V. KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan.

Dari hasil yang telah dibahas pada bab sebelumnya, maka dapat ditarik kesimpulan bahwa :

1. Kecepatan rencana yang digunakan dalam pengambilan batasan-batasan tikungan dalam perencanaan (khususnya tikungan horisontal) tidak sesuai dengan perencanaan awalnya, hal ini diperkirakan biasanya karena masalah biaya, sehingga setelah jalan jadi dan diperkeras pengendara yang akan melewati tikungan tersebut cendarung mengurangi kecepatan guna mengurangi gaya sentrifugal yang terjadi, selain itu faktor letak seksi yang ditinjau terletak diantara dua perempatan (dengan menggunakan pengaturan lampu lalulintas) yang agak berdekatan sehingga kendaraan melaju dengan bergerombol dan hal ini mengakibatkan ketidaknyamanan dalam mengendara.
Sedangkan untuk alinyemen vertikalnya sudah dapat memenuhi persyaratan yang telah ditentukan.

2. Penentuan lebar lajur dan jumlah jalur sudah memenuhi kapasitas lalulintas yang ada saat ini, tetapi dengan tidak adanya bahu jalan, dimasa yang akan datang cepat atau lambat akan mempercepat pemenuhan volume lalulintas seiring dengan pertumbuhan lalulintas, sehingga kemung-kinan pencapaian kapasitas lalulintas umur rencana akan terpenuhi sebelum umur rencana.

3. Metode Road Note 31 memiliki ketebalan lapisan perkerasan yang lebih tipis dibandingkan metode Bina Marga 1987. Tetapi metode Bina Marga '87 ini memiliki perhitungan yang lebih teliti dibandingkan dengan metode Road Note 31, karena faktor regional dan bahan yang akan dipakai sebagai bahan perkerasan berpengaruh pada perhitungan dengan metode Bina Marga '87, sedangkan pada metode Road Note 31 pengaruh tersebut tidak dimiliki.

4. Tebal perkerasan yang ada pada jalan arteri lingkar utara saat ini mempunyai selisih ketebalan 0,25 cm pada lapis AC menurut prhitungan tebal perkerasan dengan metode Bina Marga '87 dengan umur rencana 10 tahun mulai dari tahun 1993 sampai dengan tahun 2003, sehingga sebelum tahun 2003 jalan tersebut perlu di *over lay* kembali.

5. Dengan perhitungan drainasi cara Haspers, maka dimensi saluran yang ada pada jalan arteri lingkar utara masih aman dari bahaya banjir dengan periode ulang hujan 10 tahun, selama daerah tangkapan hujan hanya pada lebar jalan saja.

B. Saran.

1. Untuk memasuki daerah tikungan di jalan yang ditinjau ini, diperlukan kecepatan yang tepat untuk kenyamanan dan keamanannya, maka diujung jalan (diperempatan jalan) perlu diberikan pemberitahuan atau rambu penunjuk kecepatan yang diperbolehkan, yang tentunya diambilkan dari kecepatan

rencana hasil penentuan batasan-batasan tikungan dijalan tersebut.

2. Dalam perencanaan menghitung tebal perkerasan, pihak perencana hendaknya mencoba metode yang lain selain metode Bina Marga '87 untuk dijadikan sebagai pembanding selama metode tersebut masih layak digunakan di Indonesia.

3. Dalam perencanaan drainasi, daerah tangkapan hujan sangat mempengaruhi dimensi drainasi tersebut, sehingga hal tersebut perlu dipertimbangkan secara seksama.

PENUTUP

Akhirnya penyusunan Tugas Akhir ini dapat kami selesaikan dengan waktu yang telah direncanakan. Mengingat keterbatasan waktu, pengetahuan dan pengalaman maka penyusun menyadari bahwa Tugas Akhir ini masih banyak kekurangannya. Tentu saja dengan kerendahan hati, sangat diharapkan adanya kritik dan saran-saran yang konstruktif dari pembaca.

Kami menyadari akan keterbatasan bekal ilmu yang kami dapatkan di bangku kuliah untuk menyusun Tugas Akhir ini, namun berkat kemauan ,kesungguhan kami dan bimbingan dari assisten dan dosen pembimbing serta bantuan dari rekan-rekan semua , untuk itu penyusun mengucapkan banyak terima kasih.

Akhir kata, semoga Tugas Akhir ini dapat memberikan sumbangan pemikiran dan bermanfaat bagi penyusun khususnya dan pembaca umumnya, Amin.