

BAB 1. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Jalan merupakan prasarana transportasi darat yang memegang peranan yang sangat penting dalam sektor perhubungan, terutama untuk kesinambungan distribusi barang dan jasa maupun perpindahan manusia yang dianggap paling efisien dan murah (Munggarani, 2017). Jaringan jalan nasional dan propinsi sebagaimana diamanatkan dalam Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, memiliki peranan yang amat penting terhadap peningkatan perekonomian wilayah. Performansi terhadap jalan dinilai dari daya tahan, nilai ekonomis, umur rencana, kenyamanan, fleksibilitas, aplikabilitas dan sebagainya (Dirjen Bina Marga, 2010). Setiap komponen dalam pengerjaan jalan mempengaruhi kualitas pelayanan jalan terhadap lalu lintas. Pelayanan jalan yang berkualitas dapat dicapai apabila proses pelaksanaan pekerjaan dilaksanakan sesuai dengan standar dan peraturan yang telah ditetapkan oleh Dirjen Bina Marga (Adiwijaya, 2017). Kondisi jalan yang baik akan memudahkan mobilitas penduduk dalam mengadakan hubungan perekonomian dan kegiatan lainnya. Namun sering kali pembangunan jalan tidak disertai dengan pelaksanaan yang baik, sehingga menimbulkan berbagai macam permasalahan. Kerusakan jalan merupakan salah satu permasalahan kompleks yang terjadi hampir di setiap daerah di Indonesia. Tidak jarang kerusakan jalan ini terjadi sebelum masa akhir rencana umur jalan (Munggarani, 2017). Beberapa terdapat jalan yang rusak sebelum waktunya (jalan tersebut baru berumur setengah dari rencananya). Hal ini terjadi karena pelaksanaan yang tidak sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan oleh Dirjen Bina Marga (Adiwijaya, 2017).

Dalam setiap tahunnya pemerintah selalu mengeluarkan biaya yang tidak sedikit untuk melakukan pembangunan, peningkatan dan pemeliharaan terhadap ruas – ruas jalan di seluruh Indonesia baik pada

jalan nasional, jalan provinsi maupun jalan kabupaten/ kota, akibat terjadinya kerusakan dini pada ruas jalan tersebut (Susanti, 2018).

Berdasarkan data yang diperoleh dari Buku Informasi Statistik (2017) Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, menunjukkan kondisi permukaan jalan nasional Sumatera Barat dengan panjang total 1.448,81 km. Dari total panjang tersebut 775,20 km dalam kondisi baik, 515,36 km kondisi sedang, 91,20 km kondisi rusak ringan dan kondisi rusak berat sepanjang 87,05 km. Sedangkan untuk kondisi jalan provinsi dengan total panjang jalan 185,96 km tingkat persentase kemantapan 69,24% dan tidak mantap sekitar 30,76%. Dan untuk kondisi jalan kabupaten dengan total panjang jalan 16.852,05 km tingkat persentase mantap 50,23% dan tidak mantap 49,77%.

Dari perolehan data diatas, menunjukkan bahwa kondisi permukaan jalan nasional dan ketidak mantapan jalan provinsi dan kabupaten yang berada di Sumatera Barat belum sepenuhnya optimal. Ketidak mantapan kondisi jaringan jalan biasanya disebabkan oleh kualitas konstruksi jalan yang belum optimal (tidak terpenuhinya umur rencana jalan), beban berlebih, genangan air dan bencana alam (Tim Pemantau dan Evaluasi Kinerja Transportasi Nasional, 2009). Kondisi ini pada akhirnya berdampak pada penurunan aksesibilitas dan mobilitas perjalanan. Menurut Tim Pemantau dan Evaluasi Kinerja Transportasi Nasional, dari hasil penelitian dan temuan dilapangan ada beberapa faktor penyebab kerusakan jalan di Indonesia yaitu :

- a. Faktor teknis (kesalahan praktek perencanaan dan pelaksanaan)
- b. Kelebihan muatan dan genangan air
- c. Bencana alam

Kesalahan praktek perencanaan dan pelaksanaan pada setiap tahap penyelenggaraan jalan akan sangat berpengaruh terhadap umur konstruksi dan mengakibatkan jalan menjadi cepat rusak (kerusakan dini) dengan berbagai kerusakannya (Tim Pemantau dan Evaluasi Kinerja Transportasi Nasional, 2009).

Pendapat lain juga mengatakan kerusakan jalan hanya didasarkan dari penglihatan semata misalnya karena pengaruh air dan beban kendaraan

yang melebihi beban rencana. Kerusakan dini perkerasan jalan lebih banyak disebabkan oleh kegagalan konstruksi pada saat pelaksanaan karena ketidaktepatan implementasi standar mutu. Hal ini juga diperparah dengan kegagalan bangunan akibat sistem drainase permukaan jalan yang tidak berfungsi dengan baik. Beban lalu lintas bukan satu – satunya penyebab eksternal yang dominan terhadap kerusakan dini, pertumbuhan beban lalu lintas yang tinggi tidak akan merusak perkerasan jalan daerah jika pelaksanaan dan pengendalian mutunya tepat dan benar sesuai standar (Susanti, 2018).

Dalam pembangunan suatu jalan yang mantap dan baik sesuai dengan spesifikasi teknis, ada beberapa hal yang diperlukan yaitu (Susanti, 2018) :

- a. Memerlukan SDM (Sumber Daya Manusia) yang mempunyai integritas dan intelektual yang tinggi untuk bisa menerapkan spesifikasi teknis dalam menjalankan tugas dan tanggung jawabnya sebagai pelaksana lapangan agar konstruksi jalan yang akan dibangun sesuai dengan harapan.
- b. Penggunaan material dalam proses konstruksi secara efektif sangat bergantung dari desain yang dikehendaki dari suatu konstruksi.
- c. Pemilihan alat yang tepat dan efektif akan mempengaruhi faktor kecepatan proses konstruksi.

Menurut Susanti (2018), ada beberapa penyimpangan yang sering terjadi pada saat pelaksanaan konstruksi yaitu :

1. Penyimpangan mutu pelaksanaan karena ketidaktepatan pengendalian aspek teknis oleh kontraktor dan pengawas seperti suhu pencampuran, penghamparan, dan pemadatan bahan beraspal di bawah batas minimal;
2. Pengurangan jumlah lintasan alat pematat
3. Gradasi agregat butir batuan yang menyimpang dari kondisi ideal, yang pada akhirnya akan terjadi penurunan kekuatan structural
4. Cuaca yang tidak mendukung sehingga memaksa kontraktor untuk melakukan penghamparan saat hujan.

Penyimpangan aspek teknis tersebut dapat terjadi secara bersamaan di lapangan sehingga mempercepat kerusakan struktural dini perkerasan

jalan. (Susanti, 2018). Dari hasil penelitian analisis deskriptif yang dilakukan oleh Susanti (2018), dengan melakukan penyebaran kuesioner yang berisikan 22 pernyataan yang mengekspresikan 5 variabel yaitu sumber daya manusia, material/ bahan, peralatan, metode pelaksanaan dan pengujian material. Maka diketahui bahwa hanya 40-60% responden yang menyatakan kontraktor hampir selalu melaksanakan 21 pernyataan dalam kuesioner. Hal ini mengindikasikan bahwa baik pelaksana maupun pengawas tidak secara konsisten menerapkan standar mutu sehingga tidak sesuai dengan spesifikasi teknis.

Dalam penelitian (Adiwijaya, 2017), mengidentifikasi beberapa faktor – faktor yang dapat mempertahankan umur rencana jalan yaitu : SDM (Sumber Daya Manusia), penggunaan material dan alat. Akan tetapi pada kenyataannya standar operasional prosedur atau standar pelaksanaan tidak sepenuhnya diikuti oleh penyedia jasa karena lemahnya kemampuan SDM kontraktor maupun pengawas pekerjaan. Ketidaksesuaian pelaksanaan ini mengakibatkan singkatnya umur rencana jalan, dengan kata lain umur rencana pasca konstruksi tidak dapat terpenuhi. Dan kesesuaian bahan dan alat juga harus dikerjakan mengikuti standar atau spesifikasi teknis pelaksanaan pekerjaan karena pekerjaan konstruksi yang baik dapat dihasilkan dari penggunaan material dan peralatan yang sesuai dengan spesifikasi teknis.

Perkerasan jalan sering mengalami kerusakan sebelum umur rencana yang disebabkan oleh mutu material lapis pondasi rendah dan kepadatan lapis pondasi yang tidak tercapai. Instruksi kerja yang mengacu pada spesifikasi umum Direktorat Jenderal Bina Marga, yang disusun sebagai panduan dalam pengawasan pelaksanaan pekerjaan konstruksi jalan, sangat diperlukan agar pekerjaan konstruksi lapis pondasi agregat jalan dapat dilaksanakan sesuai metode kerja dan benar (Muballigh dkk, 2018). Keadaan ini ditemui pada jalan perkerasan lentur yang rentan terhadap kerusakan. Struktur perkerasan jalan terdiri dari tanah dasar (subgrade), lapisan pondasi bawah (sub base course), lapisan pondasi atas. Lapisan perkerasan berbutir yang berada pada perkerasan lentur berfungsi untuk

menyebarkan beban kendaraan agar tegangan yang sampai ke tanah dasar tidak melampaui tegangan yang dapat menimbulkan deformasi berlebih (Adiwijaya, 2017). Untuk memperoleh jenis perkerasan yang berkualitas baik dan tahan lama tergantung cara pembuatan atau mengolah dan melakukan uji kelayakan yang mengacu pada spesifikasi teknis yang ada (Akbar Said dkk, 2015). Menurut Indrasurya B Mochtar dalam presentasi seminar HPJI (2019), menyimpulkan permasalahan pelaksanaan pekerjaan perkerasan lentur (lapis pondasi agregat) disebabkan oleh dua faktor yaitu faktor eksternal dan faktor internal. Faktor eksternal terdiri dari cuaca ekstrim, beban lalu lintas, kinerja penyedia pekerjaan konstruksi dan faktor internal terdiri dari pelaksanaan tidak mengikuti spesifikasi, pemeliharaan pekerjaan kurang baik, dan keterbatasan anggaran. Berikut dibawah ini beberapa contoh gambar kerusakan pada lapisan perkerasan :



Gambar 1.1 Air hujan yang merembes ke tanah subgrade dan melunakkan tanah subgrade



Gambar 1.2. Masalah kestabilan jalan dan tanah dasar

Menurut Mulyono & Suraji (2005) dalam penelitian Adiwijaya (2017), juga menyimpulkan bahwa terdapat penyimpangan prosedur selama pelaksanaan penghamparan dan pemadatan bahan agregat berbutir, antara lain :

1. Pelanggaran komitmen trial penghamparan dan pemadatan, yaitu mengurangi jumlah passing alat pemadat dan ketidaktepatan kadar air optimum walaupun kepadatannya memenuhi syarat, sehingga akan menghasilkan lapisan yang bersifat padat sementara waktu, ketika beban lalu lintas bekerja maka lapisan tersebut akan mengalami penurunan volume.
2. Menggunakan alat pemadat yang kurang layak sehingga hasil pemadatannya tidak sempurna. Penurunan nilai struktural diindikasikan karena terjadinya kerusakan dini perkerasan diawal umur pelayanan, seperti retak, lubang (pothole), penurunan, bekas alur roda kendaraan (rutting), pelepasan butiran permukaan perkerasan (raveling) dan permukaan yang keriting (corrugation).

Dari beberapa hasil penelitian di atas dapat diambil kesimpulan bahwa terdapat ketidaksesuaian pelaksanaan konstruksi perkerasan terhadap spesifikasi teknis atau spesifikasi umum yang digunakan, yang mengakibatkan tidak tercapainya penerapan standar mutu yang baik dan tepat pada konstruksi perkerasan jalan. Oleh karena itu, perlunya evaluasi

penerapan terhadap spesifikasi teknis atau spesifikasi umum yang harus dilakukan sejak awal konstruksi sampai pasca konstruksi agar proyek tersebut mencapai mutu yang diinginkan. Sehingga perlu dilakukan penelitian tentang “Evaluasi Penerapan Spesifikasi Umum Pada Lapisan Pondasi Perkerasan Lentur.”

Pekerjaan pembangunan Jalan Teluk Bayur – Nipah – Purus Kota Padang merupakan upaya untuk meningkatkan mutu pelayanan sarana pembangunan jalan provinsi yang mana sampai saat ini ruas jalan yang dimaksud belum terhubung dengan sempurna dimana pada kondisi jalan sudah ada perkerasan lama, namun belum ada pengaspalan dan kerusakan akibat umur rencana jalan yang sudah habis. Jalan Teluk Bayur – Nipah - Purus ini juga merupakan akses jalan menuju Kawasan Wisata Pantai Air Manis Atau Batu Malin Kundang yang merupakan kawasan objek wisata, dengan tujuan pembangunan jalan menuju akses wisata ini sesuai dengan penerapan spesifikasi teknis agar memberikan pelayanan jalan yang baik bagi pengunjung.

Seperti halnya paket Pembangunan Jalan Pasar Baru - Alahan Panjang juga digunakan untuk moda transportasi masyarakat antar daerah ke daerah lain, yang mana sampai saat ini ruas jalan yang dimaksud belum terhubung dengan sempurna. Dengan adanya pembangunan jalan ini agar dapat dimanfaatkan sesuai pelayanan jalan yang diinginkan.

1.2 Tujuan dan Manfaat

Tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui tingkat penerapan spesifikasi umum sebagai standar rujukan dalam dokumen kontrak pada pekerjaan perkerasan.
2. Untuk mengetahui apa saja hambatan/kesulitan dalam penerapan spesifikasi umum.

Manfaat dari penelitian ini adalah dapat memberikan suatu informasi atau rujukan kepada pihak-pihak terkait dalam pelaksanaan konstruksi jalan dalam meningkatkan penerapan Spesifikasi Umum agar tercapai jalan yang

bermutu, mengetahui bagaimana mengurangi kesulitan atau hambatan dalam penerapan Spesifikasi Umum, dan mengetahui korelasi antar tingkat kesulitan dan tingkat penerapan Spesifikasi Umum tersebut.

1.3 Batasan Masalah

1. Penelitian ini dilakukan pada proyek konstruksi jalan pada paket Pembangunan Jalan Teluk Bayur – Nipah – Purus DAK (P.098) Kota Padang dan Paket Pembangunan Jalan Pasar Baru - Alahan Panjang DAK (P.073) Kab. Pesisir Selatan.
2. Bagian pekerjaan yang akan diteliti adalah Divisi 5 Spesifikasi Umum 2018 pada pekerjaan lapisan pondasi agregat, yaitu : Lapisan Pondasi Atas (base) dan Lapisan Pondasi Bawah (subbase).

