

BAB V PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Kesimpulan yang dapat diambil dari Perencanaan Geometrik dan Tebal Perkerasan Kaku Jalan Sekayu - Pendopo STA 0+500 - 8+288 Kabupaten Musi Banyuasin Provinsi Sumatera Selatan ini antara lain :

- a. Berdasarkan volume LHR yang ada sebesar 14.941,27 smp maka jalan Sekayu - Pendopo ditentukan sebagai jalan kolektor kelas IIA yang termasuk golongan medan perbukitan dengan lebar perkerasan $2 \times 3,5$ m (7 m) dengan kemiringan melintang 2% dan lebar bahu jalan $2 \times 2,0$ m (4 m) dengan kemiringan melintang 4% dan kecepatan rencana 60 km/jam.
- b. Dengan panjang jalan 7,788 km, jalan Sekayu - Pendopo direncanakan menggunakan jenis perkerasan kaku dengan 5 jenis tikungan (1 tikungan *Spiral-Circle-Spiral*, 2 tikungan *Spiral-Spiral*, dan 2 tikungan *Full Circle*).
- c. Direncanakan perkerasan jalan menggunakan lapisan perkerasan beton bersambung dengan tulangan untuk jalan 2 lajur 2 arah, dengan tebal perkerasan 30 cm, *lean mix concrete* 10 cm, agregat kelas A 15 cm serta tanah dasar 10 cm.
- d. Besarnya volume galian pada pekerjaan ini 301.367,6 dan volume timbunan pada pekerjaan ini 58.533,24.
- e. Dimensi saluran samping pada jalan ini berbentuk trapesium dengan tinggi 0,81 m, lebar dasar saluran 0,4 m, dan lebar permukaan aliran bagian atas 1,156 m. Sedangkan *box culvert* yang digunakan yaitu tipe *single* dengan dimensi 1,0 m \times 1,0 m.
- f. Perencanaan jalan Sekayu - Pendopo dilaksanakan dalam waktu 242 hari kalender yang memerlukan biaya sebesar Rp. 79.780.898.000,00 (*Tujuh Puluh Sembilan Milyar Tujuh Ratus Delapan Puluh Juta Delapan Ratus Sembilan Puluh Delapan Ribu Rupiah*).

5.2 Saran

Dalam pembuatan Tugas Akhir ini ada beberapa saran yang dapat penulis sampaikan antara lain :

1. Dalam perancangan jalan raya harus disesuaikan dengan fungsi dan harus berpedoman pada standar yang berlaku dan lebih mengutamakan unsur keselamatan dan kenyamanan bagi pengguna jalan.
2. Dalam penentuan trase jalan, hendaknya trase jangan terlalu banyak memotong kontur sehingga jalan yang akan direncanakan tidak terlalu mendaki atau menurun, sehingga dapat lebih ekonomis namun tetap aman.
3. Penentuan kecepatan rencana hendaknya harus disesuaikan dengan kondisi yang ada di lapangan.
4. Perencanaan drainase dan *box culvert* harus disesuaikan dengan kondisi trase yang direncanakan dan menganalisa debit air hujan sesuai dengan data curah hujan yang ada.
5. Data yang digunakan dalam perancangan jalan, sebaiknya data yang akurat dan terbaru.
6. Menghitung rencana anggaran biaya dengan mutu dan material sesuai spesifikasi rencana terbaru yang dikeluarkan oleh Dinas Pekerjaan Umum dan yang diatur pelaksanaannya dalam manajemen proyek.