

BAB 5. KESIMPULAN

5.1. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis data serta pembahasan yang telah dilakukan, dapat ditarik beberapa kesimpulan sebagai berikut:

1. Berdasarkan hasil identifikasi kerusakan pada ruas Jalan Air Keruh ditemukan beberapa jenis kerusakan perkerasan, yaitu retak keawetan (*durability cracking*), penanggaan (*faulting*), retak garis (*linear cracking*), *punch out*, dan *scaling*.
2. Hasil analisis kondisi perkerasan menggunakan metode Pavement Condition Index (PCI) menunjukkan bahwa ruas Jalan Air Keruh memiliki nilai PCI rata-rata sebesar 38, yang termasuk dalam kategori rusak parah. Dari 40 segmen yang dianalisis, terdapat 2 segmen berkategori baik, 2 segmen berkategori jelek, 7 segmen berkategori sedang dan 29 segmen berkategori rusak parah.
3. Berdasarkan hasil penilaian kondisi perkerasan, sebagian besar ruas Jalan Air Keruh berada dalam kondisi rusak parah sehingga memerlukan penanganan yang sesuai untuk mengembalikan fungsi layanannya. Rekomendasi penanganan yang diberikan meliputi pemeliharaan berkala pada 2 segmen, peningkatan struktural pada 7 segmen, serta rekonstruksi pada 31 segmen.

5.2. SARAN

1. Pemerintah daerah atau instansi yang berwenang disarankan untuk segera melakukan penanganan pada ruas Jalan Air Keruh sesuai dengan hasil analisis PCI, dengan memprioritaskan rekonstruksi pada segmen yang berada dalam kondisi rusak parah, peningkatan struktural pada segmen dengan kondisi sedang, serta pemeliharaan berkala pada segmen yang masih memiliki kondisi baik agar kerusakan tidak berkembang menjadi lebih berat.
2. Perbaikan dan pemeliharaan sistem drainase perlu dilakukan secara berkala untuk mencegah genangan air yang dapat mempercepat penurunan kondisi perkerasan jalan. Selain itu, saluran drainase harus dijaga agar tetap berfungsi dengan baik melalui kegiatan pembersihan dan pemeliharaan rutin.
3. Pengawasan terhadap kendaraan Over Dimension Over Load (ODOL) perlu ditingkatkan melalui penegakan aturan mengenai dimensi dan muatan kendaraan

sesuai dengan ketentuan yang berlaku, sehingga beban berlebih yang menjadi salah satu penyebab utama kerusakan perkerasan dapat diminimalkan.

4. Penelitian selanjutnya disarankan untuk mengombinasikan metode Pavement Condition Index (PCI) dengan metode penilaian kondisi jalan lainnya, seperti International Roughness Index (IRI) atau Surface Distress Index (SDI), sehingga diperoleh hasil evaluasi kondisi perkerasan yang lebih komprehensif. Selain itu, penelitian dapat dilengkapi dengan analisis lalu lintas, daya dukung tanah dasar, dan evaluasi struktur perkerasan untuk memperoleh rekomendasi penanganan yang lebih tepat.

