

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **5.1. KESIMPULAN**

Dari penelitian dan hasil perhitungan dengan Metode Analisa Komponen'87 Bina Marga dan berdasarkan pengujian/penelitian di laboratorium teknik sipil Universitas Muhammadiyah metro di peroleh kesimpulan sebagai berikut :

1. Dari hasil pengujian/penelitian tanah asli di laboratorium di peroleh nilai CBR Minimum 2,23 %, CBR Maksimum 7,29 %, CBR rata-rata 3,77 %, dan berdasarkan hasil pengujian/penelitian tanah dengan penambahan abu sekam sebanyak 22%, di laboratorium di peroleh nilai CBR Minimum 6.41 %, CBR Maksimum 9.57%, CBR rata-rata 7,07 % dan CBR Design tanah asli pada lokasi penelitian 7.26 %, berdasarkan Analisa tanah pada lokasi penelitian tergolong tanah kurang baik maka dari itu digunakan penambahan abu sekam sebanyak 22% sebagai tanah dasar (*subgrade*) untuk meningkatkan Daya Dukung Tanah. Dimana semakin besar nilai CBR tanah maka semakin besar Daya Dukung Tanah tersebut.

2. Dari analisis biaya konstruksi masing-masing perkerasan diperoleh hasil:
  - a. Biaya Konstruksi Perkerasan Kaku Rp. 5.466.204.000,00
  - b. Biaya Konstruksi Perkerasan Lentur Rp. 3.522.776.000,00
  - c. Dari perbandingan biaya konstruksi antara perkerasan kaku Rp. 5.466.204.000,00 dengan perkerasan lentur Rp.3.522.776.000,00 menunjukkan bahwa perkerasan lentur dapat menghemat biaya sebesar 35,55 %.

## 5.2. SARAN

Dari perencanaan yang telah peneliti buat, saran yang dapat diberikan adalah :

1. Dalam merencanakan suatu tebal perkerasan jalan harus diketahui jenis-jenis dan jumlah kendaraan secara akurat yang akan melintasi jalan tersebut dan dilakukan pengujian sampel tanah asli untuk mengetahui nilai CBR laboratorium dengan teliti, supaya dalam merencanakan perkerasan jalan tidak ada kesalahan dalam merencanakan jenis dan tebal perkerasan jalan yang akan digunakan.
2. Disarankan melakukan pengujian/penelitian kembali dengan perencanaan perkerasan yang sama dan dengan metode yang berbeda untuk memperbanyak desain jalan dengan cara yang berbeda sebagai perbandingan.

3. Untuk menjadi pertimbangan bagi pemerintah dan dinas terkait bahwasanya suatu ruas jalan yang kondisi tanah dasarnya buruk tidak harus dilakukan perkerasan kaku (*rigid pavement*) untuk menjadi jalan keluarnya, mengingat perkerasan kaku (*rigid pavement*) memerlukan biaya yang mahal.