

BAB 5. KESIMPULAN

5.1. KESIMPULAN

Dari hasil analisis data dan pembahasan yang telah dilakukan, dapat disimpulkan beberapa poin penting sebagai berikut:

1. Kondisi Perkerasan Beton Aspal

- Nilai rata-rata IKP pengamatan awal pada perkerasan beton aspal adalah 75,9 yang menunjukkan kondisi jalan tergolong baik, sehingga direkomendasikan untuk dilakukan pemeliharaan berkala.
- Nilai rata-rata IKP keseluruhan adalah 73,5 yang termasuk dalam kategori kondisi baik.

2. Kondisi Perkerasan Kaku

- Nilai rata-rata IKP pengamatan awal pada perkerasan kaku adalah 86,9 yang menunjukkan kondisi baik, namun tetap direkomendasikan untuk dilakukan pemeliharaan berkala.
- Nilai rata-rata IKP keseluruhan adalah 83,1 yang termasuk dalam kategori kondisi baik.

3. Kerusakan Terparah pada Perkerasan Beton Aspal

Kerusakan terparah ditemukan pada unit 1 dengan nilai IKP 24 menunjukkan kondisi sangat parah. Kerusakan terdiri dari:

- Dua titik unit sampel berupa tambalan dengan tingkat kerusakan tinggi
- Satu titik unit sampel berupa sungkur dengan tingkat kerusakan sedang

4. Kerusakan Terparah pada Perkerasan Kaku

Kerusakan terparah ditemukan pada unit 59 dengan nilai IKP 28 menunjukkan kondisi parah. Kerusakan terdiri dari:

- Tiga titik unit sampel berupa pemisahan pelat dengan kerusakan tinggi
- Satu titik unit sampel berupa retak sudut dengan kerusakan tinggi
- Satu titik unit sampel berupa retak garis dengan kerusakan sedang
- Dua titik unit sampel berupa tambalan besar dengan kerusakan tinggi

5. Kebutuhan Pemeliharaan Jalan

Berdasarkan hasil dari penelitian yang dilakukan, dapat diklasifikasikan beberapa kebutuhan pemeliharaan berdasarkan analisis kondisi jalan sebagai berikut:

- Tujuh puluh lima unit sampel memerlukan pemeliharaan rutin
- Sepuluh unit sampel memerlukan pemeliharaan berkala
- Dua puluh satu unit sampel membutuhkan peningkatan struktural
- Dua puluh empat unit sampel direkomendasikan untuk dilakukan rekonstruksi atau daur ulang

5.2. SARAN

1. Diperlukan pemeliharaan rutin secara berkala pada ruas jalan dengan kondisi baik untuk mempertahankan kinerja perkerasan dan mencegah kerusakan lebih lanjut.
2. Pemeliharaan berkala sebaiknya segera dilakukan pada segmen dengan kondisi sedang, khususnya yang memiliki nilai IKP mendekati batas bawah kategori baik.
3. Segmen jalan yang memerlukan peningkatan struktural perlu segera ditindaklanjuti untuk menjaga kapasitas daya dukung jalan terhadap beban lalu lintas.
4. Untuk unit dengan kondisi rusak berat, disarankan dilakukan rekonstruksi atau daur ulang agar fungsi jalan dapat dikembalikan secara optimal.
5. Pemerintah atau instansi terkait perlu menetapkan prioritas penanganan berdasarkan tingkat kerusakan dan nilai IKP, guna efisiensi anggaran dan efektivitas pemeliharaan.

