

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Menurut pasal 1 ayat 4 UU Nomor 38 tahun 2004 tentang jalan, dijelaskan bahwa jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel.

Pada dasarnya, manusia sangat membutuhkan jalan sebagai prasarana melakukan pergerakan. Pergerakan ini terjadi akibat adanya keinginan untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari seperti bersekolah, berdagang, berbelanja, bekerja, serta bertemu dengan relasi ataupun kerabat (Aulia, 2020). Adanya pembangunan jalan dapat memperlancar kegiatan manusia dalam pemenuhan kebutuhan dengan melakukan pergerakan maupun pengangkutan barang. Sehingga pada hal ini pembangunan jalan merupakan salah satu aspek yang memberikan sumbangan tertinggi terhadap pendapatan ekonomi di berbagai daerah (Sari, 2014).

Pertumbuhan ekonomi pada suatu daerah dapat memberikan perubahan terhadap moda transportasi barang dan jasa yang semakin berkembang, baik dari segi jumlah ataupun bebannya. Oleh sebab itu, infrastruktur jalan akan mengalami beberapa hambatan perjalanan seperti macet, kecelakaan serta kerusakan jalan dari tingkat kerusakan ringan yang dapat berkembang menjadi tingkat kerusakan berat (Silondae, 2016).

Kerusakan suatu jalan akan menyebabkan tidak optimalnya fungsi atau pelayanan dari jalan. Maka dari itu, perlu dilakukan penanganan atau perbaikan untuk mengembalikan kinerja jalan seperti sebelum mengalami kerusakan. Namun, penanganan atau perbaikan yang dilakukan akan membutuhkan biaya yang tidak sedikit, sehingga harus mengurangi distribusi anggaran untuk jalan yang lain. Akibatnya, seluruh pembangunan jalan akan mengalami hambatan (Morisca, 2014).

Dalam satu tahun terakhir, berdasarkan data yang didapatkan dari Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil jumlah penduduk di Kabupaten Sampang semakin meningkat sebanyak 5% setiap tahunnya. Prediksi angka pertumbuhan penduduk Kabupaten Sampang tahun 2022 akan mencapai angka 989.001 jiwa (sampangkab.go.id). Pertumbuhan penduduk ini diikuti dengan semakin banyaknya jumlah kendaraan bermotor. Kendaraan bermotor yang paling banyak berada di Kecamatan/Kota Sampang, Ketapang, Sokobanah, dan Banyuates. Peningkatan jumlah kendaraan roda dua maupun roda empat di Kabupaten Sampang pada tahun 2019-2020 ditunjukkan pada tabel 1.1 berikut:

Tabel 1.1. Jumlah kendaraan roda dua (R2) dan roda empat (R4) Kabupaten Sampang pada tahun 2019-2020.

| TAHUN | RODA DUA (UNIT) | RODA EMPAT (UNIT) |
|-------|-----------------|-------------------|
| 2019 | 99.831 | 15.542 |
| 2020 | 105.894 | 16.807 |
| 2021 | 112.423 | 18.157 |

Sumber: Dinas Perhubungan Sampang

Tabel 1.1. menunjukkan jumlah kendaraan di Kabupaten Sampang mengalami peningkatan, yaitu pada satu tahun terakhir roda dua (R2) meningkat sebanyak 6.529 unit, sedangkan untuk jumlah kendaraan roda empat (R4) meningkat sebanyak 1.350 unit.

Meningkatnya jumlah kendaraan di Kabupaten Sampang menjadi salah satu penyebab terjadinya kerusakan jalan di beberapa titik termasuk salah satunya adalah ruas jalan Sampang-Ketapang, Provinsi Jawa Timur. Ruas jalan Sampang-Ketapang merupakan jalur alternatif menuju Kota Bangkalan, Kota Surabaya dan Kota Pamekasan. Jalan tersebut juga akses dari kecamatan ke kabupaten ataupun dari desa ke kota kabupaten serta menjadi akses menuju rumah sakit daerah. Selain itu, ruas jalan Sampang-Ketapang adalah infrastruktur jalan yang mempunyai kontribusi dalam meningkatkan perkembangan perekonomian di Kota Sampang karena terdapat beberapa tempat wisata yaitu Pantai Lon Malang, Air Terjun Toroan, Wisata Waduk Nepah, Hutan Kera Nepa dan Pantai Nepa.

Dengan melihat pentingnya ruas jalan Sampang-Ketapang, maka dibutuhkan prasarana yang memadai untuk mempertahankan fungsi atau pelayanan dari jalan sehingga jalan tetap mengakomodasi kebutuhan pergerakan manusia dalam pemenuhan kebutuhan sehari-hari. Oleh karena itu, harus dilakukan evaluasi kondisi jalan untuk mengetahui seberapa ringan atau berat kerusakan jalan yang terjadi agar mengetahui tindakan penanganan pemeliharaan guna keamanan dan kelancaran pengendara yang akan melewati jalan tersebut. Jika prasarana telah dibangun sesuai dengan kebutuhan yang ada tentunya dapat mengembalikan kinerja suatu jalan (Bakri, 2020).

Berdasarkan permasalahan yang ada, peneliti akan mengevaluasi kerusakan jalan Sampang-Ketapang dengan membandingkan dua metode yaitu metode Bina Marga dan metode PCI (*Pavement Condition Index*) sebagai parameter dalam menilai kondisi permukaan jalan. Sistem penilaian metode Bina Marga berdasarkan pada urutan prioritas penanganan dengan rentang nilai mulai dari 0 (nol) hingga lebih dari 7 (tujuh),

sedangkan PCI berupa *rating* kerusakan jalan dengan parameter penilaian mulai dari 0 (nol) hingga 100 (seratus). Dengan melakukan perbandingan terhadap kedua metode akan didapat tipe kerusakan, nilai kerusakan, urutan prioritas penanganan serta desain perkerasan yang tepat agar mengembalikan kualitas pelayanan jalan (Bakri, 2020).

1.2. Rumusan Masalah

Didasari oleh penyajian latar belakang, maka dapat dirumuskan beberapa masalah sebagai berikut:

1. Apa saja jenis kerusakan jalan yang dominan terjadi berdasarkan evaluasi pada ruas jalan Sampang-Ketapang?
2. Berapa perbandingan nilai kondisi kerusakan ruas jalan Sampang-Ketapang menurut metode Bina Marga dan metode PCI?
3. Apa jenis penanganan pemeliharaan yang harus segera dilakukan untuk memperbaiki kondisi kerusakan dominan ruas jalan Sampang-Ketapang berdasarkan nilai kondisi kerusakan jalan dari metode Bina Marga dan metode PCI?
4. Berapa tebal desain perkerasan tambahan yang sesuai dengan kondisi pada ruas jalan Sampang-Ketapang berdasarkan kondisi tertentu seperti rumusan masalah ke 3?

1.3. Tujuan Penelitian

Mengacu dari rumusan masalah, ditetapkan tujuan penelitian adalah:

1. Menentukan jenis kerusakan jalan dominan yang terjadi pada ruas jalan Sampang-Ketapang.

2. Mengetahui perbandingan nilai kondisi kerusakan ruas jalan Sampang-Ketapang menurut metode Bina Marga dan metode PCI.
3. Menentukan penanganan yang harus segera dilakukan untuk memperbaiki kondisi kerusakan dominan ruas jalan Sampang-Ketapang berdasarkan nilai kondisi kerusakan jalan dari metode Bina Marga dan metode PCI.
4. Menentukan tebal desain perkerasan tambahan yang tepat pada ruas jalan Sampang-Ketapang berdasarkan nilai kondisi kerusakan jalan dari metode Bina Marga dan metode PCI.

1.4. Batasan Masalah

Ruang lingkup penelitian memiliki beberapa batasan masalah, yakni:

1. Evaluasi kerusakan jalan dilakukan di ruas jalan Sampang-Ketapang STA 23+800 – 29+100 yang berlokasi di Kabupaten Sampang, Provinsi Jawa Timur dengan panjang 5,3 km.
2. Perhitungan nilai kerusakan jalan menggunakan dua metode yaitu, metode Bina Marga dan metode PCI (*Pavement Condition Index*).
3. Jenis kerusakan yang dikaji hanya pada lapisan permukaan (*surface course*).
4. Tidak mengkaji kerusakan drainase.
5. Tidak menghitung analisa ekonomi.

1.5. Manfaat Penelitian

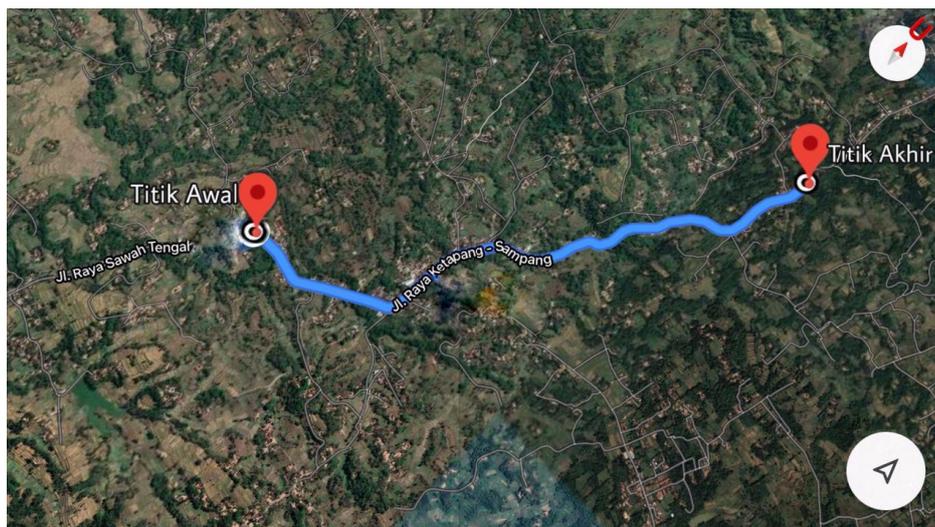
Penelitian diharapkan dapat memberi beberapa manfaat, yakni:

1. Menjadi referensi dalam pengambilan kebijakan untuk penanganan kerusakan jalan selanjutnya oleh Bina Marga Kota Sampang.

2. Menghasilkan jenis kerusakan, nilai kerusakan, dan usulan penanganan kerusakan jalan.
3. Menambah ilmu dan pengetahuan dalam menghitung nilai kerusakan dengan dua metode yaitu, metode Bina Marga dan metode PCI (*Pavement Condition Index*).
4. Menjadi referensi bagi penelitian selanjutnya yang serupa.

1.6. Lokasi Penelitian

Penelitian dilaksanakan di ruas jalan Sampang-Ketapang yang berlokasi di Kabupaten Sampang, Provinsi Jawa Timur STA 23+800 – 29+100 dengan panjang jalan 5,3 km sebagaimana ditunjukkan pada gambar 1.1 berikut:



Gambar 1.1. Lokasi Penelitian ruas Jalan Sampang-Ketapang
(Sumber: Google Maps)