

BAB 5

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1. Kesimpulan

Berdasarkan analisis data dan pembahasan, serta penelitian yang telah dilakukan didapat kesimpulan :

1. Pelaksanaan pekerjaan perkerasan dengan menggunakan Beton $f_c'15$ Mpa yang terjadi di lapangan menggunakan konsep yang harus dengan cermat dapat dikerjakan dengan pengawasan tenaga yang sudah berpengalaman di bidangnya , sehingga akan memperoleh mutu pekerjaan yang baik sesuai dengan perencanaan dan memperoleh mutu yang sangat baik pula.
2. Pekerjaan perkerasan dengan menggunakan beton $f_c' 15$ Mpa dilapangan saat ini sering terkendala oleh keahlian yang dimiliki oleh pekerja sehingga sering berdampak kurang baiknya terhadap mutu dan hasil elevasi yang sangat kurang baik dan sering terjadi retak – retak disebabkan oleh pemeliharaan setelah pekerjaan beton itu digelar dilapangan terutama oleh arus kendaraan yang belum saat nya melintas diatasnya dan perawatan curing yang seharusnya dilakukan untuk menjaga penguapan yang begitu cepat dikarenakan faktor cuaca yang sangat panas sehingga berdampak terhadap kualitas mutu beton (beton sering retak – retak karena mengalami penguapan yang terlalu cepat)

3. Pengaruh yang ditimbulkan terhadap waktu pelaksanaan dan anggaran biaya yang dikeluarkan untuk penggunaan material yang dipakai dilapangan , terjadi perbedaan Rencana Anggaran Biaya antara penggunaan penggunaan perkerasan beton $f_c' 15$ Mpa dengan Perkerasan Lapis Pondasi Agregat sebesar Rp. 11.237.959.800 – Rp. 11.211.319.800 = Rp.26.640.000, biaya lebih ekonomis menggunakan Lapis Pondasi Agregat dari pada menggunakan beton $f_c' 15$ Mpa.

5.2. Saran

Berdasarkan dari hasil kesimpulan sebagaimana yang disebutkan diatas, maka terdapat beberapa saran yang hendak perlu disampaikan dan mendapat perhatian sebagaimana disebutkan dibawah ini :

1. Dalam melakukan pekerjaan perkerasan Kaku (Rigid Pavement) dengan menggunakan beton $f_c' 15$ Mpa agar menggunakan pekerja atau tenaga yang sudah berpengalaman di bidang nya agar supaya bisa memperoleh hasil yang baik dan mendapat mutu dan kualitas pekerjaan yang sesuai dengan rencana.
2. Untuk penelitian yang lebih lanjut kiranya dapat di coba dengan berbagai macam metode perhitungan yang lebih cermat lagi dan tidak lupa tetap mengutamakan Biaya,Mutu, dan Waktu dari pada pekerjaan itu sendiri yang lebih efisiensi lagi.

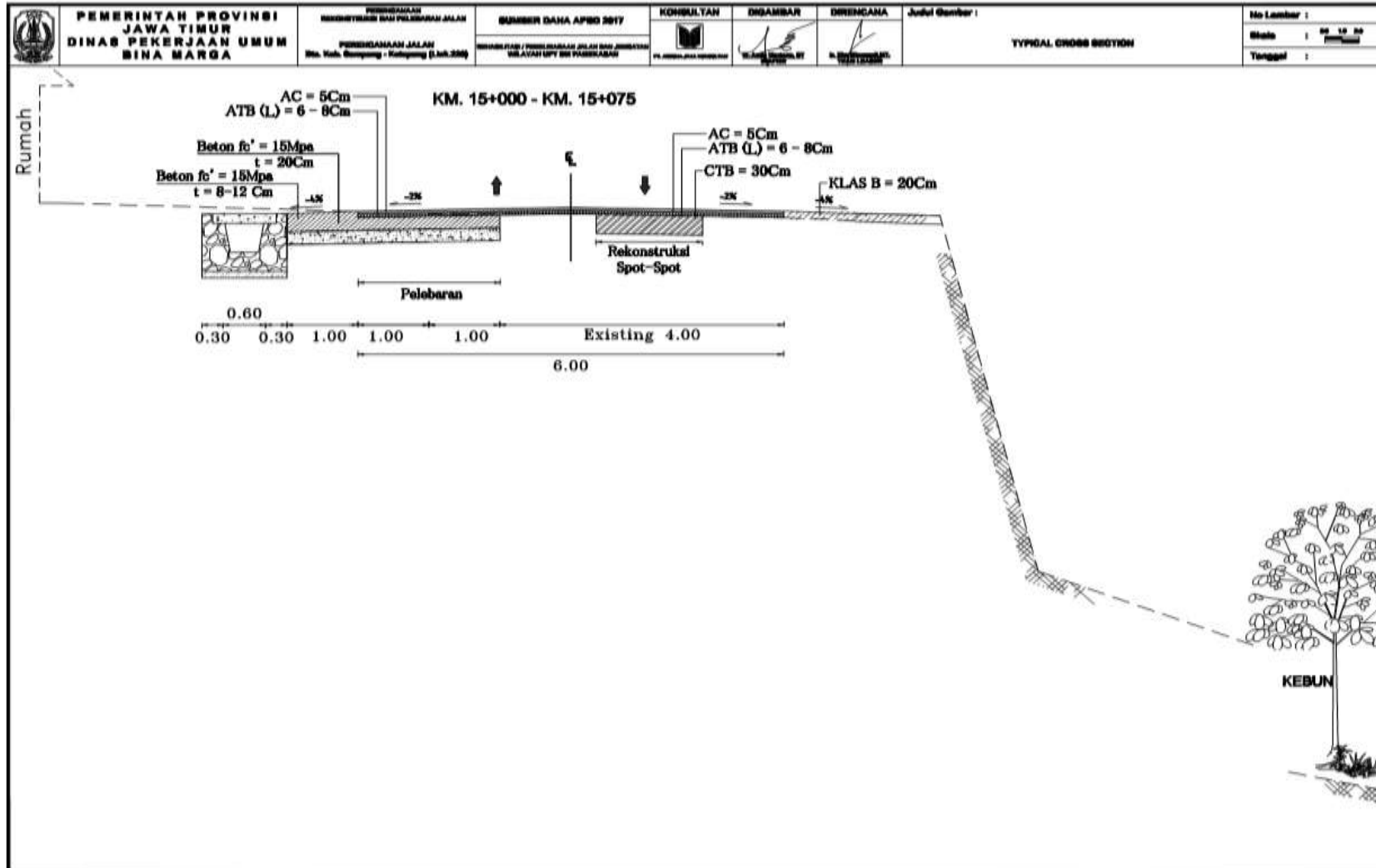
DAFTAR PUSTAKA

- AASHTO 1993 Guide For Design Of Pavement Struntures. Wasington Dc.
- Direktorat Jenderal Bina Marga 1997. Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI)
- Direktorat Jendral Bina Marga, 1970, Peraturan Perencanaan Geometrik Jalan
- Direktorat Jendral Bina Marga, 1987. Petunjuk Perencanaan Tebal Perkerasan Lentur Jalan Raya Dengan Metode Analsa Komponen (SKBI 2.3.25.1987)
- Kustalam, Pinardi; Sutoyo 2010. Perancangan Tebal Perkerasan Jalan, Jenis Lentur dan Jenis Kaku, Sesuai AASHTO 1993. Penerbit PT. Media Sapta Karya
- Rekaya Perkerasan Jalan Beton Aspal Dr.Ir.Erizal, Magr
- Departement Pekerjaan Umum Direktorat Bina Marga 1990, Spesifikasi Standart Untuk Perencanaan Geometrik Jalan Luar Kota.
- Departement Pekerjaan Umum Direktorat Bina Marga 2002. Buku Petunjuk Teknis Analisa Biaya Harga Satuan Pekerjaan Jalan Kabupaten.
- Direktorat Jendral Bina Marga 1992. Pedoman Pelaksanaan Pemeliharaan Jalan dan Jembatan. Jakarta
- Sukirman,S, 1995 dan 1999 Perkerasan Lentur Jalan Raya. Bandung : Nova
- Sotoyo, 2010, Tabel Faktor Distribusi Lajur Rencana (DI)

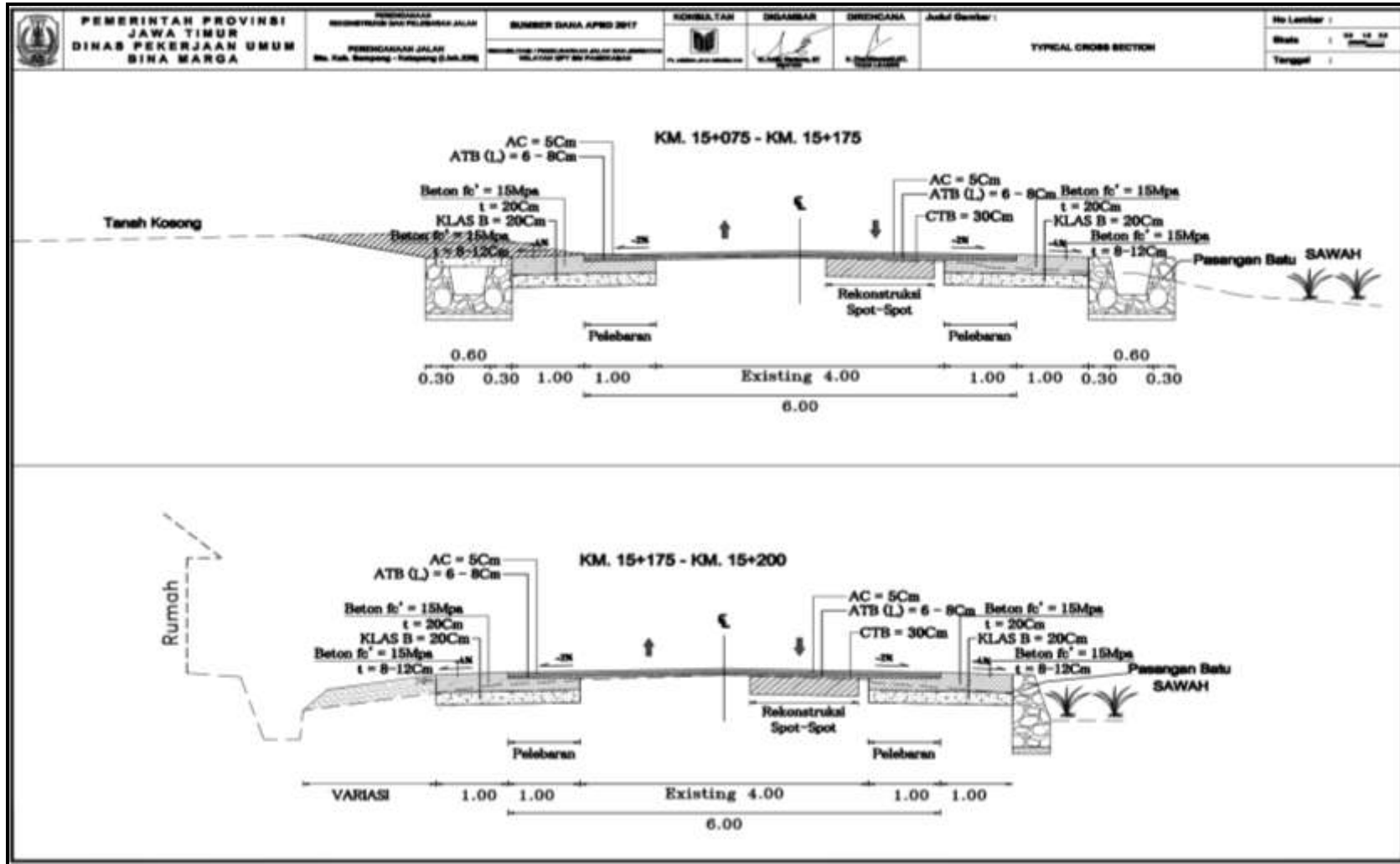
PETA LOKASI KEGIATAN



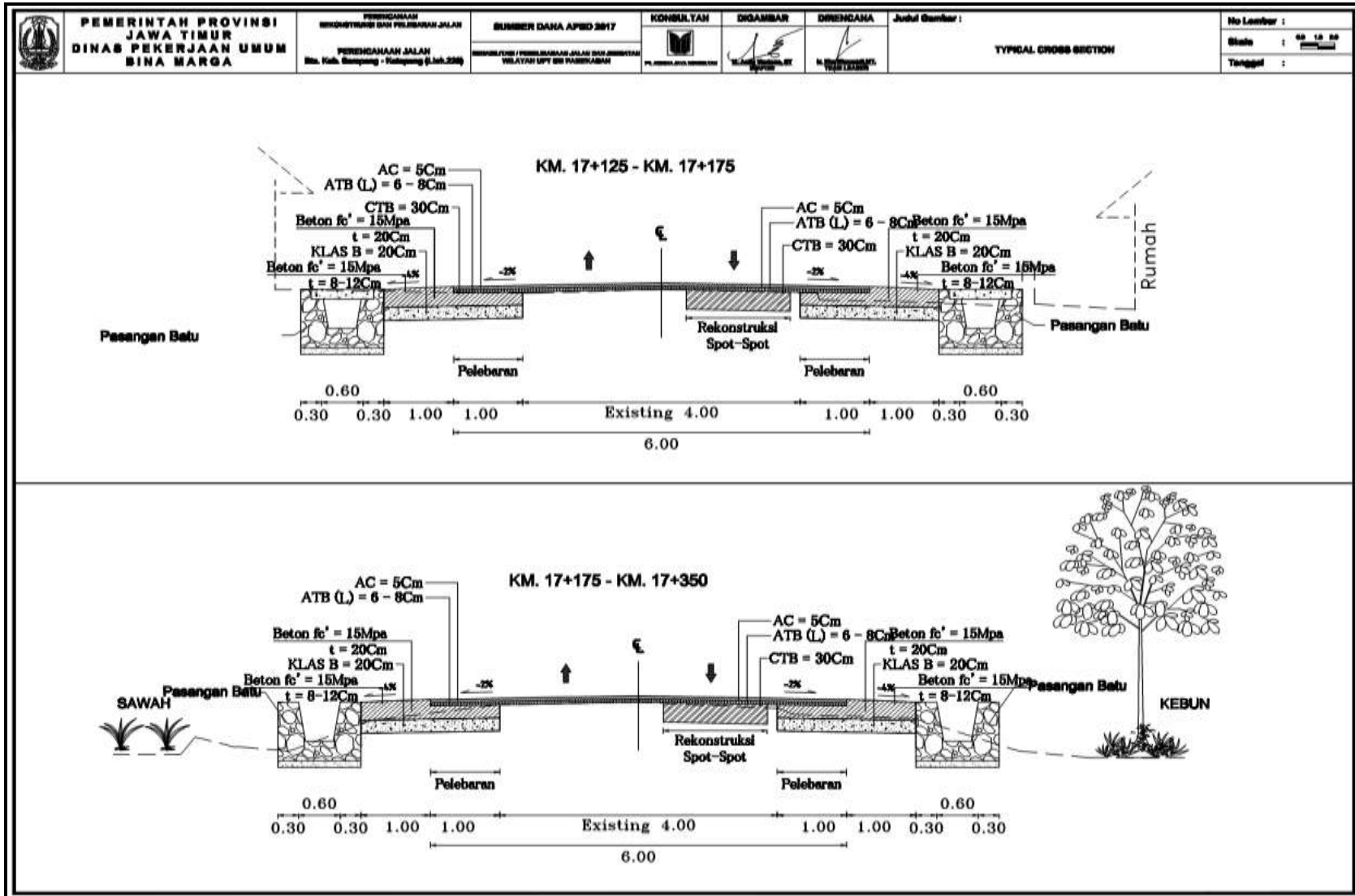
Typical Cross Section 1



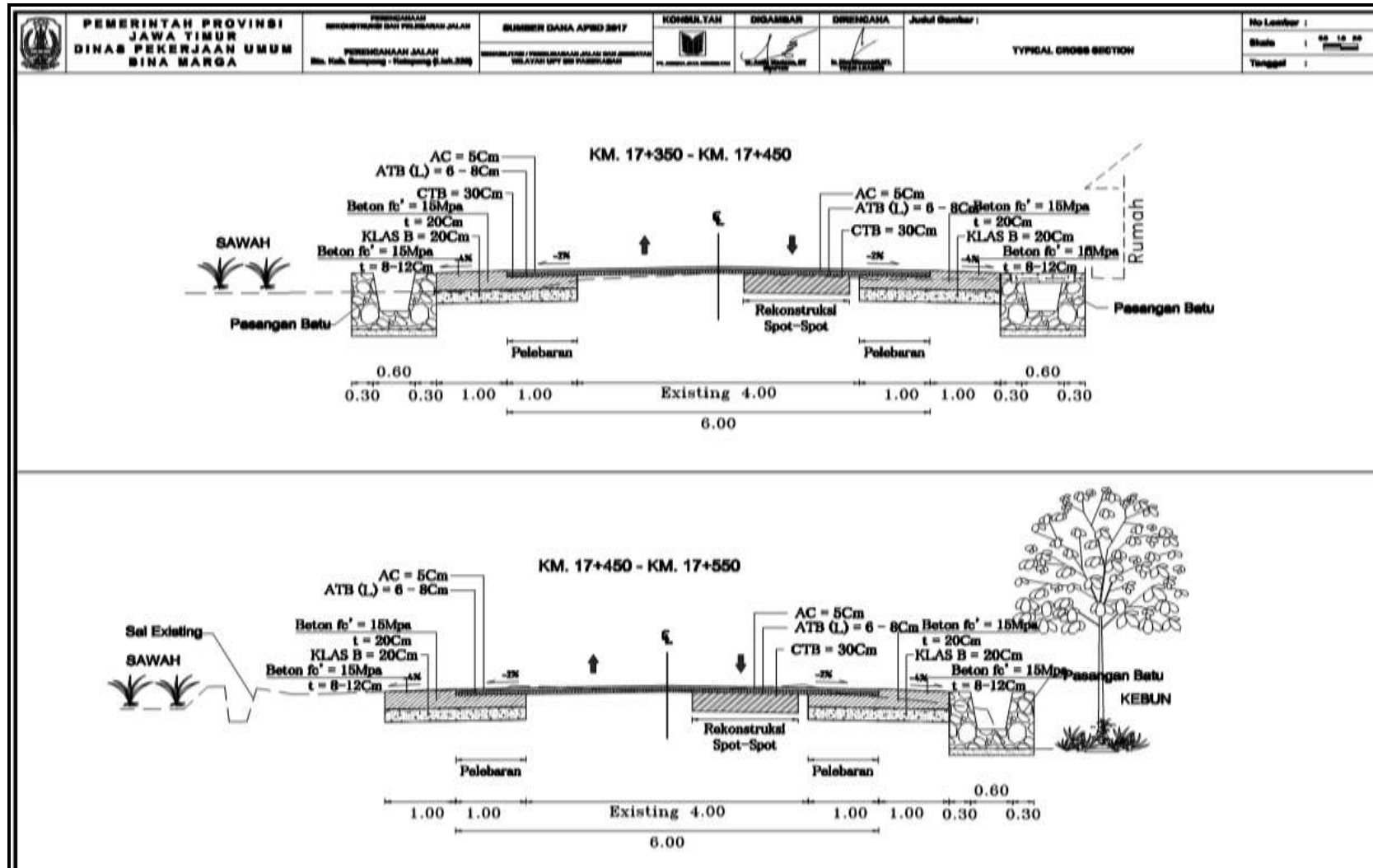
Typical Cross Section 2



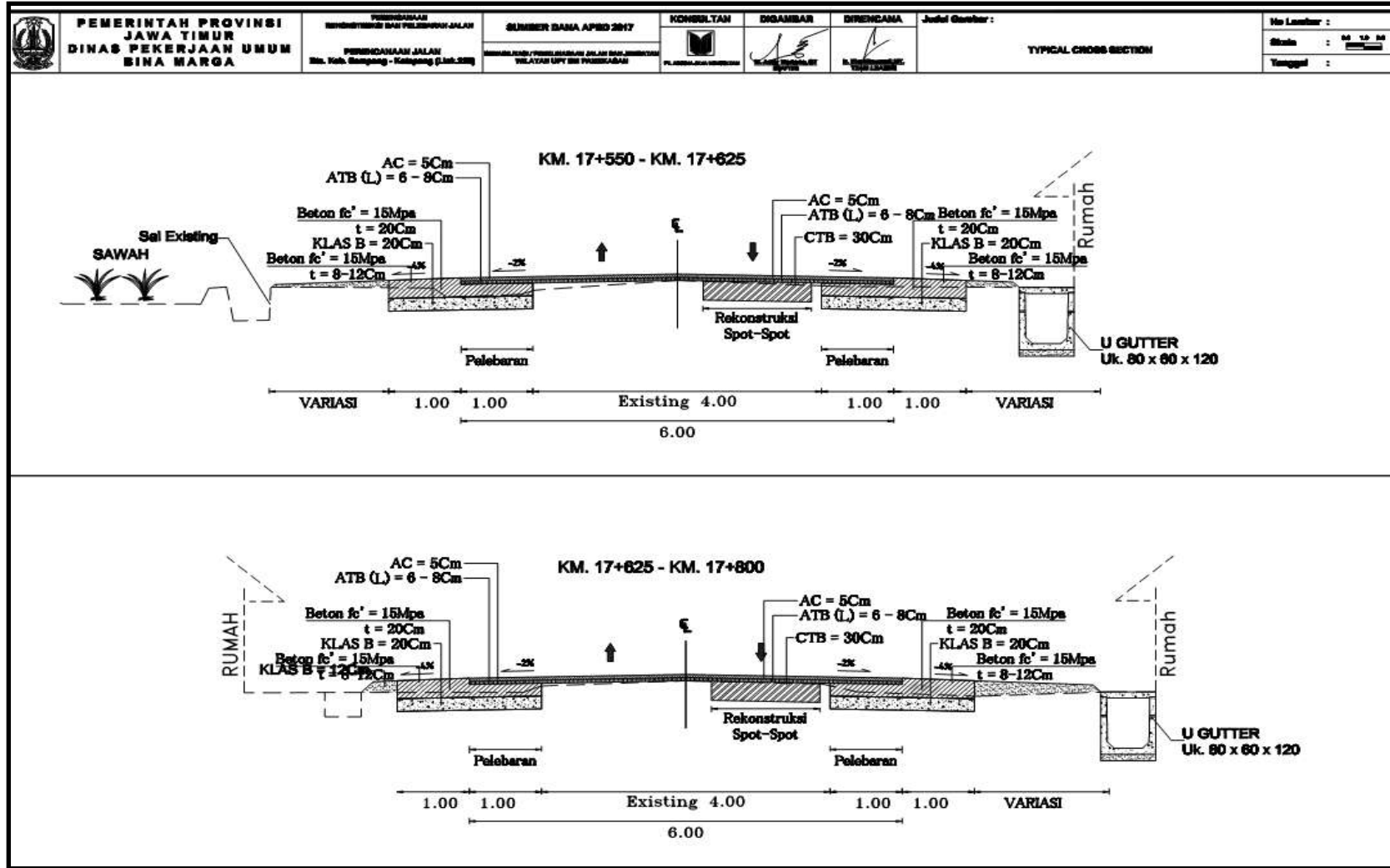
Typical Cross Section 3



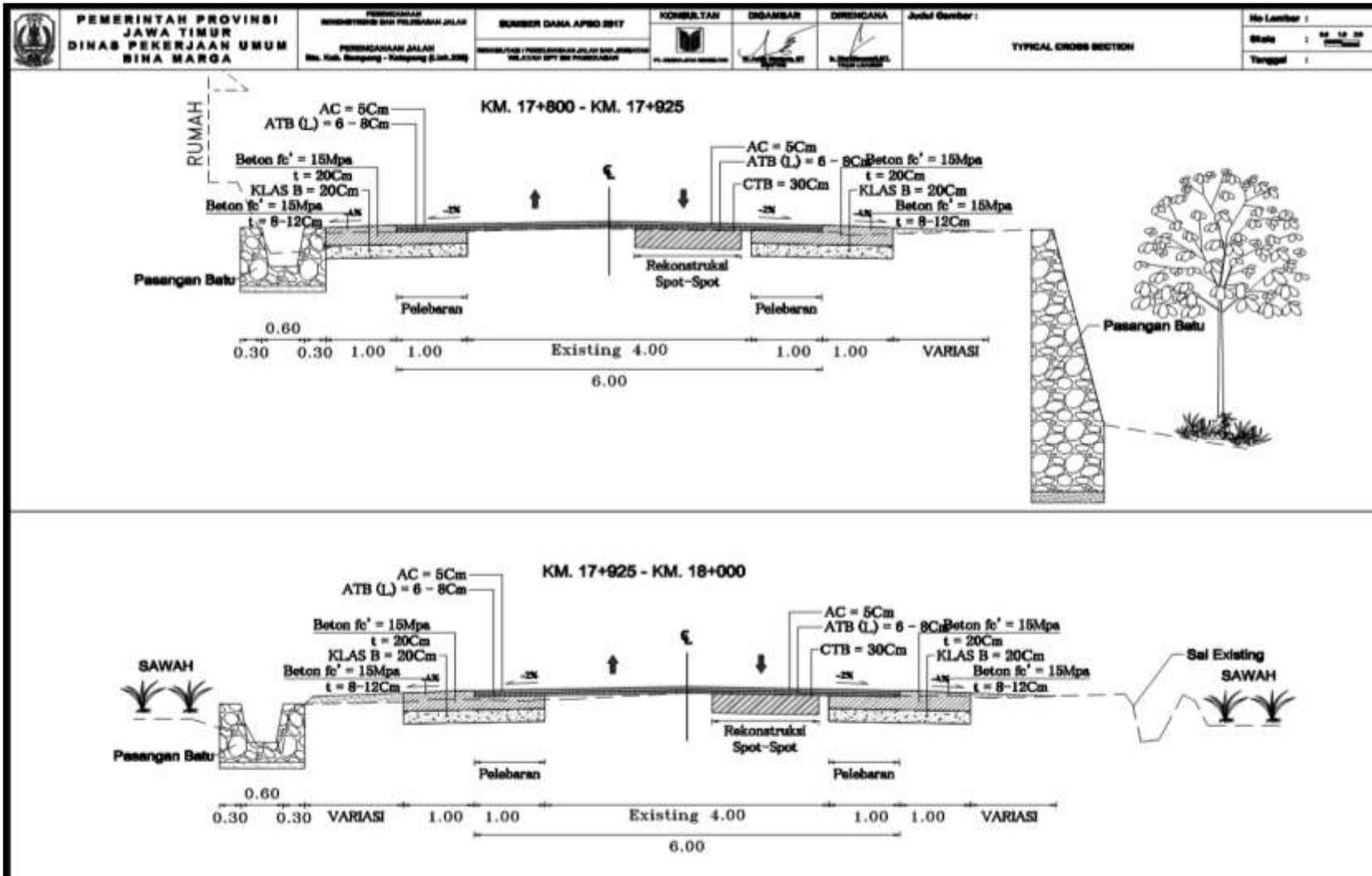
Typical Cross Section 4



Typical Cross Section 5



Typical Cross Section 7



Typical Cross Section 8

