

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

5.1 Simpulan

Dari analisis yang telah dilakukan dapat ditarik simpulan sebagai berikut:

1. Volume lalu lintas rencana yang dianalisis dengan perangkat lunak *Microsoft Excel* diperoleh berdasarkan gerbang Tol Cikopo pada saat awal beroperasi, yaitu pada bulan Juni tahun 2015. Hal ini dikarenakan pada tahap perencanaan awal, *gate* masuk (Cikopo) memberikan jumlah yang paling besar, yaitu 199255 kendaraan. Jumlah kendaraan terbanyak yaitu kendaraan mobil penumpang.
2. Angka pertumbuhan lalu lintas di Tol Cipali mengalami fluktuasi. Peningkatan volume lalu lintas terbesar terdapat pada laju pertumbuhan tahunan pada bulan Juni tahun 2015-2016 sebesar 104,5% sebagai *generated traffic* pada awal tahun beroperasi.
3. Tebal pelat beton untuk umur rencana perkerasan dengan laju pertumbuhan sebesar 15,8% diperoleh hasil sebesar 39cm, sedangkan dengan laju pertumbuhan sebesar 5% sesuai dengan perkiraan pertumbuhan lalu lintas pada Bina Marga, 2012 diperoleh tebal pelat beton sebesar 30cm.
4. Penyusunan faktor yang mempengaruhi pendekatan empiris dalam desain struktur perkerasan kaku suatu ruas jalan secara komputerisasi dapat mempermudah proses perhitungan dan dapat dilakukan secara iterasi, serta lebih sistematis.

5.2 Saran

Untuk perkembangan penelitian selanjutnya diberikan beberapa saran sebagai berikut:

1. Perhitungan penentuan tebal perkerasan kaku diperlukan data yang lebih lengkap, baik data lalu lintas volume kendaraan, maupun data spesifikasi teknik jalan.

2. Diperlukan penelitian lebih lanjut mengenai kualitas drainase untuk perkerasan kaku.
3. Diperlukannya penelitian lebih lanjut terhadap parameter desain modulus resilient tanah dasar pada metode AASHTO 1993 dalam fungsinya sebagai salah satu parameter desain dalam merencanakan tebal perkerasan khususnya untuk melihat kondisi tanah dasar.
4. Penyusunan pedoman praktis yang *user friendly* (mudah dipahami) mengingat perencanaan tebal perkerasan dengan menggunakan metode AASHTO 1993 yang cukup rumit.

