

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Kesimpulan yang dapat diambil dari Laporan Akhir Perencanaan Geometrik dan Tebal Perkerasan Jalan Siborong-Borong By Pass Kabupaten Tapanuli Provinsi Sumatera Utara STA 02+000 – STA 07+500, adalah sebagai berikut :

1. Jalan yang direncanakan pada proyek ini termasuk ke dalam Jalan Kolektor Kelas II A dengan jumlah LHR 14390,684 SMP dengan batas kecepatan rencana jalan yaitu 50 km/jam. Dimana tebal perkerasan $2 \times 3,5$ m dengan kemiringan melintang 2 % dan lebar bahu jalan $2 \times 2,0$ m dengan kemiringan melintang 4 %. Pada jalan ini terdapat 8 tikungan diantaranya 3 tikungan Spiral – Circle – Spiral, 2 buah tikungan Full Circle, dan 3 buah tikungan Spiral-Spiral. Besar volume Galian yaitu $262.269,69 \text{ m}^3$, sedangkan untuk besar volume Timbunan yaitu $53.364,20 \text{ m}^3$.
2. Berdasarkan jumlah LHR, direncanakan tebal perkerasan dengan tebal permukaan AC–WC 40 mm, AC-BC 60 mm dan AC-Base 145 mm. Untuk lapis pondasi atas menggunakan agregat kelas A dengan tebal 300 mm, lapis pondasi bahu jalan menggunakan agregat kelas S dengan tebal 120 mm dan CBR tanah dasar sebesar 3,816 %.
3. Rencana Anggaran Biaya Proyek ini adalah sebesar Rp. **74.239.897.161,347** (*Tujuh Puluh Empat Milyar Dua Ratus Tiga Puluh Sembilan Juta Delapan Ratus Sembilan Puluh Tujuh Ribu Seratus Enam Puluh Dua Rupiah*) dengan waktu pelaksanaan **296** hari.

5.2 Saran

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

1. Dalam merencanakan perencanaan geometrik jalan raya harus disesuaikan dengan kebutuhan dan harus mengacu kepada pedoman dan peraturan

yang telah ditetapkan untuk mengutamakan unsur keselamatan dan kenyamanan bagi semua pengguna jalan.

2. Dalam menentukan permukaan perkerasan / elevasi jalan diusahakan tidak terlalu jauh berbeda dari permukaan tanah asli, karena akan berpengaruh pada galian dan timbunan dan rencana anggaran biayanya. Serta penentuan trase jalan juga jangan terlalu banyak memotong kontur sehingga jalan yang direncanakan tidak terlalu mendaki ataupun menurun.
3. Penentuan kecepatan rencana hendaknya disesuaikan dengan klasifikasi jalan tersebut.