

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1 Kesimpulan

Berdasarkan analisis hasil penelitian terhadap kerusakan ruas Jalan Gito-Gati, Sleman dari STA 0+000 hingga STA 2+200, dapat disimpulkan :

1. Berdasarkan evaluasi kondisi perkerasan Jalan Gito-Gati Sleman dengan menggunakan Metode *Pavement Condition Index* (PCI) dan Metode Bina Marga didapatkan hasil :
 - a. Terdapat 5 jenis kerusakan jalan yang terjadi di ruas Jalan Gito-Gati Sleman yaitu retak kulit buaya dengan total luas kerusakan sebesar 1.101,46 m², retak blok dengan total luas kerusakan sebesar 978,89 m², retak memanjang/melintang dengan total luas kerusakan sebesar 187,30 m², tambalan dengan total luas kerusakan sebesar 383,6 m², dan lubang dengan total luas kerusakan sebesar 15,41 m².
 - b. Nilai *Pavement Condition Index* (PCI) rata-rata pada ruas Jalan Gito-Gati, Sleman dari total 22 unit segmen penelitian sebesar 36,7 masuk dalam klasifikasi buruk (poor).
 - c. Nilai Urutan Prioritas (UP) dengan metode Bina Marga adalah 6, masuk dalam jenis pemeliharaan berkala.
 - d. Jenis kerusakan yang paling tinggi adalah retak kulit buaya dengan luas kerusakan sebesar 1101,46 m² (41,3%), sedangkan jenis kerusakan yang paling rendah adalah lubang dengan luas kerusakan sebesar 15,41 m² (0,6%).

2. Berdasarkan metode perbaikan standar Direktorat Jendral Bina Marga 1995, perbaikan yang dapat dilakukan:
 - a. Metode perbaikan P2 (pelaburan aspal setempat) untuk jenis kerusakan retak buaya < 2 mm.
 - b. Metode perbaikan P3 (pelapisan retakan) untuk lokasi-lokasi retak satu arah dengan lebar retakan < 2 mm.
 - c. Metode perbaikan P4 (pengisian retak) untuk lokasi-lokasi retak satu arah dengan lebar retakan > 2 mm.
 - d. Metode perbaikan P5 (penambalan lubang) untuk kerusakan lubang dengan kedalaman > 50 mm dan retak kulit buaya dengan lebar > 2 mm.
 - e. Metode perbaikan P6 (perataan) untuk kerusakan lubang dengan kedalaman < 50 .

6.2 Saran

Beberapa hal yang dapat dilakukan terkait dengan pemeliharaan ruas Jalan Gito-Gati, Sleman untuk masa mendatang, antara lain:

1. Perlu segera dilakukan pemeliharaan rutin jalan agar kerusakan yang telah terjadi tidak menjadi lebih parah;
2. Penelitian yang penulis lakukan ini hanya sebatas evaluasi kondisi fungsional jalan, sehingga untuk penelitian lebih lanjut dapat dilanjutkan dengan membandingkan kesesuaian evaluasi kondisi fungsional jalan dengan evaluasi kondisi struktural jalan.

DAFTAR PUSTAKA

- Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kabupaten Grobogan. (2014). *Konstruksi Perkerasan Lentur (Flexible Pavement)*. Diakses pada 9 September 2020 pukul 19.32 WIB. <https://www.dpupr.grobogan.go.id/info/artikel/29-konstruksi-perkerasan-lentur-flexible-pavement>.
- Direktorat Jendral Bina Marga. (1995). *Manual Pemeliharaan Rutin Untuk Jalan Nasional dan Jalan Propinsi*. Jakarta: Departemen Pekerjaan Umum Direktorat Jendral Bina Marga.
- Direktorat Pembinaan Jalan Kota. (1990). *Tata Cara Penyusunan Pemeliharaan Jalan Kota (No. 018/T/BNKT/1990)*. Jakarta: Direktorat Jendral Bina Marga Departemen Pekerjaan Umum.
- Hardiyatmo, H. C. (2007). *Pemeliharaan Jalan Raya*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Shahin, M. (1994). *Pavement Management for Airports, Roads, and Parking Lots*. New York: Chapman & Hall.
- Sukirman, S. (1992). *Pekerasan Lentur Jalan Raya*. Bandung: Nova.
- Sukirman, S. (1999). *Dasar- Dasar Perencanaan Geometrik Jalan*. Bandung : Nova.
- Suryadharma, H., & Susanto , B. (1999). *Rekayasa Jalan Raya*. Yogyakarta: Universitas Atma Jaya Yogyakarta.
- Suwardo, & Sugiharto. (2004). *Tingkat Kerataan Jalan Berdasarkan Alat Rolling Straight Edge Untuk Mengestimasi Pelayanan Jalan*. Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada.