

BAB VI

KESIMPULAN & SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisa data pada bab IV, dapat ditarik beberapa kesimpulan mengenai Kerusakan Perkerasan Jalan Ruas Blora-Cepu, antara lain:

1. Terdapat tiga belas jenis kerusakan pada Ruas Blora-Cepu antara lain retak kulit buaya, retak kotak-kotak, cekungan, keritin, amblas, retak pinggir, pinggir turun vertikal, retak memanjang/ melintang, tamalan, pengausan agregat, lubang, mengembang/ jembul dan pelepasan butiran.
2. Dari segi kerusakan yang terbanyak muncul adalah *type cracking* yang menunjukkan presentase 65,06 % dari keseluruhan kerusakan yang ada, kemungkinan penyebab utamanya adalah :
 - a. Adanya beban yang melebihi standar (*over load*).
 - b. Akibat kurang efektifnya penggunaan saluran drainase sebagai peengkap infrastruktur jalan.
 - c. Tanah dasar yang merupakan jenis tanah lempung ekspansif yang menyebabkan daya dukung tanah berkurang apabila terkena air.
3. Analisa perhitungan nilai indeks kondisi perkerasan jalan (PCI) menunjukkan bahwa Ruas Blora-Cepu memiliki nilai indeks
4. Dari segi drainase pada ruas jalan yang ditinjau adalah PCI sebesar 59,58 % yang tergolong kedalam keadaan yang baik (*good*).sangat buruk, sehingga apabila jalan tidak segera diperbaiki maka akan mengakibatkan kerusakan jalan yang semakin bertambah.

B. SARAN

Dari hasil penelitian, pembahasan dan kesimpulan yang ada dapat ditarik beberapa saran untuk meningkatkan kinerja perkerasan jalan Ruas Blora-Cepu, antara lain:

1. Untuk meningkatkan nilai PCI dan memperbaiki kondisi perkerasan jalan menjadi lebih baik, maka dilakukan perbaikan perkerasan jalan secara lokal ataupun menyeluruh (*overlay*).

2. Untuk mendapatkan kualitas perkerasan jalan yang baik dan meminimalisir kerusakan, langkah-langkah yang dilakukan sebagai berikut:
 - a. Memperbaiki komposisi campuran beraspal.
 - b. Mutu bahan yang digunakan untuk perkerasan jalan harus memenuhi spesifikasi teknik.
 - c. Metode pelaksanaan pekerjaan perkerasan jalan harus benar.
 - d. Mengadakan pemeliharaan jalan secara rutin.
3. Pemeliharaan drainase secara rutin agar saluran tetap dapat mengalirkan air secara lancar, mengingat disekitar lokasi yang ditinjau adalah hutan jati.
4. Pengawasan berupa monitoring secara rutin dan berkala harus dilakukan dengan benar dan terjadwal.
5. Nilai rata – rata LHRT 29.975 smp/hari untuk jalur Blora-Cepu, sehingga mengacu pada Standar Perencanaan Geometrik untuk Jalan Antar Kota Tahun 2004 termasuk dalam kelas jalan Arteri sekunder kelas I dengan (>20.000). Akan tetapi pada kenyataannya jalan termasuk masih dalam kelas jalan kolektor lokal kelas III dengan volume rencana < 6.000 smp/hari. Sehingga dapat disimpulkan bahwa kerusakan perkerasan jalan disebabkan oleh ketidaksesuaian terhadap beban volume kendaraan yang diijinkan sesuai dengan perencanaannya. Sehingga harus melakukan peningkatan kelas jalan untuk meminimalisir kerusakan yang ada.