

## BAB 5 PENUTUP

### 5.1 Kesimpulan

Kesimpulan yang dapat diambil dari Perancangan Geometrik dan Tebal Perkerasan Kaku Ruas Jalan Sei Lilin – Peninggalan Kabupaten Musi Banyuasin STA 12+600 – 18+000 Provinsi Sumatera Selatan antara lain:

- 1) Pada desain alinyemen horizontal direncanakan sebanyak 5 buah tikungan yaitu, 2 buah tikungan *Spiral-Circle-Spiral*, 2 buah tikungan *Spiral-Spiral*, dan 1 buah tikungan *Full-Circle*. Sedangkan alinyemen vertikal direncanakan 9 buah lengkung vertikal yaitu, 4 buah lengkung vertikal cembung dan 5 buah lengkung vertikal cekung.
- 2) Lebar perkerasan jalan yaitu 3,5 m 2/2 UD dan bahu jalan 2 x 2,5 m dengan lebar total 12 m serta panjang jalan 5.409,43 m. perkerasan jalan menggunakan perkerasan beton bersambung dengan tulangan setebal 21 cm dengan mutu beton  $f_c' 35$  Mpa dan lapis pondasi bawah agregat kelas B setebal 15 cm.
- 3) Besar volume pekerjaan galian yaitu 195.502,4 m<sup>3</sup> dan pekerjaan timbunan sebesar 119.363,7 m<sup>3</sup>.
- 4) Dimensi drainase berbentuk trapesium dengan lebar dasar saluran 18 cm, tinggi saluran 55 cm, lebar atas saluran 128 cm, dan tebal drainase 20 cm menggunakan pasangan batu dan mortar.
- 5) *Box culvert* yang digunakan yaitu tipe *single* dengan dimensi *box culvert* yaitu 100 cm x 100 cm dengan tebal 16 cm dan panjang 12 m sebanyak 2 buah.
- 6) Rencana Anggaran Biaya (RAB) untuk pembangunan jalan ini yaitu sebesar Rp. 41.068.524.000,00 (*Empat Puluh Satu Miliar Enam Puluh Delapan Juta Lima Ratus Dua Puluh Empat Ribu Rupiah*) dengan waktu pelaksanaan 262 hari kerja.

## 5.2 Saran

Dalam penulisan Skripsi ini ada beberapa saran yang dapat disampaikan, antara lain:

- 1) 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 dan aman.
- 2) Perencanaan drainase dan gorong-gorong (*box culvert*) disesuaikan dengan kondisi trase yang direncanakan dan menganalisis debit air hujan sesuai dengan data curah hujan yang ada.
- 3) Perancangan perkerasan jalan pada skripsi ini menggunakan metode Bina Marga namun metode lain yang dapat digunakan yaitu menggunakan AASHTO 1993.
- 4) Perhitungan time schedule pada skripsi ini menggunakan metode *Critical Path Method*, namun metode lain yang dapat digunakan yaitu *Precedence Diagram Method*.