

BAB V PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Kesimpulan yang dapat diambil dari Perancangan Ruas Jalan Prabumulih – Beringin STA 2+450 – STA 10+500 Kabupaten Muara Enim Provinsi Sumatera Selatan antara lain:

1. Pada desain alinyemen horizontal jalan ini, direncanakan sebanyak 7 tikungan , yaitu 3 jenis tikungan *Spiral - Spiral (SS)*, 3 jenis tikungan *Spiral – Circle - Spiral (SCS)*, dan 1 tikungan *Full Circle (FC)*. Sedangkan alinyemen vertikal direncanakan 26 yaitu 12 buah lengkung vertikal cekung dan 14 buah lengkung vertikal cembung.
2. Lebar perkerasan jalan ini adalah 14 m dan bahu jalan 2 m pada masing-masing sisi jalan dengan total lebar 18 m serta panjang jalan 7880 m. Perkerasan jalan menggunakan perkerasan kaku dengan mutu Beton K-350 sehingga didapat tebal pelat 32 cm dan untuk pondasi bawah menggunakan agregat kelas B dengan tebal 15 cm.
3. Dimensi saluran samping pada jalan ini berbentuk persegi dengan tinggi 62,1 cm, lebar dasar saluran 52 cm sedangkan *box culvert* tipe *single* dengan dimensi 132 cm x 132 cm, panjang 18 m.
4. Rencana Anggaran Biaya (RAB) untuk pembangunan jalan ini diperlukan dana sebesar Rp 152.487.017.000 (*Seratus Lima Puluh Dua Milyar Empat Ratus Delapan Puluh Tujuh Juta Tujuh Belas Ribu Rupiah*) dengan waktu pelaksanaan 277 hari kerja.

5.2 Saran

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

1. Perencanaan jalan raya harus direncanakan sesuai dengan fungsi kegunaan jalan tersebut dan harus mempunyai acuan atau pedoman yang telah disetujui dalam melaksanakan pekerjaan jalan tersebut berdasarkan pada metode Bina Marga desain geometriknya harus ditentukan sedemikian rupa sehingga jalan

yang direncanakan dapat memberikan pelayanan yang optimal lalu lintas sesuai dengan fungsinya.

2. Dalam perencanaan trase jalan harus memperhatikan pekerjaan tanah, pada penentuan kelandaian jangan 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. Penentuan kecepatan rencana hendaknya harus disesuaikan dengan kondisi yang ada di lapangan.
4. Perencanaan drainase dan *box culvert* harus disesuaikan dengan kondisi trase yang direncanakan dan menganalisa debit air hujan yang sesuai dengan data curah hujan yang ada.
5. Menghitung Rencana Anggaran Biaya dengan mutu dan material sesuai spesifikasi rencana terbaru yang dikeluarkan oleh Dinas Pekerjaan Umum dan yang diatur pelaksanaannya dalam manajemen proyek.