

BAB V

PENUTUP

5.1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil olahan data survey menggunakan aplikasi PKRMS maka dapat disimpulkan bahwa :

1. Tingkat kerusakan ruas jalan Manggopoh – Padang Luar adalah sebagai berikut :
 - 1) Baik : 43.43 KM (62.55 %)
 - 2) Sedang : 11.10 KM (15.99 %)
 - 3) Rusak Ringan : 14.70 KM (21.17 %)
 - 4) Rusak Berat : 0.20 KM (0.29%)

Berdasarkan data kerusakan ruas jalan manggopoh – padang luar didapatkan kemantapan jalan sebagai berikut :

- Mantap : 54.53 KM (78.54%)
Tidak Mantap : 14.90 KM (21.46%)

2. Berdasarkan point 1 di atas, maka di dapatkan strip map kondisi jalan pada (Gambar 4.2. sampai Gambar 4.5.)
3. Jenis penanganan konstruksi jalan ruas manggopoh – padang luar berdasarkan olahan PKRMS adalah 1). Pemeliharaan Rutin Jalan (Road Maintenance) 2). Rehabilitasi Jalan (Rehabilitation).
4. Estimasi biaya penanganan ruas jalan manggopoh - padang luar sebesar **Rp. 110.888.300.000,-** (Seratus Sepuluh Milyar Delapan Ratus Delapan Puluh Delapan Juta Tiga Ratus Ribu Rupiah) dengan rincian sebagai berikut :
 1. Tahun Pertama : Rp. 82.380.300.000,-
 2. Tahun Ke Dua : Rp. 5.267.200.000,-
 3. Tahun Ke Tiga : Rp. 6.834.400.000,-
 4. Tahun Ke Empat : Rp. 12.889.600.000,-
 5. Tahun Ke Lima : Rp. 3.516.700.000,-

Jika ruas jalan manggopoh – padang luar dikerjakan dengan total biaya tersebut diatas, maka di tahun ke lima (2029) kemantapan jalan sudah mencapai 100% dari yang sebelumnya (tahun 2024) 78.54%

5.2. Saran

Analisis prioritas penanganan jalan dengan menggunakan aplikasi PKRMS direkomendasikan dalam Menyusun program penyelenggaraan jalan. Dengan pendekatan metode tersebut hasil analisis prioritas telah mempertimbangkan kriteria lain di luar kriteria data teknis (kondisi jalan dan volume lalu lintas) yaitu kriteria konektivitas, pengembangan Kawasan, penghubung Kawasan ekonomi dan pertanian dan pengubung sarana pelayanan umum, sehingga akan lebih memberikan dampak yang memberikan manfaat lebih bagi masyarakat dikarenakan keterbatasan anggaran yang ada.

Walau bagaimanapun juga metode PKRMS ini hanya merupakan data dasar dalam perencanaan konstruksi jalan, oleh karena itu untuk DED (*Detail Engineering Design*) jalan diperlukan data pendukung lainnya seperti Test DCP, Test FWD dan Test PIT serta melakukan survey Topografi.