

BAB V PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Kesimpulan yang dapat diambil dari perencanaan proyek Pembangunan Jalan Lingkar Selatan Kota Lubuk Linggau STA 0+000 s/d STA 8+263 Provinsi Sumatera Selatan adalah sebagai berikut :

1. Jalan yang direncanakan mempunyai volume sebesar 19.186 smp/hari pada akhir tahun rencana, dengan muatan sumbu terberat (MST) sebesar > 10 ton, oleh sebab itu perencanaan ini termasuk ke dalam jalan kelas I (Jalan Arteri) yang idealnya lebar jalan adalah 7,5 meter dan lebar bahu jalan adalah 2 meter.
2. Dari perhitungan medan jalan, maka didapat bahwa jalan yang direncanakan mempunyai kelandaian rata-rata sebesar 1,568 % dan digolongkan sebagai jalan datar.
3. Perencanaan jalan ini menggunakan kecepatan rencana 70 km/jam, dikarenakan jalan ini termasuk dalam jalan kelas I (Jalan Arteri) dan mempunyai medan yang datar.
4. Pada jalan ini direncanakan terdapat 12 tikungan, diantaranya 4 buah tikungan jenis *Full Circle*, 4 buah tikungan jenis *Spiral – Circle – Spiral*, dan 4 buah tikungan jenis *Spiral – Spiral*.
5. Besar volume pekerjaan galian yaitu 116090,29 m³ sedangkan untuk pekerjaan timbunan sebesar 46113,67 m³.
6. Lapis permukaan menggunakan Laston (MS 744) dengan tebal lapisan 10 cm, lapisan pondasi atas menggunakan Batu pecah Agregat kelas A (CBR 100 %) dengan tebal lapisan 20 cm, sedangkan lapisan pondasi bawah menggunakan Sirtu Agregat kelas B (CBR 50 %) dengan tebal lapisan 35 cm.
7. Pada jalan yang direncanakan, terdapat drainase precast segi empat dengan dimensi 80 cm x 80 cm, dan dibangun pada sebagian besar panjang jalan.

8. Pada perencanaan jalan ini terdapat 6 unit Box Culvert demi mengaliri air pada elevasi terendah di posisi jalan yang cekung.
9. Untuk proyek pembangunan jalan raya Lingkar Selatan Kota Lubuk Linggau ini diperlukan dana sebesar Rp. 53.517.761.000,00- (Lima puluh tiga milyar lima ratus tujuh belas juta tujuh ratus enam puluh satu ribu) dengan waktu pelaksanaan 162 hari kerja.

5.2 Saran

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

1. Dalam perencanaan trase jalan hendaknya jangan terlalu banyak memotong kontur sehingga jalan yang akan direncanakan tidak terlalu mendaki atau menurun.
2. Dalam merencanakan tikungan harus memperhatikan sudut azimut dan panjang trase, karena apabila sudut azimut tikungan terlalu besar dan trase antar post intersection nya pendek, dikawatirkan akan terjadi overlapping apabila digunakannya jenis tikungan full circle.