

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Dari hasil proses pengumpulan data dan perhitungan skripsi dengan judul “Perencanaan Geometrik dan Tebal Perkerasan Kaku Jalan Lingkar Timur STA 53+250 – STA 61+250 Kota Prabumulih Provinsi Sumatera Selatan”, dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Jalan Lingkar Timur Kota Prabumulih direncanakan sepanjang 8 km, dengan tipe dua lajur dua arah. Jalan ini direncanakan termasuk ke dalam jalan kelas II B (jalan kolektor) yang memiliki volume lalu lintas harian (LHR) 6586,790 smp/hari dengan kecepatan rencana 60 km/jam. Jalan ini memiliki lebar jalur 7 meter dengan masing-masing lajur 3,5 meter dan lebar bahu jalan untuk masing-masing sisi yaitu 1,5 meter.
2. Pada jalan ini terdapat 9 tikungan yang terbagi menjadi 3 tikungan *Full-Circle* (FC), 3 tikungan *Spiral-Circle-Spiral* (SCS), dan 3 tikungan *Spiral-Spiral* (SS). Pada desain alinyemen vertikal direncanakan 10 lengkung vertikal, yang terbagi menjadi 6 buah lengkung cembung dan 4 buah lengkung cekung. Besar volume galian yaitu 469153,50 m³ dan volume timbunan yaitu 254622,50 m³.
3. Jalan ini memiliki lebar jalur 7 meter dengan masing-masing lajur 3,5 meter dan lebar bahu jalan untuk masing-masing sisi yaitu 1,5 meter. Perkerasan jalan menggunakan perkerasan beton bersambung dengan tulangan dengan mutu beton K-350 yang memiliki tebal perkerasan beton 28,5 cm, *lean concrete* 15 cm dan lapis pondasi bawah Agregat kelas A 10 cm.
4. Saluran samping yang direncanakan berbentuk persegi dengan dimensi lebar dasar saluran 69,7 cm dan tinggi saluran 76,6 cm. *Box culvert* yang digunakan yaitu tipe *single* dengan dimensi 130 cm × 130 cm × 15 cm, sebanyak 3 buah.

5. Rencana Anggaran Biaya (RAB) biaya yang dibutuhkan pada perencanaan jalan sepanjang 8 km ini ialah sebesar Rp 78.096.840.000,00 (Tujuh Puluh Delapan Miliar Sembilan Puluh Enam Juta Delapan Ratus Empat Puluh Ribu Rupiah) dengan waktu pekerjaan 204 hari kerja.

5.2 Saran

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

1. Dalam perencanaan jalan harus berpedoman pada standar yang berlaku yang telah ditetapkan untuk mengutamakan unsur keselamatan dan kenyamanan bagi pengguna jalan.
2. Dalam perencanaan trase jalan harus memperhatikan pekerjaan tanah, pemilihan trase yang baik sangat berpengaruh pada kuantitas pekerjaan yang akan dilakukan selanjutnya.
3. Perencanaan drainase dan *box culvert* harus disesuaikan dengan kondisi trase yang direncanakan.
4. Dalam perhitungan rekapitulasi biaya hendaknya menggunakan daftar harga terbaru dan menyesuaikan dengan daerah tempat pelaksanaan proyek.