

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil pembahasan dan analisa data yang telah diperoleh, maka dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Kondisi perkerasan ruas jalan Manggopoh-Padang luar mengalami kerusakan yang sudah mengganggu kenyamanan dan keamanan berlalu lintas. Hal ini menunjukkan bahwa ruas jalan ini sudah perlu adanya identifikasi lebih lanjut guna mendapatkan penanganan yang tepat.
2. Secara umum, berdasarkan survei yang dilakukan pada perkerasan jalan Manggopoh-Padang Luar Sta 155+000-160+000 didapatkan total luasan dari 5 jenis kerusakan yaitu 1205,11 m² yang terdiri dari kerusakan ambles (depression) dengan luas 111,25 m², kerusakan retak memanjang dengan luas 524,11 m², kerusakan retak kulit buaya dengan luas 420,405 m², kerusakan lubang dengan luas 31,095 m², dan kerusakan tambalan dengan luas 118,25 m².
3. Berdasarkan analisis kerusakan pada ruas jalan Manggopoh-Padang Luar Sta 155+000-160+000 dengan metode *Pavement Condition Index* (PCI) didapatkan nilai rata-rata PCI sebesar 55.5 dengan penilaian kondisi jalan adalah sedang (*fair*).
4. Penilaian kondisi jalan dengan menggunakan metode *International Roughness Index* (IRI) didapatkan nilai IRI yaitu 4.38 dengan penilaian kondisi jalan sedang dan termasuk ke dalam klasifikasi jalan mantap.
5. Jenis perbaikan yang dilakukan pada ruas jalan Manggopoh-Padang luar Sta 155+000-160+000 berdasarkan rata-rata nilai PCI 55,5 (sedang) yaitu dimasukkan ke dalam program pemeliharaan berkala dengan bentuk pemeliharaan yaitu penutupan retak untuk kerusakan retak memanjang, penambalan untuk kerusakan lubang, tambalan, dan retak kulit buaya serta perataan (Ac-Levelling) untuk deformasi atau ambles.
6. Tebal lapis tambah fungsional (*overlay*) yang direncanakan untuk ruas jalan Manggopoh-Padang Luar Sta 155+000-160+000 berdasarkan nilai IRI yaitu 4 cm.

7. Dari hasil perhitungan, diperoleh rencana anggaran biaya perbaikan perkerasan jalan ruas Manggopoh-Padang Luar Sta 155+000-160+000 sebesar Rp. 1.306.373.087.

5.2 Saran

1. Perawatan rutin pada jalan harus dioptimalkan dan dilaksanakan sesuai waktu yang ditentukan agar tidak terjadi kerusakan yang lebih parah. Begitu juga dinas terkait harus lebih tegas dan disiplin terhadap kendaraan yang memiliki beban melebihi kapasitas dengan cara melakukan razia dan dengan adanya jembatan timbang yang dapat mengukur kapasitas truck.
2. Perlu adanya penanganan yang cepat dan tepat terhadap kerusakan jalan yang terjadi agar dapat meminimalisir biaya penanganan kerusakan jalan.
3. Pada penelitian selanjutnya diharapkan dapat melakukan analisis kerusakan jalan dengan menggunakan metode yang berbeda seperti metode RDS 70 yang dikembangkan oleh Bina Marga sehingga dapat membandingkan dari penelitian sebelumnya.