

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Kesimpulan yang dapat diambil Perencanaan Geometrik dan Tebal Perkerasan Kaku Jalan Alternatif Simpang Semambang-Cecar 2+850-11+054 Kabupaten Musi Rawas Sumatera Selatan antara lain sebagai berikut:

1. Berdasarkan data lalu lintas dan umur rencana jalan yang di dapat, maka jalan ini digolongkan jalan Kolektor II B, dengan jumlah LHR dalam smp 2940 smp/jam.
2. Perencanaan geometrik jalan raya dengan kecepatan rencana 60 km/jam, pada perencanaan jalan ini direncanakan sebanyak 8 buah tikungan yaitu 3 buah tikungan *Full Circle (FC)*, 2 buah tikungan *Spiral-spiral (SS)*, dan 3 buah tikungan *Spiral-Circle-Spiral (SCS)*. Sedangkan pada desain alinyemen vertikal direncanakan 7 bentuk lengkung vertikal yaitu 3 buah lengkung cembung dan 4 buah lengkung cekung. Besarnya volume galian ini sebesar 208076,78 m³ dan volume timbunan 178617,50 m³.
3. Lebar perkerasan jalan ini adalah 7 m dan bahu jalan 2 m pada masing-masing sisi jalan dengan total 11 m dan panjang jalan 8204 m. Perkerasan jalan menggunakan perkerasan kaku dengan tulangan setebal 26 cm dan mutu beton K-350, dengan *Lean Mix Concrete* setebal 10 cm, dan lapis pondasi bawah agregat kelas A setebal 15 cm.
4. Dimensi drainase berbentuk trapesium dengan lebar dasar saluran 21 cm, tinggi saluran 60 cm dan lebar puncak saluran 1430 cm. Sedangkan ukuran *Box Culvert* yang digunakan adalah tipe *single* dengan dimensi 100 cm x 150 cm dengan tebal 17 cm sebanyak 3 buah.
5. Rencana Anggaran Biaya (RAB) untuk pembangunan jalan ini yaitu sebesar Rp. 74.159.975.000 (Tujuh Puluh Empat Miliar Seratus Lima Puluh Sembilan Juta) dengan waktu pelaksanaan 214 hari.

5.2 Saran

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

1. Dalam perancangan jalan raya harus disesuaikan dengan fungsi dan harus berpedoman pada standar yang berlaku dan lebih mengutamakan unsur keselamatan dan kenyamanan bagi pengguna jalan.
2. Dalam penentuan trase jalan, hendaknya jangan terlalu banyak memotong kontur sehingga jalan yang akan direncanakan tidak terlalu mendaki atau menurun, sehingga dapat lebih ekonomis namun tetap aman.
3. Penentuan kecepatan rencana hendaknya harus disesuaikan dengan klasifikasi jalan.
4. Perencanaan drainase dan *box culvert* harus disesuaikan dengan kondisi trase yang direncanakan dan menganalisa debit air hujan sesuai dengan data curah hujan yang ada.