

## **BAB VI**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **6.1 Kesimpulan**

Dari hasil perhitungan dan pembahasan yang telah dilakukan, maka dapat diambil kesimpulan perencanaan tebal perkerasan kaku metode AASHTO 1993 dan metode Bina Marga 2017 di persimpangan bersinyal Seturan sebagai berikut.

1. Hasil perhitungan menggunakan metode AASHTO 1993 didapatkan tebal perkerasan kaku yang terdiri dari pelat beton setebal 310 mm, tebal *lean concrete* 100 mm dan tebal lapis pondasi agregat kelas A sebesar 150 mm sedangkan hasil perhitungan menggunakan metode Bina Marga 2017 didapatkan tebal perkerasan kaku yang terdiri dari pelat beton setebal 305 mm, tebal *lean concrete* 100 mm dan tebal lapis pondasi agregat kelas A sebesar 150 mm.
2. Perbedaan parameter input menggunakan metode AAHTO 1993 dan Metode Bina Marga 2017 adalah beban lalu lintas dan drainase. Selain itu pada metode AASHTO 1993 memiliki lebih banyak parameter seperti *reliability*, *serviceability*, *standar normal deviation* dan koefisien penyaluran beban yang tidak diperhitungkan menggunakan metode Bina Marga 2017.

#### **6.2 Saran**

Setelah menghitung tebal perkerasan kaku persimpangan bersinyal menggunakan dua metode yang berbeda, yaitu metode AASHTO 1993 dan metode Bina Marga 2017 saran yang dapat diberikan pada penelitian yang selanjutnya sebagai berikut.

1. Mengingat ada beberapa metode dalam perencanaan perkerasan kaku (*rigid pavement*), sebaiknya dalam perencanaan perkerasan kaku dibandingkan

setidaknya 2 metode empiris untuk mengetahui metode mana yang lebih baik dan lebih efisien untuk desain ulang perkerasan jalan.

2. Pada penelitian selanjutnya, diharapkan melakukan survei volume kendaraan dapat dilakukan agar mendapatkan data yang lebih akurat.