

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 LATAR BELAKANG

Pada era moderen ini semakin banyak pembangunan yang terus-menerus dilakukan. Kebutuhan yang selalu meningkat membuat banyak orang yang ingin terus melakukan pembangunan konstruksi. Pembangunan konstruksi yang dilakukan yaitu rumah, hotel, gedung, perkantoran, pusat pemberlanjaan, jalan raya, jembatan, pelabuhan, bandar udara, dan beberapa infrastruktur lainnya yang berpengaruh terhadap setiap aktifitas manusia.

Infrastruktur jalan merupakan salah satu infrastruktur yang sangat penting. Berdasarkan data dalam rentang tahun 1987 sampai dengan 2011 pertambahan panjang jalan di Indonesia rata-rata per tahun untuk jalan nasional adalah 11.313,3 km, jalan propinsi 1.082,3 km, dan jalan kabupaten/kota adalah 94.445,5 km. Data tersebut tidak termasuk jalan yang berada di wilayah Daerah Khusus Ibukota Jakarta dalam rentang tahun 1987-1992, dan tidak termasuk dalam wilayah Timor Timur sejak tahun 1999 (Sudirman, 2015).

Dengan pertumbuhan panjang jalan yang terus mengalami peningkatan tentu akan berakibat pada berkurangnya ketersediaan sumberdaya alam sebagai pembentuk struktur jalan, meningkatnya jumlah limbah yang dihasilkan oleh proses konstruksi, meningkatnya emisi yang ditimbulkan pada tahap pembangunan maupun operasional, berkurangnya lahan produktif akibat pengalihan lahan, pembangunan jalan, dan berbagai dampak lain terkait dengan lingkungan baik secara langsung maupun tidak langsung.

Berdasarkan hal-hal tersebut diatas maka perlu dikembangkan proses konstruksi yang mampu mereduksi pemakaian sumberdaya alam dan meminimalisasi terjadinya limbah yang dihasilkan melalui konsep jalan hijau.

Manfaat jalan hijau setidaknya mencakup hal-hal sebagai berikut: (a) manfaat bagi lingkungan (*ekosentris*) adalah mengurangi penggunaan material, bahan bakar fosil, air, polusi udara, emisi gas rumah kaca, polusi air, limbah padat, dan mampu memulihkan/membentuk habitat. (b) manfaat bagi manusia (*antroposentris*) adalah meningkatkan akses, mobilitas, kesehatan dan keselamatan manusia, ekonomi lokal, kesadaran, estetika, dan mereduksi biaya daur hidup (*Greenroads*, 2011)

Dalam menerapkan suatu kondisi yang ramah lingkungan tentunya perlu terdapat kriteria yang dapat digunakan sebagai acuan dalam proses penerapannya. *Green road* atau jalan hijau merupakan suatu gerakan berkelanjutan yang mencita-citakan terciptanya konstruksi dari tahap perencanaan, pelaksanaan, dan pemakaian produk konstruksi yang ramah lingkungan, efisien dalam pemakaian energi dan sumber daya, serta berbiaya rendah dan pencapaian kualitas konstruksi yang tepat. Gerakan konstruksi hijau ini juga identik dengan *sustainability* yang megedepankan keseimbangan antara keuntungan jangka panjang dengan bentuk usaha saat ini yang tidak merusak kesehatan, keamanan dan kesejahteraan masa depan. *Green construction* merupakan suatu perencanaan dan pengelolaan proyek konstruksi untuk meminimalkan pengaruh proses konstruksi terhadap lingkungan agar terjadi keseimbangan antara kemampuan

lingkungan dan kebutuhan manusia untuk generasi sekarang dan yang akan datang (Ervianto, 2012).

Mengingat akan kurangnya kesadaran dalam menerapkan *greenroad* Indonesia, penulis merasa perlu menganalisis seberapa besartingkat penerapan perusahaan konstruksi dan kriteria apa saja yang menentukan dalam penerapan *greenroad*.

Melalui penelitian ini diharapkan agar hasil kajian ini dapat memberi kesadaran kepada pemerintah dan pelaku jasa konstruksi akan pentingnya penerapan *greenroad*. Diharapkan penelitian ini dapat dijadikan data untuk penelitian lanjutan sehingga kriteria dalam melaksanakan konstruksi yang ramah lingkungan dapat diperoleh dan digunakan untuk pengembangan proyek yang lainnya.

1.2 RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan pemaparan pada latar blakang maka penulis menyatakan rumusan masalah dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. Bagaimana penerapan kriteria *green road* berdasarkan pengaruh kepentingan sustainability?
2. Bagaimana kategori *green* berdasarkan penerapan *green road*?
3. Bagaimana hubungan antara penerapan *green road* berdasarkan penilaian *greenroad* dengan kategori *green*?

1.3 BATASAN MASALAH

Agar penelitian ini dapat terarah dan terencana, maka penulis membuat batasan – batasan masalah yang akan diteliti. Batasan masalah dalam penelitian ini sebagai berikut :

1. Penelitian ini hanya membahas tentang tingkat penerapan *Green road* berdasarkan penilaian *greenroad*.
2. Penelitian ini hanya membahas tentang hubungan antara penerapan *green road* berdasarkan penilaian *greenroad* dengan kategori *green*.

1.4 KEASLIAN PENELITIAN

Penelitian mengenai *Green road* yang pernah dilakukan sebelumnya antara lain :

1. Ervianto, W. I., *Kajian Green Construction Infrastructur Jalan Berdasarkan Sistem Rating Greenroad Dan INVEST* (2013). Konferensi Nasional Teknik Sipil 7. Universitas Sebelas Maret. Solo.
2. Umar, Hi. S. 2015, “*Konstruksi Jalan Hijau (Green Road Construction) Prospek Penerapan Konstruksi Jalan Hijau di Indonesia*”. Seminar Nasional Teknik Sipil Universitas Udayana. Bali.
3. Tanesia, R. K. 2015, “*Analisis Konsep Green Roads Yang Berkelanjutan Terhadap Pemahaman Pemangku Kepentingan Dalam Penerapan Manajemen Limbah Pada Proyek Infrastruktur Jalan*”. Thesis Program Pascasarjana Universitas Atma Jaya Yogyakarta. Yogyakarta.

1.5 TUJUAN PENELITIAN

Tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Mengkaji penerapan kriteria *greenroad* berdasarkan pengaruh kepentingan sustainability.
2. Mengkaji kategori *green* berdasarkan penerapan *greenroad*.
3. Mengkaji hubungan antara penerapan *greenroad* berdasarkan penilaian *greenroad* dengan kategori *green*.

1.6 MANFAAT PENELITIAN

Dari penelitian yang akan dilakukan, diharapkan akan diperoleh manfaat sebagai berikut:

1. Mengetahui apakah proyek yang mereka lakukan atau pernah dilakukan telah menerapkan *greenroad*.
2. Mengetahui Kriteria apa saja yang termaksud dalam penilaian *greenroad*