

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Hasil dari eksplorasi dan investigasi informasi data yang dapat di ketahui ada beberapa kesimpulan sebagai berikut

1. Dari 3 ruas jalan yang diteliti dan dibandingkan, total volume kerusakan jalan beraspal adalah $16,22 \text{ m}^2$ Sementara itu kerusakan pada jalan beton adalah $369,34 \text{ m}^2$. Dan semua itu terbagi menjadi beberapa tipe kerusakan yaitu diantaranya sebagai berikut.

➤ Jalan Aspal

- a. Berlubang = $8,46 \text{ m}^2$
- b. Amblas = $4,76 \text{ m}^2$
- c. Retak = 3 m^2

➤ Jalan Beton

- a. Berlubang = 325 m^2
- b. Retak = $44,34 \text{ m}^2$

2. Jadi kerugian yang memiliki harga kondisi terbaik biasanya tidak menjadi perhatian pertama sejauh menangani, karena untuk memutuskan permintaan kebutuhan juga didasarkan pada harga miring, bahu jalan dan harga kelas LHR. Dari nilai kondisi masing-masing ruas jalan aspal maupun beton diperoleh kondisi

terbesar adalah jalan beton pada Pelita II yaitu 8. Sedangkan nilai kondisi paling terkecil pada jalan aspal P.Mentawai yaitu 2.

2. Untuk urutan prioritas utama dalam perbaikan jalan dengan menurut urutan terendah adalah Jl.Pelita (Beton) II yaitu 8 Sementara itu jalan dengan nilai urutan terbesar adalah Jl.P.Mentawai sebesar 14.
3. Dalam hal ini dapat kita bisa ketahui kerusakan yang paling besar terjadi pada jalan Beton yang ada pada Jl.Pelita II serta menjadikan jalan tersebut untuk penanganan paling utama.
4. Dengan ini saya menyimpulkan bahwa perbandingan kerusakan antara aspal dan beton ini bisa menjadi bahan acuan untuk suatu pembangunan dari segi Perbandingan dampak kerusakan dan penanganan utama.

5.2 Saran

Berdasarkan hasil penelitian dan kesimpulan yang dapat dibetitahukan saran atau masukan sebagai berikut ini.

1. Manfaat dari teknik Bina Marga ini adalah penggambaran kondisi jalan dilakukan dengan sungguh-sungguh dan lengkap di setiap ruang jalan sehingga semua kerusakan yang ada dapat dibedakan dan diurai, sedangkan data yang diperoleh sangat lengkap dengan standart jalan penunjang di Indonesia sejauh kemajuan dan instrumen diciptakan. dimanfaatkan dalam strategi Bina Marga ini.

2. Kerusakan dalam strategi Bina Marga hanya memasukkan beberapa kerusakan, khususnya retak, amblas dan berlubang. Sedangkan dalam kenyataannya dilapangan kerusakan yang terjadi tidak hanya itu. Maka dari itu akan lebih baik jika tinjauan kerusakan ini diperbanyak atau diperluas ruang lingkupnya.
3. Untuk metode penelitian selanjutnya bisa membandingkan antara metode Bina Marga dengan metode yang lainnya.
4. Pada 3 Ruas yang dibandingkan antara jalan Aspal dan Beton bisa dimasukkan kedalam program pemeliharaan rutin jalan Kabupaten Poso.
5. Kepada dinas yang berwenang dalam hal pemeliharaan serta perbaikan jalan perkotaan Kabupaten Poso, penelitian ini diharapkan dapat menjadi informasi ataupun referensi untuk keperluan pemeliharaan dan perbaikan jalan.

