

## BAB VI

### KESIMPULAN DAN SARAN

#### A. Kesimpulan

Dari hasil analisis tebal lapis perkerasan lentur pada Ruas Jalan Badau – Gantung (Belitung Timur), Peneliti dapat mengambil kesimpulan sebagai berikut :

1. Parameter utama dalam Metode Analisa Komponen yaitu Lintas Ekvivalen Rencana (LER), DDT, dan Faktor Regional (FR). Parameter utama dalam Metode AASHTO 1993 yaitu Lintas ekvivalen selama umur rencana ( $w_{18}$ ), Modulus Resilient tanah dasar (MR), Reliabilitas (R), So, dan Penurunan kinerja perkerasan ( $\Delta PSI$ ).
2. Tebal lapis perkerasan :
  - a. Analisa Komponen

Jalan Badau – Gantung (Belitung Timur) Sta 0+000 sampai Sta 4+000.

Lapis Permukaan Laston AC	= 7,5 cm
Lapis Pondasi Atas (LPA) Agregat Kelas A	= 20 cm
Lapis Pondasi Bawah (LPB) Agregat Kelas B	= 35 cm
CBR Tanah Dasar	= 6%

- b. AASHTO 1993

Jalan Badau – Gantung (Belitung Timur) Sta 0+000 sampai Sta 4+000.

Lapis permukaan Laston AC	= 12 cm
Lapis Pondasi Atas ( LPA ) Agregat kelas A	= 16 cm
Lapis Pondasi Bawah ( LPB ) Agregat kelas B	= 16 cm
CBR Tanah Dasar	= 6%

3. Tidak terdapat perbedaan nilai terhadap nilai CBR antara kedua metode. Untuk nilai tanah dasar digunakan parameter desain yang berbeda antara kedua metode. Untuk Metode Bina Marga menggunakan nilai Daya Dukung Tanah (DDT) sebesar 5,04 dan untuk Metode AASHTO 1993 menggunakan Modulus Resilient tanah sebesar 9000 Psi.
4. Untuk parameter desain indeks tebal perkerasan dalam Metode Bina Marga Indeks Tebal Perkerasan (ITP) didapatkan sebesar 6,8 sedangkan dalam Metode AASHTO 1993 nilai *Structural Number* (SN) 1 sebesar 1,8 , SN 2 sebesar 2,05 dan SN 3 sebesar 2,55.
5. Tebal lapisan pondasi atas dan lapis pondasi bawah yang dihasilkan dengan Metode Bina Marga lebih besar dibandingkan dengan dengan Metode AASHTO 1993. Sehingga tebal perkerasan dengan menggunakan Metode Bina Marga ini dianggap lebih mahal dari segi penggunaan material namun lebih akurat karena parameter yang digunakan lebih sesuai dengan kondisi lingkungan di Indonesia.

## **B. Saran**

Berdasarkan hasil penelitian dapat diberikan beberapa saran sebagai bahan pertimbangan untuk penelitian selanjutnya, yaitu sebagai berikut:

1. Perlu dilanjutkannya penelitian mengenai perencanaan perkerasan lentur jalan raya dengan Metode AASHTO 1993 untuk kesesuaiannya di Indonesia.
2. Perencanaan tebal perkerasan dengan menggunakan Metode AASHTO 1993 menghabiskan waktu lebih lama dalam menyelesaikannya, karena metode ini sedikit sulit dipahami. Sedangkan dengan menggunakan Metode Bina Marga menghabiskan waktu lebih cepat dalam menyelesaikannya, karena memang metode ini sedikit lebih mudah dipahami.