

BAB V PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Kesimpulan yang dapat diambil dari Penulisan Tugas Akhir Perancangan Geometrik dan Tebal Perkerasan Kaku Jalan Prabumulih – Beringin – Bts. Kab. Oku Baturaja Provinsi Sumatera Selatan (STA 12+000 – STA 20+650) yaitu :

1. Jalan yang direncanakan termasuk jalan kolektor kelas IIA dengan tipe jalan rencana 1 Jalur 2 lajur 2 arah tak terbagi dimana lebar perkerasan 2 x 3,5 m dengan kemiringan melintang 2% dan lebar bahu jalan 2 x 2 m dengan kemiringan melintang 4%. Jalan ini berada pada medan datar dengan kecepatan rencana 70 km/jam dan dilakukan penurunan kecepatan 50 km/jam pada medan yang sulit.
2. Pada jalan ini terdapat 9 tikungan yaitu 3 tikungan *full circle* (FC), 4 tikungan *spiral – circle – spiral* (SCS) dan 2 tikungan *spiral – spiral* (SS), serta sebanyak 35 lengkung vertikal. Hasil perhitungan pekerjaan tanah pada jalan ini didapat volume pekerjaan galian sebesar 73.452,289 m³ dan volume pekerjaan timbunan sebesar 70.892,94 m³.
3. Pekerjaan jalan menggunakan jenis perkerasan beton semen bersambung dengan tulangan dengan tebal pelat 20 cm, tulangan dowel \varnothing 33 – 300 mm panjang 450 mm dan *tie bar* \varnothing 16 – 750 mm panjang 700 mm dengan lapis pondasi berupa agregat kelas B 15 cm.
4. Bangunan pelengkap jalan berupa saluran drainase trapesium, dimensi pertama tinggi 0,70 m lebar bawah 0,80 m dan lebar atas 2,30 m dan dimensi kedua tinggi 0,55 m lebar bawah 0,65 m dan lebar atas 1,86 m. Sedangkan untuk bangunan *box culvert* dengan dimensi 1,0 x 1,5 meter sebanyak 7 titik.
5. Rencana Anggaran Biaya (RAB) jalan ini sebesar Rp. 67.370.000.000,00 (Enam Puluh Tujuh Miliar Tiga Ratus Tujuh Puluh Juta Rupiah) dengan waktu pelaksanaan 308 hari kerja.

5.2 Saran

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

1. Penentuan kecepatan rencana hendaknya harus disesuaikan dengan kondisi medan jalan yang ada dilapangan.
2. Penentuan elevasi tanah rencana harus memperhatikan pencapaian kelandaian maksimum dan panjang kritis agar tidak membahayakan pengemudi pada saat mengendarai kendaraan.
3. Pada elevasi tanah yang cukup ekstrim baik pada melintang maupun memanjang jalan diperlukan penempatan *box culvert* untuk menyalurkan aliran air dari drainase jalan ke sisi jalan yang lebih rendah agar tidak terjadi genangan air pada elevasi tanah yang rendah.
4. Pada manajemen alat dan waktu, perlu diperhatikan banyak kuantitas pekerjaan dan efektivitas alat berat yang akan digunakan sehingga waktu yang diperlukan dapat diatur untuk pekerjaan dengan kuantitas yang besar.