

## BAB V. KESIMPULAN DAN SARAN

### A. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil pengujian dan Analisis sampel perkerasan pada ruas jalan Ketapang STA 122 + 200 s/d STA 122 + 600 sebelum dan sesudah mengalami pembebanan adalah sebagai berikut :

1. Data parameter campuran *trial compaction* dan Laboratorium adalah sebagai berikut :

**Tabel 30.** Data Campuran Beraspal Sebelum Mengalami Pembebanan

Parameter Campuran	<i>Trial Compaction</i>	Laboratorium
VMA	16,29	15,833
VFA	72,19	67,5483
VIM	4,53	5,138
<i>Density</i>	2,276	2,31

2. Hasil pengujian parameter campuran benda uji *core drill* adalah sebagai berikut :

**Tabel 31.** Data Campuran Beraspal Setelah Mengalami Pembebanan

Parameter Campuran	Nilai Rata – Rata Tiap Jalur	
	Kanan	Kiri
VMA	14,84	15,58
VFA	73,043	68,88
VIM	4,021	4,856
<i>Density</i>	2,337	2,317

3. Parameter campuran VMA sebelum dan sesudah terjadinya pembebanan lalu lintas mengalami penurunan sebesar 1,45% dan 0,71% untuk masing jalur kanan dan kiri terhadap nilai *trial compaction* dan juga mengalami penurunan sebesar 0,993% dan 0,243% terhadap nilai laboratorium.
4. Parameter campuran VFA mengalami peningkatan sebesar 0,853 % untuk jalur kanan dan mengalami penurunan sebesar 3,31% untuk jalur kiri terhadap nilai *trial compaction*. Nilai VFA lapangan naik sebesar 5,495% dan 1,332% terhadap nilai laboratorium.
5. Parameter campuran VIM mengalami penurunan sebesar 0,509 % untuk jalur kanan dan mengalami peningkatan sebesar 0,326% untuk lajur kiri terhadap nilai *trial compaction*. Nilai VIM lapangan turun sebesar 1,117% dan 0,282% terhadap nilai laboratorium.
6. Parameter campuran *density* peningkatan sebesar 2,68% (0,061) dan 1,801% (0,041) untuk masing – masing jalur kanan dan kiri terhadap nilai *trial compaction*. *Density* mengalami peningkatan sebesar 1,169% (0,027) dan 0,303% (0,007) terhadap nilai laboratorium.
7. Selama kurang lebih 6 bulan, parameter campuran VMA setelah pembebanan tidak memenuhi standard Spesifikasi Umum Bina Marga 2010 Divisi 6, namun untuk parameter campuran lainnya masih memenuhi standard.
8. Gradasi agregat hasil ekstraksi dari sampel perkerasan sebagian besar mengalami pergeseran ke kiri dari nilai *trial compaction* yang menandakan agregat mengalami pengikisan setelah mendapat beban lalu – lintas.

9. Kadar aspal mengalami penurunan sebesar 0,11% dan 1,22% pada sampel ekstraksi 1 dan 2 setelah mengalami pembebanan dan penurunan sebesar 0,2% dan 1,23% terhadap nilai rencana.

## **B. SARAN**

Untuk penelitian lebih lanjut, maka dalam kesempatan ini penulis menyarankan:

1. Sebaiknya untuk pengujian Ekstraksi menggunakan sampel perkerasan *tacle block* untuk mendapatkan hasil yang lebih baik.
2. Perlunya penelitian serupa untuk ruas jalan tersebut dengan waktu pembebanan lalu – lintas yang lebih lama.
3. Sebaiknya untuk pengambilan sampel perkerasan *core* mengambil pada titik yang sama/berdekatan dengan sampel *core Trial Compaction* sehingga di dapat hasil penelitian yang lebih baik dan akurat.