

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Dari hasil hasil pengumpulan data, analisis atau perhitungan dan perencanaan Tugas Akhir dengan judul “Perencanaan Geometrik dan Tebal Perkerasan Kaku Jalan Martapura – Batas Provinsi Lampung STA 2+000 – 7+240” ini, maka dapat dibuat kesimpulan sebagai berikut :

1. Berdasarkan data lalu lintas dan umur rencana jalan didapat, maka jalan ini digolongkan jalan arteri kelas I, dengan jumlah LHR dalam smp adalah 60018,99 smp
2. Perencanaan geometrik jalan raya dengan kecepatan rencana 80 km/jam, pada perencanaan jalan ini di rencanakan sebanyak 6 buah tikungan, yaitu 3 tikungan *Full Circle*, 2 tikungan *Spiral Circle Spiral*, dan 1 tikungan *Spiral Spiral*.
3. Lebar perkerasan jalan ini adalah 14 m dan bahu jalan 2 m pada masing – masing sisi jalan dengan total 18 m dan Panjang jalan 5,039 km dengan perkerasan jalan menggunakan perkerasan kaku di mutu beton K-350 dengan tebal pelat 25 cm. untuk pondasi bawah menggunakan Agregat B = 15 cm, *Lean Concrete* = 10 cm, serta lebar bahu 4 m (2 m kiri dan 2 m kanan)
4. Besar volume pekerjaan galian yaitu 117.106,70 m³ sedangkan untuk pekerjaan timbunan sebesar 67.775,77 m³.
5. Rencana anggaran biaya (RAB) untuk pembangunan jalan ini diperlukan dana sebesar Rp. 95.621.356.000,00 (Sembilan Puluh Lima Milyar Enam Ratus Dua Puluh Satu Juta Tiga Ratus Lima Puluh Enam Ribu Rupiah) dengan waktu pelaksanaan proyek 342 hari kerja.

5.2 Saran

Dalam pembuatan tugas akhir ini ada beberapa saran yang dapat penulis sampaikan antara lain :

1. Dalam perencanaan atau pembuatan suatu jalan harus berpedoman pada standar yang berlaku berdasarkan metode Bina Marga dan lebih mengutamakan unsur keselamatan dan kenyamanan bagi pengguna jalan.
2. Dalam perencanaan trase jalan harus memperhatikan pekerjaan tanah. Penentuan kelandaian harus diperhatikan dan tidak memotong kontur terlalu banyak agar volume pekerjaan tanah dapat dikurangi sehingga tinggi galian atau dalamnya timbunan masih dalam batas-batas kemampuan pelaksanaan dan perencanaan dapat lebih ekonomis namun tetap aman.
3. Perencanaan drainase dan *Box Culvert* harus disesuaikan dengan kondisi trase yang direncanakan dan menganalisa debit air saat hujan sesuai dengan data curah hujan yang ada.
4. Pengawasan yang baik terhadap pelaksanaan pekerjaan proyek sangat diperlukan terutama dalam pengendalian mutu.