

BAB VIII

PENUTUP

8.1 KESIMPULAN

Dengan selesainya penulisan laporan Tugas Akhir dengan judul “**Perencanaan Jalan Tol Semarang – Bawen**”, maka dapat kami simpulkan beberapa hal sebagai berikut :

1. Dengan adanya peningkatan lalu lintas yang cukup tinggi di jalur Semarang – Bawen, maka diperkirakan dalam beberapa tahun ke depan akan terjadi kepadatan lalu lintas yang cukup tinggi pula karena arus sudah melebihi kapasitas jalan yang ada.
2. Dengan demikian sudah selayaknya jika diadakan pembangunan jalan baru sebagai salah satu alternatif untuk mengurangi kepadatan lalu lintas di jalur Semarang – Bawen. Salah satu alternatif pembangunan jalan baru yaitu jalan tol, dengan pertimbangan sebagai berikut :
 - Sebagai upaya mengatasi kemacetan lalu lintas, memperlancar arus penumpang, barang dan jasa sehingga dapat mendorong terjadinya mobilisasi ekonomi.
 - Meningkatkan keamanan dan kenyamanan pengemudi kendaraan karena tersedia jalan yang lebar dan bebas hambatan.
 - Retribusi tol merupakan salah satu sumber pendapatan.
 - Dengan tersedianya jalan yang baik, maka umur kendaraan juga menjadi lebih lama.
 - Dengan perencanaan yang tetap mempertahankan keseluruhan jalan lokal tetap pada elevasinya, maka sistem transportasi yang sudah ada tidak terganggu.
3. Sesuai dengan hasil perencanaan jalan tol Semarang – Bawen didapatkan data rencana teknis geometri jalan sebagai berikut :
 - Fungsi dan kelas jalan : Jalan Bebas Hambatan
 - Kecepatan rencana : 80 km/jam
 - Panjang jalan rencana : 24491 meter
 - Umur rencana : 10 tahun
 - Jumlah tikungan : 19 tikungan
 - Jumlah lajur : 6 lajur 2 arah dengan median (6/2 D)
 - Lebar lajur lalu lintas : 3,5 meter
 - Lebar bahu jalan : Bahu luar 2 meter dan jalur tepian 1 meter
 - Lebar median : 2 meter
 - Lebar ROW : 50 meter
 - Jumlah lengkung vertikal : 46 buah (tidak termasuk simpang susun)
 - Simpang susun : 3 buah

Penutup

- Jumlah pintu tol : 4 buah per jalur dengan sistem pemungutan terbuka.

Sedangkan dari perencanaan tebal perkerasan, didapatkan tebal tiap-tiap lapisan adalah sebagai berikut :

- a. Lapis permukaan
 - Tebal = 19 cm
 - Jenis = Laston MS 744
- b. Lapis Pondasi Atas
 - Tebal = 25 cm
 - Jenis = Batu pecah (Kelas A), CBR 100 %
- c. Lapis Pondasi Bawah
 - Tebal = 60 cm
 - Jenis = Sirtu / Pitrun (Kelas A), CBR 70 %

4. Dari analisa kelayakan finansial diperoleh hasil sebagai berikut :

- Diperoleh NPV sebesar Rp. -250.401.521.703,- pada $i = 14\%$
- Net BC Ratio sebesar $0,79 < 1$, yang berarti manfaat lebih kecil daripada biaya yang dikeluarkan.
- IRR sebesar $13,50\%$, lebih kecil dari tingkat suku bunga saat ini yang diasumsikan sebesar 14% , yang berarti bahwa proyek jalan tol ini merugikan.

Dengan demikian proyek jalan tol Semarang – Bawen ini dari segi kelayakan finansial belum memenuhi syarat untuk dilaksanakan.

8.2 SARAN

Pada setiap kegiatan pembangunan selalu diikuti dengan keuntungan dan kerugian serta dampak positif dan negatif bagi masyarakat maupun lingkungan. Dalam hal ini peranan semua pihak, terutama pemerintah, pemilik dan kontraktor diharapkan aktif dalam menampung dan menjembatani berbagai aspirasi dan perbedaan kepentingan yang mungkin timbul agar hal-hal yang tidak diharapkan bisa dihindari. Beberapa hal yang berkaitan dengan masyarakat dan perlu diperhatikan adalah sebagai berikut :

1. Tahap pembebasan tanah, sangat krusial dan biasanya sering menimbulkan pertentangan antara pemilik tanah dan kepentingan proyek.
2. Pada tahap pelaksanaan pekerjaan, sebaiknya tenaga kerja lokal dilibatkan secara langsung dalam pekerjaan proyek.
3. Dalam melakukan pekerjaan pembangunan, harus tetap menjaga dan memperhatikan kelestarian lingkungan.

Penutup

4. Semiminal mungkin mengurangi kerusakan yang mungkin timbul dalam proses pengambilan material (*Quarry Borrowpit*)
5. Pengaturan simpang yang baik perlu dilakukan, terutama pada persimpangan jalan keluar tol Ungaran dan keluar tol Bawen karena merupakan daerah percabangan dengan lalu lintas jalan existing. Pengaturan tersebut bisa berupa pengkajian efektivitas persinyalan, pemasangan rambu dan marka jalan, penempatan petugas polisi serta penataan aktivitas sisi jalan.
6. Analisa Mengenai Dampak Lingkungan (AMDAL) sekitar jalan tol harus dilakukan sebelum pembangunan dilaksanakan untuk mendapatkan gambaran secara lebih rinci mengenai kemungkinan dampak lingkungan yang akan timbul dengan dibangunnya jalan tol tersebut. Ini termasuk sosialisasi terhadap masyarakat yang lahannya akan terlewati oleh rencana trase tersebut, karena berbagai jenis polusi, baik udara, debu dan suara akan meningkat pada saat konstruksi, maupun polusi dari kendaraan yang akan lewat nantinya.
7. Dari analisa kelayakan finansial diperoleh hasil bahwa pembangunan jalan tol Semarang – Bawen ini belum layak dilaksanakan. Maka disarankan untuk ditangguhkan pelaksanaannya, atau ada dua alternatif lain. Yang pertama adalah perlu adanya evaluasi untuk beberapa tahun kedepan terhadap kondisi pertumbuhan lalu lintas Semarang – Bawen. Sedangkan alternatif kedua adalah jalan arteri yang ada ditingkatkan kapasitasnya untuk mengatasi kemacetan yang sering terjadi di ruas jalan Semarang – Bawen ini, terutama pada saat jam sibuk / puncak.