

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Kontrak Konstruksi

Menurut (Garner, 2004). Kontrak adalah suatu perjanjian antara dua pihak atau lebih dengan hak dan kewajiban yang dapat diberlakukan atau dikenal dalam hukum atau perundangan yang berlaku, atau dapat juga berupa suatu janji atau serangkaian janji - janji oleh para pihak untuk suatu transaksi yang didasari hukum dan atau perundangan yang berlaku.

Menurut (Martin dan Law, 2006). Kontrak adalah suatu perjanjian yang mengikat secara hukum. Perjanjian terjadi sebagai hasil dari suatu penawaran dan persetujuan, tetapi beberapa persyaratan lain harus dipenuhi untuk suatu perjanjian agar menjadi suatu perjanjian yang mengikat.

Menurut UUK No 2 tahun 2017 pasal 1 ayat 8 Kontrak kerja konstruksi adalah keseluruhan dokumen kontrak yang mengatur hubungan hukum antara pengguna jasa dan penyedia jasa dalam penyelenggaraan jasa konstruksi.

B. Kontrak Konstruksi di Indoensia

(Lestari, 2013). Kontrak konstruksi adalah keseluruhan dokumen yang mengatur hubungan hukum antara penyedia jasa dengan pengguna jasa dalam penyelenggaraan pekerjaan konstruksi. Kontrak konstruksi yang biasa dilaksanakan di Indonesia adalah kontrak yang terpisah antara perencanaan konstruksi dan pemeliharaan. Namun sejak tahun 1990-an terdapat tendensi ke arah kontrak yang

lebih terintegrasi yang disebut kontrak berbasis kinerja yang disebut *Performance Based Contract* (PBC). Indonesia belum memiliki peraturan perundang-undangan mengenai Jasa Konstruksi. UU No 18/1999 tentang Jasa Konstruksi baru diundangkan tahun 1999 dan baru mulai berlaku tahun 2000 maka sesuai asas kebebasan berkontrak yang diatur dalam KUHPerdara Pasal 1320 banyak sekali model kontrak konstruksi. Berdasarkan sumber hukumnya kontrak konstruksi di Indonesia terdapat dua golongan kontrak konstruksi yaitu Golongan dalam negeri yang biasa digunakan untuk proyek-proyek pembangunan yang dimiliki oleh instansi dalam negeri dan Golongan asing yang digunakan untuk kontrak konstruksi di dunia internasional dengan beberapa sistem kontrak yang biasa digunakan seperti, *American Institute Of Architects* (AIA), *Federation Internationale des Ingenieurs Conseils* (FIDIC), *Joint Contract Tribunals* (JCT), *Singapore Institute of Architects* (SIA).

(Lestari, 2013). Golongan kontrak dalam negeri dapat dibedakan menjadi dua versi yaitu versi pemerintah dan versi swasta nasional. Dalam versi pemerintah standar yang biasanya dipakai adalah standar Departemen Pekerjaan Umum, bahkan Departemen Pekerjaan Umum memiliki lebih dari satu standar karena masing-masing Direktorat Jenderal mempunyai standar sendiri-sendiri. Sedangkan dalam Versi Swasta Nasional beraneka ragam standar yang dipakai sesuai selera Pengguna Jasa/Pemilik Proyek. Kadang-kadang mengutip standar Departemen atau yang sudah lebih maju mengutip sebagian sistem Kontrak Luar Negeri seperti, *Federation Internasonale des Ingenieurs Conseils* (FIDIC), *Joint Contract Tribunals* (JCT) atau *American Institute Of Architects* (AIA). Namun

karena diambil setengah-setengah, maka wajah kontrak versi ini menjadi tidak karuan dan sangat rawan sengketa.

1. Bentuk - bentuk Kontrak Konstruksi Indonesia

Bentuk kontrak konstruksi dapat ditinjau dari berbagai aspek yaitu :

a. Aspek Perhitungan Biaya

1) *Fixed Lump Sum Price*

Menurut (Peraturan Pemerintah No29/, 2000) dalam (Lestari, 2013) kontrak kerja konstruksi dengan imbalan *lump sum* merupakan kontrak jasa atas penyelesaian atas seluruh pekerjaan dalam jangka waktu tertentu dengan jumlah harga yang pasti dan tetap serta semua risiko yang mungkin terjadi dalam proses penyelesaian pekerjaan yang sepenuhnya ditanggung oleh penyedia jasa sepanjang gambar dan spesifikasi tidak berubah. Pada pekerjaan dengan bentuk *Lump Sum*, dalam hal terjadi pembetulan perhitungan perincian harga penawaran, karena adanya kesalahan aritmatik maka harga penawaran total tidak boleh diubah. Perubahan hanya boleh dilakukan pada salah satu atau volume atau harga satuan, dan semua risiko akibat perubahan karena adanya koreksi aritmatik menjadi tanggung jawab sepenuhnya Penyedia Jasa, selanjutnya harga penawaran menjadi harga kontrak atau harga pekerjaan.

2) *Unit Price*

Menurut (Peraturan Pemerintah PP No 29/, 2000) dalam (Lestari, 2013). Kontrak Kerja Konstruksi dengan imbalan Harga Satuan merupakan kontrak jasa atas penyelesaian seluruh pekerjaan dalam jangka waktu tertentu berdasarkan harga satuan yang pasti dan tetap untuk setiap satuan yang pasti dan tetap untuk setiap satuan atau unsur pekerjaan dengan spesifikasi teknis tertentu yang volume pekerjaannya didasarkan pada hasil pengukuran bersama atas volume pekerjaan yang benar - benar telah dilaksanakan Penyedia Jasa.

b. Aspek Cara Pembayaran

1) Cara Pembayaran Bulanan (*Monthly Payment*)

Dalam sistem atau cara pembayaran ini, prestasi penyedia Jasa dihitung setiap akhir bulan. Setelah prestasi tersebut diakui Pengguna Jasa maka Penyedia Jasa dibayar sesuai prestasi tersebut. Kelemahan cara ini adalah berapapun kecilnya prestasi penyedia jasa pada suatu bulan tertentu dia tetap harus dibayar. Hal ini sangat mempengaruhi prestasi pekerjaan yang seharusnya dicapai sesuai jadwal pelaksanaan sehingga dapat membahayakan waktu penyelesaian.

2) Cara Pembayaran atas Prestasi (*Stage Payment*)

Dalam bentuk kontrak dengan sistem/cara seperti ini, pembayaran kepada penyedia Jasa dilakukan atas dasar prestasi yang dicapai dalam satuan waktu (bulanan). Biasanya besarnya prestasi dinyatakan dalam persentase. Sering pula cara pembayaran seperti ini disebut pembayaran termin/angsuran.

3) Pra Pendanaan Penuh dari Penyedia Jasa (*Contractor's Full Prefinanced*)

Dalam bentuk kontrak dengan sistem/cara pembayaran seperti ini, Penyedia Jasa harus mendanai dahulu seluruh pekerjaan sesuai kontrak. Setelah pekerjaan selesai 100% dan diterima pengguna jasa barulah penyedia jasa mendapatkan pembayaran sekaligus. Dapat saja pada saat itu yang dibayar Pengguna Jasa adalah sebesar 95% dari nilai kontrak karena yang 5% ditahan (*retention money*) selama tanggung jawab atas cacat atau pembayaran penuh 100%, tapi Penyedia Jasa harus memberikan jaminan untuk Masa Tanggung Jawab atau cacat, satu dan lain hal sesuai kontrak.

c. Aspek Pembagian Tugas

1) Bentuk Kontrak Konvensional

Pembagian tugasnya sederhana, yaitu Pengguna Jasa menugaskan Penyedia Jasa untuk melaksanakan suatu pekerjaan. Pekerjaan tersebut sudah dibuat rencananya oleh pihak lain, tinggal melaksanakannya sesuai kontrak. Beberapa bagian pekerjaan dapat diborongkan kepada Sub Penyedia Jasa. Sebagai pengawas biasanya Pengguna Jasa menunjuk apa yang biasa disebut Direksi pekerjaan atau Pimpinan Proyek (*Pimpro*). Dikalangan dunia barat disebut *Architect* atau *Engineer*.

2) Bentuk Kontrak Spesialis

Pada kontrak ini Pengguna Jasa membagi-bagi kontrak beberapa buah berdasarkan bidang pekerjaan khusus atau special seperti, pekerjaan fondasi (*substructure*) dikontrakkan kepada Penyedia Jasa A, pekerjaan bangunan atas (*super structure*) diberikan kepada Penyedia Jasa B, pekerjaan mekanikal & elektronikal diserahkan kepada Penyedia Jasa C, pekerjaan Sewerage dan sewage kepada Penyedia Jasa D dst. Semua Penyedia Jasa menandatangani kontrak langsung dengan Pengguna Jasa. Disini tak ada Penyedia Jasa utama, semua sama-sama sebagai Penyedia Jasa yang masing-masing punya keahlian khusus, karena itulah disebut Kontrak Spesialis.

3) Bentuk Kontrak Rancang Bangun (*Design Contract/Build, Turnkey*)

Dalam suatu Kontrak Rancang Bangun, Penyedia jasa memiliki tugas membuat suatu perencanaan proyek yang lengkap dan sekaligus melaksanakannya dalam satu kontrak konstruksi. Jadi, Penyedia Jasa tersebut selain mendapat pembayaran atas pekerjaan konstruksi (termasuk imbalan jasanya), dia mendapatkan pula imbalan jasa atas pembuatan rencana/design proyek tersebut.

4) Bentuk kontrak *Engineering, Procurement&Construction* (EPC)

Kontrak ini sesungguhnya adalah juga bentuk kontrak rancang bangun yang dikenal dengan istilah Design Build/Turnkey untuk pekerjaan konstruksi sipil/bangunan gedung sedangkan kontrak EPC

dimaksudkan untuk pembangunan pekerjaan-pekerjaan dalam industri minyak, gas bumi, dan petrokimia

5) Bentuk Kontrak *Build Operate Transfer* (BOT) dan *Build Lease Transfer* (BLT)

Sesungguhnya bentuk kontrak ini merupakan pola kerja sama antara Pemilik Tanah/Lahan dan Investor yang akan menjadikan lahan tersebut menjadi satu fasilitas untuk perdagangan , hotel, resort atau jalan tol, dan lain-lain. Terlihat disini kegiatan yang dilakukan oleh investor dimulai dari membangun fasilitas sebagaimana dikehendaki Pemilik lahan/Tanah. Inilah yang diartikan dengan *Build* (B). Setelah pembangunan fasilitas selesai, Investor diberi hak untuk mengelola dan memungut hasil dari fasilitas tersebut selama kurun waktu tertentu. Inilah diartikan dengan *Operate* (O). Setelah masa pengoperasiannya selesai, fasilitas tadi dikembalikan kepada Pengguna Jasa. Inilah arti *Transfer* (T), sehingga disebut Kontrak *Build Operate and Transfer* (BOT). Bentuk kontrak *Build Lease Transfer* (BLT) sedikit berbeda dengan bentuk BOT. Disini setelah selesai fasilitas dibangun (*Built*), Pemilik fasilitas seolah menyewa fasilitas yang baru dibangun untuk suatu kurun waktu (*Lease*) kepada investor untuk dipakai sebagai angsuran dari investasi yang sudah ditanam, atau fasilitas itu bisa juga disewakan kepada pihak lain. Tentunya untuk ini diperlukan Perjanjian sewa (*Lease Agreement*). Setelah masa sewa berakhir, fasilitas dikembalikan kepada pemilik fasilitas (*Transfer*)

6) Bentuk Swakelola (*Force Account*)

Sesungguhnya swakelola bukanlah suatu bentuk kontrak karena pekerjaan dilaksanakan sendiri tanpa memborongkannya kepada Penyedia Jasa. Bentuk ini biasa pula disebut *Eigen Beheer*. Swakelola adalah suatu tindakan Pemilik Proyek yang melibatkan diri dan bertanggung jawab secara langsung dalam pelaksanaan proyek tersebut.

C. Kontrak Konvensional

Menurut (Nazarkhan Yasin, 2006) dalam (Wijaya,I.,Nurmalita,V.,Wibowo,M, A.,Adi, R,Y., 2014). Kontrak konvensional adalah kontrak yang memisahkan proses perencanaan, pelaksanaan dan pemeliharaan.

(Trigunarsah, B, 2006). Dalam Kontrak ini, pekerjaan perencanaan dipisahkan dengan pelaksanaan. Artinya pekerjaan perencanaan diserahkan kepada konsultan perencana (Arsitek), kemudian pekerjaan tersebut dilaksanakan oleh kotraktor.

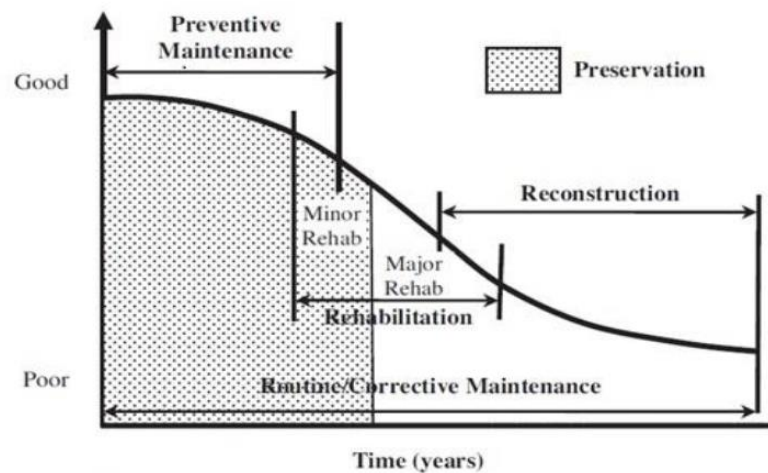
Menurut (Wirahadikusumah, 2003) dalam (Fauziyah, 2016). Di Indonesia, penyelenggaraan infrastruktur jalan umumnya menggunakan jenis kontrak tradisional dengan sistem pembayaran harga satuan (*unit price*). Namun penggunaan kontrak tradisional dinilai kurang efektif bagi pengguna dan penyedia jasa. Hal ini karena pembayaran prestasi pekerjaan didasarkan atas volume pekerjaan yang dilaksanakan di lapangan, seringkali menghasilkan kualitas pekerjaan yang tidak sesuai dengan spesifikasi yang telah ditetapkan.

D. Kontrak Long Segment untuk Preservasi Jalan

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.

Berdasarkan Peraturan Menteri PU Nomor 13/PRT/M/2011 tentang Tata Cara Pemeliharaan dan Penilikan Jalan, preservasi/pemeliharaan jalan adalah kegiatan penanganan jalan, berupa pencegahan, perawatan, dan perbaikan yang diperlukan untuk mempertahankan kondisi jalan agar tetap berfungsi secara optimal melayani lalu lintas sehingga umur rencana yang ditetapkan dapat tercapai. Preservasi jalan dilakukan untuk menjaga kondisi jalan dalam pelayanan standar dan mantap. Kegiatan preservasi jalan terdiri dari pemeliharaan rutin, pemeliharaan berkala, rehabilitasi, dan rekonstruksi jalan dan bangunan pelengkap jalan.



Source : AASHTO Pavement Management Guide Book, 2012 adopted from Peshkin et al. 2007

Gambar 1. Skema pemeliharaan jalan dengan pendekatan preservasi

1. Perbandingan Kontrak Konvensional vs Long Segment

Perbandingan antara kontrak konvensional dan *long segment* diperoleh berdasarkan beberapa hasil kajian pustaka dan dokumen kontrak konvensional maupun dokumen Direktorat preservasi jalan. Kelebihan dan kekurangan dari kedua kontrak tersebut akan dijelaskan pada tabel di bawah ini.

Tabel 1. Perbandingan Kontrak Konvensional vs Long Segment

Pembagian Peran dalam Pengelolaan jalan					
Aspek Pengelolaan Jalan	<i>Planning</i>	<i>Desing</i>	<i>Buid</i>	<i>Maintenance</i>	<i>Management</i>
Kontrak Konvensional	Owner	Owner	Kontraktor	Owner	Owner
Kontrak <i>Long Segment</i>	Owner	Owner	Kontraktor	Kontraktor	Owner
Bentuk Kontrak atau Cara Pembayaran					
Kontrak Konvensional	Berdasarkan harga atau nilai pekerjaan adalah harga tetap (<i>lump sum</i>) dan Harga satuan (<i>Unit Price</i>) yaitu volume aktual dengan harga satuan sesuai penawaran.				
Kontrak <i>Long Segment</i>	Pembayaran berdasarkan volume (<i>volume based</i>) yang akan dikalikan dengan harga per satuan pekerjaan				

Alokasi Resiko	
Kontrak Konvensional	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Methoda pelaksanaan ditentukan dalam spesifikasi (<i>methode based specification</i>). ▪ Resiko yang biasanya merupakan tanggung jawab pemilik proyek (<i>owner</i>).
Kontrak Long Segment	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Penyedia jasa harus melaksanakan pemenuhan tingkat layanan jalan dan jembatan sepanjang ruas jalan dalam kontrak berdasarkan spesifikasi khusus kinerja jalan dan jembatan dan daftar peralatan utama minimal yang dapat mencakup semua lingkup pekerjaan termasuk peralatan untuk pemeliharaan rutin sesuai dengan jenis pekerjaan ditetapkan oleh Pokja ULP. ▪ Penyedia Jasa (kontraktor) dibebani sejumlah tanggung jawab dan resiko. ▪ Penyedia jasa bebas melakukan inovasi teknik dan teknologi untuk mengurangi biaya sepanjang tingkat pelayanan yang diisyaratkan dalam kontrak tercapai.
Jangka Waktu Kontrak	
Kontrak Konvensional	Jangka pendek (sampai dengan satu tahun) dan <i>Multy years</i> .
Kontrak Long Segment	Jangka panjang (tiga sampai lima tahun).
Proses Seleksi Pemenang Tender	
Kontrak Konvensional	Berdasarkan pada harga dengan penawaran terendah (<i>the lowest bis</i>).
Kontrak Long Segment	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Apabila total harga penawaran terkoreksi dan atau harga penawaran masing – masing lingkup pekerjaan melebihi total nilai HPS dan atau harga HPS masing – masing lingkup pekerjaan yang ditetapkan, penawaran dinyatakan gugur. ▪ Untuk total harga penawaran dan atau harga penawaran setiap lingkup pekerjaan yang nilainya dibawah 80% total HPS dan atau HPS setiap lingkup pekerjaan, maka dilakukan klarifikasi/evaluasi kewajaran harga berdasarkan analisis harga satuan pekerjaan
Lain - lain	
Kontrak Konvensional	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Banyak kontrak yang harus ditangani tiap tahun. ▪ Banyak sumber daya manusia yang harus dialokasikan untuk perencanaan dan pengawasan pekerjaan. ▪ Perbaiki kerusakan biasanya dilakukan sesaat sebelum serah terima akhir (<i>final hand over</i>). ▪ Tidak adanya penalti apabila kerusakan terjadi dalam masa jaminan pemeliharaan.
Kontrak Long Segment	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Penghematan biaya dalam pengelolaan dan pemeliharaan aset jalan. ▪ Anggaran yang terjamin untuk pemeliharaan tahun jamak. ▪ Panjang ruas yang dikontrakkan sekitar 100 km terdiri atas beberapa ruas jalan. ▪ Sumber pendanaan APBN. ▪ Pengguna jasa tidak sibuk mengadakan lelang pada tiap tahun. ▪ Pembayaran prestasi pekerjaan dilakukan dengan cara bulanan.

Sumber : (Malahayati) vs (Direktorat Preservasi Jalan 2017)

2. Penerapan Kontrak Long Segment di Indonesia

Menurut (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). Kementrian PUPR telah menyempurnakan kontrak kerja sama dengan swasta dalam pelelangan proyek pemeliharaan jalan berskema *long segment*, tahun ini setelah memutuskan tak melaksanakan mekanisme kontrak berskema *performace based contract* (PBC). Direktur preservasi jalan kementerian PUPR Bapak Poltak Sibuea mengatakan, penyempurnaan dilakukan dengan mencantumkan pengukuran volume pengerjaan pemeliharaan yang dihitung menjadi pembayaran kepada kontraktor, sehingga tak lagi bersifat *lump sum* atau tafsiran yang belum mempunyai dasar perhitungan

yang jelas. Kami sudah revisi dalam dokumen ikatan kontraknya tahun ini, pekerjaan rutin ini harus diperhitungkan volumenya begitu kontraktor mengerjakan dan patokan volume itu dikalikan dengan harga per satuan yang dia kerjakan itu nanti yang akan dibayar, karena terkadang ada perselisihan dengan kontraktor soal itu. Kontrak *long segment* itu diterapkan setelah Badan Pemeriksa Keuangan (BPK) meminta Kementerian PUPR meninjau kembali kontrak yang dulunya bersifat PBC, karena penggunaan uang negara harus dipertanggungjawabkan secara jelas pengukurannya. Sementara itu dalam kontrak PBC, Pemerintah hanya menjamin tercapainya tingkat pelayanan jalan dengan dasar tafsiran. Selain itu jangka waktu kontrak *long segment* juga lebih pendek dibandingkan kontrak PBC, yakni hanya sekitar tiga – lima tahun agar lebih efektif. “(katanya kepada *Bisnis*, Rabu 11/1/2017).”

Menurut (Direktorat Preservasi jalan, 2017). Terdapat enam Filosofi *Long Segment* yaitu :

- a. Goal : jalan mantap dan standar sepanjang segmen
- b. Meliputi 4 komponen jalan : perkerasan, bahu, drainase, perlengkapan jalan
- c. Persyaratan indikator kinerja
- d. Inspeksi harian
- e. Pembayaran berdasarkan volume (*volume based*)
- f. Fleksibilitas (optimasi program dan dana tersedia)

Penerapan kontrak *long segment* untuk preservasi jalan di Indonesia merupakan salah satu inovasi dalam kontrak. *long segment* mulai diterapkan pada beberapa balai besar pekerjaan jalan nasional dengan tahun anggaran 2016.

Tabel 2. Rekapitulasi Paket *Long Segment* Tahun Anggaran 2016

No	BALAI	JUMLAH PAKET	ALOKASI DANA
1	BBPJJ I MEDAN	24	796.306.611
2	BBPJJ II PADANG	34	820.436.479
3	BBPJJ III PALEMBANG	25	1.032.773.460
4	BBPJJ IV JAKARTA	19	763.190.513
5	BBPJJ V SURABAYA	26	955.471.329
6	BBPJJ VI MAKASSAR	24	1.009.009.508
7	BBPJJ VII BANJARMASIN	41	1.456.952.753
8	BBPJJ VIII DENPASAR	20	553.033.918
9	BBPJJ IX AMBON	2	56.472.500
10	BBPJJ X JAYAPURA	27	769.594.931
11	BBPJJ XI MANADO	14	356.591.527
	TOTAL	256	8.569.833.529

Sumber : Direktorat Preservasi Jalan 2016

3. Lingkup Pekerjaan Kontrak Long Segment

Ruang lingkup dari pekerjaan dalam kontrak *Long Segment* terdiri dari beberapa lingkup pekerjaan yang dimuatkan dalam satu paket kontrak kerja yaitu pekerjaan pelebaran jalan (menuju standar), rekonstruksi jalan, rehabilitasi jalan, pemeliharaan preventif jalan, pemeliharaan rutin jalan, dan pemeliharaan rutin jembatan. Dan untuk setiap jenis pekerjaan yang termuat dalam satu paket kontrak kerja memiliki setiap jenis kegiatan penanganan yang berbeda - beda sesuai yang

terdapat di dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum (PU) No 13/PRT/M/2011 tentang tata cara pemeliharaan dan penilikan jalan.

Tabel 3. Jenis Penanganan Preservasi Jalan.

Jenis Penanganan	Kegiatan
<p>Pemeliharaan Rutin : Output : pemeliharaan rutin/rutin kondisi dilakukan pada ruas jalan yang dalam kondisi baik atau sedang.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Pemeliharaan/pembersihan bahu jalan • Pemeliharaan sistem drainase • Pemeliharaan/pembersihan rumaja • Pemeliharaan pemotongan tumbuhan/tanaman liar didalam rumija • Pengisian celah/retak permukaan • Laburan aspal • Penambalan lubang • Pemeliharaan bangunan pelengkap • Pemeliharaan perlengkapan jalan • Grading operation untuk jalan tanpa penutup
<p>Pemeliharaan Preventif : Dilakukan pada ruas jalan yang karena pengaruh cuaca atau lalin mengalami kerusakan lebih luas sehingga perlu dilakukan pencegahan.</p>	<p>Pelapisan aspal tipis, termasuk diantaranya fog seal, chip seal, slurry seal, micro seal dan sami.</p>
<p>Rehabilitasi Minor : Dilakukan pada ruas jalan yang dalam kondisi rusak ringan.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Pelapisan ulang (overlay) • Perbaikan bahu jalan • Pengasaran permukaan • Pengisian celah/retak permukaan • Perbaikan bangunan pelengkap • Penggantian/perbaikan perlengkapan jalan yang hilang/rusak. • Pemarkaan ulang • Penambalan lubang • Penggarukan/penambahan untuk jalan tanpa penutup • Pemeliharaan/pembersihan rumaja
<p>Rehabilitasi Major : Dilakukan pada ruas jalan yang dalam kondisi rusak ringan dan ruas jalan yang semula ditangani melalui pemeliharaan rutin namun karena suatu sebab mengalami kerusakan yang tidak diperhitungkan, yang berakibat menurunnya kondisi menjadi kondisi rusak ringan.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Pelapisan ulang (overlay) • Perbaikan bahu jalan • Perbaikan bangunan pelengkap • Perbaikan/penggantian perlengkapan jalan • Penambalan lubang • Penggantian dowel • Penanganan tanggap darurat • Pekerjaan galian atau timbunan • Penyiapan tanah dasar

Jenis Penanganan	Kegiatan
Rehabilitasi Major : Dilakukan pada ruas jalan yang dalam kondisi rusak ringan dan ruas jalan yang semula ditangani melalui pemeliharaan rutin namun karena suatu sebab mengalami kerusakan yang tidak diperhitungkan, yang berakibat menurunnya kondisi menjadi kondisi rusak ringan.	<ul style="list-style-type: none"> • Pekerjaan struktur perkerasan • Perbaikan/pembuatan drainase • Pemarkaan • Pengkerikilan kembali untuk jalan tanpa penutup • Pemeliharaan/pembersihan rumaja
Rekonstruksi : Dilakukan pada ruas jalan dengan kondisi rusak berat.	<ul style="list-style-type: none"> • Perbaikan seluruh struktur perkerasan, drainase, bahu jalan, tebing, talud. • Peningkatan kekuatan struktur berupa pelapisan ulang perkerasan dan bahu jalan sesuai umur rencananya kembali • Perbaikan perlengkapan jalan • Perbaikan bangunan pelengkap • Pemeliharaan/pembersihan rumaja
Pelebaran Menuju Standar : Kegiatan pelebaran badan jalan menuju standar sesuai dengan spesifikasinya (jalan raya, jalan sedang, jalan kecil) dengan merekonstruksi jalan eksisting.	

Sumber : Permen PU No 13/PRT/M/2011.

4. Syarat – Syarat Khusus Kontrak Long Segment (SSKK)

a. Pemenuhan Tingkat Layanan

- 1) Penyedia harus melakukan pemenuhan tingkat layanan jalan dan jembatan sepanjang ruas jalan dalam kontrak berdasarkan spesifikasi khusus pemeliharaan kinerja jalan (Seksi Skh-1.10.a.4.1) tentang indikator kinerja jalan. Pemenuhan tingkat layanan jalan (kecuali kinerja ketidakrataan permukaan perkerasan jalan) dan jembatan, harus diterapkan terhadap setiap hasil pekerjaan sesuai dengan jadwal pelaksanaan yang telah ditentukan selambat - lambatnya hari kalender sejak surat perintah mulai kerja (SPMK) hingga serah terima pertama

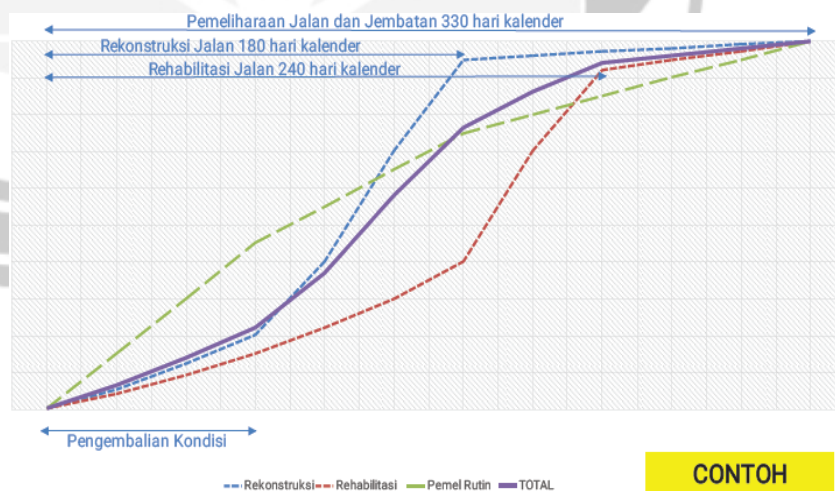
pekerjaan (PHO). ditentukan oleh PPK selambat - lambatnya Sembilan puluh (90) hari kalender dan diisi sesuai lembaran data pemelihan (LDP).

- 2) Untuk lingkup (pelebaran, rekonstruksi, rehabilitasi, pemeliharaan preventif jalan), pemenuhan indikator ketidakrataan permukaan perkerasan jalan diberlakukan sejak berakhirnya waktu untuk menyelesaikan pekerjaan masing - masing lingkup berdasarkan jadwal yang telah ditetapkan diatas hingga serah terima pertama pekerjaan (PHO). Pengukuran ketidakrataan perkerasan jalan sebagai bagian pemenuhan tingkat layan jalan segera dilakukan setelah pekerjaan.
- 3) Apabila penyedia jasa tidak memenuhi tingkat layanan jalan dan jembatan yang ditetapkan pada poin a dan b diatas berdasarkan waktu tanggap perbaikan yang ditentukan, dikenakan sanksi finansial berupa pemotongan pembayaran sesuai ketentuan dalam spesifikasi khusus pemeliharaan kinerja jalan (Seksi Skh-1.10.a.4.3) dan spesifikasi khusus pemeliharaan kinerja jembatan (Seksi Skh-1.10.b.4.5).
- 4) Sejak diberlakukan pemenuhan tingkat layanan jalan dan jembatan, penyedia jasa harus membuat laporan mingguan pemenuhan tingkat layanan jalan dan laporan bulanan untuk tingkat layanan jembatan yang merupakan hasil inspeksi lapangan, kecuali kinerja ketidakrataan perkerasan jalan laporan

mingguan dan bulanan tersebut akan diverifikasi oleh direksi pekerjaan atau direksi teknis, dan hasil verifikasi dapat digunakan sebagai perhitungan pemotongan pembayaran dari keterlambatan pemenuhan indikator kinerja jalan (jika ada). Pemotongan pembayaran dilakukan dengan cara, diperhitungkan dalam pembayaran prestasi pekerjaan atau dari sumber keuangan lain yang menjadi tanggung jawab penyedia jasa.

b. Jadwal Pelaksanaan

Penyedia jasa harus membuat jadwal pelaksanaan setiap lingkup pekerjaan dan jadwal pelaksanaan keseluruhan pekerjaan, berdasarkan waktu dan volume pekerjaan yang ditetapkan.



Gambar 2. Contoh Jadwal Pelaksanaan

c. Pembayaran Berdasarkan Volume (*Volume Based*)

Pembayarannya didasarkan pada hasil pengukuran pengguna jasa atas volume pekerjaan yang akan dikalikan dengan harga per satuan yang benar-benar telah dilaksanakan oleh Penyedia Jasa (kontraktor), sehingga

tidak lagi bersifat *lump sum* atau tafsiran yang belum mempunyai dasar perhitungan yang jelas.

Pelebaran, Rekonstruksi, Rehabilitasi, dan Pemeliharaan Preventif Jalan



Pemeliharaan Rutin Jalan dan Jembatan



Masing - masing lingkup pekerjaan dibayar berdasarkan VOLUME BASED

Gambar 3. Pembayaran Berdasarkan Volume

d. Persyaratan Indikator Kinerja (Tahun Jamak)

No	RUANG LINGKUP	MASA PELAKSANAAN (JANGKA WAKTU PELAKSANAAN)			MASA PEMELIHARAAN
		Tahun ke-1	Tahun ke-2	Tahun ke-3	
1.	Pelebaran Jalan		Pemenuhan Indikator Kinerja		
2.	Rekonstruksi Jalan	Pemenuhan Indikator Kinerja			
3.	Rehabilitasi Jalan		Pemenuhan Indikator Kinerja		
4.	Pemeliharaan Preventif Jalan			Pemenuhan IK	
5.	Pemeliharaan Rutin Jalan	Pemenuhan Indikator Kinerja			SSKH Butir H: Pemenuhan Kinerja Jalan
		Pemenuhan Indikator Kinerja Jalan (...) hari sejak TMK yang ditetapkan dim SPM K, atau selambat - lambatnya 90 hari.			PHO FHO

: Periode Pengembalian Kondisi & Minor (Pekerjaan konstruksi pada perkerasan jalan dibayar dengan volume base)
 : Periode Pelaksanaan (Pekerjaan konstruksi pada perkerasan jalan dibayar dengan volume base)
 : Pemenuhan Indikator Kinerja termasuk IRI (tidak disediakan volume dalam BOQ Skh-1.10.1.4.1))
 : Periode Pemeliharaan (*Warranty Period*)
 : Pemeliharaan Kinerja (volume tersedia dalam BOQ Skh-1.10.1.4.1))

Gambar 4. Persyaratan Indikator Kinerja (Tahun Jamak)

e. Inspeksi dan PHO Parsial

PPK atau Direksi Teknis setiap saat dapat melakukan inspeksi lapangan untuk menilai pemenuhan tingkat layanan jalan dan atau jembatan sebagaimana disyaratkan. Jika PPK atau Direksi Teknis,

menemukan suatu bagian jalan atau jembatan yang tidak memenuhi kriteria tingkat layanan, maka hasil inspeksi akan disampaikan kepada penyedia jasa. Penyedia jasa wajib melakukan tindakan perbaikan terhadap temuan berdasarkan ketentuan teknis. Apabila penyedia jasa tidak dapat memenuhi kewajiban sebagaimana yang disyaratkan, maka akan dikenakan sanksi pemotongan pembayaran. Dalam kontrak ini tidak diberlakukan serah terima pekerjaan sebagian atau secara parsial.

f. Kontrak Kritis

- 1) Untuk lingkup (pelebaran jalan, rekonstruksi jalan, rehabilitasi jalan, pemeliharaan preventif jalan, rehabilitasi jembatan, pemeliharaan berkala jembatan) mekanismen rapat pembuktian (*Show Cause Meeting/SCM*) diberlakukan sesuai dengan Peraturan Direktur Jederal Bina Marga yang berlaku.
- 2) untuk lingkup pekerjaan pemeliharaan rutin jalan dan jembatan, kontrak dinyatakan kritis apabila total nilai pemotongan pembayaran akibat keterlambatan pemenuhan tingkat layanan jalan dan jembatan lebih besar 5% dari nilai lingkup pekerjaan pemeliharaan rutin jalan dan jembatan. Pada saat kontrak dinyatakan kritis, Direksi pekerjaan menerbitkan peringatan kepada penyedia jasa. Apabila sesuai batas waktu yang ditentukan dalam surat peringatan, penyedia jasa tidak mampu tidak mampu memenuhi tingkat layanan jalan dan jembatan maka dapat diartikan sebagai cedera janji atau wanprestasi, dan

penanganannya dapat diambilalih oleh PPK dengan menunjuk pihak lain seluruh biaya aktual penanganan tersebut harus di tanggung oleh penyedia jasa.

- 3) Pembayaran sertifikat bulanan (*monthly certificate*) selanjutnya dapat dilakukan apabila penyedia jasa telah memenuhi kewajiban pembayaran pada poin dua (2) di atas.

g. Pembayaran Prestasi Pekerjaan

Pembayaran prestasi pekerjaan dilakukan dengan cara bulanan yang diatur dalam spesifikasi teknis (Seksi 1.6) tentang pembayaran sertifikat bulanan. Apabila pelaksanaan lingkup pekerjaan pemeliharaan rutin jalan dan pemeliharaan rutin jembatan tidak atau belum dilaksanakan sesuai dengan jadwal pelaksanaan pekerjaan yang telah disetujui oleh PPK, maka pembayaran prestasi seluruh lingkup pekerjaan akan ditunda sampai dengan pelaksanaan pemeliharaan rutin jalan dan pemeliharaan rutin jembatan telah dilaksanakan sesuai jadwal pelaksanaan dan hasilnya memenuhi tingkat layanan jalan dan jembatan berdasarkan (Seksi Skh-1.10.a.4.1) tentang indikator kinerja jalan dan spesifikasi khusus pemeliharaan kinerja jembatan (Seksi Skh-1.10.b.4.1) tentang indikator kinerja elemen jembatan. Persetujuan pembobotan berdasarkan kemajuan masing - masing mata pembayaran yang tercantum dalam daftar kuantitas dan harga pada setiap pekerjaan pemeliharaan rutin jalan dan pemeliharaan rutin jembatan.

Indikator - indikator kinerja dalam kontrak long segment memuat ada dua indikator utama dalam pelaksanaan perkerjanya yaitu :

Tabel 4. Indikator Kinerja Jalan dalam *Long Segment*

No	Indikator Kinerja Jalan	Waktu Tanggapan Penanganan Berdasarkan Kelas Jalan		
1	Perkerasan Jalan	Jalan Raya	Jalan Sedang	Jalan Kecil
a	Lubang : Tidak boleh ada lubang dengan diameter lebih dari 10 cm dan kedalaman lebih dari 4 cm pada bagian jalan.	Harus selesai diperbaiki dalam waktu maksimum 5 hari	Harus selesai diperbaiki dalam waktu maksimum 7 hari	Harus selesai diperbaiki dalam waktu maksimum 14 hari

No	Indikator Kinerja Jalan	Waktu Tanggapan Penanganan Berdasarkan Kelas Jalan		
		Jalan Raya	Jalan Sedang	Jalan Kecil
1	Perkerasan Jalan			
b	Retakan : <ul style="list-style-type: none"> ❖ Tidak boleh ada retakan yang lebih lebar dari 3 mm untuk permukaan aspal/fleksibel. ❖ Tidak boleh ada retakan yang lebih lebar dari 5 mm untuk permukaan perkerasan kaku. ❖ Tidak boleh ada luas retakan lebih besar 10% setiap 100 m panjang jalan. 	Harus selesai ditutup dalam waktu maksimum 7 hari	Harus selesai ditutup dalam waktu maksimum 14 hari	Harus selesai ditutup dalam waktu maksimum 28 hari
c	Ketidakrataan Permukaan Jalan (IRI) : mempunyai nilai ketidakrataan maksimum 4 mm/m.	Harus selesai diperbaiki dalam waktu maksimum 28 hari	Harus selesai diperbaiki dalam waktu maksimum 28 hari	Harus selesai diperbaiki dalam waktu maksimum 28 hari
d	Amblas : Tidak boleh ada bagian yang amblas lebih dari 3 cm dengan luasan permukaan yang amblas lebih besar 5 % setiap 100 m Jalur jalan.	Harus selesai ditutup dalam waktu maksimum 5 hari	Harus selesai ditutup dalam waktu maksimum 7 hari	Harus selesai ditutup dalam waktu maksimum 14 hari
e	Pumping Perkerasan Kaku : Tidak boleh ada bagian jalan yang mengalami pumping.	Harus diselesaikan dalam 14 hari	Harus diselesaikan dalam 21 hari	Harus diselesaikan dalam 28 hari
f	Joint Sealant : Perkerasan kaku dalam kondisi baik, tidak boleh rusak atau hilang semua slab joint.	Kerusakan dan kecacatan harus diperbaiki dalam 14 hari	Kerusakan dan kecacatan harus diperbaiki dalam 21 hari	Kerusakan dan kecacatan harus diperbaiki dalam 28 hari

No	Indikator Kinerja Jalan	Waktu Tanggapan Penanganan Berdasarkan Kelas Jalan		
		Jalan Raya	Jalan Sedang	Jalan Kecil
2	Bahu Jalan			
a	Lubang : Tidak boleh ada lubang dengan diameter lebih dari 15 cm dan kedalaman lebih dari 5 cm.	Harus selesai diperbaiki dalam waktu maksimum 7 hari	Harus selesai diperbaiki dalam waktu maksimum 10 hari	Harus selesai diperbaiki dalam waktu maksimum 14 hari
b	Elevasi / Ketinggian : Tidak boleh ada beda tinggi bahu jalan dengan tepi perkerasan jalan lebih dari 5 cm.	Harus selesai diperbaiki dalam waktu maksimum 7 hari	Harus selesai diperbaiki dalam waktu maksimum 14 hari	Harus selesai diperbaiki dalam waktu maksimum 28 hari
c	Amblas : Tidak boleh ada bagian yang amblas lebih dari 5 cm dengan luasan permukaan yang amblas lebih dari 5% setiap 100 m bahu jalan.	Harus selesai diperbaiki dalam waktu maksimum 7 hari	Harus selesai diperbaiki dalam waktu maksimum 10 hari	Harus selesai diperbaiki dalam waktu maksimum 14 hari
3	Drainase Jalan			
a	Saluran samping dengan pelapis (line ditch) : ❖ Harus bersifat tidak mengalami kerusakan struktur. ❖ Tidak boleh ada penyumbatan lebih besar 10% dari kapasitas saluran.	Kerusakan harus selesai diperbaiki dalam waktu maksimum 14 hari dan penyumbatan 7 hari.	Kerusakan harus selesai diperbaiki dalam waktu maksimum 21 hari dan penyumbatan 14 hari.	Kerusakan harus selesai diperbaiki dalam waktu maksimum 28 hari dan penyumbatan 28 hari.
b	Saluran samping tanpa pelapis (unlined ditch) : ❖ Harus bersih tidak mengalami kerusakan akibat gerusan. ❖ Tidak boleh ada penyumbatan lebih besar 10% dari kapasitas saluran	Pembersihan penampang basah dan penyumbatan harus selesai diperbaiki dalam waktu maksimum 7 hari	Pembersihan penampang basah dan penyumbatan harus selesai diperbaiki dalam waktu maksimum 14 hari	Pembersihan penampang basah dan penyumbatan harus selesai diperbaiki dalam waktu maksimum 28 hari

No	Indikator Kinerja Jalan	Waktu Tanggapan Penanganan Berdasarkan Kelas Jalan		
3	Drainase Jalan	Jalan Raya	Jalan Sedang	Jalan Kecil
c	Saluran pengumpul dan pembuang : <ul style="list-style-type: none"> ❖ Harus bersih tidak mengalami kerusakan struktur ❖ Tidak boleh ada penyumbatan lebih besar 10% dari kapasitas saluran. 	Kerusakan harus selesai diperbaiki dalam waktu maksimum 14 hari dan penyumbatan 7 hari	Kerusakan harus selesai diperbaiki dalam waktu maksimum 21 hari dan penyumbatan 14 hari	Kerusakan harus selesai diperbaiki dalam waktu maksimum 28 hari dan penyumbatan 28 hari
d	Saluran melintang jalan : <ul style="list-style-type: none"> ❖ Harus bersih tidak mengalami kerusakan struktur ❖ Tidak boleh ada penyumbatan lebih besar 10% dari kapasitas saluran. 	Kerusakan harus selesai diperbaiki dalam waktu maksimum 14 hari dan penyumbatan 7 hari	Kerusakan harus selesai diperbaiki dalam waktu maksimum 21 hari dan penyumbatan 14 hari	Kerusakan harus selesai diperbaiki dalam waktu maksimum 28 hari dan penyumbatan 28 hari
e	Lereng timbunan & Galian : <ul style="list-style-type: none"> ❖ Pada lereng timbunan tidak ada deformasi dan erosi serta dapat berfungsi dengan baik ❖ Pada lereng galian harus stabil dan perkuatan lereng mencukupi untuk menahan erosi dan berfungsi dengan baik. 	Deformasi atau longsor harus selesai diperbaiki selambat-lambatnya 14 hari.	Deformasi atau longsor harus selesai diperbaiki selambat-lambatnya 21 hari.	Deformasi atau longsor harus selesai diperbaiki selambat-lambatnya 28 hari.
4	Perlengkapan Jalan	Jalan Raya	Jalan Sedang	Jalan Kecil
a	Rambu peringatan dan Rambu petunjuk : <ul style="list-style-type: none"> ❖ Terpasang dengan benar sesuai ketentuan, dapat dilihat dengan jelas pada malam hari. ❖ Pemasangan rambu sementara 	Kekurangan, kerusakan dan kecacatan harus selesai diperbaiki 14 hari dan pemasangan rambu sementara paling lambat 24 jam.	Kekurangan, kerusakan dan kecacatan harus selesai diperbaiki 21 hari dan pemasangan rambu sementara paling lambat 2 hari.	Kekurangan, kerusakan dan kecacatan harus selesai diperbaiki 28 hari dan pemasangan rambu sementara paling lambat 3 hari.

No	Indikator Kinerja Jalan	Waktu Tanggapan Penanganan Berdasarkan Kelas Jalan		
		Jalan Raya	Jalan Sedang	Jalan Kecil
4	Perlengkapan Jalan			
b	Pemisah Horizontal pada Median atau Trotoar : <ul style="list-style-type: none"> ❖ Pemisah yang ada harus kokoh dan berfungsi dengan baik. ❖ Permukaan dapat dilihat dengan jelas pada malam hari. 	Kerusakan dan kecacatan harus selesai diperbaiki selambat-lambatnya 14 hari.	Kerusakan dan kecacatan harus selesai diperbaiki selambat-lambatnya 21 hari.	Kerusakan dan kecacatan harus selesai diperbaiki selambat-lambatnya 28 hari.
c	Marka Jalan : <ul style="list-style-type: none"> ❖ Harus lengkap sesuai rencana dan menempel dengan kuat. ❖ Dapat dilihat dengan jelas pada malam hari. 	Kerusakan dan kecacatan harus selesai diperbaiki selambat-lambatnya 28 hari	Kerusakan dan kecacatan harus selesai diperbaiki selambat-lambatnya 42 hari	Kerusakan dan kecacatan harus selesai diperbaiki selambat-lambatnya 56 hari
d	Guardrail : Secara struktur kokoh, tidak karatan dan tidak terjadi kerusakan.	Kerusakan dan kecacatan harus selesai diperbaiki selambat-lambatnya 28 hari	Kerusakan dan kecacatan harus selesai diperbaiki selambat-lambatnya 42 hari	Kerusakan dan kecacatan harus selesai diperbaiki selambat-lambatnya 56 hari
e	Patok Pengarah : Harus kokoh dan cat pada permukaan masih jelas dan terlihat pada malam hari.	Kerusakan harus selesai diperbaiki selambat-lambatnya 14 hari	Kerusakan harus selesai diperbaiki selambat-lambatnya 42 hari	Kerusakan harus selesai diperbaiki selambat-lambatnya 56 hari
5	Bangunan Pelengkap	Jalan Raya	Jalan Sedang	Jalan Kecil
a	Struktur Jembatan : <ul style="list-style-type: none"> ❖ Tidak ada keretakan struktur pada bangunan utama. ❖ Tidak boleh ada korosi pada elemen baja. 	Kecacatan harus selesai diperbaiki selambat-lambatnya 28 hari.	Kecacatan harus selesai diperbaiki selambat-lambatnya 45 hari.	Kecacatan harus selesai diperbaiki selambat-lambatnya 60 hari.
b	Jalan Pendek (oprit) : Tidak terjadi penurunan lebih dari 5 cm dari elevasi rencana permukaan pendekat	Kecacatan harus selesai diperbaiki selambat-lambatnya 14 hari.	Kecacatan harus selesai diperbaiki selambat-lambatnya 21 hari.	Kecacatan harus selesai diperbaiki selambat-lambatnya 28 hari.

No	Indikator Kinerja Jalan	Waktu Tanggapan Penanganan Berdasarkan Kelas Jalan		
		Jalan Raya	Jalan Sedang	Jalan Kecil
5	Bangunan Pelengkap			
c	Dinding Penahan Tanah : <ul style="list-style-type: none"> ❖ Tidak ada kerusakan struktur dan berfungsi baik ❖ Tidak terjadi keretakan pada dinding dan pondasi ❖ Tidak terjadi patahan struktur bangunan yang mengakibatkan kerusakan struktur bangunan. 	Kecacatan harus selesai diperbaiki selambat-lambatnya 28 hari.	Kecacatan harus selesai diperbaiki selambat-lambatnya 45 hari.	Kecacatan harus selesai diperbaiki selambat-lambatnya 60 hari.
d	Expansion Joint (jembatan pada jalan dalam kontrak) : <ul style="list-style-type: none"> ❖ Tidak ada kerusakan yang signifikan dan dapat berfungsi baik. ❖ Tidak karatan dan kokoh serta lebar gap sesuai ketentuan. 	Kecacatan harus selesai diperbaiki selambat-lambatnya 28 hari.	Kecacatan harus selesai diperbaiki selambat-lambatnya 45 hari.	Kecacatan harus selesai diperbaiki selambat-lambatnya 60 hari
e	Pagar Jembatan : <ul style="list-style-type: none"> ❖ Tidak ada kerusakan struktur dan berfungsi baik. ❖ Pagar jembatan lengkap, tidak karatan dan kokoh. ❖ Dapat dilihat dengan jelas pada malam hari. 	Kecacatan harus selesai diperbaiki selambat-lambatnya 28 hari.	Kecacatan harus selesai diperbaiki selambat-lambatnya 45 hari.	Kecacatan harus selesai diperbaiki selambat-lambatnya 60 hari
6	PengendalianTanaman	Jalan Raya	Jalan Sedang	Jalan Kecil
a	Bebas dari tumbuh-tumbuhan di sekitar ujung gorong-gorong, terusan gorong-gorong, saluran air yang dilapisi, kerb, sekitar rambu, guardrail, patok pengarah, tiang lampu, bahu jalan, bangunan bawah jembatan dan deck jembatan.	Pengendalian tumbuh-tumbuhan harus selesai dirapikan atau dipotong sesuai dengan ketentuan selambat-lambatnya 7 hari.		

No	Indikator Kinerja Jalan	Waktu Tanggapan Penanganan Berdasarkan Kelas Jalan		
6	Pengendalian Tanaman	Jalan Raya	Jalan Sedang	Jalan Kecil
b	Tumbuh-tumbuhan yang diijinkan mempunyai tinggi minimal 2,5 cm dan maksimum 10 cm pada lokasi median jalan, pulau untuk lalu lintas, dan tepi jalan (diluar ruang manfaat jalan), rumput di tempat istirahat (termasuk taman), kecuali taman yang sudah ada, namun tidak mengganggu jarak pandang untuk keselamatan pengguna jalan.	Pengendalian tumbuh-tumbuhan harus selesai dirapikan atau dipotong sesuai dengan ketentuan selambat-lambatnya 7 hari.		

Sumber : Direktorat Preservasi Jalan 2017

b. Indikator Kinerja Jembatan

Tabel 5. Indikator Kinerja Jembatan dalam *Long Segment*

No	Indikator Kinerja Elemen Jembatan	Pengukuran	Waktu Tanggapan Perbaikan
1	Bangunan Bawah :		
a	Bangunan bawah harus bersih dari kotoran.	Inspeksi visual	harus selesai diperbaiki dalam waktu maksimum 14 hari.
b	Tidak boleh ada retakan atau pecah pada beton.	Inspeksi visual	harus selesai diperbaiki dalam waktu maksimum 28 hari.
c	Tidak boleh ada kerusakan pada pasangan baru.	Inspeksi visual	harus selesai diperbaiki dalam waktu maksimum 14 hari.
d	Tidak terjadi karat pada pondasi tiang pancang.	Inspeksi visual	harus selesai diperbaiki dalam waktu maksimum 28 hari.
2	Bangunan Atas :		
a	Bangunan atas harus bersih dari kotoran	Inspeksi visual	harus selesai diperbaiki dalam waktu maksimum 7 hari.
b	Tidak boleh ada retakan atau pecah pada beton.	Inspeksi visual	harus selesai diperbaiki dalam waktu maksimum 28 hari.

No	Indikator Kinerja Elemen Jembatan	Pengukuran	Waktu Tanggapan Perbaikan
2	Bangunan Atas :		
c	Tidak boleh ada korosi pada seluruh struktur baja.	Inspeksi visual	harus selesai diperbaiki dalam waktu maksimum 28 hari.
d	Tidak boleh ada terkelupasnya lapisan galvanis pada seluruh struktur baja.	Inspeksi visual	harus selesai diperbaiki dalam waktu maksimum 28 hari.
e	Baut, paku keling tidak longgar dan pen tidak aus serta terpelihara dengan baik.	Inspeksi dengan torsimeter	harus selesai diperbaiki dalam waktu maksimum 28 hari.
f	Sambuangan siar muai tidak boleh tersumbat.	Inspeksi visual	harus selesai diperbaiki dalam waktu maksimum 7 hari.
3	Bangunan Pelengkap Jembatan:		
a	Bangunan pelengkap harus bersih dari kotoran.	Inspeksi visual	harus selesai diperbaiki dalam waktu maksimum 14 hari.
b	Pipa cucuran dan drainase tidak boleh tersumbat.	Inspeksi visual	harus selesai diperbaiki dalam waktu maksimum 7 hari.
4	Daerah Aliran Sungai (DAS) :		
a	Das harus bersih dari kotoran/debris	Inspeksi visual	harus selesai diperbaiki dalam waktu maksimum 28 hari.

Sumber : Direktorat Preservasi Jalan 2017

6. Metode Inspeksi Kinerja Jalan dan Jembatan

a. Metode Inspeksi Kinerja Jalan

1) Inspeksi Harian :

- a) Setiap saat PPK atau Direksi Teknis dapat melaksanakan inspeksi lapangan di sepanjang ruas jalan yang termasuk dalam kontrak terhadap pemenuhan kinerja.
- b) Sejak diberlakukan pemenuhan indikator kinerja jalan, penyedia jasa harus membuat laporan mingguan pemenuhan indikator kinerja jalan.

- c) Informasi yang harus tersedia dari hasil inspeksi harian meliputi penilaian terhadap pemenuhan indikator masing – masing komponen jalan untuk setiap segment penilaian sepanjang 100 meter bagian jalan dengan mencantumkan batas waktu tanggap perbaikannya.
- 2) Inspeksi Oleh Direksi Teknis :
- a) Data Kinerja Awal : melakukan inspeksi lapangan untuk memperoleh informasi terkini yang didukung dengan foto dokumentasi tentang kondisi atau kinerja jalan. Hasil inspeksi tersebut harus mencakup indentitas lokasi, penilaian kondisi jalan berdasarkan indikator kinerja jalan, disampaikan kepada PPK.
 - b) Pemutakhiran Data : sejak awal layanan harus melakukan inspeksi harian untuk pemuktahiran data kondisi atau kinerja jalan, dan kemajuan pelaksanaan kinerja kontraktor, termasuk tindak lanjut terhadap temuan - temuan yang sudah diterbitkan, didistribusikan melalui pengendali dokumen.
- 3) Inspeksi Formal :

Tujuan utama, agar Direksi Teknis dan PPK dapat memverifikasi data pendukung dalam pengajuan pembayaran dan untuk memberikan persetujuan atas MC. Dijadwalkan oleh PPK mengacu pada jadwal inspeksi tingkat layanan yang disusun oleh Manajer Kendali Mutu (QCM) penyedia jasa, dan dilaksanakan :

- a) Setiap akan melakukan pengajuan tagihan pembayaran, secara bersama - sama oleh penyedia jasa, PPK dan Direksi Teknis.
- b) Data pemenuhan tingkat layanan serta kemajuannya untuk mendukung pengajuan pembayaran harus didasarkan pada laporan mingguan yang sudah terverifikasi.
- c) Akumulasi laporan mingguan dalam bulan bersangkutan akan diverifikasi oleh Direksi pekerjaan, dan dibuat berita acara hasil verifikasi sebagai dasar perhitungan pemotongan pembayaran pada MC sebagai konsekuensi dari keterlambatan pemenuhan tingkat layanan jalan.

jika penyedia jasa tidak dapat memenuhi semua indikator kinerja pada pekerjaan jalan, maka akan dikenakan sanksi keterlambatan dalam memenuhi tingkat layanan jalan tersebut. Dan dihitung dengan menggunakan rumus metodenya yang dapat dilihat pada gambar di bawah ini.

**SANKSI KETERLAMBATAN
PEMENUHAN TINGKAT LAYANAN JALAN**

$$D = 0,01 \times H \times \frac{P_{jc}}{P_{jl}} \times Nlp$$

Dimana:

D : Besarnya pemotongan pembayaran dalam rupiah.

H : Jumlah hari keterlambatan perbaikan pemenuhan tingkat layanan jalan, berdasarkan hasil inspeksi lapangan.

P_{jc} : Panjang jalan yang cacat (tidak memenuhi indikator kinerja) dalam segmen jalan yang ditetapkan (panjang segmen penilaian dengan interval 100meter).

P_{jl} : Panjang jalan dalam kontrak berdasarkan lingkup pekerjaan.

Nlp : Nilai lingkup pekerjaan dalam kontrak.

Gambar 6. Sanksi Keterlambatan Pemenuhan Tingkat Layanan Jalan.

b. Metode Inspeksi Kinerja Jembatan

1) Inspeksi Harian :

- a) Setiap saat PPK dan atau Direksi Teknis dapat melaksanakan inspeksi lapangan terhadap pemenuhan kinerja jembatan sebagaimana yang disyaratkan.
- b) Sejak diberlakukan pemenuhan tingkat layanan jembatan, penyedia jasa harus membuat laporan bulanan pemenuhan indikator kinerja jembatan.
- c) Informasi yang harus tersedia dari hasil inspeksi harian meliputi penilaian terhadap pemenuhan indikator kinerja masing - masing komponen jembatan untuk setiap unit bentang jembatan dengan mencantumkan batas waktu tanggap perbaikan.

2) Inspeksi Formal :

Tujuan utama, agar Direksi Teknis dan PPK dapat memverifikasi data pendukung dalam pengajuan pembayaran dan untuk memberikan persetujuan atas MC. Dijadwalkan oleh PPK mengacu pada jadwal inspeksi tingkat layanan yang disusun oleh Manajer Kendali Mutu (QCM) penyedia jasa, dan dilaksanakan :

- a) Setiap akan melakukan pengajuan tagihan pembayaran, secara bersama - sama oleh penyedia jasa, PPK dan Direksi Teknis.

- b) Data pemenuhan tingkat layanan serta kemajuannya untuk mendukung pengajuan pembayaran harus didasarkan pada laporan bulanan yang sudah terverifikasi.
- c) Kemudian dibuat berita acara hasil verifikasi yang dapat digunakan sebagai perhitungan pemotongan pembayaran prestasi pekerjaan, dari keterlambatan pemenuhan indikator kinerja jembatan (jika ada).

Untuk pemenuhan indikator kinerja pada jembatan dalam kontrak *long segment* hampir sama dengan pemenuhan indikator kinerja jalan yaitu, jika penyedia jasa tidak dapat memenuhi semua indikator kinerja pada pekerjaan jembatan, maka akan dikenakan sanksi keterlambatan dalam memenuhi tingkat layanan jembatan tersebut. Hanya saja yang membedakan antara sanksi keterlambatan pemenuhan tingkat layanan jembatan dan jalan adalah dalam sanksi keterlambatan pemenuhan tingkat layanan pada jalan, jika terdapat ada kecacatan jalan dalam satu *segment* setiap 100 meter, maka penyedia jasa tidak memenuhi indikator kinerja jalan dan akan dikenakan sanksi, sedangkan untuk indikator dalam pemenuhan tingkat layanan jembatan, jika terdapat ada panjang jembatan yang cacat dalam unit bentang atau span jembatan, maka penyedia jasa akan dikenakan sanksi, karena tidak memenuhi indikator dalam pemenuhan tingkat layanan jembatan. Dan untuk lebih jelas bagaimana cara memperhitungkan sanksi denda keterlambatan pada indikator pekerjaan jembatan dapat dilihat pada gambar di bawah ini.

$$D = 0,01 \times H \times \frac{P_{jc}}{P_{jl}} \times Nlp$$

Dimana:
 D : Besarnya pemotongan pembayaran dalam rupiah.
 H : Jumlah hari keterlambatan perbaikan pemenuhan kinerja jembatan, berdasarkan hasil inspeksi lapangan.
 Pjc : Panjang jembatan yang cacat (tidak memenuhi indikator kinerja) yang ditetapkan (dalam unit bentang/span jembatan).
 Pjl : Total panjang jembatan dalam kontrak berdasarkan lingkup pekerjaan.
 Nlp : Nilai lingkup pekerjaan dalam kontrak.

Gambar 7. Sanksi Keterlambatan Pemenuhan Tingkat Layanan Jembatan.

7. Dasar Hukum Program Preservasi Jalan dengan Long Segment

Aspek hukum yang menjadi landasan di dalam penerapan kontrak long segment dalam Program preservasi jalan didasarkan dan memperhatikan perundangan yang berlaku adalah :

- a. Permen PU No. 13/PRT/M/2011 tentang tata cara pemeliharaan dan penilikan jalan.
- b. Permen PU No. 19/PRT/M/2011 tentang persyaratan teknis jalan dan kriteria perencanaan teknis jalan.
- c. Permen PUPR No. 13.1/PRT/M 2015 tentang rencana strategis kementerian pekerjaan umum dan perumahan rakyat tahun 2015-2019.
- d. Surat edaran Direktur Jendral Bina Marga No. 9/SE/Db tahun 2015 tentang Standar Dokumen Pengadaan Pekerjaan Preservasi Jalan untuk Pemaketan Secara Long Segment.
- e. Peraturan pemerintah No. 29 tahun 2000 tentang penyelenggaraan jasa konstruksi.
- f. Undang – undang No. 2 tahun 2017 tentang jasa konstruksi.

- g. Peraturan pemerintah No. 34 tahun 2006 tentang jalan.
- h. Peraturan Presiden No. 16 tahun 2018 tentang pengadaan barang dan jasa pemerintah.

