

## BAB V

### KESIMPULAN DAN SARAN

#### 5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil perbandingan perencanaan perkerasan kaku yang dilakukan di ruas Jalan Lingkar Tuban (STA 13+180 – STA 19+980) Kabupaten Tuban, dapat diperoleh kesimpulan sebagai berikut :

1. Tebal perkerasan kaku menggunakan metode Bina Marga 2017 didapatkan hasil sebesar 305 mm, lapis pondasi LMC 100 mm, lapis drainase 150 mm dan stabilisasi tanah dasar 150 mm, sedangkan tebal perkerasan kaku metode AASHTO 1993 didapatkan hasil sebesar 340 mm, lapis pondasi LMC 100 mm dan lapis drainase 150 mm, dan stabilisasi tanah dasar 150 mm.
2. Perencanaan tulangan dengan menggunakan metode Bina Marga 2017 didapatkan hasil yaitu tulangan memanjang  $\emptyset 12-200$  mm dan tulangan melintang  $\emptyset 12-200$  mm, metode AASHTO 1993 didapatkan hasil yaitu tulangan memanjang  $\emptyset 12-200$  mm dan tulangan melintang  $\emptyset 12-200$ .
3. Perbandingan perkerasan kaku metode Bina Marga 2017 dan AASHTO 1993, serta rencana anggaran biaya metode Bina Marga 2017 dan AASHTO 1993 adalah sebagai berikut :
  - a. Perbandingan perkerasan kaku metode Bina Marga 2017 didapatkan hasil tebal perkerasan sebesar 305 mm, lapis pondasi LMC 100 mm, lapis drainase 150 mm dan stabilisasi tanah dasar 150 mm. Metode AASHTO 1993 didapatkan hasil tebal perkerasan sebesar 340 mm, lapis pondasi LMC 100 mm, lapis drainase 150 mm dan stabilisasi tanah dasar 150 mm. Maka dapat

disimpulkan bahwa hasil perhitungan menggunakan metode AASHTO 1993 lebih tebal jika dibandingkan metode Bina Marga 2017.

- b. Perbandingan rencana anggaran biaya metode Bina Marga 2017 didapatkan hasil yaitu senilai Rp 115,713,000,000.00 (Seratus Lima Belas Miliar Tujuh Ratus Tiga Belas Juta Rupiah). Rencana anggaran biaya metode AASHTO 1993 didapatkan hasil senilai Rp 121.752.000.000,00 (Seratus Dua Puluh Satu Miliar Tujuh Ratus Lima Puluh Dua Juta Rupiah).
- c. Dari kedua metode, yaitu Bina Marga 2017 dan AASHTO 1993 yang paling efisien untuk digunakan dalam pekerjaan perkerasan kaku ruas Jalan Lingkar Tuban (STA 13+180 – STA 19+980) yaitu metode Bina Marga 2017 dengan total biaya senilai Rp 115,713,000,000.00 (Seratus Lima Belas Miliar Tujuh Ratus Tiga Belas Juta Rupiah).

## **5.2 Saran**

Setelah penulis melakukan analisis data dan pembahasan pada penelitian ini, maka penulis memberikan beberapa saran untuk penelitian selanjutnya adalah sebagai berikut :

1. Penelitian selanjutnya diharapkan menggunakan metode lainnya untuk mengetahui hasil analisis yang berbeda dari metode yang digunakan penulis, contohnya seperti menggunakan metode AUSTROAD.
2. Penelitian selanjutnya diharapkan identifikasi beban kendaraan tidak hanya berpatokan pada pedoman buku, yaitu dengan survei jembatan timbang atau dengan melakukan survei langsung di lapangan agar mendapat hasil yang optimal.

3. Penelitian selanjutnya diharapkan melakukan survei LHR selama 7 x 24 jam untuk mendapatkan volume lalu lintas harian rata-rata yang lebih aktual dan lebih memperkuat data penelitian.