

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian adapun kesimpulan yang dapat diambil adalah sebagai berikut :

1. Diperoleh nilai analisis tebal perkerasan pada jalan Maospati-Sukomoro dengan menggunakan Metode Bina Marga 1987 sebesar 7,5 cm untuk lapis permukaan, 20 cm untuk lapis pondasi atas, serta 28 cm untuk lapis pondasi bawah. Sedangkan hasil perhitungan tebal perkerasan menggunakan Metode AASHTO 1993 adalah 16 cm untuk lapis permukaan, 10 cm untuk lapis pondasi atas dan 15 cm untuk lapis pondasi bawah. Diperoleh hasil perhitungan nilai repetisi beban berdasarkan program *Kenpave* $N_f 5,77 \times 10^{12}$ dan nilai $N_d 7,52 \times 10^5$ pada metode Bina Marga 1987. Sedangkan nilai repetisi beban pada metode AASHTO 1993 diperoleh $N_f 1,42 \times 10^{11}$ dan $N_d 2,12 \times 10^9$.
2. Hasil analisis menunjukkan bahwa metode Bina Marga 1987 mampu memenuhi repetisi beban *fatigue cracking* namun tidak mampu menerima jumlah repetisi beban *rutting*. Sedangkan metode AASHTO 1993 mampu memenuhi keduanya serta beban lalu lintas yang direncanakan.

5.2. Saran

Berdasarkan hasil penelitian adapun saran yang diberikan penulis adalah sebagai berikut :

1. Perlu adanya kajian dalam menentukan angka ekivalen beban kendaraan.
2. Perlu adanya kajian dalam menentukan jenis lapisan perkerasan.
3. Perlu dilakukan perawatan berkala pada jalan Maospati-Sukomoro agar tidak terjadi kerusakan yang mengakibatkan berkurangnya umur pelayanan.
4. Diharapkan metode yang digunakan dalam kontruksi jalan selanjutnya merupakan metode terbaru yang dikeluarkan oleh dinas terkait yaitu Bina Marga.