

BAB 1. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Ruas jalan By Pass Pariaman merupakan Jalan Nasional yang merupakan kewenangan dari Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Sumatera Barat dengan nomor ruas jalan N.048 dengan panjang ruas jalan 3.600 meter dengan titik awal ruas simpang IV Jati dan titik akhir simpang Apar yang terletak di Kota Pariaman. Ruas jalan By Pass Pariaman ini merupakan jalan yang menghubungkan beberapa wilayah Kabupaten/Kota di Propinsi Sumatera Barat seperti menghubungkan antara Kota Padang dan Kabupaten Padang Pariaman dengan Kabupaten Pasaman dan Kabupaten Pasaman Barat, dapat dilihat pada Gambar 1.1 ruas jalan By Pass Pariaman.



**Gambar 1.1. Peta ruas jalan By Pass Pariaman
(Sumber : Pariaman Dalam Angka, 2019)**



Gambar 1.2. Penampang Melintang Jalan By Pass Pariaman

Pada Gambar 1.2 dapat dilihat penampang melintang dari ruas jalan By Pass Pariaman yaitu simpang IV Jati – simpang Apar. Dimana kerusakan jalan yang terjadi pada ruas By Pass Pariaman tersebut merupakan permasalahan yang kompleks yang menimbulkan kerugian bagi pengguna jalan yaitu mengalami waktu tempuh yang lama, kecelakaan lalu lintas dan lain-lain sehingga dapat mengganggu pertumbuhan ekonomi, pertanian dan sektor lainnya. Contoh kerusakan jalan dapat dilihat pada Gambar 1.3 pada lokasi ruas jalan By Pass Pariaman.



Gambar 1.3. Kerusakan jalan ruas By Pass Pariaman

Penyebab kerusakan jalan secara umum disebabkan oleh beban kendaraan yang berlebihan (*overloaded*), genangan air yang tertahan pada jalan yang disebabkan kurang berfungsinya dengan baik saluran drainase jalan, dan kurangnya pengawasan dan pelaksanaan yang tidak sesuai dengan

perencanaan. Disamping itu keterbatasan anggaran biaya pemeliharaan juga menjadi penyebab kurang maksimalnya dalam penanganan ruas jalan By Pass Pariaman.

Kondisi ruas jalan By Pass Pariaman yang cukup parah harus dilakukan penanganan segera, oleh karena itu perlu di evaluasi kembali untuk mengetahui kondisi jalan yang ada. Survey kondisi jalan dilakukan secara visual yaitu dengan melihat langsung jenis dan tipe kerusakan jalan sehingga didapatkan data-data kerusakan jalan yang kemudian dapat ditetapkan alternatif penyelesaiannya.

Putra, dkk (2013) menyebutkan bahwa kondisi jalan masing – masing segmen mengalami kerusakan sedang dan rusak ringan sedangkan analisis strukturalnya menghasilkan nilai $SCI < 1$ yang berarti seluruh segmen memerlukan lapis tambah (*overlay*).

Suriyatno, dkk (2015) dalam penelitiannya didapatkan beban yang di lapangan yang lebih tinggi daripada beban standar mengakibatkan ada terjadinya pengurangan umur rencana. Di Ruas Jalan Tanah Badantung – Kiliran Jao terjadi pengurangan sebesar 56,8% (2 tahun 10 bulan) atau dari umur rencana 5 tahun menjadi 2 tahun 2 bulan.

Marietta Detik dan Yosritzal (2022) menyebutkan bahwa perbandingan kriteria prioritas pemeliharaan jalan diperoleh data bahwa kondisi jalan menempati kriteria utama dengan bobot 29.14%, kemudian disusul oleh volume lalu lintas/LHR dengan bobot 14.31%, Tata guna lahan dan Pengembangan Wilayah dengan bobot 10.20%, kebijakan dengan bobot 7.88%, Pembiayaan dengan bobot 6.24%, beban kendaraan dengan 5.6%, aksesibilitas dengan bobot 5.22%, ekonomi dengan bobot 4.71%, fungsi jalan/kelas jalan dengan bobot 4.43%, Mobilitas dengan bobot 3,77% dan kriteria lainnya sebesar 8,52%.

Tho'atin, dkk (2016) menyebutkan bahwa ada perbedaan kondisi jalan Manjung-Klerong pada ketiga metode yaitu pada metode IRI 71% kondisi baik, 29% kondisi sedang. Kondisi rusak ringan dan rusak berat tidak ditemukan. Pada metode SDI, 78.6 kondisi baik, 10.7% kondisi sedang, 7.1% rusak ringan, dan 3.6% rusak berat. Pada metode PCI, 93% kondisi baik, dan 7% kondisi sedang,

tidak ditemukan rusak ringan dan rusak berat. Dengan adanya penelitian penilaian kondisi jalan yang menggunakan metode IRI, SDI, dan PCI dapat memberikan gambaran atau dekripsi tentang kondisi jalan di Kabupaten Wonogiri, yang dapat digunakan sebagai data base untuk perencanaan dan pelaksanaan rehabilitasi dan pemeliharaan jalan.

Penelitian ini sangat penting untuk dilakukan karena alternatif dalam perbaikan dan penyelesaian penanganan kerusakan pada ruas jalan By Pass Pariaman dapat direkomendasikan nantinya kepada Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Sumatera Barat.

1.2 Tujuan dan Manfaat

Tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Untuk mengidentifikasi jenis dan persentase kerusakan jalan pada ruas jalan By Pass Pariaman.
2. Untuk mengetahui nilai kondisi ruas jalan dengan menggunakan metode PCI dan SDI.
3. Untuk mengetahui jenis penanganan jalan dengan menggunakan metode PCI dan SDI.
4. Untuk mengetahui kelebihan dan kekurangan dari metoda PCI dan SDI.

Manfaat penelitian ini diharapkan dapat dijadikan bahan pertimbangan dalam perbaikan jalan nantinya dan dapat direkomendasikan kepada Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Sumatera Barat.

1.3 Batasan Masalah

Agar lebih fokus penelitian ini dilakukan maka ditentukan batasan – batasan masalahnya, antara lain :

1. Penelitian dilakukan pada jalan nasional dengan nomor ruas N.048 nama ruas jalan By Pass Pariaman dengan panjang ruas jalan 3.600 meter.
2. Jenis kerusakan yang dikaji pada penelitian ini hanya pada lapisan permukaan (*surface course*).

3. Penelitian dilakukan dengan menganalisis kerusakan jalan dengan metode PCI dan SDI.
4. Data primer dari penelitian ini dilakukan dengan pengamatan secara visual yang terdiri dari panjang, lebar, luasan dan kedalaman dari tiap jenis kerusakan.
5. Jenis penanganan jalan mengacu pada Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 33/PRT/M/2016.

