

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Infrastruktur adalah sistem fisik yang menyediakan sarana drainase, pengairan, transportasi, bangunan gedung dan fasilitas publik lainnya dimana sarana tersebut dibutuhkan untuk dapat memenuhi berbagai macam kebutuhan dasar manusia baik itu kebutuhan sosial maupun kebutuhan ekonomi (Grigg, 1988).

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 34 tahun 2006 tentang jalan yaitu adalah jalan merupakan prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, diatas permukaan tanah, dibawah permukaan tanah dan atau air, serta diatas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori dan jalan kabel.

Kabupaten sorong merupakan salah satu Kabupaten yang terdapat di Provinsi Papua Barat, Kabupaten Sorong merupakan Kabupaten yang dimekarkan oleh Kota Sorong, sebagian besar masyarakat yang berada di Kabupaten Sorong memanfaatkan infrastruktur jalan untuk memudahkan arus mobilisasi baik itu barang atau orang dari Kabupaten Sorong menuju Kota Sorong karena wilayah Kota Sorong merupakan pusat perdagangan. Infrastruktur jalan di Kabupaten Sorong sangat membantu dan mempunyai peranan yang sangat penting bagi pertumbuhan ekonomi masyarakat Kota Sorong maupun Kabupaten Sorong,

karena sebagian besar distribusi barang atau jasa dilakukan dengan menggunakan transportasi darat. Hanya saja masih terdapat beberapa masalah yang terkait dengan infrastruktur jalan di Kabupaten Sorong yang sering menjadi problem utama bagi masyarakat sorong yaitu yang terkait dengan penurunan kualitas jalan yang sering rusak atau kurang baik untuk dilalui bagi pengguna jalan yang berada di Kabupaten Sorong.

Berdasarkan *data base* Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional wilayah II Sorong yaitu dari total panjang jalan nasional 48,41 km menurut kondisi jalan di tahun 2014 adalah kondisi jalan baik 19,46 km (40,20%), kondisi jalan sedang 2,58 km (5,33%), kondisi jalan rusak ringan 0,403 km (0,83%) dan kondisi jalan rusak berat 25,79 km (35,64%).

Mengacu pada *data base* Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional wilayah II Sorong bahwa, masalah kondisi kerusakan jalan nasional di Kabupaten Sorong disebabkan karena jalan tersebut sering dilalui oleh berbagai jenis kendaraan dengan muatan yang berlebihan dan juga disebabkan karena metode pemeliharaan jalan yang tidak efektif sehingga membuat kualitas jalan menurun atau rusak.

Untuk mengatasi masalah kerusakan jalan di Kabupaten Sorong maka Pemerintah Kabupaten Sorong khususnya Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional wilayah II Sorong setiap tahun mengalokasikan anggaran yang cukup besar dan setiap tahun harus mengadakan lelang proyek untuk memakai jasa para kontraktor (penyedia jasa) untuk mengerjakan proyek kerusakan jalan di Kabupaten Sorong.

Pemerintah Kabupaten Sorong atau Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional wilayah II Sorong selain mengeluarkan anggaran yang cukup besar dan juga masih menggunakan kontrak konvensional, dimana kontrak konvensional itu adalah kontrak yang memisahkan proses perencanaan, pelaksanaan, pemeliharaan dan metode cara pembayaran kepada pihak kontraktor (penyedia jasa) yaitu dengan harga satuan (*unit price*).

(Wijaya, I., Nurmalita, V., Wibowo, M, A., Adi, R, Y., 2014: 910). Dalam kontrak Konvensional ini pengguna jasa harus menanggung sepenuhnya risiko-risiko yang berkaitan dengan mutu hasil pekerjaan agar jalan tersebut tetap terpelihara. Problem inilah yang menjadi hambatan utama bagi Pemerintah Kabupaten Sorong untuk tetap menjaga kualitas jalan di Kabupaten Sorong, tetapi anggaran yang dimiliki sangat terbatas.

Berkaitan dengan masalah kualitas jalan di Kabupaten Sorong, maka Pemerintah Kabupaten Sorong khususnya Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional wilayah II Sorong selaku (pengguna jasa) akan meningkatkan kualitas jalan yaitu dengan mengalokasikan anggaran yang efisien dan juga perlu untuk meninjau dan mengkaji penggunaan jenis kontrak atau melakukan inovasi jenis kontrak yang akan digunakan dalam metode lelang pada proyek – proyek di Kabupaten Sorong yaitu jenis kontrak *long segment*. oleh karena itu sistem kontrak dengan jenis *long segment* akan lebih efisien dalam penggunaan anggaran jika dibandingkan dengan kontrak konvensional. Karena lingkup pekerjaan dari kontrak *long segment* untuk preservasi jalan adalah pelebaran, rekonstruksi, rehabilitasi dan pemeliharaan jalan.

Kebijakan kontrak *long segment* sejalan dengan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 13.1/PRT/M/2015 tentang Rencana Strategis Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Tahun 2015-2019 bahwa, Target Total Panjang jalan Nasional Non Tol yaitu 47. 017 Km (kilo meter) Menuju 98% Jalan Mantap di Tahun 2019.

Berdasarkan Surat Edaran Direktur Jenderal Bina Marga No. 9 Tahun 2015, Kontrak *Long Segment* merupakan penanganan preservasi jalan dalam batasan satu panjang segment yang menerus (bisa lebih dari satu ruas) yang dilaksanakan dengan tujuan untuk mendapatkan kondisi jalan dengan seragam yaitu jalan mantap dan standar sepanjang segment. Berkaitan dengan istilah *Long Segment*, *Long Segment* mulai diterapkan di tahun anggaran 2016 untuk pemaketan penanganan preservasi ruas jalan nasional. Ruang lingkup pekerjaan *Long Segment* terdiri dari pelebaran jalan (menuju standar), rekonstruksi jalan, rehabilitasi jalan, pemeliharaan preventif jalan, pemeliharaan rutin jalan, dan pemeliharaan rutin jembatan. Kegiatan *Long Segment* ini dilakukan sesuai dengan Surat Edaran Direktur Jenderal Bina Marga Nomor 09/SE/Db/2015 tentang Standar Dokumen Pengadaan Pekerjaan Preservasi Jalan untuk Pemaketan Secara *Long Segment*.

(Direktoral Jendral Bina Marga, 2015) dalam (Budilukito, 2016). melalui Direktorat Preservasi Jalan, akan menerapkan kebijakan *long segment* untuk preservasi jalan nasional. Konsep *long segment* merupakan sistem kontrak yang memungkinkan satu paket kontrak dengan beberapa keluaran penanganan, yaitu

pelebaran, rekonstruksi, rehabilitasi, dan pemeliharaan rutin. Panjang ruas jalan yang dikontrakkan sekitar 100 km dan terdiri atas beberapa ruas jalan

Menurut (Kementerian Pekerjaan Umum, 2011) dalam (Budilukito, 2016). Penerapan *long segment* ini diharapkan dapat meningkatkan efektivitas penanganan pemeliharaan jalan terutama dari segi anggaran dan dapat meningkatkan kemampuan kontraktor untuk investasi peralatan dan tenaga kerja terampil. Kebijakan *long segment* diharapkan dapat mengubah paradigma kontraktor yang selama ini hanya sebagai pelaksana kegiatan konstruksi menjadi manajer ruas jalan.

Berdasarkan Bisnis.com, (Jakarta), Direktur Preservasi jalan Kementerian PUPR Bapak Poltak Sibuea mengatakan, Kementrian PUPR telah menyempurnakan kontrak kerja sama dengan swasta dalam pelelangan proyek pemeliharaan jalan berskema *long segment*, dan jangka waktu dalam kontrak *long segment* juga lebih pendek dibandingkan dengan kontrak *performance based contract* (PBC), yaitu yakni sekitar tiga – lima tahun agar lebih efektif. “(katanya kepada *Bisnis*, Rabu 11/1/2017).”

Oleh karena itu sebelum menerapkan kontrak *long segment* untuk preservasi jalan pada proyek – proyek jalan di Kabupaten Sorong, maka akan dilakukan penelitian terlebih dahulu, dan studi penelitian ini berjudul “**Studi Penerapan Kontrak Long Segment untuk Preservasi Jalan di Kabupaten Sorong Papua Barat**”.

## **B. Perumusan Masalah**

Mengacu pada latar belakang diatas tentang permasalahan infrastruktur jalan di kabupaten sorong, maka perumusan masalahnya yaitu :

1. Mengidentifikasi Kesiapan Pengguna Jasa, Kontraktor dan Konsultan Pengawas terhadap indikator - indikator kinerja dari kontrak *long segment* untuk preservasi jalan pada proyek jalan di Kabupaten Sorong?
2. Mengkaji apakah ada perbedaan persepsi pada indikator - indikator kinerja dalam penerapan kontrak *long segment* untuk preservasi jalan di Kabupaten Sorong menurut pihak Pengguna jasa, Kontraktor dan Konsultan Pengawas?

## **C. Batasan Masalah**

Untuk mengarahkan peneliti dalam melakukan penelitian ini dan untuk mencapai tujuan dalam penelitian tersebut, maka batasan masalah dalam penelitian ini adalah :

1. Ruang lingkup dalam studi penelitian ini terdapat di Kabupaten Sorong, Provinsi Papua Barat.
2. Objek dalam penelitian adalah Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional wilayah II Sorong selaku (pengguna jasa), Kontraktor dan Konsultan Pengawas pekerjaan selaku (penyedia jasa) di Kabupaten Sorong.
3. Cakupan dan batasan masalah dalam penelitian ini yaitu ruas jalan dengan status jalan Nasional yang ada di Kabupaten Sorong Papua Barat.

#### D. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian adalah :

1. Untuk mengetahui Kesiapan Pengguna Jasa, Kontraktor dan Konsultan Pengawas terhadap indikator - indikator kinerja dari kontrak *long segment* untuk preservasi jalan terhadap proyek jalan di Kabupaten Sorong.
2. Membandingkan apakah ada perbedaan persepsi terhadap indikator - indikator kinerja dalam penerapan kontrak *long segment* untuk preservasi jalan di Kabupaten Sorong menurut pihak Pengguna jasa, Kontraktor dan Konsultan Pengawas.

#### E. Manfaat Penelitian

Output dari penelitian ini diharapkan bisa menjadi manfaat dan pedoman :

1. **Manfaat bagi pemerintah yaitu :** sebagai pedoman atau acuan bagi Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional wilayah II Sorong agar dapat melakukan penanganan yang efektif terhadap pekerjaan proyek - proyek jalan di Kabupaten Sorong, dan jika penerapan dari kontrak *long segment* untuk preservasi jalan akan direalisasikan, maka Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional wilayah II Sorong agar dapat menyusun suatu standar operasional prosedur (SOP) tentang ruang lingkup pekerjaan dan indikator kinerja dari kontrak *long segment*.
2. **Manfaat bagi teoritis yaitu :** hasil dari penelitian ini dapat menjadi sesuatu landasan baru dalam pengembangan media pembelajaran, selain

itu juga menjadi sebuah nilai tambah knowledge ilmiah dalam bidang pendidikan di Indonesia.

