

BAB 6

KESIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan hasil analisa data dan pembahasan yang telah dilakukan tentang Analisa Karakteristik Perkerasan Lentur Jalan Perkotaan Dengan Metode Bina Marga dan *Asphalt Institut MS-17* terdapat beberapa hal yang dapat disimpulkan diantaranya:

6.1 Kesimpulan

1. Analisa yang dilakukan dengan menggunakan metode Bina Marga dan *Asphalt Institut MS-17* ruas jalan raya Serang-Pandeglang terdapat 7 jenis kerusakan yaitu tambalan, butiran lepas, retak memanjang, retak kulit buaya, amblas, lubang, dan sungkur dengan luasan kerusakan terbesar 116,16 m² jenis kerusakan tambalan dan luasan terkecil 1,02 m² jenis kerusakan sungkur.
2. Nilai Urutan Prioritas pada metode Bina Marga yaitu sebesar 10,928 skala prioritas dengan program penanganan jalan yaitu tipe pemeliharaan rutin (penambalan lubang, pelaburan aspal dan lain-lain) dan Nilai Kondisi pada metode *Asphalt Institut MS-17* yaitu 98,40 dengan program penanganan jalan yaitu tipe pemeliharaan rutin (penambalan lubang, pelaburan aspal dan lain-lain).
3. Perbandingan antara kedua metode didapatkan bahwa metode Bina Marga dan metode *Asphalt Institut MS-17* terdapat perbedaan yaitu:
 - a. Jenis Kerusakan yang terjadi pada metode Bina Marga ada 6 kerusakan yaitu retak memanjang, retak kulit buaya, lubang, pelepasan butir, tambalan, dan amblas. Sedangkan jenis kerusakan yang terjadi pada metode *Asphalt Institut MS-17* ada 5 kerusakan yaitu retak memanjang, retak kulit buaya, butiran lepas, sungkur, dan lubang.
 - b. Luasan kerusakan pada metode Bina Marga terbesar yaitu jenis kerusakan tambalan sebesar 116,16 m² dan pada metode *Asphalt Institut MS-17* jenis kerusakan terbesar yaitu butiran lepas sebesar 39,00 m².
 - c. Prosedur penilaian kondisi jalan pada metode Bina Marga lebih banyak dan terukur dibandingkan dengan metode *Asphalt Institut MS-17*.

6.2 Saran

1. Dalam melakukan survey secara visual masih diperlukan metode dan alat yang lebih akurat seperti NAASRA (National Association Of Australian State Road Authorities) yaitu metode yang menciptakan pengukuran kekasaran jalan aspal, salah satu alat yang digunakan yaitu PARVIDNET (Positioning Accurate with Roughness With Video and Net Inventory), dan juga dapat menggunakan alat ukur ROMDAS (Road Measurement Data Acquisition System) yaitu sistem untuk pengumpulan data ketidakrataan dari alat ukur ketidakrataan Bump Integrator jenis respon, dan lain-lain yang dapat dijadikan pertimbangan dalam penentuan nilai kondisi jalan.
2. Analisa yang diamati dalam tugas akhir ini lebih berfokus pada perkerasan jalan, sehingga perlu dalam mendukung program pemeliharaan yang lebih kompleks masih diperlukan studi lebih lanjut seperti analisa sistem drainase jalan, trotoar, bahu jalan, dan kondisi yang mendukung lainnya yang perlu diteliti lebih lanjut.
3. Diharapkan kepada dinas terkait dapat melakukan pemeliharaan dengan sebaik – baiknya sehingga tidak menyebabkan kerusakan yang lebih luas lagi.