

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

1.1 Kesimpulan

Dari hasil Analisis diperoleh kesimpulan :

1. Data CBR efektif : 19%
2. Kuat Tarik lentur, f_{cr} : 3,3 Mpa
3. JSKN : $7,28 \times 10^6$ (termasuk jalan beban lalu lintas rendah)
4. Tanah dasar : dipadatkan normal
5. Bahu pelat beton : tidak ada
6. Ketebalan : 175 mm (dapat diakses truk)
7. Tulangan distribusi retak : diperlukan
8. Dowel : tidak dibutuhkan
9. LMC : tidak dibutuhkan
10. LPA (Lapis Pondasi A) : 125 mm
11. Jarak sambungan melintang : 4 m

Sementara data pada pekerjaan pembangunan Jalan Banjar sari – malakoni - kahyapu di dapatkan data sebagai berikut

1. Tanah dasar : dipadatkan normal
2. Bahu pelat beton : ada
3. Ketebalan : 180 mm (dapat diakses truk)
4. Tulangan distribusi retak : diperlukan
5. Dowel : diperlukan
6. LMC : tidak dibutuhkan
7. LPA (Lapis Pondasi A) : 150 mm
8. Jarak sambungan melintang : 3 m

Terdapat perbedaan pada penelitian dan realisasi pada pekerjaan pembangunan Jalan Banjar sari – malakoni - kahyapu, perbedaan tersebut tidak terlalu signifikan Terhadap Struktur yang akan digunakan, akan tetapi apabila di terapkan akan berpotensi mengurangi biaya yang dikeluarkan

1.2 Saran

Pada penanganan jalan dengan beban lalu lintas rendah disarankan menggunakan tulangan distribusi retak untuk menghindari terjadinya retak akibat susut rangkai, untuk perhitungan ketebalan pelat beton agar tidak menggunakan grafik/bagan beban di dalam Pd T-14-2003 karena didasarkan pada berat kelompok kendaraan yang tidak realistis dengan kondisi di Indonesia.

