

## **BAB VI**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. Kesimpulan**

Berdasarkan hasil evaluasi tebal lapis tambah perkerasan lentur dengan metode Bina Marga dan Asphalt Institute pada ruas jalan Yogyakarta-Batas Kota Bantul, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut :

1. Perhitungan lapis tambah dengan metode Bina Marga menghasilkan lapis tambah pada segmen I sebesar 6,942 cm, segmen II 6,618 cm, dan segmen III 6,055 cm. sedangkan metode Asphalt institute menghasilkan lapis tambah pada segmen I sebesar 3,556 cm, segmen II 3,048, dan segmen III 2,79 cm.
2. Koreksi metode Bina Marga menggunakan faktor ekivalensi beban AASHTO menghasilkan lapis tambah yg lebih kecil yaitu pada segmen I 2,794 cm, segmen II 2,470 cm, dan segmen III 1,907 cm.
3. Penggunaan ekivalensi AASHTO menghasilkan volume lalu lintas yang lebih kecil dari Bina Marga sehingga menghasilkan lapis tambah yang kecil juga.
4. Metode Asphalt Institute menganalisa beban faktor truk sebagai dasar perhitungan beban lalu lintas, sedangkan metode Bina Marga tidak menggunakan faktor truk.
5. Koreksi tebal perkerasan pada Metode Bina Marga dilakukan lebih komprehensif yaitu meliputi koreksi terhadap beban uji, temperatur, faktor musim dan jenis material yang digunakan. Sedangkan pada metode Asphalt institute koreksi hanya dilakukan terhadap temperatur dan faktor musim.

#### **B. Saran**

1. Untuk mendapatkan keseragaman lendutan maka perlu dilakukan pembagian segmen yang tidak terlalu panjang sehingga tidak terjadi pemborosan dalam melaksanakan pekerjaan lapis tambah.
2. Untuk perencanaan tebal lapis tambah sebaiknya dipakai perencanaan tebal

memikul beban lintasan hingga akhir umur rencana jalan tersebut, sehingga walaupun baru saja dikerjakan, konstruksi jalan tidak mudah rusak kembali dalam waktu yang relatif singkat

3. Mengingat desain perkerasan jalan sangat dipengaruhi oleh metode yang digunakan, sebaiknya pemilihan metode tersebut harus dijadikan salah satu pertimbangan dalam perencanaan desain perkerasan jalan