

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis dan perhitungan yang telah dilakukan menggunakan dua metode, maka dapat diambil kesimpulan :

1. Tebal lapis perkerasan lentur yang dibutuhkan pada Peningkatan Ruas Jalan Siluk-Kretek, Bantul, DIY berdasarkan Metode Analisa Komponen SKBI 1987 Bina Marga sebesar 37,5 cm dengan rincian sebagai berikut :
 - a. Lapisan permukaan (*surface course*) digunakan Laston MS 744 kg dengan tebal 7,5 cm.
 - b. Lapisan pondasi atas (*base course*) digunakan *Cement Treated Base* (CTB) dengan tebal 20 cm.
 - c. Lapisan pondasi bawah (*subbase course*) digunakan sirtu kelas A dengan tebal 10 cm.
2. Tebal lapis perkerasan lentur yang dibutuhkan pada Peningkatan Ruas Jalan Siluk-Kretek, Bantul, DIY berdasarkan Metode AASHTO 1993 sebesar 52 cm dengan rincian sebagai berikut :
 - a. Lapisan permukaan (*surface course*) digunakan lapis permukaan beton aspal dengan tebal 18 cm
 - b. Lapisan pondasi atas (*base course*) digunakan lapis pondasi granular dengan tebal 15 cm
 - c. Lapisan pondasi bawah (*subbase course*) digunakan lapis pondasi bawah granular dengan tebal 19 cm.
3. Tebal perkerasan pada penelitian ini menunjukkan hasil yang berbeda yaitu dengan menggunakan Metode Analisa Komponen SKBI 1987 Bina Marga diperoleh tebal sebesar 37,5 cm dan menggunakan Metode ASSHTO 1993 diperoleh tebal sebesar 52 cm. Hasil tebal lapis Metode AASHTO lebih besar dibandingkan dengan Metode Analisa Komponen SKBI 1987 Bina Marga dikarenakan beberapa faktor, salah satu faktor terbesar yaitu faktor *reliability* yang ada pada Metode AASHTO 1993.

B. Saran

1. Lapis perkerasan jalan harus dibangun menggunakan bahan bermutu tinggi, permukaan yang rata, namun masih dalam batas-batas nilai ekonomis baik pada jalan arteri, kolektor, maupun jalan lokal. Hal tersebut dikarenakan tebal lapis perkerasan suatu jalan merupakan *point* penting bagi kenyamanan pengemudi kendaraan. Dengan tebal lapis perkerasan yang baik maka dapat meningkatkan pertumbuhan perekonomian yang ada di seluruh wilayah Indonesia.
2. Perlu diadakannya peninjauan rutin pada jalan-jalan yang ada diseluruh wilayah Indonesia oleh instansi terkait agar pemeliharaan jalan dapat berfungsi secara optimal dan kerusakan pada perkerasan jalan dapat segera dilakukan perbaikan.
3. Untuk mendapatkan hasil tebal perkerasan secara optimum maka perlu dilakukan pendekatan-pendekatan dengan menggunakan metode lain sehingga penelitian ini diharapkan dapat dilakukan kembali oleh Mahasiswa Teknik Sipil UMY agar mendapatkan metode yang baik sehingga metode tersebut dapat diimplementasikan sebagai acuan perencanaan tebal perkerasan di Indonesia.