

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil yang diperoleh dari penelitian pada ruas jalan Claret Matani Sta 0+ 000 – Sta 0 + 900 dapat diambil beberapa kesimpulan sebagai berikut:

1. Hasil penelitian yang telah dilakukan, diketahui bahwa hubungan beban berlebih dengan kerusakan jalan adalah semakin tinggi volume beban berlebih yang melintas di jalan Claret Matani, maka tingkat kerusakan jalan akan semakin bertambah. Data yang di peroleh dari lapangan menunjukkan bahwa beban rata-rata volume kendaraan yang terhitung dalam kurun waktu satu minggu mencapai 2.323 smp/jam, sedangkan nilai kondisi kerusakan di jalan Claret Matani sebesar 28,5 % yang terhitung dari Sta 0+ 000 – Sta 0 + 900.
2. Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, dapat diketahui bahwa dampak muatan berlebih akan berpengaruh terhadap umur rencana jalan. Dimana semakin tinggi beban muatan berlebih, maka umur rencana jalan akan semakin berkurang. Hal ini sesuai hasil yang di peroleh dari lapangan bahwa dalam kurun waktu satu minggu, kendaraan yang melintasi jalan Claret Matani mencapai 2.323 smp/jam.

5.2. Saran

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan, penelitian menyimpulkan saran sebagai berikut.

1. Agar masa pertumbuhan jalan semakin lama, diharapkan pemerintah melakukan pemeliharaan dan peningkatan jalan secara rutin, dan membatasi kendaraan yang melewati jalan tersebut terkhususnya kendaraan yang muatan berlebih (kendaraan truck 2 as dan truck 3 as), kemudian diharapkan juga untuk tetap memperhatikan drainase agar air hujan tidak menggenangi pada badan jalan, sehingga dapat mengurangi tingkat kerusakan jalan.
2. Sebaiknya dibangun jembatan timbang dititik awal dan titik akhir pada ruas jalan Claret Matani sehingga bisa mengurangi bahkan mencegah terjadinya beban muatan berlebih.

DAFTAR PUSTAKA

Depertemen Pemukiman dan Praserana Wilayah (2004) *Survai Pencacahan Lalu Lintas Dengan Cara Manual*, Jakarta: Depertemen Pemukiman Dan Praserana Wilayah.

Depertemen Pemukiman dan Praserana Wilayah (2004) *Survai Kondisi Jalan Beraspal dan Perkotaan*, Jakarta :Depertemen Pemukiman dan Praserana Wilayah.

Depertemen Pekerjaan Umum (1997) *Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI)*. Jakarta : Ditjen Bina Marga.

Peraturan Pemerintah Nomor. 34 Tahun 2006, *Tentang Jalan* Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor. 13 Tahun (2011) *Tentang Pemeliharaan dan Penilaian Jalan*

Alamsya, A. Ansyori, 2008, *Rekayasa Lalu Lintas*, Edisi Revisi, UMM Pres, Universitas Muhammadiyah Malang, Indonesia.

Anonim, (1997), *Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI)*,. Direktorat Jenderal Bina Marga. Jakarta

Direktorat Jenderal Bina Marga Kementerian Pekerjaan Umum. (2011) *Panduan Survai Kondisi Jalan Nomor SMD-03/RCS*, Jakarta, Indonesia. 1992, Standar Perencanaan Geometrik Untuk Jalan Perkotaan (Direktorat Jendral Bina Marga, Maret)

Pemerintah Republik Indonesia, 2006, *Tentang Jalan*, Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006, Jakarta.

Tamin, OZ., 2008, *Perencanaan, Pemodelan dan Rekayasa Transportasi*, ITB. 1997, MKJI, Direktorat Jendral Bina Marga, Direktorat Bina Jalan Kota

Depertemen Pekerjaan Umum , 2007. Kerusakan jalan , Bina Marga Jakarta
Sukirman .S., 1997. Dasar-Dasar Perencanaan Geomtrik Jalan , Nova, Bandung.

TPGJAK , 1997 . Tata Cara Perencanaan Geomtrik Jalan Antar Kota, Bina Marga, Jakarta.

Nurul Fadhilah, 2012. Pengaruh Volume Kendaraan Terhadap Tingkat Kerusakan Jalan Pada Perkerasan Jalan Di Kota Semarang. Semarang : Skripsi tugas akhir Universitas negeri semarang

Arifin, Z. (2010). Pengaruh Beban Muatan Kendaraan Berlebih Kendaraan Truck Terhadap Perkiraan Umur Layanan Perkerasan, Fakultas Teknik Program Studi Teknik Sipil Universitas Indonesia Depok.

Direktorat Jendral Bina Marga (2009). *Kamus Istilah Bidang Pekerjaan Umum. Bandung* : Yayasan Badan Penerbit PU.