

## **BAB V PENUTUP**

### **5.1 Kesimpulan**

1. Perencanaan geometrik pada Jalan Wouma – Wesakma menggunakan standar Bina Marga. Geometrik yang direncanakan hanya alinyemen horisontal karena medan jalan adalah datar. Direncanakan 2 tikungan dengan tipe lengkung kombinasi *SCS-SCS = (Spiral Circle Spiral)* untuk masing-masing tikungan dimana tipe lengkung ditentukan berdasarkan pada panjang lengkung terpendek. Untuk tikungan A dan tikungan B menggunakan jari- dan sudut yang sama yaitu  $R_c = 95$  dan  $\beta = 50^\circ$ , total panjang jalan ( $L$ ) = 866,81 m yang diperoleh berdasarkan kondisi lapangan
2. Perencanaan perkerasan jalan Wouma – Wesakma menggunakan jenis perkerasan lentur berdasarkan Metode Analisa Komponen. Perencanaan dilakukan berdasarkan data-data yang dikumpulkan yaitu berupa data Lalu Lintas Harian (LHR), dimensi kendaraan, curah hujan dan juga Daya Dukung Tanah (DDT). Jalan direncanakan untuk 10 tahun dengan bobot kendaraan terberat yang dapat melalui jalan tersebut adalah 10 ton. Didapatkan nilai  $D_1 = 10$ ,  $D_2 = 25$ ,  $D_3 = 58$ .
3. Rencana Anggaran Biaya untuk jalan Wouma – Wesakma di peroleh dari panjang jalan yang terpendek yaitu 866,81 m dimana tikungan A dan B menggunakan lengkung *SCS – SCS = (Spiral Circle Spiral)*. Dari hasil perhitungan, diperoleh total biaya sebesar Rp. 127142668,4.

### **5.2 Saran**

1. Untuk memperoleh perencanaan geometrik jalan yang optimal, sebaiknya

data perencanaan tersebut berdasarkan hasil survey langsung di lapangan agar dapat mengetahui kondisi jalan yang akan direncanakan.

2. Pada perencanaan perkerasan jalan, data-data seperti Data Lalu Lintas Harian (LHR) dan *Data California Bearing Ratio* (CBR) serta data iklim daerah yang menjadi tempat penelitian harus diperoleh selengkap mungkin, agar dapat mendukung perencanaan perkerasan.
3. Apabila hasil analisis data yang diperoleh tidak sesuai harapan atau tidak sesuai dengan ketentuan standar Bina Marga, maka perlu dilakukan perencanaan ulang.

## DAFTAR PUSTAKA

- Anonim, 2004. *RSNI-T-14 Geometri Jalan Perkotaan*. Jakarta: BSN.
- Anonim, 2019. *BPS Papua*. Badan Pusat Statistik Papua.
- Anonim, 83. *BM-No.01/MN Manual Perkerasan Jalan dengan Alat Benkelman Beam*. Bina Marga.
- Bina Marga, 1987. SKBI-2.3.26 Petunjuk Perencanaan Tebal Perkerasan Lentur Jalan Raya Dengan Metode Analisa Komponen. Jakarta: Dinas Pekerjaan Umum.
- Bina Marga, 1997. *Tata Cara Perencanaan Geometrik Jalan Antar Kota*. Jakarta: Dinas Pekerjaan Umum.
- Gunadarma, U., 1997. *Rekayasa Jalan Raya*. Jakarta: Universitas Gunadarma.
- Khamelda, L., 2018. *Modul: Perencanaan Geometrik Jalan*. Malang: Universitas Katolik Widya Karya.
- Mamari, R.L.P., 2017. *Jurnal: Studi Perencanaan Perkerasan Lentur Jalan Raya Dengan Standar Bina Marga Pada Ruas Jalan Sentani-Warumbain*.
- Martono, N., 2010. *METODE PENELITIAN KUANTITAF: Analisis Isi dan Analisis Data Sekunder Edisi Revisi 2*. Jakarta: PT RajaGrafindo Persada.
- Modul, R.-1., 2005. *Modul RDE-10 Perencanaan Geometrik Jalan*.
- Rokhman, P., Pristanto & Lingara, 2017. Penelitian Rokhman, Pristanto & Lingara.
- Saodang, H., 2004. *Kontruksi Jalan Raya II*.
- Saodang, H., 2004. *Perancangan Perkerasan Jalan Raya*. Bandung: Nova.
- Simon Sapary, M.S., 2018. *Provinsi Papua Dalam Angka 2017*. BPS Provinsi Papua.
- Sukirman, S., 1994. *Dasar-Dasar Perencanaan Geometrik*. Bandung: Nova.
- Sukirman, S., 1999. *Perkerasan Lentur Jalan Raya*. Bandung: Nova.
- Suwardo & Haryanto, I., 2018. *PERANCANGAN GEOMETRIK JALAN*. Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada.

