

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

- a. Menyimpulkan hasil analisa jarak pandang dan hasil analisa kelayakan jarak pandang pada alinyemen horisontal dan vertikal.
 1. Hasil analisa jarak pandang ditikungan pada sta 0, 00 + 124 m, dusun Maebiku A, deas Sanleo adalah 65, 00 m deangan lebar jalur 5, 00 m, lebar bahu kiri 1, 50 m dan lebar bahu kanan 2, 50 m sedangkan hasil analisa kelayakan jarak pandang ditikungan pada sta 0, 00 + 124 m, dusun Maebiku A, deas Sanleo adalah 48, 23 m deangan lebar jalur 6, 00 m, lebar bahu kiri 1, 50 m dan lebar bahu kanan 1, 50 m.
 2. Hasil analisa Jarak pandang ditikungan pada sta 0, 00 + 219 m, dusun Maebiku A, deas Sanleo adalah 28, 54 m deangan lebar jalur 5, 00 m, lebar bahu kiri 4, 80 m dan lebar bahu kanan 2, 00 m sedangkan hasil analisa kelayakan jarak pandang ditikungan pada sta 0, 00 + 219 m, dusun Maebiku A, deas Sanleo adalah 43, 16 m deangan lebar jalur 6, 00 m, lebar bahu kiri 1, 50 m dan lebar bahu kanan 1, 50 m.
 3. Hasil analisa Jarak pandang ditikungan pada sta 8, 00 + 910 m, dusun Kakeutarui, deas Sanleo adalah 23, 82 m deangan lebar jalur 5, 00 m, lebar bahu kiri 1, 60 m dan lebar bahu kanan 2, 00 m sedangkan hasil analisa kelayakan jarak pandang ditikungan pada sta 8, 00 + 910 m, dusun Kakeutarui, deas Sanleo adalah 47, 87 m deangan lebar jalur 6, 00 m, lebar bahu kiri 1, 50 m dan lebar bahu kanan 1, 50 m.
 4. Hasil analisa jarak pandang ditikungan pada sta 8, 00 + 940 m, dusun Kakeutarui, deas Sanleo adalah 23, 84 m deangan lebar jalur 5, 00 m, lebar bahu kiri 2, 00 m dan lebar bahu kanan 2, 00 m sedangkan hasil analisa kelayakan jarak pandang ditikungan pada sta 8, 00 + 940 m, dusun Kakeutarui, deas Sanleo adalah 52, 75 m deangan lebar jalur 6, 00 m, lebar bahu kiri 1, 50 m dan lebar bahu kanan 1, 50 m.
 5. Hasil analisa jarak pandang di lengkung vertikal cembung pada sta 0, 00 + 329 m, dusun Maebiku A, deas Sanleo adalah 26, 90 m deangan lebar jalur 4, 60 m, lebar bahu kiri 2, 30 m dan lebar bahu kanan 2, 00 m sedangkan hasil analisa kelayakan jarak pandang di lengkung vertikal cembung pada sta 0, 00 + 329 m, dusun Maebiku A, deas Sanleo adalah 57, 13 m deangan lebar jalur 6, 00 m, lebar bahu kiri 1, 50 m dan lebar bahu kanan 1, 50 m.
- b. Membahas kelayakan jarak pandang pada alinyemen horisontal dan vertikal.
 1. Ketersediaan hasil analisa jarak pandang ditikungan pada sta 0, 00 + 124 m, dusun Maebiku A, deas Sanleo adalah 65, 00 m dengan lebar jalur 5, 00 m, lebar bahu kiri 1, 50 m dan lebar bahu kanan 2, 50 m memenuhi persyaratan teknis jika

- dibandingkan dengan hasil analisa kelayakan jarak pandang ditikungan pada sta 0, 00 + 124 m, dusun Maebiku A, deas Sanleo adalah 48, 23 m deangan lebar jalur 6, 00 m, lebar bahu kiri 1, 50 m dan lebar bahu kanan 1, 50 m.
2. Ketersediaan hasil analisa Jarak pandang ditikungan pada sta 0, 00 + 219 m, dusun Maebiku A, deas Sanleo adalah 28, 54 m deangan lebar jalur 5, 00 m, lebar bahu kiri 4, 80 m dan lebar bahu kanan 2, 00 m tidak memenuhi persyaratan teknis jika dibandingkan dengan hasil analisa kelayakan jarak pandang ditikungan pada sta 0, 00 + 219 m, dusun Maebiku A, deas Sanleo adalah 43, 16 m deangan lebar jalur 6, 00 m, lebar bahu kiri 1, 50 m dan lebar bahu kanan 1, 50 m.
 3. Ketersediaan hasil analisa Jarak pandang ditikungan pada sta 8, 00 + 910 m, dusun Kakeutarui, deas Sanleo adalah 23, 82 m deangan lebar jalur 5, 00 m, lebar bahu kiri 1, 60 m dan lebar bahu kanan 2, 00 m tidak memenuhi persyaratan teknis jika dibandingkan dengan hasil analisa kelayakan jarak pandang ditikungan pada sta 8, 00 + 910 m, dusun Kakeutarui, deas Sanleo adalah 47, 87 m deangan lebar jalur 6, 00 m, lebar bahu kiri 1, 50 m dan lebar bahu kanan 1, 50 m.
 4. Ketersediaan hasil analisa jarak pandang ditikungan pada sta 8, 00 + 940 m, dusun Kakeutarui, deas Sanleo adalah 23, 84 m deangan lebar jalur 5, 00 m, lebar bahu kiri 2, 00 m dan lebar bahu kanan 2, 00 m tidak memenuhi persyaratan teknis jika dibandingkan dengan hasil analisa kelayakan jarak pandang ditikungan pada sta 8, 00 + 940 m, dusun Kakeutarui, deas Sanleo adalah 52, 75 m deangan lebar jalur 6, 00 m, lebar bahu kiri 1, 50 m dan lebar bahu kanan 1, 50 m.
 5. Ketersediaan hasil analisa jarak pandang di lengkung vertikal cembung pada sta 0, 00 + 329 m, dusun Maebiku A, deas Sanleo adalah 26, 90 m deangan lebar jalur 4, 60 m, lebar bahu kiri 2, 30 m dan lebar bahu kanan 2, 00 m tidak memenuhi persyaratan teknis jika dibandingkan dengan hasil analisa kelayakan jarak pandang di lengkung vertikal cembung pada sta 0, 00 + 329 m, dusun Maebiku A, deas Sanleo adalah 57, 13 m deangan lebar jalur 6, 00 m, lebar bahu kiri 1, 50 m dan lebar bahu kanan 1, 50 m.

5.2 Saran

Berdasarkan kesimpulan diatas maka penulis memberikan saran sebagai berikut:

1. Bagi pemerintah Provinsi Nusa Tenggara Timur yaitu Dinas Pekerjaan Umum Bagian Bina Marga Provinsi Nusa Tenggara Timur untuk meninjau kembali kondisi jalan yang ada dengan memberikan atau memasang rambu pengurangan kecepatan ditikungan pada Sta 0, 00 + 219 m, dusun Maebiku A, desa Sanleo, Sta 8, 00 + 910 m, dusun Kakeutarui, desa Sanleo, Sta 8, 00 + 940 m, dusun Kakeutarui,

desa Sanleo dan pada alinyemen vertikal cembung yaitu pada Sta 0, 00 + 329 m, Dusun Maebiku A, Desa Sanleo dengan kecepatan rencana yang memenuhi.

2. Perlunya kesadaran berlalulintas bagi pengemudi agar mematuhi semua rambu yang telah dibuat.
3. Bagi setiap pengendara diharuskan berkendara dengan kecepatan yang telah disesuaikan dan mengatur kecepatan pada daerah rawan kecelakaan.

DAFTAR PUSTAKA

- Sukirman, S. 1994. Dasar - dasar Perencanaan Geometrik Jalan. Bandung: Nova.
- Direktorat Jenderal Bina Marga, Departemen Pekerjaan Umum. 1997. Tata Cara Perencanaan Geometrik Jalan Antar Kota. Jakarta.
- Direktorat Jenderal Bina Marga, Departemen Pekerjaan Umum. 2005. Spesifikasi Standar Untuk Perencanaan Geometrik Jalan Luar Kota. Jakarta.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. 2006. Rencana Umum Keselamatan Transportasi Darat. Jakarta.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34. 2006. Tentang Jalan
- Undang - Undang Republik Indonesia Nomor 38. 2004. Tentang Jalan.
- Sony Sulaksono Wibowo.2009 Rekayasa Jalan. Bandung:ITB.
- Mannering, F. 1990. Principles of Highway Engineering and Traffic Analysis. West Lafayette: Wiley.
- En. Wikipedia. Org "Cut and Fill". [http:// www. Cutandfill. Com](http://www.Cutandfill.Com)
- American Association Of State Higway And Transportation Officiasl. 1994. A Policy On Geometric Design Of Urban And Rural Higway. Washington DC.
- American Association Of State Higway And Transportation Officials. 2001. A Policy On Geometric Design For Highways and streets, Washington DC.