

ABSTRAK

Pada umumnya konstruksi perkerasan yang biasa digunakan di Indonesia yaitu lapis perkerasan lentur. Lapis perkerasan lentur merupakan perkerasan yang menggunakan aspal sebagai bahan pengikat yang terdiri dari lapisan-lapisan yang diletakkan diatas tanah dasar yang telah dipadatkan. Untuk mendesain suatu lapis perkerasan khususnya perkerasan lentur, terdapat berbagai macam metode seperti metode SNI 03-1732-1989 F dan metode AASHTO 1993.

Penelitian ini bertujuan untuk membandingkan hasil perencanaan tebal perkerasan lentur yang dihitung dengan Metode SNI 03-1732-1989 F dan Metode AASHTO 1993. Penelitian ini dilakukan pada studi kasus ruas jalan Letnan Harun Kota Tasikmalaya. Data sekunder berupa, data CBR tanah dasar, data lendutan, data iklim dan data kerusakan perkerasan jalan, sedangkan data primer berupa data lintas harian rata rata (LHR) dan tipe jalan. Data yang diperoleh, dianalisa menggunakan Metode SNI 03-1732-1989 dan Metode AASHTO 1993.

Dari hasil analisa data diperoleh hasil untuk metode SNI 03-1732-1989 F pada segmen 1 yaitu lapisan permukaan yang digunakan LASTON tebal 9 cm, segmen 2 tebal 6,5 cm dan segmen 3 tebal 8,2 cm, pondasi lapisan menggunakan batu pecah kelas A CBR 97% tebal 20 cm, dan lapisan pondasi bawah menggunakan kelas CBR 30% Bahan sirtu B butiran tebal 10 cm. Untuk AASHTO 1993, diperoleh hasil dengan lapisan permukaan yang mirip LASTON tebal 4,85 cm, lapis pondasi atas batu pecah kelas A dengan CBR 97%, tebal 20 cm dan lapisan pondasi bawah bahan sirtu granular kelas B dengan CBR 30% tebal 10 cm. di segmen 1, 2 dan 3.

Keyword: *Metode SNI 03-1732-1989 F, Metode AASHTO 1993, Perkerasan Jalan Raya, Tebal Lapis Tambahan*

ABSTRACT

In general, the pavement construction commonly used in Indonesia is flexible pavement. Flexible pavement is pavement that uses asphalt as a binding material consisting of layers placed on compacted subgrade. To design a pavement layer, especially flexible pavement, there are various methods such as the SNI 03-1732-1989 F method and the AASHTO 1993 method.

This research aims to compare the results of flexible pavement thickness planning calculated using the SNI 03-1732-1989 F Method and the AASHTO 1993 Method. This research was conducted on a case study of the Lieutenant Harun road section in Tasikmalaya City. Secondary data consists of basic ground CBR data, deflection data, climate data and road pavement damage data, while primary data consists of average daily traffic data (LHR) and road type. The data obtained were analyzed using the SNI 03-1732-1989 method and the AASHTO 1993 method.

From the results of data analysis, results were obtained for the SNI 03-1732-1989 F method in segment 1, namely the surface layer used LASTON was 9 cm thick, segment 2 was 6.5 cm thick and segment 3 was 8.2 cm thick, the foundation layer used class crushed stone A CBR 97% is 20 cm thick, and the lower foundation layer uses CBR 30% grade Sirtu B granular material 10 cm thick. For AASHTO 1993, results were obtained with a surface layer similar to LASTON, 4.85 cm thick, the top foundation layer of class A crushed stone with a CBR of 97%, 20 cm thick and the bottom foundation layer of class B granular sirtu material with a CBR of 30%, 10 cm thick. in segments 1, 2 and 3.

Keyword: *Method SNI 03-1732-1989 F, Method AASHTOO 1993, Hihgway Pavement, Overlay*