

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Kesimpulan yang dapat diambil dari Perencanaan Geometrik dan Tebal Perkerasan Kaku Pada Ruas Jalan Tanjung Api – Api – Sumber Mekar Mukti STA 0+000 – STA 8+023 Kabupaten Banyuasin Provinsi Sumatera Selatan ini antara lain :

1. Berdasarkan Pedoman Desain Geometrik Jalan 2024, didapat hasil perhitungan lalu lintas harian adalah 13512,65 smp/hari. Maka, Tanjung Api – Api – Sumber Mekar Mukti ditentukan sebagai Jalan Kolektor Kelas II.
2. Hasil penentuan golongan kelas medan jalan ini dengan menggunakan jarak 50 m adalah 1,46 % (datar). Sebagai jalan Kolektor kelas maka, diambil jalur 5 m dengan kemiringan melintang 2% dan lebar bahu 2 m dengan kemiringan melintang 4%, total lebar jalan adalah 7 m dengan panjang 8023 m.
3. Pada desain alinyemen horizontal jalan ini, direncanakan sebanyak 3 tikungan, yaitu 2 buah tikungan *Spiral-Circle-Spiral* (SCS), dan 1 buah *Full Circle* (FC), dengan kecepatan rencana 60 km/jam. Untuk alinyemen vertikal direncanakan 10 bentuk vertikal yaitu 4 buah lengkung vertikal cekung dan 6 lengkung vertikal cembung. Besarnya Volume Galian pada pekerjaan ini sebesar 144400,87 m³ dan volume timbunan sebesar 19327 m³.
4. Perkerasan jalan yang direncanakan menggunakan lapisan perkerasan beton bersambung dengan tulangan untuk jalan 2 lajur 2 arah. Perkerasan jalan ini menggunakan perkerasan kaku (Rigid Pavement) dengan mutu beton $f_c' 35$ maka didapat tebal pelat 20 cm, Tebal lean mix concrete 10 cm, untuk pondasi bawah digunakan agregat kelas A dengan tebal 20 cm.
5. Dimensi saluran samping pada jalan ini berbentuk Persegi dengan tinggi 1,088 m, dan lebar dasar saluran 1,12 m.
6. Rencana Anggaran Biaya (RAB) untuk pembangunan jalan ini diperlukan dana sebesar Rp 72.290.060.000,00 Tujuh Puluh Dua Miliar Dua Ratus Sembilan Puluh Juta Enam Puluh Ribu Rupiah Dengan waktu pelaksanaan 122 hari kerja.

5.2 Saran

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

1. Dalam Perencanaan jalan raya harus direncanakan sesuai dengan fungsi kegunaan jalan tersebut dan harus berpedoman pada standar yang berlaku berdasarkan pada Metode Bina Marga. Desain geometriknya harus ditentukan sedemikian rupa agar dapat lebih mengutamakan unsur keselamatan dan kenyamanan bagi pengguna jalan.
2. Dalam perencanaan trase jalan harus memperhatikan pekerjaan tanah, pada penentuan kelandaian harus diperhatikan dan tidak memotong kontur terlalubanyak agar volume pekerjaan tanah dapat dikurangi sehingga tinggi galianatau dalamnya timbunan masih dalam batas-batas kemampuan pelaksanaan dan perencanaan dapat lebih ekonomis namun tetap aman.
3. Perencanaan drainase harus disesuaikan dengan kondisi traseyang direncanakan dan menganalisa debit air hujan sesuai dengan data curah hujan yang ada.
4. Membuat perhitungan Rencana Anggaran Biaya (RAB) dengan mutu dan material sesuai spesifikasi rencana terbaru yang dikeluarkan oleh Dinas PU dan mengatur pelaksanaannya dalam manajemen proyek.