

BAB V

PENUTUP

5.1. Kesimpulan

Dari hasil proses pengolahan data, analisis atau perhitungan dan perencanaan skripsi dengan judul “Perencanaan Geometrik dan Tebal Perkerasan Kaku pada Jalan Lingkar Barat SP. *Sport Center* – Bukit Sulap Kota Lubuklinggau STA 00+000 – 08+150 Provinsi Sumatera Selatan” ini, maka dapat disimpulkan sebagai berikut.

1. Perencanaan jalan digolongkan menjadi jalan Arteri kelas I.
2. Perencanaan geometrik jalan raya dengan kecepatan rencana 80 km/jam, pada perencanaan geometrik jalan ini direncanakan sebanyak 5 buah tikungan yakni 4 tikungan *Spiral – Spiral* (SS) dan 1 tikungan *Spiral – Circle – Spiral* (SCS). Lebar perkerasan jalan ini adalah 14 m dan bahu jalan masing-masing pada sisi jalan 2 m, lebar total 18 m dan panjang jalan 8,150 km dengan umur rencana 40 tahun.
3. Dimensi saluran drainase memiliki lebar penampang 0,5 m, tinggi saluran 1,03 m dan tinggi jagaan 0,51 m. Sedangkan dimensi *box culvert* memiliki ukuran 1,00 x 1,00 m dengan beton bertulang *single* diameter $\varnothing 16$ mm dan sengkang $\varnothing 10$ mm.
4. Pada perencanaan jalan ini memiliki volume pekerjaan galian sebesar 81.282,14 m³, sedangkan untuk pekerjaan timbunan sebesar 98.505,11 m³.
5. Rencana Anggaran Biaya (RAB) perencanaan jalan ini diperlukan biaya sebesar Rp. 124.823.657.000,00 (*Seratus Dua Puluh Empat Milyar Delapan Ratus Dua Puluh Tiga Juta Enam Ratus Lima Puluh Tujuh Ribu Rupiah*) dengan waktu 300 hari kerja.

5.2. Saran

Dalam pembuatan Skripsi ini adapun beberapa saran yang dapat penulis sampaikan antara lain :

1. Dalam melakukan perencanaan atau pembuatan suatu geometrik jalan harus berpedoman pada standar yang berlaku berdasarkan metode Bina Marga dan lebih mengutamakan unsur keselamatan dan kenyamanan bagi pengguna jalan.
2. Perencanaan trase jalan harus memperhatikan pekerjaan tanah. Dalam penentuan suatu kelandaian usahakan jangan memotong kontur terlalu tinggi atau rendah supaya pada pekerjaan tanah tidak melebihi batas kemampuan pelaksanaan dan mengurangi volume pekerjaan tersebut, serta dapat lebih ekonomis namun tetap aman.
3. Perencanaan drainase dan *box culvert* harus disesuaikan dengan kondisi trase jalan yang direncanakan dan menganalisa debit air hujan agar dapat menentukan besar ukuran saluran yang dapat menampung debit air hujan dengan maksimal.
4. Dalam pelaksanaan proyek pengawasan perlu diperhatikan agar tidak terjadi kecurangan yang dapat membuat standar mutu berkurang.