

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1. Latar Belakang

Sektor jasa konstruksi di Indonesia terutama untuk proyek konstruksi jalan mengalami kemajuan yang sangat pesat beberapa tahun ini. Indonesia sedang gencar-gencarnya melaksanakan proyek konstruksi jalan, baik itu pembuatan jalan baru maupun perbaikan ataupun perawatan jalan. Sektor konstruksi jalan di Indonesia sebagian besar masih menggunakan sistem kontrak Konvensional.

Kontrak yang umumnya digunakan di Indonesia merupakan kontrak terpisah antara perencanaan, konstruksi dan pemeliharaan, atau sering disebut istilah Kontrak Konvensional atau Kontrak Design Bid-Build (DBB). Pemilihan tipe kontrak tergantung dari waktu, sumber daya, biaya, tanggung jawab perencanaan dan pembagian resiko pekerjaan. Dalam kontrak Konvensional ini pengguna jasa harus menanggung sepenuhnya risiko-risiko yang berkaitan dengan mutu hasil pekerjaan agar jalan tersebut tetap terpelihara.

Dalam kontrak Konvensional, pemilik proyek (biasanya dibantu oleh suatu konsultan) mempersiapkan dokumen desain dan dokumen kontrak. Kontraktor kemudian dipilih melalui suatu proses seleksi dan kontraktor yang terpilih melakukan pekerjaan di bawah pengawasan konsultan pengawas (Departemen Pekerjaan Umum, 2006). Dalam satu dekade terakhir di Indonesia mulai diperkenalkan suatu metode kontrak yang inovatif agar pengguna jasa dan penyedia jasa bisa lebih diuntungkan, misalnya dengan sistem Kontrak Berbasis Kinerja (KBK).

Definisi Kontrak Berbasis Kinerja (KBK) menurut Bank Dunia ialah kontrak yang mendasarkan pembayaran untuk biaya manajemen dan pemeliharaan jalan secara langsung dihubungkan dengan kinerja kontraktor dalam memenuhi indikator kinerja minimum yang ditetapkan. Secara bebas dapat diterjemahkan pula sebagai produk akhir yang pencapaiannya sepenuhnya ditentukan oleh kontraktor dan pembayaran kontrak ditentukan oleh seberapa baik kontraktor berhasil memenuhi standar kinerja minimal yang ditetapkan dalam kontrak dan bukan pada jumlah pekerjaan dan jasa yang dikerjakan. Sedangkan menurut Mudji Santosa (2015), Kontrak Berbasis Kinerja didefinisikan sebagai kontrak yang berhubungan dengan pelaksanaan konstruksi bangunan atau pembuatan wujud fisik lainnya untuk mencapai atau

mempertahankan suatu kinerja tertentu yang ditetapkan dalam periode waktu tertentu, meliputi pekerjaan desain, konstruksi, dan layanan pemeliharaan yang dilaksanakan secara terintegrasi untuk menjamin pencapaian kinerja sebagaimana yang ditetapkan di dalam spesifikasi kinerja dan keluaran. Sehingga penyedia jasa akan membangun jalan yang benar-benar berkualitas, sebab jika tidak berkualitas maka akan menanggung biaya pemeliharaan yang tinggi. Sekali membangun dan sedikit biaya dan waktu perbaikan adalah yang dituju, baik oleh pengguna anggaran maupun oleh penyedia. Selain itu penyedia juga diwajibkan memasang “Papan informasi/Pengaduan” bagi pengguna jalan/masyarakat yang dimulai pada awal ruas dan diakhiri pada akhir ruas yang termasuk dalam kontrak. Setiap keluhan yang disampaikan harus segera diverifikasi oleh penyedia untuk ditindaklanjuti sesuai indikator kinerja yang disyaratkan sesuai kontrak dan dilaporkan kepada direksi teknis. Dengan demikian kinerja jalan yang diberikan oleh penyedia benar-benar terukur dan terjaga sampai akhir kontrak.

Pada kontrak konvensional, umumnya setelah masa konstruksi, penanganan penyedia jasa pada kondisi jalan yang rusak pada masa pemeliharaan saat menjelang serah terima akhir (*Final Hand Over*). Karena pada masa pemeliharaan jika ada perbaikan kerusakan yang dilakukan, tidak ada pembayaran, karena masih merupakan tanggung jawab penyedia jasa sampai akhir kontrak. Sehingga terkadang pengguna jalan/masyarakat sering mengeluh terhadap kualitas hasil pekerjaan yang ada karena jalan sudah rusak sebelum akhir masa layanan dari penyedia jasa.

Oleh karena itu perlu dilakukan penelitian yang dilakukan pasca konstruksi terhadap hasil pekerjaan yang dilakukan oleh penyedia jasa dengan acuan indikator kinerja yang dipersyaratkan baik itu pada Kontrak Berbasis Kinerja maupun Kontrak yang umumnya dilaksanakan di Indonesia yaitu Kontrak Konvensional, sehingga dapat diketahui nilai dari sisa umur layan jalan, kinerja jalan dan pemeliharaan jalan setelah konstruksi berakhir agar kinerja jalan terpelihara dengan baik.

Penelitian yang diambil untuk studi kasus Kontrak Berbasis Kinerja, yaitu Kontrak Berbasis Kinerja Semarang-Bawen sepanjang 22.5 km di Wilayah Metropolitan Semarang, BBPJN V, karena kontrak telah masuk pada masa layanan pemeliharaan pasca konstruksi yang dimulai 1 Januari 2015, sehingga penelitian pasca konstruksi dapat dilaksanakan. Studi kasus pada kontrak konvensional dipilih paket Peningkatan Struktur Jalan Palur-Batas Kota Sragen Cs sepanjang 2.69 km di Wilayah

II Jawa Tengah, BBPJK V, karena lokasinya berada di kota Surakarta, dan kontrak telah masuk pada masa pemeliharaan pasca konstruksi yang waktunya bersamaan dengan studi kasus Kontrak Berbasis Kinerja. Studi kasus penelitian dapat dilihat pada Gambar 1.1.



Gambar 1.1. Studi Kasus Kontrak Berbasis Kinerja dan Kontrak Konvensional

## 1.2. Rumusan Masalah

Dari latar belakang maka dapat dirumuskan masalah penelitian sebagai berikut:

1. Bagaimanakah prediksi sisa umur layan jalan setelah kontrak berakhir pada Kontrak Berbasis Kinerja (KBK) maupun kontrak konvensional.
2. Apakah penerapan Kontrak Berbasis Kinerja (KBK) maupun kontrak konvensional dapat menjamin kinerja jalan selama umur layan.
3. Bagaimanakah pelaksanaan kegiatan pemeliharaan jalan pasca konstruksi pada Kontrak Berbasis Kinerja (KBK) maupun Kontrak Konvensional.

## 1.3. Batasan Masalah

Pembatasan masalah penelitian sebagai berikut:

1. Pada penelitian ini dilakukan pada lokasi paket Kontrak Berbasis Kinerja Semarang Bawen sepanjang 22,5 km.

2. Untuk kontrak konvensional paket yang ditinjau adalah Paket Peningkatan Struktur Jalan Palur-Batas Kota Sragen Cs sepanjang 2,69 km.
3. Penelitian dilakukan selama 3 bulan pada Januari-Maret 2015 pasca konstruksi, karena menyesuaikan selesainya kontrak KBK dan Konvensional yang berakhir akhir Desember 2014.
4. Desain perkerasan diambil dari data perencanaan penyedia jasa pada Kontrak Berbasis Kinerja dan Kementerian Pekerjaan Umum pada kontrak konvensional.
5. Acuan Indikator Kinerja jalan pada kontrak Berbasis Kinerja dari Spesifikasi Kinerja dan Keluaran Bab IX, Butir 9.4. Kriteria Tingkat Layanan pada Dokumen Kontrak, Kontrak Berbasis Kinerja Semarang-Bawen.
6. Acuan Indikator Kinerja Jalan pada Kontrak Konvensional Peningkatan Struktur Jalan Palur-Batas Kota Sragen Cs pada Syarat Syarat Khusus Kontrak (SSKK) dokumen kontrak.
7. Penilaian Standar Penilaian Minimum (SPM) dari Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.01/PRT/M/2014 tentang Standar Pelayanan Minimal Bidang Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang.
8. Penilaian Standar Penilaian Minimum (SPM) dibatasi pada Indikator Persentase Tingkat Kondisi Jalan Nasional Baik Dan Sedang dengan penilaian nilai IRI (% SPM Kondisi Jalan) dengan target % harus 100 persen terhadap ruas yang ditinjau baik itu kontrak Berbasis Kinerja Semarang Bawen maupun Kontrak Konvensional Peningkatan Struktur Jalan Palur-Batas Kota Sragen Cs.
9. Dibatasi nilai IRI yang ditinjau adalah untuk perkerasan lentur pada kontrak Berbasis Kinerja Semarang Bawen maupun Kontrak Konvensional Peningkatan Struktur Jalan Palur-Batas Kota Sragen Cs.
10. Perhitungan lalu lintas didapat dari data LHR, dengan volume kendaraan dikonversi menjadi smp (satuan mobil penumpang).

#### **1.4. Tujuan Penelitian**

Tujuan dari kajian ini adalah sebagai berikut:

1. Mengetahui prediksi sisa umur layan jalan setelah kontrak berakhir pada Kontrak Berbasis Kinerja (KBK) maupun kontrak konvensional.

2. Apakah penerapan Kontrak Berbasis Kinerja (KBK) maupun kontrak konvensional dapat menjamin kinerja jalan selama umur layan.
3. Mengetahui bagaimana pelaksanaan kegiatan pemeliharaan jalan pasca konstruksi pada Kontrak Berbasis Kinerja (KBK) dan Kontrak Konvensional.

### **1.5. Manfaat Penelitian**

1. Manfaat teoritis Memberikan kontribusi dalam perkembangan ilmu pengetahuan khususnya dalam hal manajemen pasca konstruksi, masukan untuk penerapan jenis kontrak Konvensional maupun Kontrak Berbasis Kinerja di masa mendatang dan menambah pengetahuan tentang perbedaan penerapan Kontrak Berbasis Kinerja dengan kontrak Konvensional pada proyek.
2. Manfaat praktis dapat dijadikan acuan bagi kontraktor, konsultan dan pemilik proyek dalam pengambilan keputusan penerapan kontrak yang sejenis di masa mendatang.