

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Kesimpulan yang dapat diambil dari Perancangan Ruas Jalan OKU – Beringin STA 0+000 – 7+233, Kabupaten Muara Enim, Provinsi Sumatera Selatan ini antara lain:

- a. Hasil perhitungan lalu lintas harian yang didapat adalah 29561,97 smp/hari. Maka, berdasarkan Peraturan Tata Cara Perencanaan Geometrik Jalan Antar Kota No.38/TBM/1997, Jalan OKU – Beringin ditetapkan sebagai Jalan Arteri Kelas I.
- b. Penentuan lebar dan bahu jalan untuk LHR 29561,97 smp/hari dan jalan arteri kelas 1 diambil jalur 7 m dan lebar bahu 2 m pada sisi kiri dan kanan. Total lebar jalan adalah 11 m dengan panjang 7233 m.
- c. Hasil perhitungan medan jalan dengan menggunakan jarak 50 m adalah 7,02% (perbukitan).
- d. Kecepatan rencana (VR) berdasarkan Peraturan Tata Cara Perencanaan Geometrik Jalan Antar Kota No.38/TBM/1997, untuk daerah perbukitan adalah 60-80 km/jam. Maka kecepatan rencana yang diambil adalah 80 km/jam
- e. Pada desain alinyemen horizontal jalan ini direncanakan sebanyak 8 tikungan yaitu 3 buah tikungan *Spiral-Circle-Spiral* (SCS), 4 tikungan *Full Circle* (FC) dan 1 tikungan *Spiral-Spiral*. Sedangkan pada desain alinyemen vertikal direncanakan 18 bentuk lengkung vertikal yaitu 8 lengkung vertikal cembung dan 10 lengkung vertikal cekung.
- f. Perkerasan jalan menggunakan perkerasan kaku dengan mutu beton K-350 sehingga didapat tebal pelat 30,5 cm dan untuk pondasi bawah menggunakan agregat kelas A dengan tebal 15 cm.
- g. Dimensi saluran samping pada jalan ini berbentuk trapesium dengan tinggi 0,70 m, lebar dasar saluran 0,25 m, dan lebar permukaan aliran

bagian atas 1,05 m. Sedangkan *box culvert* yang digunakan yaitu tipe *single* dengan dimensi 2,0 m × 1,5 m.

- h. Rencana Anggaran Biaya (RAB) untuk pembangunan jalan ini diperlukan dana sebesar Rp. 104,770,000,000.00,- (*Seratus Empat Milyar Tujuh Ratus Tujuh Puluh Juta Rupiah*). Dengan waktu pelaksanaan 279 hari kerja.

5.2 Saran

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

- a. 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.
- b. 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.
- c. Perencanaan drainase dan *box culvert* harus disesuaikan dengan kondisi trase yang direncanakan dan menganalisa debit air hujan sesuai dengan data curah hujan yang ada.
- d. 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.