

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Dari hasil perhitungan Laporan Akhir dengan judul “Perencanaan Geometrik dan Tebal Perkerasan Kaku Pada Ruas Jalan Betung – Batas Kota Sekayu STA 0+200 – STA 8+500 Provinsi Sumatera Selatan”, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Perencanaan jalan ini termasuk kedalam jalan arteri kelas I yang terdiri dari 2 lajur 2 arah dengan lebar perkerasan 7 m dan lebar bahu jalan 2 m pada masing-masing sisi jalan dengan total lebar 11 m dan panjang jalan 8300 m.
2. Pada desain alinyemen horizontal direncanakan sebanyak 12 tikungan dengan 4 buah tikungan *Spiral-Spiral*, 4 buah tikungan *Spiral-Circle-Spiral*, dan 4 buah tikungan *Full Circle*. Sedangkan pada desain alinyemen vertikal direncanakan 13 bentuk lengkung vertikal, yaitu 7 buah lengkung vertikal cembung dan 6 buah lengkung vertikal cekung.
3. Perencanaan geometrik jalan dengan kecepatan rencana 80 Km/jam digolongkan pada jenis medan perbukitan dengan kemiringan medan 4,083 % dan jumlah LHR di dapat nilai SMP adalah 24878 smp/hari.
4. Perkerasan jalan menggunakan perkerasan kaku dengan mutu beton K-350 sehingga didapat tebal pelat 20 cm dan untuk pondasi bawah menggunakan agregat kelas B dengan tebal 15 cm.
5. Dimensi saluran samping pada jalan ini berbentuk trapesium dengan tinggi 85,6 cm, lebar dasar 43,5 cm sedangkan *box culvert* tipe single dengan dimensi 132 cm x 132 cm
6. Besar volume pekerjaan galian yaitu 380422,87 m³ dan volume pekerjaan timbunan sebesar 267607,08 m³.
7. Rencana Anggaran Biaya (RAB) untuk pembangunan jalan ini diperlukan dana sebesar Rp 85.592.762.000,00 (Delapan Puluh Lima Milyar Lima

Ratus Sembilan Puluh Dua Juta Tujuh Ratus Enam Puluh Dua Ribu Rupiah) dengan waktu pelaksanaan 399 hari kerja.

5.2 Saran

Dalam pembuatan Laporan Akhir ini, penulis dapat memberikan beberapa saran antara lain yaitu :

1. Perencanaan jalan raya harus direncanakan sesuai dengan fungsi kegunaan jalan tersebut dan harus mempunyai acuan atau pedoman yang telah disetujui dalam melaksanakan pekerjaan jalan tersebut berdasarkan pada metode bina marga. Desain geometrik harus ditentukan sedemikian rupa sehingga jalan yang direncanakan dapat memberikan pelayanan yang optimal lalu lintas sesuai dengan fungsinya.
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 didalamnya timbunan dapat lebih ekonomis namun tetap aman.
3. Perencanaan drainase dan box culvert harus disesuaikan dengan kondisi trase yang direncanakan dan menganalisa debit air hujan sesuai dengan data curah hujan yang ada.
4. Dalam membuat manajemen pada proyek harus memperhatikan metode dan perkiraan serta perhitungan yang tepat agar estimasi biaya dan durasi pada proyek dapat lebih efektif dan efisien pada saat pekerjaan nantinya.