

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Dari hasil proses pengumpulan data, analisis atau perhitungan dan perencanaan Tugas Akhir dengan judul “Perencanaan Geometrik dan Tebal Perkerasan Kaku Pada Ruas Jalan Sei Lilin - Peninggalan Provinsi Sumatera Selatan STA 7+000 - STA 12+000” ini, maka dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Perencanaan geometrik jalan raya dengan kecepatan rencana 80 km/jam, pada perencanaan jalan ini di rencanakan sebanyak 8 buah tikungan yaitu 2 tikungan *Spiral- Spiral* (SS), 2 tikungan *Full Circle* (FC), dan 4 tikungan *Spiral Circle Spiral* (SCS).
2. Jalan ini memiliki nilai LHR 29.198 33 smp, sehingga digolongkan sebagai dalam kelas I (jalan arteri) yang memiliki nilai smp > 20.000 smp berdasarkan peraturan perencanaan geomerik jalan raya.
3. Lebar perkerasan jalan ini adalah 7 m dan bahu jalan 2 m pada masing-masing sisi jalan dengan lebar total 11 m dan panjang jalan 5 km dengan perkerasan jalan menggunakan perkerasan kaku di mutu beton K-350 dengan tebal plat 20 cm x 7 m dengan jarak sambungan susut 20 m. Untuk pondasi bawah menggunakan Agregat kelas B = 15 cm.
4. Perhitungan rencana anggaran biaya (RAB) menggunakan metode bina margas. Untuk pembangunan jalan ini diperlukan dana sebesar Rp. 38.919.775.000,00 (Tiga Puluh Delapan Milyar Sembilan Ratus Sembilan Belas Juta Tujuh Ratus Tujuh Puluh Lima Ribu Rupiah) dengan waktu penyelesaian proyek 105 hari kerja.

5.2 Saran

Dalam pembuatan tugas akhir ini ada beberapa saran yang dapat penulis sampaikan antara lain :

1. Dalam perencanaan atau pembuatan suatu jalan harus berpedoman pada standar yang berlaku berdasarkan pada metode Bina Marga dan lebih mengutamakan unsur keselamatan dan kenyamanan bagi pengguna jalan.
2. Dalam Perencanaan trase jalan harus memperhatikan pekerjaan tanah. Penentuan kelandaian harus diperhatikan dan tidak memotong kontur terlalu banyak agar volume pekerjaan tanah dapat dikurangi sehingga tinggi galian atau dalamnya timbunan masih dalam batas-batas kemampuan pelaksanaan dan perencanaan dapat lebih ekonomis namun tetap aman.
3. Perencanaan drainase dan gorong-gorong harus disesuaikan dengan kondisi trase yang direncanakan dan menganalisa debit air saat hujan sesuai dengan data curah hujan yang ada.
4. Dalam penyusunan laporan perencanaan harus menggunakan sumber dan pedoman yang jelas dan tepat serta mudah dimengerti dan dipahami oleh pihak-pihak terkait.`