V. PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Dari hasil kajian teknis revitalisasi jalur kereta api Stasiun Pidada sampai Pelabuhan Panjang diperoleh kesimpulan sebagai berikut :
    1. Hasil analisis topografi menunjukkan nilai kelandaian jalur kereta api di lokasi penelitian yaitu 0‰ – 6,7‰. Hal tersebut masih sesuai dengan PD 10 tahun 1986 dan jalan tersebut merupakan klasifikasi jalan lintas datar.
    2. Dari hasil analisis mekanika tanah ditunjukkan bahwa :
        1. Nilai CBR tanah dasar yang masuk dalam standar PD 10 tahun 1986 sebesar 6%, ditemukan pada kedalaman 20cm – 90cm.
        2. Nilai Konus 150 kg/m^2 diperoleh pada kedalaman 2m – 14,40m.
        3. Hasil perhitungan daya dukung box culvert dari nilai konus membutuhkan sebanyak 6 batang mini pile per meter.
    3. Dari hasil analisis hidrologi diperoleh :
        1. Debit banjir kala ulang 50 tahunan berkisar antara 3,139 – 15,695 m^3/detik.

2. Dimensi Box Culvert yang dibutuhkan adalah :

Tabel 14. Dimensi Box Culvert

No	Lokasi	Jumlah	Dimensi (m x m)	
1	Semen Batu Raja	1	2,00	1,50
2	Perumahan Penduduk	1	1,50	1,50
3	Jalan Ambon	2	1,50	1,50
4	Jalan Ambon	1	1,50	1,00

2. Dari hasil kajian biaya pelaksanaan jalur kereta api Stasiun Pidada sampai Pelabuhan Panjang diperoleh kesimpulan sebagai berikut :
   1. Nilai investasi pembangunan jalur kereta api dari Stasiun Pidada sampai Pelabuhan Panjang secara keseluruhan sebesar Rp. 9.481.210.000, yang terdiri dari :
      1. Total biaya pengadaan material : Rp. 4.140.277.200.
      2. Total biaya pelaksanaan pekerjaan : Rp. 4.455.255.111.
      3. Total biaya pekerjaan penyelesaian : Rp. 23.750.000.
      4. PPN 10% : Rp. 861.928.231.
   2. Biaya investasi per meter diperoleh sebesar :

$$\frac{\text{Total Biaya Keseluruhan}}{\text{Panjang Pekerjaan}} = \frac{\text{Rp.9.481.210.000,00}}{\text{2300 m}} = \text{Rp. 4.122.266,00}/\text{m}$$

   3. Biaya yang dikeluarkan sangat ekonomis, jika dibandingkan pendapatan yang akan didapat. Dan dalam kurun waktu sekitar 1,4 tahun, biaya yang digunakan untuk melaksanakan revitalisasi tersebut juga sudah kembali.

B. Saran

1. Perlu dilakukan pengujian daya dukung tanah dasar dengan menggunakan metode CBR Plat Bearing, karena hasilnya lebih akurat dibandingkan dengan menggunakan metode DCP.
2. Untuk data curah hujan dibutuhkan data stasiun pembanding yang berdekatan dengan stasiun hujan yang dikaji agar memperoleh hasil yang lebih akurat.