

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **1.1 Latar Belakang**

Sebuah Negara pasti akan berlomba dalam hal pembangunan infrastruktur. Salah satunya Indonesia yang sedang gencarnya dalam hal membangun infrastruktur di setiap daerah. Infrastruktur merupakan tolak ukur majunya sebuah negara. Tidak hanya dari bangunan pencakar langit saja, tapi dari segi infrastruktur transportasinya yaitu jalan. Dalam perkembangan suatu daerah, jalan merupakan infrastruktur terpenting karena memiliki peranan untuk meningkatkan banyak aspek baik dalam hal perekonomian, pendidikan, dan masih banyak lagi untuk daerah itu sendiri. Jalan salah satu infrastruktur transportasi yang ilmu penggunaan metode perencanaan dan teknologinya sudah banyak serta beragam untuk segi perkerasan jalannya. Mulai dari perencanaan tebal perkerasan manual desain yang diperbaharui dari tahun ke tahun serta sekarang menggunakan software karena sudah pesat dalam teknologi. Itu semua berguna untuk memudahkan pekerjaan perencanaan tebal perkerasan jalan dan agar jalan memiliki kualitas standar dari segi teknologi serta bahan yang memadai dan berfungsi dengan baik agar pengguna jalan aman dan nyaman dalam melakukan kegiatan.

Di daerah Jawa Barat khususnya Kota Tasikmalaya yang sedang berkembang dalam aspek pembangunan jalannya. Mulai untuk mempersingkat waktu perjalanan dari daerah ke daerah lain dan pesatnya laju pertumbuhan kendaraan yang ada membuat jalan harus semakin banyak serta baik dari segi kualitas. Di Kota Tasikmalaya sendiri sudah banyak perencanaan dan perbaikan jalan yang dilakukan oleh dinas terkait, salah satunya adalah Jalan Siliwangi.

Berdasarkan data yang ada, Jalan Siliwangi memiliki panjang jalan 3 Km dan lebar rata-rata 7 m. Membentang mulai dari perempatan jalan antara dari selatan Jalan Perintis Kemerdekaan, dari Barat Jalan SL. Tobing, dan dari utara Jalan KHZ. Mustofa hingga akhir ke perempatan antara jalan dari barat Jalan Sapta Marga, Utara Jalan Benda, dan dari barat Jalan Kolonel Abdul Saleh. Sebagai jalan yang penting di dalam kota yang memiliki akses menuju Universitas Siliwangi dan Brigif TNI.

Dengan Jalan Siliwangi yang sudah ada dibuat sejak lama dan keadaan yang kurang baik dengan keadaan tanah serta sistem jaringan drainase yang cukup buruk membuat air sering meluap sampai menggenang di area permukaan jalan yang dapat merusak keadaan jalannya itu sendiri. Jalan Siliwangi juga merupakan jalan yang sering dilalui dengan banyak kendaraan.

Oleh karena dari keadaan Jalan Siliwangi yang demikian dan bersamaan dengan sudah berkembangnya ilmu dan teknologi dalam metode-metode perencanaan tebal perkerasan jalan baik dalam bentuk manual desain ataupun menggunakan software yang bisa dipakai untuk memenuhi kualitas jalan dan kenyamanan pengguna jalan. Maka disini penulis mengangkat dan menjadikan judul Tugas Akhir “Evaluasi Perbandingan Tebal Perkerasan Jalan Siliwangi dengan Metode Bina Marga 2017 dan Menggunakan Software Circlly 7.0 dengan Metode Austroads 2017” agar menjadi acuan evaluasi perbandingan dalam pembuatan perencanaannya dan dapat digunakan kedepannya.

## **1.2 Rumusan Masalah**

1. Bagaimana perencanaan tebal lapisan perkerasan jalan Siliwangi sesuai standar dengan metode Bina Marga 2017?
2. Bagaimana perencanaan tebal lapisan perkerasan jalan Siliwangi sesuai standar dengan software Circly 7.0 metode Austroads 2017?
3. Bagaimana evaluasi perbandingan perencanaan tebal lapisan perkerasan jalan Siliwangi antara metode Bina Marga 2017 dan software Circly 7.0 dengan metode Austroads 2017?

## **1.3 Tujuan Penelitian**

1. Untuk mengetahui perencanaan tebal lapisan perkerasan jalan Siliwangi sesuai dengan metode Bina Marga 2017.
2. Untuk mengetahui perencanaan tebal lapisan perkerasan jalan Siliwangi sesuai dengan software Circly 7.0 metode Austroads 2017.
3. Untuk mengetahui evaluasi perbandingan perencanaan tebal lapisan perkerasan jalan Siliwangi antara metode Bina Marga 2017 dan software Circly 7.0 dengan metode Austroads 2017.

## **1.4 Batasan Masalah**

1. Penelitian ini hanya mengenai tentang tebal lapis perkerasan jalan tidak dengan bangunan pelengkap drainase, dan tidak menggunakan RAB.
2. Penelitian ini menggunakan perencanaan tebal lapis perkerasan manual desain metode Bina Marga 2017.
3. Penelitian ini menggunakan perencanaan tebal lapis perkerasan metode Austroads 2017 dengan software Circly 7.0 Mode Evaluasi.
4. Penelitian ini hanya mengevaluasi perbandingan perencanaan tebal lapisan perkerasan jalan Siliwangi antara metode Bina Marga 2017 dan metode Austroads 2017 dengan software Circly 7.0.