Peningkatan Jalan (*Upgrade*) merupakan pekerjaan peningkatan struktur tipe perkerasan dari *Unpaved* atau non-aspal menjadi *paved* atau aspal. Seperti pekerjaan pemeliharaan jalan, pekerjaan peningkatan jalan harus dilengkapi dengan dokumen *Detail Engineering Desain* (DED) dan dokumen lingkungan seperti dokumen Upaya pengolahan Pemantauan Lingkungan (UKL-UPL)

Hal ini sesuai dengan Spesifikasi Umum Bina Marga 2018, Nomor : 02/SE/Db/2018, dimana pekerjaan pemeliharaan harus menjamin perkerasan jalan, bahu jalan, sistem drainase, bangunan pelengkap jalan dan perlengkapan jalan dalam kondisi pelayanan yang mantap berdasarkan kinerja yang

diisyaratkan.

Untuk Selanjutnya hasil persentase nilai kemantapan keseluruhan jalan di dapatkan nilai persentase kemantapan dengan menggunakan rumus berikut:

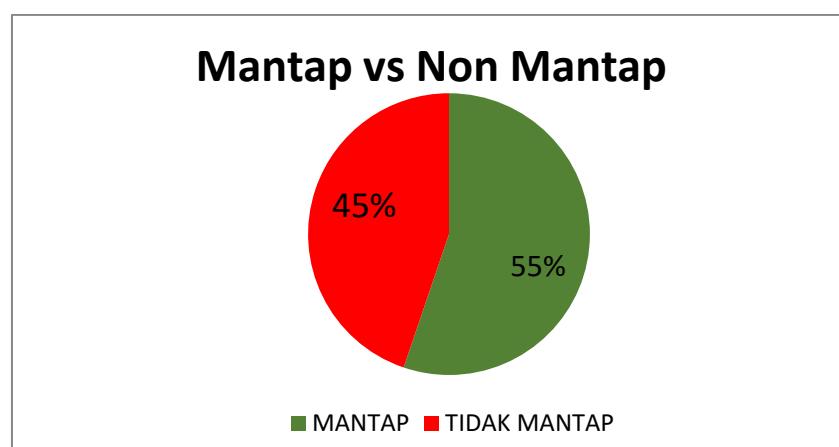
$$Kemantapan = \frac{Panjang Menurut Kondisi Jalan}{Panjang satu Ruas Jalan} \times 100$$

Maka didapatkan hasil seperti tabel dibawah ini:

Tabel 3. 13 Kemantapan Kondisi Jalan

RUAS JALAN		KEMANTAPAN				TAHUN SURVEI
		KM		%		
NOMOR RUAS	NAMA RUAS	MANTAP	TIDAK MANTAP	MANTAP	TIDAK MANTAP	
01	Krandegan-Batas Pesawaran (Jl. Jodi pati)	1.01	0.2	83.42	16.58	2025
115	Panutan-Pasir ukir	0.80	1.34	37.35	62.65	2025
146	Fajar Baru-Fajar mulia	1.20	2.71	30.69	69.31	2025
242	Margodadi-Ambarawa Timur	2.20	0.47	82.52	17.48	2025
77	Jln. KH. Gholib Raya-Jln Bima (Jl. Kepunden)	0.61	0.00	100.00	0	2025
	TOTAL	5.82	4.72	55.22	44.78	

Sumber : Output PKRMS 2025



Gambar 11. Diagram Kemantapan Kondisi Jalan

Selanjutnya hasil nilai dan persentase kemantapan 5 (lima) ruas jalan di Kabupaten Pringsewu menjadi dasar analisis untuk penentuan nilai *Treatment Priority Indeks* (TPI) yang dioprasikan pada aplikasi program PKRMS untuk penentuan prioritas penanganan berdasarkan nilai rangking prioritas.

Tabel 3. 14 Hasil Analisis Prioritas Penanganan

Ruas Jalan	Nama Ruas	MW (5 Year) - Total Harga Maintenance (Rp Juta)	TPI Class	TPI	Work Type	Rangking
242	Margodadi-Ambarawa Timur	2.159.3	01-CONCRETE MIX	39.8	2MW	2
115	Panutan-Pasir ukir	3.853.9	01-CONCRETE MIX	33.3	2MW	3
146	Fajar Baru-Fajar mulia	7.780.6	01-CONCRETE MIX	20.6	2MW	4
01	Krandegan-Batas Pesawaran (Jl. Jodi pati)	1.116.7	10-AC	43.3	2MW	1
77	Jln. KH. Gholib Raya-Jln Bima (Jl. Kepunden)	103.2	10-AC	0.0	2MW	5

Sumber : Output PKRMS 2025

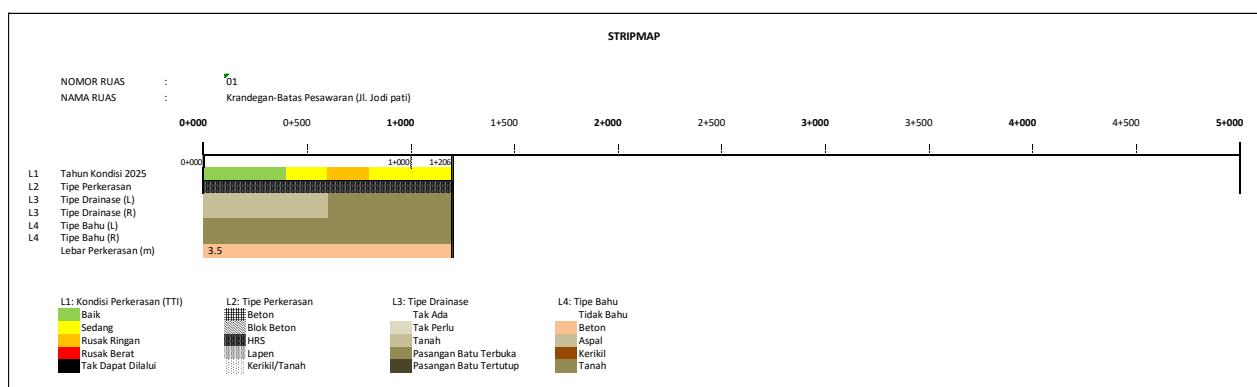
Berdasarkan analisis Survei Jalan menggunakan PKRMS Kabupaten Pringsewu menghasilkan rekomendasi dari penanganan yang akan dilakukan pada setiap ruas sesuai dengan nilai prioritas berdasarkan perhitungan analisis menggunakan aplikasi PKRMS, sehingga dapat diurutkan prioritas penanganan berdasarkan rangking dengan urutan sebagai berikut :

- (1). Krandegan – batas pesawaran Prioritas Pertama
- (2). Margodadi – Ambarawa Timur Prioritas Kedua
- (3). Panutan – Pasir Ukir Prioritas Ketiga
- (4). Fajar Baru – Fajar Mulia Prioritas Keempat
- (5). Jl. KH. Gholib Raya – Jl. Bima Prioritas kelima

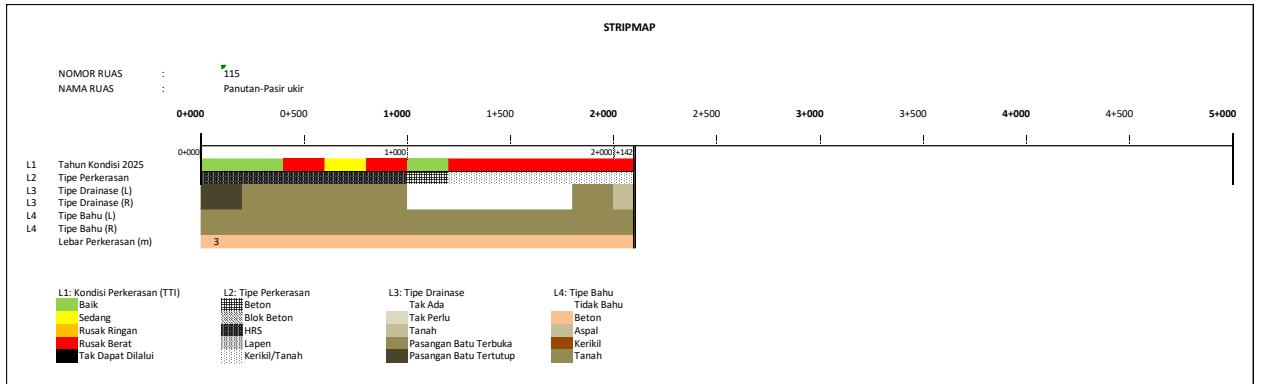
3.3 Strip Map

Laporan peta jalur atau strip map dapat menggambarkan inventaris jalan, kondisi perkerasan serta usulan pekerjaan.

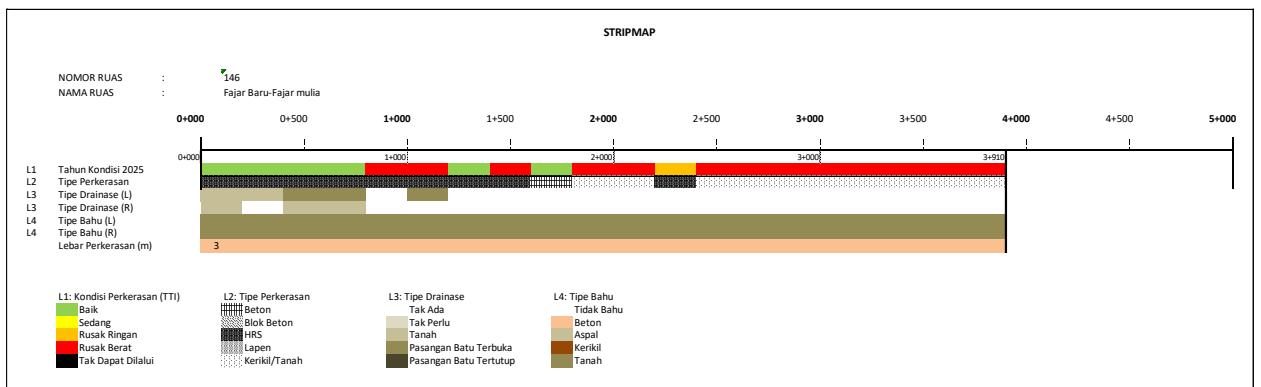
1. Ruas Jalan Krandegan – Batas Pesawaran (JL. Jodi Pati)



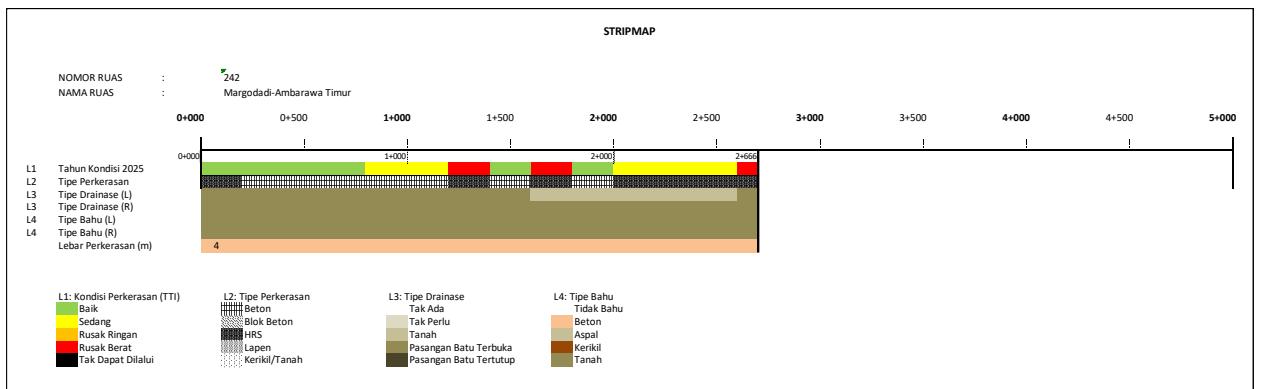
2. Ruas Jalan Panutan – Pasir Ukir



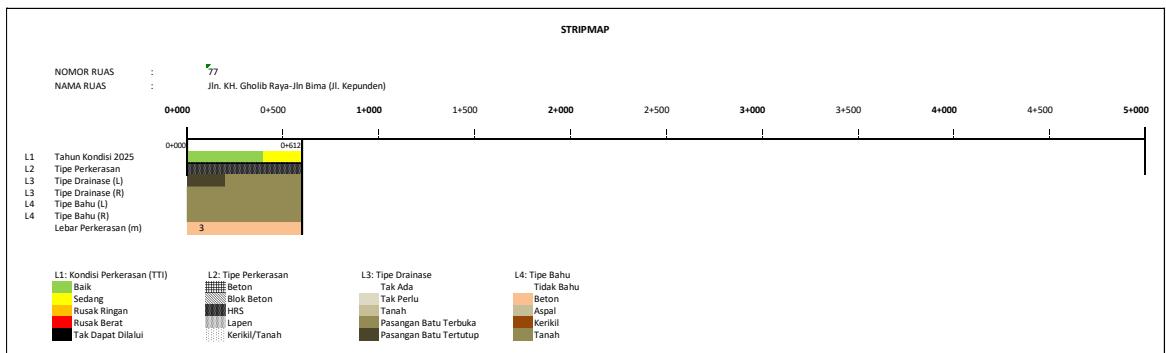
3. Ruas Jalan Fajar Baru – Fajar Mulia



4. Ruas Jalan Margodadi – Ambarawa Timur



5. Ruas Jalan KH. Gholib Raya – Jln Bima (Gg. Kepunden)



4. KESIMPULAN DAN SARAN

4.1 Kesimpulan

Dari hasil dari analisis kerusakan jalan dan jenis penanganannya menggunakan Aplikasi PKRMS yang telah dilakukan pada 5 (lima) ruas jalan di kabupaten pringsewu, kesimpulan yang diperoleh adalah sebagai berikut :

1. Program aplikasi PKRMS yang dikeluarkan oleh pemerintah ini sangat efektif untuk digunakan dikarenakan dapat mempermudah dalam menyelesaikan, memilih ataupun menyusun skala prioritas dari program yang di rencanakan pemerintah (dinas PU/Pemda) dalam menyeleksi ruas jalan yang sesuai untuk di tangani (dipelihara, ditingkatkan, dibangun kembali) sesuai dengan kondisi kerusakan dan ketersediaan dana.
2. Berdasarkan hasil dari PKRMS didapat bahwa total kondisi perkerasan pada 5 (lima) ruas jalan yang ditinjau yaitu Kondisi Jalan Baik 36.18%, Kondisi Sedang 19.04%, Kondisi Rusak Ringan 3.80%, Kondisi Rusak Berat 13.91%.
3. Jenis Penanganan yang perlukan antara lain:
 - a. Krandegan – batas pesawaran yaitu Pemeliharaan berkala (*Periodic Maintenance*)
 - b. Panutan – Pasir Ukir yaitu Peningkatan Jalan (*Upgrade*)
 - c. Fajar Baru – Fajar Mulia yaitu Peningkatan Jalan (*Upgrade*)
 - d. Margodadi – Ambarawa Timur yaitu Rehabilitasi jalan (*Rehabilitation*)
 - e. Jl. KH. Gholib Raya – Jl. Bima (Gg. Kepunden) Pemeliharaan rutin (*Road Maintenance*)
4. Total nilai kemantapan hasil PKRMS pada 5 (lima) ruas jalan di kabupaten pringsewu yaitu jalan mantap 55% dan jalan tak mantap 45%.
5. Prioritas penanganan jalan berdasarkan rangking dari hasil analisis adalah sebagai berikut :

– Krandegan – batas pesawaran	Prioritas Pertama
– Margodadi – Ambarawa Timur	Prioritas Kedua
– Panutan – Pasir Ukir	Prioritas Ketiga
– Fajar Baru – Fajar Mulia	Prioritas Keempat
– Jl. KH. Gholib Raya – Jl. Bima yaitu	Prioritas kelima

4.2 Saran

Berdasarkan analisis serta survei lapangan yang telah dilakukan beserta kesimpulan yang diperoleh, diberikan saran berdasarkan kesimpulan yang ada:

1. PKRMS merupakan *Software* yang penerapannya baru digunakan pada tahun 2021, minimnya informasi mengenai aplikasi ini beserta parameter indikator dalam penggunaan aplikasi menjadi hambatan terbesar dalam menentukan analisis yang dilakukan, sehingga perlunya penguasaan materi, beserta penguasaan dalam menggunakan *Software* menjadi hal paling utama yang perlu dilakukan. Karena *Software* ini masih bersifat semi otomatis, sehingga penguasaan materi beserta parameter langkah dalam input yang dilakukan perlu dikuasai.

2. Spesifikasi perangkat komputer sangat diperlukan untuk memaksimalkan analisis yang di jalankan, sehingga kendala data blank atau terjadi rusak saat analisis dilakukan, bisa di minimalisir.
3. Pada penelitian ini, peneliti hanya menggunakan program PKRMS dalam menganalisis kondisi permukaan jalan untuk memperoleh nilai TTI (*Treatment Trigger Index*), tanpa melibatkan data struktur seperti gorong – gorong, dinding penahan tanah dan jembatan peneliti tidak mencakup program pemaketan dan penganggaran.
4. Diharapkan pada penelitian selanjutnya agar penelitian ini lebih sempurna dapat meninjau seluruh item yang dapat dilakukan dengan analisis menggunakan program PKRMS ini kedepannya.

DAFTAR PUSTAKA DAN PENULISAN PUSTAKA

- Anugrahni, S. I. (2024). Evaluasi Kondisi Kerusakan Jalan Menggunakan Program Provincial / Kabupaten Road Management System (Pkrms) Pada Ruas Jalan Jalan Ponu Ngaba (Relly Tvri) - Wanokaza , Sobawawi-. *Student Journal GELAGAR Vol. X No.X 2024 Program Studi Teknik Sipil S1, ITN MALANG, X(X)*.
- Asalam, 1.2), Karyawan, I. D. M. A., 2), Muhamirah, &, & 3). (2021). *ANALISIS KERUSAKAN RUAS JALAN TALABIU-SIMPASAI KABUPATEN BIMA MENGGUNAKAN APLIKASI PROVINCIAL AND KABUPATEN ROAD MANAGEMENT SYSTEM (PKRMS)*. 15(7), 4877–4886.
- Direktorat Jenderal Bina Marga. (2018). *Modul 3 Pengaplikasian PKRMS* (M. Asep Hilmansyah, ST. (ed.); 2022nd ed., Vol. 3). Ir. Rezeki Peranginangin, M.Sc., MM.
- Direktorat Jenderal Bina Marga. (2022). *MODUL 1 Pengantar Teknik Manajemen Aset Jalan*.
- Direktorat Jenderal Bina Marga. (2022). *MODUL 2 Survei Pengumpulan Data* (M. Asep Hilmansyah, ST. (ed.); 2022nd ed.). Ir. Rezeki Peranginangin, M.Sc., MM.
- Ga, J., Ma, A., Ayu, L., Winanda, R., No, G., Malang, K., & Timur, J. (2025). *Analisis Kerusakan dan Program Pemeliharaan Jalan Kabupaten di Flores Timur Berbasis Provincial / Kabupaten Road Management System (PKRMS) Damage Analysis and District Road Maintenance Program in East Flores Based on Provincial / District Road Managemen*. 10(1), 1–15.
- Ikhsan Sulistio (2023), Analisa Kerusakan Perkerasan jalan Berdasarkan Metode PCI (*Pavement Condition Index*), Universitas Malahayati
- Jenderal, D., Marga, B., Direktorat, S., Bina, J., Direktur, P., Bina, J., Kepala, P., Kerja, S., & Bina, J. (2024). *KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT DIREKTORAT JENDRAL BINA MARGA Manual desain perkerasan jalan No. 03/M/BM/2024*. 389.
- Kusmaryono, I. (2021). *Rekayasa Jalan Raya* 1. 94.
- Masagung, Wahyudi, S. I., & Mudiyono, R. (2023). Analisis Prioritas Penanganan Jalan Kabupaten Brebes Menggunakan Aplikasi PKRMS Kombinasi dengan Metode AHP. In *INNOVATIVE: Journal Of Social Science Research* (Vol. 3, Issue 4).
- Ramadan, I., Widodo, S., Teknik, J., Fakultas, S., Universitas, T., Pontianak, T., Teknik, D., Universitas, S., Pontianak, T., & Jalan, K. (2023). *Analisis Kerusakan Jalan Provinsi Ruas Jalan Simpang Bantan I- II Kabupaten Sambas Menggunakan*. 1–12.
- ZULFIKAN, A. C. (2023). ANALISIS DATA DASAR PRASARANA PADA RUAS JALAN KABUPATEN SUMBAWA MENGGUNAKAN SOFTWARE PKRMS (PROVINCIAL/KABUPATEN ROAD MANAGEMENT SYSTEM). *Nucl. Phys.*, 13(1), 56.