

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Kabupaten Sikka merupakan salah satu kabupaten yang terdapat pada Nusa Tenggara Timur dengan luas wilayah 1.732 m², BPS (Badan Pusat Statistik) mencatat panjang jalan Kabupaten Sikka 1.019,45 km yang diperinci menjadi Jalan Nasional sepanjang 183.33 km, Jalan Provinsi 28.57 km dan Jalan Kabupaten 807.55 km, serta jumlah penduduk Kabupaten Sikka pada tahun 2015 sebesar 313,509 jiwa, pada tahun 2015 meningkat sebesar 315,477 jiwa. Perkembangan jiwa yang terus meningkat tiap tahunnya sangat berdampak pada perkembangan kendaraan di daerah tersebut.

Kabupaten Sikka juga mempunyai 3 (Tiga) pelabuhan yaitu pelabuhan L. Say, pelabuhan Wuring, dan pelabuhan Feri serta memiliki bandar udara yang terletak cukup strategis mengakibatkan meningkatnya distribusi barang dan jasa di dalam kota Kabupaten Sikka. Oleh karena itu, perlunya suatu pelayanan transportasi yang efektif dan efisien. Salah satunya prasarana transportasi jalan raya.

Jalan merupakan prasarana yang sangat dibutuhkan dalam sistem transportasi untuk menghubungkan suatu tempat ke tempat lain dalam rangka memenuhi kebutuhan ekonomi, sosial, dan budaya. Kondisi jalan yang baik diperlukan untuk kelancaran transportasi yaitu kelancaran mobalitas barang dan jasa secara aman dan nyaman. Jalan Sultan Hasanudin menjadi akses jalan utama ke pelabuhan dan ke bandara, cukup tingginya kendaraan pada ruas Jalan Sultan Hasanudin, pada tahun 2004 pemerintah Kabupaten Sikka membuat akses jalan baru untuk mengalihkan arus lalu lintas dari kota ke daerah lain jika terjadi peningkatan kendaraan, akses tersebut yaitu jalan lingkar luar.

Jalan lingkar luar merupakan jalan yang melingkari pusat kota, yang berfungsi untuk mengalihkan sebagai arus lalu lintas terusan dari pusat kota. Menurut status jalan lingkar luar merupakan jalan nasional atau jalan negara karena jalan tersebut di danai oleh APBN (Anggaran Pendapatan Belanja Negara) atau dana yang di alokasikan khusus untuk membuat jalan tersebut. Namun pemerintah belum sepenuhnya mengerjakan jalan tersebut. Salah satu contohnya pada ruas jalan dari arah Jalan Penerangan menuju ke Jalan Brai, berdasarkan perencanaan pemerintah jalan lingkar luar direncanakan 4/2 D

(jalan empat lajur dua arah terbagi) tetapi pemerintah baru mengerjakan sebagian jalan pada ruas jalan tersebut.

Pada tahun 2012 pemerintah mengalokasikan dana untuk peningkatan jalan lingkaran luar, namun pada tahun 2018 jalan tersebut mulai rusak pada beberapa bagian jalan seperti pada tikungan terjadi retak rambut, penurunan badan jalan yang diakibatkan tanah dasar yang buruk, terjadinya pengerosan pada badan jalan, berlubang, tidak adanya drainase serta minimnya penerangan pada ruas jalan tersebut.

Dari gambaran diatas, dijelaskan bahwa jalan tersebut belum sepenuhnya optimal bagi para pengguna jalan. Oleh karena itu perlunya direncanakan ulang pada bagian jalan yang belum dikerjakan, dengan tujuan agar dapat menanggulangi jumlah kendaraan jika pada tahun-tahun berikut terjadi peningkatan jumlah kendaraan dan memberikan factor keamanan dan kenyamanan bagi para pengguna jalan.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan masalah pada latar belakang diatas, maka disimpulkan rumusan masalah pada penelitian ini adalah :

1. Bagaimana merencanakan geometrik jalan?
2. Bagaimana merencanakan tebal perkerasan lentur?
3. Bagaimana menghitung rencana anggaran biaya dan menyusun jadwal pelaksanaan?

1.3. Tujuan Perencanaan

Tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Merencanakan geometrik jalan.
2. Merencanakan tebal perkerasan lentur.
3. Menghitung rencana anggaran biaya dan menyusun jadwal pelaksanaan.

1.4. Batasan Perencanaan

Dari tujuan diatas, maka ruang lingkup perencanaan yang dibatasi adalah :

1. Penelitian ini dilakukan hanya pada ruas jalan Lingkaran Luar Kabupaten Sikka, STA 0+000 – STA 1+169, sebagai ruas jalan acuan dalam merencanakan ruas jalan lain.
2. Penelitian ini hanya merencanakan pada ruas jalan yang belum dikerjakan dan tidak merencanakan pada ruas jalan yang sudah ada.

3. Pada perhitungan Rencana Anggaran Biaya hanya sebatas menghitung item pekerjaan galian, timbunan pilihan, pondasi bawah, pondasi atas, lapis resap pengikat- aspal cair, dan lapis permukaan.
4. Untuk harga dasar satuan digunakan PERBUP. Standar Harga & Biaya 2017 Departemen Pekerjaan Umum Kab. Sikka sebagai acuan dalam perhitungan rencana anggaran biaya.
5. Merencanakan jadwal pelaksanaan

1.5. Manfaat Perencanaan

Sebagai bahan informasi bagi Pemerintah khususnya bagi instansi yang terkait dalam perencanaan geometrik, tebal perkerasan dan mengontrol rencana anggaran biaya serta jadwal dalam pelaksanaan proyek dan sebagai bahan acuan dan referensi bagi kalangan akademis dan kalangan yang memiliki kepentingan dalam hal ini.

1.6. Keterkaitan Penelitian Terdahulu

Pada penelitian ini ada keterkaitan dengan penelitian terdahulu karena metode yang digunakan sama dengan metode yang digunakan peneliti terdahulu.

Tabel 1.1 Keterkaitan Dengan Penelitian Terdahulu.

No	Nama Peneliti	Judul	Persamaan	Perbedaan	Universitas
1.	Gabriel Penga (21192002)	Perencanaan konstruksi jalan raya	Membahas tentang geometric dan RAB	<ol style="list-style-type: none"> 1. Jalan yang di rencanakan 4/2 D sedangkan penelitian terdahulu memakai jalan 2/2 UD 2. Tidak membahas jadwal pelaksanaan 3. Berbeda lokasi 	Universitas Katolik Widya Mandira Kupang
2	Petrus Paulus Pera (21197061)	Perbaikan Tikungan Sebagai Perioritas	Membahas tentang alinyemen Horisontal dan	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tidak membahas alinyemen vertical 2. Berbeda lokasi 3. Jalan yang 	Universitas Katolik Widya Mandira

		Pada Proyek Peningkatan Jalan Soe-Kapan	RAB	direncanakan 2/2 UD 4. Tidak membahas waktu pelaksanaan	Kupang
3	Hanok J. M. Taolin (21194081)	Perencanaan Geometrik, Tebal Perkerasan Dan Drainase Pada Proyek Pelebaran Jalan	Membahas Geometrik, Perkerasan Lentur	1. Lokasi Berbeda 2. Jalan yang direncanakan 2/2 UD 3. Tidak membahas drainase	Universitas Katolik Widya Mandira Kupang