

## **BAB V**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **5.1 Kesimpulan**

Dari hasil analisis dan pembahasan yang telah dilakukan didapatkan kesimpulan sebagai berikut:

1. Jenis kerusakan yang terjadi pada perkerasan kaku jalan tol Cipularang ini bisa dikatakan selalu sama yaitu: pecahnya pelat beton yang bisa dibagi menjadi 2 jenis kerusakan yaitu retakan dan patahan, pemompaan (*pumping*), dan lubang yang lebih sering terjadi pada perkerasan lentur jalan tol ini.
2. Berdasarkan hasil analisis pada cara perbaikan yang dilakukan oleh pihak operator maka terdapat beberapa cara perbaikan yang tidak sesuai dengan apa yang seharusnya dilakukan untuk memperbaiki kerusakan-kerusakan pada perkerasan kaku. Misalnya *full depth pavement* (FDP).
3. Pada bagian-bagian tertentu dari jalan dari jalan tol mengalami retakan yang cukup parah, dalam arti terdapat beberapa retakan (minimal 3 retakan) dalam satu pelat beton, maka dilakukan pembongkaran pada pelat beton tersebut. Akan tetapi pelat beton tersebut tidak diganti dengan pelat beton yang baru, tetapi diganti dengan struktur perkerasan lentur yang memiliki ketebalan lebih dari pelat beton sebelumnya.
4. Berdasarkan hasil perhitungan terbalik untuk mencari ITP (Index Tebal Perkerasan), maka didapat umur rencana untuk perkerasan lentur pengganti perkerasan kaku yang rusak adalah selama 14 tahun. Maka setelah itu perkerasan ini akan mengalami perbaikan kembali.

## 5.2 Saran

### 1. Saran Penanganan:

Cara perbaikan harus sesuai dengan Tata Cara Pemeliharaan Perkerasan Kaku (Rigid Pavement) No.10/T/BNKT/1991.

### 2. Saran Penelitian Lanjut:

- a. Kaji ulang umur rencana dari struktur *full depth pavement* (FDP) terhadap umur rencana perkerasan kaku.
- b. Kaji ulang kepadatan tanah dasar, terlebih yang merupakan tanah timbunan.
- c. Dapat dilakukan studi lanjutan pada lokasi penelitian untuk mendapatkan tebal perkerasan lenturnya.