

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis dan perhitungan nilai kerusakan permukaan jalan yang telah dilakukan pada lokasi penelitian menggunakan metode *Pavement Condition Index* (PCI), maka didapatkan kesimpulan yang menjawab permasalahan pada tugas akhir ini.

1. Kondisi kerusakan permukaan jalan ditinjau dari jenis dan tingkat kerusakan yang terdapat di lokasi penelitian. Dari data survei terdapat beberapa macam kerusakan yaitu :
 - Sungkur (*High* dan *Medium*)
 - Alur (*High*, *Medium*, dan *Low*)
 - Amblas (*High* dan *Medium*)
 - Tambalan (*High* dan *Medium*)
 - Lubang (*Medium* dan *Low*)
 - Retak Kulit Buaya (*High*, *Medium*, dan *Low*)
 - Retak Memanjang (*High*, *Medium*, dan *Low*)
 - Retak Pinggir (*High*, *Medium*, dan *Low*)
 - Retak Kotak-kotak (*High* dan *Medium*)
2. Dari rekapitulasi persentase luas kerusakan jalan ditemukan nilai Deduct Value, dan Corrected Deduct Value yang berbeda beda, dikarenakan setiap segmen memiliki luas kerusakan dan jumlah kerusakan (q) yang berbeda, Diantara 12 segmen Pada Segmen 6 memiliki nilai Deduct Value dan Coreccted Deduct Value yang tinggi Sehingga menghasilkan nilai PCI yang kecil (sangat buruk)

3. Dari hasil perhitungan dan analisis diperoleh nilai kerusakan jalan berdasarkan metode Pavement Condition Index. Segmen 6 memiliki nilai PCI paling kecil yaitu 35 yang artinya memiliki kerusakan yang lumayan berat atau di kategorikan buruk (*Poor*), Sedangkan segmen 1 memiliki nilai PCI yang paling besar di antara segmen lainnya dengan nilai 86 dengan kategori sangat baik (*Very Good*).
4. Setelah didapatnya seluruh nilai kerusakan berdasarkan metode *Pavement Condition Index* (PCI), maka dilakukan penerapan Sistem Informasi Geografi yaitu membuat peta tematik nilai kerusakan jalan pada setiap jalan di lokasi penelitian sehingga dari pemetaan nilai kerusakan jalan tersebut dapat dijadikan acuan untuk melihat kondisi jalan Taman Sari – Banjar Sawah (R.27), Kabupaten Probolinggo.

5.2 **Saran**

Dari hasil analisis yang diperoleh dari penelitian ini, diberikan beberapa saran sebagai berikut:

5. Perlu dilakukan perbaikan serta penanganan yang tepat untuk mengurangi resiko kecelakaan akibat kerusakan jalan.
6. Melaksanan pemantauan kondisi kerusakan secara periodik dan lebih detail sebagai prediksi kerusakan yang akan terjadi nantinya.
7. Untuk memastikan perbaikan dan penanganan yang lebih tepat, diperlukan perbandingan dengan metode perbaikan lainnya.