

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1 Kesimpulan

Kesimpulan dari Tugas Akhir ini:

1. Dengan Manual Desain Perkerasan No. 04/SE/Db/2017 didapat tebal perkerasan kaku yang lebih tebal daripada dari perkerasan lentur yaitu sebesar 535 mm yang terdiri dari: LFA 150mm, LMC 100mm, tebal pelat 285mm, sementara perkerasan lentur mempunyai tebal 475 mm terdiri atas: LFA 150mm, CTB 150mm, AC BC 60mm, AC Base 75mm, AC WC 40mm.
2. Dengan MDPJ 2017, umur rencana perkerasan kaku lebih lama yaitu 40 tahun, sedangkan perkerasan lentur 20 tahun.
3. Walaupun perkerasan kaku memiliki keunggulan yaitu: biaya pemeliharaan lebih murah daripada perkerasan lentur, tahan lama, tetapi tingkat kenyamanan kurang. Sedangkan perkerasan lentur memakan biaya pemeliharaan yang besar dan mengalami defleksi yang besar, tetapi memiliki kenyamanan pengendara lebih baik dibandingkan dengan perkerasan kaku.

6.2 **Saran**

Berdasarkan hasil penelitian yang didapat, adapun saran yang didapat antara lain:

1. Dalam suatu proyek kontruksi jalan, selain merencanakan tebal perkerasan sebaiknya perlu direncanakan biaya dan durasi pekerjaan.
2. Jika ingin perencanaan perkerasan dengan biaya pemeliharaan lebih murah dan umur rencana yang lebih lama, maka perkerasan kaku dapat dipilih. Tetapi, jika ingin lebih mempertimbangkan kenyamanan pengendara sebaiknya menggunakan perkerasan lentur.
3. Di jalan yang panjangnya kurang lebih 13 km ini, harusnya memiliki nilai CBR berbeda sesuai dengan kedalaman lapisan yang diuji, karakteristik tanah, keadaan yang berbeda pada tanah.

DAFTAR PUSTAKA

- Bina Marga, 2003, *Perencanaan Perkerasan Jalan Beton Semen. Pd T-14-2003*, Kementerian Pekerjaan Umum, Direktorat Jenderal Bina Marga.
- Bina Marga. Spesifikasi Umum 2010. Direktorat Jendral Bina Marga. Departemen Pekerjaan Umum
- Daulay, Basuki Rakhmad, Kaidir, 1998, Evaluasi Perancangan Simpang Grogol Di Jalan Tol Cawang-Grogol Jakarta*, Universitas Islam Indonesia.
- Direktorat Jenderal Bina Marga Kementerian Pekerjaan Umum, 2017 *Manual Perkerasan Jalan*. No. 04/SE/Db/2017, Jakarta.
- Kusumaningroem, 2019 *Evaluasi Kerusakan Ruas Jalan Dengan Menggunakan Metode Surface Distress Index (Sdi) (Studi Kasus: Jalan Grompol – Jambangan, Karanganyar, Jawa Tengah)*, Universitas Atma Jaya Yogyakarta.
- Messah, Y.A. dkk, 2013. *Pengendalian Waktu dan Biaya Pekerjaan Konstruksi Sebagai Dampak dari Perubahan Desain*. Skripsi Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Sains dan Teknik, Universitas Nusa Cendana, Kupang.
- Mitroatmodjo, 2017, *Analisis Perbandingan Perhitungan Tebal Perkerasan Kaku Dengan Metode Bina Marga 2013 Dan AASTHO 1993, (Studi Kasus: Jalan Tol Solo-Ngawi STA 0+900-2+375)*, Universitas Atma Jaya Yogyakarta.
- Nikmah, 2013, *Perencanaan Perkerasan Kaku (Rigid Pavement) Jalan Purwodadi– Kudus Ruas 198*, Universitas Negeri Semarang
- Nurahmi, Oktodelina, Anak Agung Gde Kartika, 2012, Perbandingan Kontruksi Perkerasan Lentur dan Perkerasan Kaku serta Analisis Ekonominya pada Proyek Pembangunan Jalan Lingkar Mojoagung*, Universitas Institut Teknologi Sepuluh November.
- Sukirman, S., 1992, *Perkerasan Lentur Jalan Raya*, Penerbit Nova, Bandung.
- Suryadharma, H., dan Susanto, B., 1999, *Teknik Jalan Raya*, Penerbit Universitas Atma Jaya Yogyakarta.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan.

Undang-undang Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Widagdo, 2015, Analisis Tebal Perkerasan Kaku Jalan Tol Pejangan-Pemalang, Universitas Gadjah Mada.

