

## BAB VI

### KESIMPULAN DAN SARAN

#### 6.1 Kesimpulan

Dari uraian pembahasan dan hasil analisis tebal lapis keras pada bab-bab sebelumnya, dapat diambil kesimpulan :

1. prosedur perencanaan Metode Analisa Komponen dari Bina Marga dan Metode AASHTO 1986 mempunyai banyak kemiripan, hal ini disebabkan Metode Analisa Komponen dari Bina Marga banyak mengikuti atau menyadur perencanaan dari AASHTO 1986 yang disesuaikan dengan kondisi lingkungan di Indonesia,
2. dari hasil analisis diperoleh ketebalan lapis permukaan ("Surface Course") yang berbeda antara Metode Analisa Komponen dari Bina Marga dan AASHTO1986. Perbedaannya sebesar 2 cm lebih tebal hasil perhitungan dengan Metode AASHTO 1986 dibanding dengan Metode Analisa Komponen dari Bina Marga,
3. dari hasil analisa yang kita dapatkan perbedaan yang ada tidak membuat metode yang satu lebih baik dari metode yang lainnya. Hal tersebut wajar terjadi, karena perbedaan kondisi lapangan, bahan material yang digunakan antara Indonesia dan Amerika sangat berbeda, seperti yang telah diungkapkan pada item no. 1, dan

4. dari hasil analisis diatas dapat diketahui bahwa sampai dengan tahun 2010 struktur perkerasan Jalan Yogyakarta – Prambanan masih aman untuk menerima beban lalu-lintas yang ada.

## 6.2 Saran

Dari beberapa hasil kesimpulan di atas, penulis mencoba untuk memberikan beberapa saran-saran sebagai berikut :

1. parameter-parameter perencanaan perkerasan jalan sebaiknya benar-benar diperhatikan,
2. variabel-variabel yang disesuaikan oleh Bina Marga sebaiknya tiap 5 atau 10 tahun ditinjau kembali karena perbedaan perkembangan lalu-lintas dan kondisi lingkungan,
3. diadakanya penghitungan lalu-lintas yang lewat tiap tahunnya sehingga diketahui pertumbuhan lalu-lintas per tahunnya dan LHR aktualnya,
4. meningkatkan penyuluhan kepada para pemakai jalan terutama kendaraan berat untuk tidak lagi memuat barang melebihi beban yang telah ditetapkan, karena hal ini merupakan salah satu faktor utama penyebab kerusakan jalan di Indonesia, dan
5. perlu lebih ditingkatkan kerja sama dan koordinasi antar instansi terkait seperti Dinas Lalu-Lintas dan Jalan Raya (DLLAJR), Dinas Peningkatan Jalan dan Jembatan , serta pihak Kepolisian,