

ABSTRAK

Ruas Jalan Cihanjuang - Ciawi tepatnya Jalan Pasar Ciawi termasuk jalan Kabupaten yang berfungsi sebagai jalan kolektor dengan panjang jalan 2 KM. Secara umum Jalan Cihanjuang - Ciawi dalam kondisi baik, namun pada beberapa titik ditemukan kerusakan baik berlubang ataupun bergelombang. Arus lalu lintas yang tinggi dan beban lalu lintas yang besar, sehingga harus diimbangi dengan perkerasan jalan yang baik. Untuk memberikan layanan kepada masyarakat dan untuk pengembangan wilayah, harus di adakanya pembangunan prasarana transportasi sebagai usaha untuk peningkatan kehidupan baik dalam bidang ekonomi, sosial, budaya dan lain-lain.

Adapun tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui tebal perkerasan tambahan (Overlay) yang ideal dengan menganalisis dan membandingkan dua metode yaitu metode Bina Marga 1987 dan metode AASTHO 1986. Penelitian yang dilakukan merupakan komparatif, Faktor-faktor yang harus diperhatikan dalam perencanaan tebal lapis tambahan. Metode Bina Marga 1987 (CBR tanah dasar, Daya dukung tanah (DDT), Indeks Tebal Perkerasan, Menetapkan tebal lapis tambah. Metode AASTHO 1986 (LEF (Load Ekuivalent Factor), Angka Ekuivalen AE18KSAL, Data lendutan alat BB (Beankleman Beam).

Berdasarkan hasil perhitungan perencanaan tebal lapis tambah dapat diambil beberapa alternatif tebal perkerasan dengan disesuaikan pada kondisi tanahnya. Namun pada teknisnya dengan metode Bina Marga 1987 tebal perkerasan lebih besar dari pada menggunakan metode AASTHO 1986. Dalam analisis ini didapat tebal lapis tambah perkerasan dengan metode Bina Marga 1987 adalah 6,51 cm, sedangkan metode AASTHO 1986 adalah 6,4 cm. Sehingga mendapat perbedaan yang tidak jauh berbeda dengan perbedaan sebesar 0,11 cm. Sehingga tebal lapis tambah untuk ruas Jalan Cihanjuang – Ciawi kabupaten Tasikmalaya yang aman menurut umur rencananya dan dilaksanakan adalah metode Bina Marga dengan tebal lapis tambah 6,51 cm. Dari hasil analisis diperoleh tebal perkerasan lapis permukaan yang direncanakan aman dan mampu menahan beban lalu lintas yang direncanakan selama umur rencana.

Kata Kunci : Metode Bina Marga 1987, Metode AASTHO1986, Overlay

ABSTRACT

The Cihanjuang - Ciawi Road section, specifically Jalan Pasar Ciawi, is a Regency road which functions as a collector road with a road length of 2 KM. In general, Jalan Cihanjuang - Ciawi is in good condition, but at several points damage was found, including holes or bumps. The traffic flow is high and the traffic load is large, so it must be balanced with good road pavement. To provide services to the community and for regional development, there must be development of transportation infrastructure as an effort to improve life in the economic, social, cultural and other fields.

The aim of this research is to determine the ideal thickness of additional coating (Overlay) by analyzing and comparing two methods, namely the Bina Marga 1987 method and the AASTHO 1986 method. The research carried out is comparative, factors that must be considered when planning additional layer thickness. 1987 Bina Marga Method (CBR of base soil, Soil Bearing Capacity (DDT), Pavement Thickness Index, Determining the thickness of the added layer. 1986 AASTHO Method (LEF (Load Equivalent Factor), AE18KSAL Equivalent Number, BB (Beankleman Beam) tool deflection data).

Based on the results of the added layer thickness planning calculations, several alternative pavement thicknesses can be taken to suit the soil conditions. However, technically using the 1987 Bina Marga method, the thickness of the pavement is greater than using the 1986 AASTHO method. In this analysis, it was found that the thickness of the added layer of pavement using the 1987 Bina Marga method was 6.51 cm, while the 1986 AASTHO method was 6.4 cm. So you get a difference that is not much different, with a difference of 0.11 cm. So the thickness of the added layer for the Cihanjuang - Ciawi Road section in Tasikmalaya district which is safe according to the age of the plan and implemented is the Bina Marga method with an added layer thickness of 6.51 cm. From the analysis results, it is obtained that the planned surface layer pavement thickness is safe and able to withstand the planned traffic load during the design life.

Keywords: 1987 Bina Marga Method, 1986 AASTHO Method, Overlay