

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **5.1 Kesimpulan**

Setelah selesai mengerjakan Skripsi dengan judul “Perancangan Geometrik dan Tebal Perkerasan Kaku Jalan Sp. Kijang – Terusan Menang Kab. OKI Provinsi Sumatera Selatan (STA 0+000 – 12+067)” maka penulis dapat menyimpulkan sebagai berikut:

1. Berdasarkan data lalu lintas dan umur rencana jalan yang didapat, maka jalan ini termasuk ke dalam jalan Kolektor kelas II A, dengan jumlah LHR dalam smp adalah 7.930,476 smp/hari.
2. Perencanaan jalan ini terdapat 7 tikungan yaitu 3 tikungan *Spiral-Circle-Spiral* (SCS), 2 tikungan *Full Circle* (FC), dan 2 tikungan *Spiral-Spiral* (SS).
3. Lebar perkerasan jalan ini adalah 7 m dan bahu jalan 1,5 m pada masing-masing sisi jalan dengan total lebar 10 m dan panjang jalan 12.067 m. Perkerasan jalan menggunakan perkerasan kaku dengan mutu beton  $f_c' 35$  MPa sehingga didapat tebal pelat 17 cm, untuk *Lean Mix Concrete* didapat tebal 10 cm, dan untuk pondasi bawah menggunakan agregat kelas B dengan tebal 15 cm.
4. Jumlah volume galian yaitu 247962,731 m<sup>3</sup> sedangkan untuk pekerjaan timbunan sebesar 87500,675 m<sup>3</sup>.
5. Rencana Anggaran Biaya (RAB) untuk pembangunan jalan ini diperlukan dana sebesar Rp. 61.538.003.000,00. (*Enam puluh satu milyar lima ratus tiga puluh delapan juta tiga ribu rupiah*). Dengan waktu pelaksanaan 276 hari kerja.

## 5.2 Saran

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

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 geometriknya 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, pada penentuan kelayakan jangan 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 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. 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.