

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1 Kesimpulan

Berdasarkan pengamatan langsung, perhitungan dan analisis tebal lapis keras lentur terhadap ruas Jalan Solo Km (8,8) (STA 8+800) ke arah Timur Yogyakarta, sepanjang 3.200 meter sampai Km 12 (STA 12+000) berdasarkan metode Bina Marga 1987 (Metode Analisa Komponen, SKBI-2.3.26.1987, UDC : 625.73 (02) dan Metode AASHTO 1986 (AASHTO, Guide For Design Of Pavement Structures, 1986) dapat disimpulkan bahwa :

1. Ruas Jalan Solo Km 8.8 sampai Km 12, tidak mampu mendukung beban lalu lintas sampai tahun 2009 berdasarkan analisis menggunakan Metode Bina Marga 1987 dan AASHTO 1986,
2. Berdasarkan data volume beban lalu lintas sekunder tahun 1990 dan volume beban lalu lintas primer tahun 1999, prosentase rata-rata pertumbuhan lalu lintas adalah sebesar 7,5 % per tahun,
3. Hasil akhir analisis yang dilakukan berdasarkan Metode Bina Marga 1987 dan AASHTO 1986 adalah berbeda. Metode Bina Marga 1987 lebih tebal dari AASHTO 1986. Perbedaan hasil akhir tersebut membuktikan bahwa Metode Bina Marga 1987 lebih boros dari AASHTO 1986.
4. Perbedaan hasil akhir analisis disebabkan oleh : faktor lalu lintas, asumsi, parameter dan prosedur analisis yang digunakan pada masing-masing metode,

5. Perbedaan hasil akhir analisis bukan menjadi patokan bahwa Metode AASHTO 1986 lebih baik dari metode Bina Marga 1987. Hal ini lebih bersifat kondisional, mengingat metode yang digunakan disesuaikan dengan situasi dan kondisi ruas jalan berbeda.

6.2. Saran

Berdasarkan pengamatan langsung, perhitungan dan analisis tebal lapis keras lentur terhadap ruas Jalan Solo Km (8,8) (STA 8+800) ke arah Timur Yogyakarta, sepanjang 3.200 meter sampai Km 12 (STA 12+000) berdasarkan metode Bina Marga 1987 (Metode Analisis Komponen, SKBI-2.3.26.1987, UDC : 625.73 (02) dan Metode AASHTO 1986 (AASHTO, Guide For Design Of Pavement Structures, 1986), penulis mengajukan beberapa saran sebagai berikut :

1. Berdasarkan hasil analisis menggunakan metode Bina Marga 1987, lapis keras lentur yang ada sekarang ini tidak mampu lagi mendukung beban lalu lintas sampai tahun 2003, sehingga pada tahun 2002 perlu dilakukan peningkatan jalan ("Overlay"),
2. Berdasarkan hasil analisis menggunakan metode AASHTO 1986, lapis keras lentur yang ada sekarang ini tidak mampu lagi mendukung beban lalu lintas sampai tahun 2001, sehingga pada tahun 2000 perlu dilakukan peningkatan jalan ("Overlay"),
3. Pada setiap kurun waktu 5 tahun sekali, perlu dilakukan evaluasi kinerja lapis keras, sehingga jika terjadi perubahan volume lalu lintas yang besar dapat diantisipasi secara dini,
4. Perawatan ruas jalan ("Maintenance") sebaiknya dilakukan secara periodik setiap akhir tahun, sehingga jika terjadi hal-hal yang diperlukan berkaitan dengan ruas jalan dapat segera diantisipasi,

5. Pemantauan terhadap kendaraan yang melintasi ruas jalan harus dilakukan secara rutin untuk menekan volume beban lalu lintas yang melebihi batas yang diizinkan.
6. Analisis ini akan lebih lengkap jika aspek lalu lintasnya ditinjau lebih rinci untuk dipadukan dengan aspek struktur lapis keras, sehingga diperoleh hasil akhir yang lebih akurat.

