BAB V
PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan analisis data dan pembahasan yang telah dilakukan penulis dapat mengambil beberapa kesimpulan yaitu sebagai berikut:

1. Jenis kerusakan pada Jalan Raya Narogong Kota Bekasi dengan menggunakan metode Bina Marga berjumlah 9, diantaranya alur, sungkur, ambles, pelepasan butir, retak memanjang, retak buaya, lubang, dan tambalan. Nilai urutan prioritas yaitu 5,5 sehingga jalan dimasukkan dalam program Pemeliharaan Berkala.
2. Jenis kerusakan yang terjadi pada ruas Jalan Raya Narogong Kota Bekasi dengan menggunakan metode *Pavement Condition Index* (PCI) berjumlah 11, diantaranya alur, bergelombang, lubang, pelepasan butir, retak memanjang, sungkur, ambles, benjol dan turun, tambalan, bergelombang, serta kegemukan. Nilai PCI sebesar 48,5 yang menunjukkan jalan dalam keadaan sedang (*fair*).
3. Penanganan terhadap kerusakan menggunakan Petunjuk Praktis Pemeliharaan Rutin Jalan 2010 Kementrian Pekerjaan Umum, diantaranya Penebaran Pasir (P1), Pengaspalan (P2), Penutupan Retak (P3), Pengisian Retak (P4), Penambalan Lubang (P5), Perataan (P6), Penambalan Ulang (U1), Perataan dan Pelandaian (U2).
4. Perbandingan analisis kerusakan menggunakan metode Bina Marga dan Metode PCI memiliki beberapa persamaan dan perbedaan. Persamaan keduanya yaitu sama – sama metode yang dapat digunakan untuk menilai kondisi jalan, sedangkan perbedaan dari kedua metode tersebut diantaranya jenis kerusakan yang ditinjau metode PCI lebih banyak daripada metode Bina Marga, pengisian formulir survei metode Bina Marga mencantumkan data panjang, lebar, luas, dan kedalaman kerusakan sedangkan PCI hanya mencantumkan luas saja, metode Bina Marga memiliki 4 langkah proses pengerjaan dengan memperhitungkan LHR

untuk mendapat nilai UP sedangkan metode PCI memiliki 7 langkah untuk mendapat nilai kondisi, hasil analisis metode Bina Marga berupa nilai urutan prioritas yang selanjutnya diketahui program pemeliharaan yang dilakukan terhadap jalan yang di survei sedangkan hasil analisis metode PCI hanya mengetahui kondisi perkerasan.

5. Pemetaan menggunakan GIS dengan aplikasi *GPS Essentials* dan *Google Earth* menghasilkan peta titik kerusakan yang berjumlah 54 titik untuk metode Bina Marga dan 60 titik untuk metode PCI pada keseluruhan *stationing.*

5.2 Saran

Setelah melaksanakan survei kondisi jalan dan analisis terhadap data hasil survei penulis menyampaikan beberapa saran diantaranya:

1. Survei kondisi jalan sebagai salah satu langkah dalam program pemeliharaan jalan harus rutin dilaksanakan untuk memastikan jalan selalu berada dalam kondisi baik, serta penanganan terhadap kerusakan – kerusakan kecil di permukaan jalan sebaiknya rutin dilaksanakan untuk mencegah kerusakan besar yang mungkin terjadi.
2. Program pemeliharaan jalan baik pemeliharaan rutin, berkala, maupun program peningkatan harus dilaksanakan dan diawasi dengan sebaik mungkin sehingga spesifikasi dan mutu pekerjaan yang digunakan sesuai dengan perencanaan yang ditentukan.