

BAB VI PENUTUP

6.1 Kesimpulan

1. Kemacetan yang terjadi pada Simpang Tujuh Joglo Surakarta diakibatkan oleh besarnya volume kendaraan yang masuk ke bundaran yang mendekati angka kritis. Selain itu adanya perlintasan kereta api yang melintas pada tengah bundaran akan memperparah kemacetan ketika palang pintu perlintasan kereta api tertutup.
 2. Dari hasil analisa, perencanaan simpang tak sebidang (*underpass*) pada simpang tujuh joglo Surakarta dapat memberikan pengaruh yang baik untuk mengatasi kemacetan.
 3. Pada perencanaan *underpass* struktur yang digunakan terdiri dari dua jenis jembatan yaitu rangka baja dan beton komposit, dengan spesifikasi sebagai berikut:
 - a) Underpass direncanakan dengan lebar 17 m dan panjang 323,17 m, terdiri dari empat lajur / dua arah tak terbagi (4/2 UD) dan kecepatan rencana 60 km/jam.
 - b) Konstruksi underpass digunakan dua jenis jembatan, jembatan komposit untuk lalu lintas kendaraan dan jembatan rangka baja untuk lalu lintas kereta api.
 - c) Abutmen direncanakan dengan beton bertulang dengan mutu beton ($f'c$) 25 MPa, sedangkan besi tulangan digunakan mutu baja (f_y) 240 MPa.
 - d) Pondasi digunakan pondasi bore pile dengan diameter 60 cm.
 - e) Perkerasan pada underpass direncanakan dengan perkerasan fleksibel.
 - f) Saluran drainase direncanakan dengan sistem gravitasi menuju sungai Kali Anyar.
-

6.2 Saran

Beberapa hal yang perlu diperhatikan dalam perencanaan underpass simpang tujuh joglo surakarta adalah:

1. Perencanaan harus mengacu pada peraturan – peraturan perencanaan konstruksi yang berlaku di Indonesia.
 2. Perencanaan harus memperhatikan kondisi eksisting yang ada terkait dengan tata guna lahan dan sebisa mungkin dihindari daerah atau fasilitas umum seperti sekolahan, kantor instansi pemerintahan, kampus dan lain sebagainya.
 3. Perencanaan drainase harus diperhitungkan dengan cermat agar underpass dapat berfungsi dengan baik.
-
-