

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Hampir seluruh kegiatan yang dilakukan oleh masyarakat Indonesia tidak terlepas dari mobilitas yang timbul akibat adanya kegiatan perdagangan, sosial, dan pariwisata, yang menimbulkan adanya pergerakan dari satu tempat ke tempat lain yaitu lalu lintas barang maupun jasa. Untuk mendukung aktivitas tersebut dibutuhkan sarana dan prasarana yang baik dari segi kualitas maupun segi kuantitas. Salah satu dari sekian banyak sarana yang berperan penting dalam pergerakan lalu lintas barang dan jasa adalah jalan raya.

Jalan merupakan prasarana transportasi darat yang paling banyak digunakan oleh masyarakat untuk melakukan mobilitas keseharian dibandingkan dengan transportasi air dan udara, sehingga volume kendaraan yang melewati ruas jalan tersebut harus mampu didukung oleh perkerasan jalan pada ruas jalan yang dilewatinya. (Resato Nahak et al., 2019)

Pembangunan sarana jalan akan selalu ditingkatkan karena adanya kerusakan-kerusakan yang terjadi baik dari segi kualitas maupun kuantitas. Berkembangnya prasarana transportasi dapat memberikan dampak yang positif pada perkembangan suatu daerah atau wilayah yang menciptakan pertumbuhan yang lebih baik lagi terhadap kemajuan daerah atau wilayah tersebut.

Ruas jalan Gubernur Syarkawi yang terletak di Kabupaten Batola Provinsi Kalimantan Selatan, adalah ruas jalan yang banyak dilalui oleh kendaraan truk dengan kapasitas tonase berat yang mengangkut bahan pangan untuk dijual

dipasarkan, hasil perkebunan, alat berat, pasir tanah, batu dan lain lain yang akan di kirimkan ke kota yang dituju. Di samping itu juga banyak mobil pribadi dan bis para penumpang Banjarmasin tujuan ke provinsi Kalimantan Tengah dan sebaliknya yang sering keluar masuk lewat wilayah tersebut.

Di Kabupaten Batola mempunyai jalan melingkari pusat kota yang berfungsi sebagai pengalihan arus lalu lintas dari pusat kota yang bagian dari jaringan jalan trans Trans Kalimantan yaitu Jalan Gubernur Syarkawi. Jalan Gubernur Syarkawi didesain menggunakan tipe 4 lajur, sedangkan yang sudah terealisasi hanya 2 lajur. Masalah yang sering terjadi adalah tergenangnya jalan oleh air hujan pada saat musim penghujan karena faktor topografi wilayah tersebut. Sehingga kenyamanan dan kelancaran berkendara menjadi terganggu.

Untuk itu, akan direncanakan jalan dengan menggunakan perkerasan kaku (*Rigid Pavement*) yang mampu mendukung beban tonase kendaraan berat serta lebih tahan terhadap air dibandingkan dengan perkerasan lentur.

Dalam merencanakan suatu konstruksi perkerasan kaku (*Rigid Pavement*) diperlukan penelitian yang kompleks dan spesifik sehingga akan diperoleh perencanaan tebal perkerasan kaku (*Rigid Pavement*) serta desain struktur perkerasan kaku (*Rigid Pavement*) yang sesuai dengan kebutuhan baik dari segi keamanan, dan kekuatan pada ruas jalan tersebut. (Hadijah & Harizalsyah, 2017)

Dengan perencanaan perkerasan struktur yang baik diharapkan konstruksi perkerasan jalan mampu memikul beban kendaraan yang melintas tanpa menimbulkan kerusakan yang berarti pada konstruksi jalan itu sendiri. Dengan

demikian akan memberikan rasa aman dan nyaman kepada pengguna jalan selama umur rencana. (Studi et al., 2020).

1.2 Rumusan Masalah

1. Bagaimana melakukan desain perencanaan perkerasan jalan kaku pada jalan Jalan Gubernur Syarkawi dengan metode Bina Marga 2017.
2. Bagaimana merencanakan rencana anggaran biaya yang dibutuhkan untuk pembuatan jalan tersebut.

1.3 Tujuan Penelitian

1. Merencanakan perencanaan perkerasan jalan kaku pada jalan Jalan Gubernur Syarkawi dengan metode Bina Marga 2017.
2. Merencanakan anggaran biaya yang dibutuhkan untuk pelebaran jalan tersebut.

1.4 Manfaat Penelitian

Manfaat yang diperoleh dari penelitian ini adalah :

1. Dapat dijadikan bahan referensi dalam analisa perencanaan perkerasan kaku jalan pada proyek sipil umumnya dan proyek jalan khususnya.
2. Bagi peneliti sebagai ilmu pengetahuan, pengalaman, dan menambah wawasan mengenai perencanaan perkerasan kaku jalan.
3. Bagi rekan mahasiswa dapat dijadikan sebagai referensi tambahkan dalam menyusun tugas akhir dan bahan kuliah yang berhubungan dengan manajemen konstruksi dan perencanaan tebal perkerasan.

1.5 Batasan Masalah

Mengingat permasalahan yang begitu luas maka peneliti memberikan batasan permasalahan, sebagai berikut:

1. Perencanaan yang dilakukan meliputi perencanaan tebal perkerasan rigid pavement sepanjang 2 KM di jalan handil bakti menggunakan metode bina marga 2017
2. Lebar jalan yang direncanakan 14,5 meter dengan lajur rencana 3 lajur 1 arah .
3. Data perencanaan berdasarkan data sekunder hasil survey peneliti .
4. Pengambilan data DCP hanya dilakukan sepanjang 2 KM dengan jarak setiap titik 100m.
5. Tidak merencanakan Drainase
6. Tidak menghitung dinding penahan