BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Kabupaten solok merupakan salah satu kabupaten yang berada di Sumatra Barat, Indonesia. Topografi kabupaten solok bervariasi antara dataran dan berbukit dengan ketinggian 390 dpl serta curah hujan rata-rata 184,31 mm kubik per tahun.

Lokasi kabupaten Solok sangat strategis, karena terletak pada persimpangan jalan antar provinsi dan antar kabupaten/kota. Dari arah selatan jalur lintas dari provinsi lampung, provinsi sumatera selatan dan provinsi jambi, kabupaten ini merupakan titik persimpangan untuk menuju kota padang sebagai ibu kota provinsi sumatera barat. Bila ke arah utara akan menuju kota bukittinggi untuk menuju kawasan sumatera bagian utara. jalan padang - solok memiliki peran sentral di dalam menunjang perekonomian, pertanian, kebudayaan serta sektor lainnya masyarakat kabupaten solok.

Jalan Padang – Solok termasuk ke dalam jenis jalan nasional sehingga jalur ini banyak dilalui oleh truk muatan besar ataupun kendaraan pribadi, sehingga pada jalan Padang-Solok ini terdapat kerusakan pada beberapa ruas jalan tertentu, kerusakan pada jalan ini dapat menyebabkan waktu tempuh menjadi semakin lama, terjadinya kemacetan pada jalan tersebut, serta membuat kerusakan yang semakin parah pada perkerasan jalan tersebut.

1.2. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini dilaksanakan, yaitu :

1. Menentukan jenis perbaikan kerusakan perkerasan ruas Jalan Padang – Solok (STA 25+000 – STA 30+000).
2. Merencanakan tebal *overlay (Non-Struktural)* pada jalan Padang – Solok (STA 25+000 – STA 30+000)
3. Merencanakan drainase pada Jalan Padang – Solok (STA 25+000 – STA 30+000)
4. Menentukan biaya penanganan untuk kerusakan jalan Padang – Solok (STA 25+000 – STA 30+000).

1.3. Batasan Masalah

Agar tidak melebarnya pembahasan dan perhitungan, maka penulis memberikan batasan masalah tugas akhir ini yaitu :

1. Ruas jalan yang diteliti ruas jalan Padang – Solok (STA 25+000 – STA 30+000).
2. Data yang digunakan sebagai sumber adalah data primer berasal dari hasil survei dan data sekunder dari Perencanaan dan Pengawasan Jalan Nasional Provinsi Sumatera Barat.
3. Metode yang digunakan untuk penangganan kerusakan jalan adalah Metode Perbaikan Standar Untuk Pemeliharaan Rutin Jalan (No. 001-02-M-BM 2011).
4. Biaya perbaikan jalan didalam penelitian ini hanya membahas Rencana Anggaran Biaya (RAB) pekerjaan penangganan kerusakan jalan.
5. hasil analisa kerusakan *Pavement condition index (PCI)* didapatkan dari tugas akhir yang sebelumnya.

1.4. Metode Penulisan

Untuk memperoleh hasil perhitungan yang dapat tercapai dan dapat dipertanggungjawabkan maka penulis melakukan hal-hal sebagai berikut :

1. Tinjauan pustaka atau studi literatur yaitu dari buku dan jurnal yang berkaitan mengenai tugas akhir ini.
2. Pengumpulan data kerusakan jalan.
3. Konsultasi (tanya jawab)

   Konsultasi dengan cara meminta bimbingan dan saran serta masukan kepada pembimbing tugas akhir dan pihak - pihak terkait.
4. Penyusunan tugas akhir.

1.5. Sistematika Penulisan

BAB I : PENDAHULUAN

Pada bab ini menjelaskan Latar Belakang Penulisan, Tujuan Penelitian, Batasan Masalah, Metode Penulisan, dan Sistematika Penulisan.

BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

Pada bab ini menjelaskan tentang dasar-dasar Perencanaan Perbaikan Kerusakan Jalan dan biaya (Studi Kasus : Ruas Jalan Padang – Solok (STA 25 + 000 – STA 30 + 000).

BAB III : METODOLOGI PENELITIAN

Pada bab ini menjelaskan tentang metode dan data-data yang diperlukan agar dapat dilakukan Perencanaan Perbaikan Kerusakan Jalan dan biaya (Studi Kasus : Ruas Jalan Padang – Solok (STA 25 + 000 – STA 30 + 000).

BAB IV : ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini menjelaskan tentang analisis perhitungan terhadap teori dan data yang telah dikumpulkan sehingga mendapatkan hasil akhir dalam Perencanaan Perbaikan Kerusakan Jalan dan biaya (Studi Kasus : Ruas Jalan Padang – Solok (STA 25 + 000 – STA 30 + 000).

BAB V : PENUTUP

Pada bab ini berisikan kesimpulan dan saran dari pembahasan Perencanaan Perbaikan Kerusakan Jalan dan biaya (Studi Kasus : Ruas Jalan Padang – Solok (STA 25 + 000 – STA 30 + 000).