

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Pemenuhan kriteria teknis dalam pembangunan infrastruktur jalan nasional sudah seharusnya untuk dipenuhi dan ukurannya adalah kinerja jalan yang baik. Kinerja jalan yang baik memungkinkan fungsi jalan nasional sebagai moda transportasi antar kota dan provinsi terpenuhi, demikian halnya dengan kelancaran arus barang dan jasa, meningkatkan pertumbuhan ekonomi daerah dan nasional serta menunjang kelancaran sistem administrasi dan keamanan negara.

Permasalahan kinerja jalan yang tidak maksimal bisa dilihat dari beberapa indikasi seperti belum terpenuhinya lebar badan jalan dan jenis struktur perkerasan yang digunakan dalam suatu ruas jalan, hal ini berpotensi terjadi kerusakan dini pada lapis permukaan bahkan pada struktur perkerasan badan jalan. Seiring berjalannya waktu banyak jalan nasional rusak sebelum umur rencana tercapai akibat belum terpenuhinya kriteria teknis jalan, muatan pengguna jalan berlebih (*overload*) dan cuaca ekstrim. Secara visual kita dapat memperhatikan kondisi kerusakan jalan yang kita lalui, biasanya berupa retak-retak (*cracking*) (*seperti; retak buaya, retak memanjang, retak melintang, retak tepi*), bergelombang (*corrugation*), beralur / cekungan arah memanjang jalan (*rutting*), lobang-lobang (*pothole*), penurunan badan jalan (*sattlement*) dan pergeseran permukaan dan perkerasan badan jalan (*sliding*). Demikian juga dengan jalan

nasional lintas selatan di Povinsi Kalimantan Tengah khususnya ruas jalan Asam Baru – Simpang Bangkal yang merupakan salah satu segmen ruas jalan nasional yang menghubungkan kota Pangkalan Bun (ibukota Kabupaten Kotawaringin Barat) ke kota Sampit (ibukota Kabupaten Kotawaringin Timur) dan ke kota Palangka Raya (ibukota Provinsi Kalimantan Tengah). Panjang ruas jalan Asam Baru – Simpang Bangkal adalah 57,78 KM dan yang masih lebar badan jalannya 4,5 M adalah 28,95 KM yaitu pada Sta. 17 + 275 s/d Sta. 42 + 975 (25.70 KM), Sta. 53 + 600 s/d 56+650 (3,05 KM), Sta. 57 + 450 s/d Sta. 57 + 650 (0,20 KM).

Lebar badan jalan dan lapis struktur perkerasan badan jalan di ruas jalan Asam Baru – Simpang Bangkal yang belum memenuhi kriteria yaitu standar ketentuan lebar badan jalan nasional 7 M, lebar bahu jalan 2 M sebelah kiri dan kanan (formasi 2 - 7 - 2) dengan umur lapis pondasi 40 tahun (termasuk pondasi perkerasan semi-kaku (*semi-rigid pavement/composite pavement*) dan lapis perkerasan aspal 20 tahun (*flexible pavement*) atau perkerasan kaku 20 tahun (laulintas ringan) atau perkerasan kaku (*rigid pavement*) 40 tahun. Kriteria teknis tersebut haruslah terpenuhi untuk menjamin kinerja jalan nasional yang maksimal. Metoda perhitungan desain dan estimasi biaya paling ekonomis akan jadi parameter yang dibuat penulis untuk pemilihan jenis struktur perkerasan di pelebaran jalan dan rehabilitasi (pengembalian kondisi badan jalan, peningkatan struktur perkerasan jalan ataupun rekonstruksi perkerasan jalan pada eksisting jalan lama) yang akan diuraikan pada bab-bab berikutnya.

1.2. Rumusan Masalah

Dari uraian latar belakang diatas penulis membuat rumuskan masalah, sebagai berikut:

Apa Jenis struktur perkerasan jalan yang lebih ekonomis sesuai umur rencana untuk penanganan pelebaran jalan dan rehabilitasi pada eksisiting lama di jalan Asam Baru – Simpang Bangkal?

1.3. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah, sebagai berikut:

Mengetahui Jenis struktur perkerasan jalan yang lebih ekonomis sesuai umur rencana untuk penanganan pelebaran jalan dan rehabilitasi pada eksisiting lama di jalan Asam Baru – Simpang Bangkal.

1.4. Manfaat Penelitian

Manfaat dari penelitian ini, adalah sebagai berikut;

- a. Sebagai informasi dan referensi tambahan bagi perencana, pelaksana dan pengawas jalan dalam merencanakan, melaksanakan dan mengawasi pelebaran jalan dan rehabilitasi pada eksisiting lama di jalan Asam Baru – Simpang Bangkal.
- b. Bermanfaat bagi pemerintah dan kalangan swasta setempat yang bergerak di bidang infrastruktur jalan.

- c. Bermanfaat bagi masyarakat kampus dan para peneliti berikutnya dalam pengembangan ilmu teknik sipil dan manajemen proyek konstruksi dibidang infrastruktur jalan.

1.5. Batasan dan Ruang Lingkup Penelitian

Pelaksanaan penelitian ini dibatasi oleh penulis pada batasan dan ruang lingkup penelitian, sebagai berikut;

- a. Metode perhitungan desain mengacu pada Manual Desain Perkerasan Jalan Nomor 02/M/BM/2013 Kementerian Pekerjaan Umum Direktorat Jenderal Bina Marga.
- b. Tinjauan desain jenis struktur perkerasan adalah perkerasan lentur (*flexible pavement*) dan perkerasan semi-kaku (*semi-rigid pavement/composite pavement*) yaitu menggunakan CTB (*cement trited base*) sebagai lapis pondasi atas.
- c. Analisis perkiraan biaya menggunakan Analisa Harga Satuan Pekerjaan (AHSP) Bidang Bina Marga versi 4.0 tahun 2016, Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 11/PRT/M/2013 tentang Pedoman Analisis Harga Satuan Pekerjaan Bidang Pekerjaan Umum.
- d. Panjang jalan segmen seragam yang ditinjau adalah 10 KM yaitu dari Sta. 32 + 975 sampai dengan Sta. 42 + 975 pada ruas jalan Asam Baru – Simpang Bangkal.