

**PERBANDINGAN PERKERASAN LENTUR REHABILITASI
RUAS JALAN YOGYAKARTA – PIYUNGAN DENGAN METODE BINA
MARGA NO 02/M/BM/2013 DAN AASHTO 1993**

LOGAM SEHAT UTAMA
12/337337/SV/02142

INTISARI

Transportasi merupakan sarana penghubung yang ikut menentukan dalam kelancaran pergerakan masyarakat, barang, uang, dan jasa. Daerah di Indonesia seperti ruas jalan Yogyakarta – Piyungan akhir-akhir ini mengalami kerusakan perkerasan jalan raya akibat beban muatan yang berlebih. Perkerasan direncanakan untuk mampu memikul beban lalu lintas selama waktu yang telah ditentukan (umur rencana). Ada banyak metode untuk menentukan tebal perkerasan, contohnya adalah metode Bina Marga dan AASHTO. Metode yang digunakan untuk mendesain atau menghitung tebal perkerasan adalah Bina Marga tahun 2013 dan AASHTO tahun 1993, kemudian membandingkan hasil perhitungan tebal perkerasan tersebut.

Dengan menggunakan metode Bina Marga tahun 2013 didapatkan nilai tebal perkerasan lentur untuk ruas jalan Yogyakarta – Piyungan, adalah lapis permukaan menggunakan aspal beton (AC) yang terdiri dari 2 lapis, yaitu AC-WC 4 cm, AC- Binder dengan tebal 18,5 cm, dan CTB 15 cm dengan menggunakan lapis pondasi atas agregat kelas A tebal 15 cm. menggunakan metode AASHTO tahun 1993, didapatkan nilai tebal perkerasan lenturnya adalah lapis permukaan menggunakan lapis aspal dengan modulus 3700 Mpa dengan tebal 12 cm, lapis pondasi menggunakan lapis pondasi atas menggunakan agregat kelas A dengan tebal 18,5 cm dan lapis pondasi bawah menggunakan agregat kelas B dengan tebal 37,5 cm. Perencanaan menggunakan metode Bina Marga nomor 02/M.BM/2013 didapatkan lebih mendetail tentang pembagian lapis perkerasannya daripada menggunakan AASHTO 1993.

Kata kunci : Transportasi, perkerasan lentur, Bina Marga, AASHTO

**COMPARISON OF FLEXIBLE PAVEMENT REHABILITATION
ROAD SECTION YOGYAKARTA - PIYUNGAN USING METHOD OF
BINA MARGA NO 02/M/BM/2013 AND AASHTO 1993**

LOGAM SEHAT UTAMA
12/337337 / SV / 02142

ABSTRACT

Transportation is means of connecting that will determine in the movement of people, goods, money and services. Regions in Indonesia such as Yogyakarta - Piyungan road the highway pavement was damage because of over loading. Pavement planned to be able to bear the load of traffic for a specified time (design of life). There are many methods for determining the pavement thickness, for example, is a method of Bina Marga and AASHTO. The method used to design or calculate pavement thickness are Bina Marga in 2013 and AASHTO in 1993, and then comparing the results.

Using the method of Bina Marga in 2013 obtained the value flexible pavement thickness on Yogyakarta – Piyungan roads is a surface course using asphalt concrete (AC), which consists of two layers, they are AC-WC 4 cm, AC-Binder 18,5 cm, and use CTB 15 cm and using aggregate base course on class A 15 cm. Using AASHTO 1993, the value of flexible pavement is on surface layer use asphalt with a modulus of 3000 MPa with a thickness of 12 cm, layers of foundation use aggregate class A with a thickness 18,5 cm and on subbase use aggregate class B with thickness 37,5 cm. Bina Marga no 02/M/BM/2013 methode are more detailed than using AASHTO 1993.

Keywords: Transport, flexible pavement, Bina Marga in 2013, AASHTO