

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Industri konstruksi sangat penting dalam pembangunan suatu negara dan dapat meningkatkan pembangunan ekonomi. Pengembangan proyek konstruksi melibatkan banyak pihak, berbagai proses, fase dan tahapan kerja yang berbeda serta masukan dari dua sektor yaitu pemerintah dan swasta, dengan tujuan utama yaitu keberhasilan. Tidak ada proyek yang sama, karena masing-masing proyek menyesuaikan lingkungan tempat kerja dengan fungsi tertentu, disain atau preferensi.

Konstruksi merupakan sistem yang kompleks karena keterlibatan banyak pihak dari tahap pra-kontrak sampai dengan tahap pasca-kontrak dalam proses konstruksi, hal tersebut akan menimbulkan masalah-masalah yang akan mempengaruhi kualitas dari sebuah proyek (Kiew, Ismail, & Yusof, 2013).

Jalan sebagai salah satu prasarana transportasi yang merupakan urat nadi kehidupan masyarakat, mempunyai peranan penting dalam usaha pengembangan kehidupan berbangsa dan bernegara. Dalam kerangka tersebut, jalan mempunyai peranan untuk mewujudkan sasaran pembangunan seperti pemerataan pembangunan dan hasil-hasilnya, pertumbuhan ekonomi dan perwujudan keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia. Jalan sebagai bagian sistem transportasi nasional mempunyai peranan penting terutama dalam mendukung ekonomi, sosial budaya, lingkungan, politik, serta pertahanan dan keamanan.

Jalan merupakan prasarana dalam mendukung laju perekonomian serta berperan sangat besar dalam kemajuan dan perkembangan suatu daerah. Hal ini dipertegas dalam Undang-Undang Jalan No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan yang menyebutkan bahwa jalan merupakan prasarana transportasi yang memegang peranan penting dalam bidang ekonomi, sosial budaya, lingkungan hidup, politik dan pertahanan keamanan.

Dari aspek ekonomi, jalan sebagai modal sosial masyarakat merupakan katalisator di antara proses produksi, pasar dan konsumen akhir. Transportasi merupakan urat nadi perekonomian. Dengan adanya transportasi yang baik merupakan suatu faktor pendukung utama untuk menentukan majunya pertumbuhan perekonomian suatu daerah atau negara.

Tersedianya jalan raya yang baik akan memberikan pelayanan terhadap kendaraan yang mengangkut barang-barang kebutuhan dan dapat lewat dengan cepat, aman dan nyaman sampai ke tujuan. Di samping pembangunan jalan baru, pengawasan dan pemeliharaan terhadap jalan-jalan yang sudah ada harus tetap dilaksanakan terus menerus agar tidak mengalami kerusakan sebelum umur rencana yang diperhitungkan tercapai.

Dari aspek sosial budaya, keberadaan jalan membuka cakrawala masyarakat yang dapat menjadi wahana perubahan sosial, membangun toleransi dan mencairkan sekat budaya. Dari aspek lingkungan, keberadaan jalan diperlukan untuk mendukung pembangunan berkelanjutan, dari aspek politik, keberadaan jalan menghubungkan dan mengikat antar daerah.

Kerusakan pada jalan akan menimbulkan banyak kerugian yang dapat dirasakan oleh pengguna secara langsung, karena sudah pasti akan menghambat laju dan kenyamanan pengguna jalan serta banyak menimbulkan korban akibat dari kerusakan jalan yang tidak segera ditangani oleh instansi yang berwenang.

Pada dasarnya perencanaan umur perkerasan jalan disesuaikan dengan kondisi dan kebutuhan lalu lintas yang ada, umumnya didesain dalam kurun waktu antara 10-20 tahun, yang artinya jalan diharapkan tidak akan mengalami kerusakan dalam 5 tahun pertama. Tetapi jika pada realita yang ada jalan sudah rusak sebelum 5 tahun pertama maka bisa dipastikan jalan akan mengalami masalah besar dikemudian hari (Hardiyatmo, 2007).

Kota Solok merupakan salah satu kota yang berada di Provinsi Sumatera Barat, Indonesia. Lokasi Kota Solok sangat strategis, karena terletak pada persimpangan jalan antar provinsi dan antar kabupaten/kota. Dari arah selatan jalur lintas dari Provinsi Lampung, Provinsi Sumatera Selatan dan Provinsi Jambi, Kota ini merupakan titik persimpangan untuk menuju Kota Padang sebagai ibu kota Provinsi Sumatera Barat yang jaraknya hanya sekitar 64 Km saja. Bila ke arah utara akan menuju Kota Bukittinggi yang berjarak sekitar 71 Km untuk menuju kawasan Sumatra Bagian Utara.

Faktor pelaku demografis dengan tingkat pertumbuhan yang tinggi sangat berpengaruh terhadap permintaan berbagai fasilitas umum, sarana dan prasarana transportasi yang lebih baik. Selain itu pertumbuhan perekonomian di Kota Solok juga telah berkembang, hal tersebut memerlukan peningkatan prasarana transportasi darat untuk dapat menampung peningkatan volume lalu lintas barang

dan penumpang antar regional.

Berdasarkan hasil survey yang dilakukan pada permukaan jalan Kota Solok Provinsi Sumatera Barat, didapat jenis-jenis kerusakan yang terjadi, yaitu retak buaya, lubang, tambalan. Berikut ini adalah hasil survey awal terhadap persentase jenis-jenis kerusakan permukaan jalan di Kota Solok Provinsi Sumatera Barat.

Tabel 1.1  
Persentase Kerusakan Permukaan Jalan Kota Solok

No.	Jenis Kerusakan Jalan	Resiko	Persentase (Per 100%)
1.	Retak buaya	Tidak berbahaya	35
3.	Lubang	Tidak berbahaya	35
4.	Tambalan	Tidak berbahaya	30

Sumber: Pra survey, Penulis 2020.

Berdasarkan tabel di atas dapat dilihat bahwa dari beberapa jenis kerusakan jalan di Kota Solok Provinsi Sumatera Barat berdampak pada resiko terjadinya kecelakaan lalu lintas. Hal ini sejalan dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Rita, dkk (2019), bahwa prioritas penanganan untuk setiap kategori kerusakan jalan perlu dimasukkan ke dalam program peningkatan jalan (rehabilitasi dan rekonstruksi).

Dalam rangka meningkatkan kualitas pelayanan masyarakat serta percepatan penanggulangan berbagai masalah sosial ekonomi yang dihadapi Pemerintah Kota Solok, maka ketersediaan prasarana jalan yang memadai merupakan salah satu faktor yang menentukan. Prioritas penanganan prasarana jalan di Kota Solok untuk rencana jangka panjang melalui program pengembangan jaringan jalan utama meliputi:

1. Mempertahankan/meningkatkan jaringan jalan di seluruh Kota Solok, sebagai keseimbangan dan kesetaraan pembangunan dimasyarakat.
2. Peningkatan jaringan jalan lintas di daerah-daerah perbatasan dengan Kabupaten Solok.

Beberapa permasalahan dalam proses konstruksi, berkaitan dengan beberapa aspek: Keterkaitan antara waktu, biaya, dan mutu dalam sebuah proyek dan Koordinasi dan Pengaturan Manajemen. Proyek konstruksi dimulai dengan perencanaan dan diakhiri dengan serah terima. Selama proses berlangsung, beberapa aspek teknik yang berkaitan dengan proses, perlu diketahui.

Manajemen proyek dapat didefinisikan sebagai suatu proses dari perencanaan, pengaturan, kepemimpinan dan pengendalian dari suatu proyek oleh para anggotanya dengan memanfaatkan sumber daya seoptimal mungkin untuk mencapai sasaran yang telah ditentukan. Tujuan/sasaran Manajemen Proyek adalah mengelola fungsi manajemen atau mengatur pelaksanaan pembangunan sedemikian rupa sehingga diperoleh hasil optimal sesuai dengan persyaratan (*spesification*).

Di dalam pelaksanaan proyek jalan, ada beberapa faktor dan kendala ketidakpastian yang akan berpengaruh signifikan terhadap kualitas konstruksi jalan, kendala dimaksud adalah segala sesuatu yang berdampak diperlukannya upaya yang lebih berat/mahal/sulit atau diperlukan effort yang lebih. Pihak Owner harus dapat mengidentifikasi aspek-aspek yang berdampak pada kinerja kualitas pekerjaan konstruksi jalan, sehingga kualitas proyek konstruksi jalan dapat

bertahan selama umur/masa pelayanan jalan serta pembangunan dapat berkelanjutan sesuai dengan program pembangunan nasional.

Identifikasi tersebut dapat dimulai usulan anggaran biaya proyek, proses Perencanaan, proses Pelelangan, masa Pelaksanaan Konstruksi sampai dengan Penyerahan Proyek Pertama (*Provisional Hand Over*).

Menurut Oyfer (2002), untuk mendapatkan faktor penyebab kegagalan konstruksi tidak mudah, kadangkala sumber dari kegagalan itu sendiri merupakan akumulasi dari berbagai faktor. Perilaku manusia juga berperan signifikan, demikian dikemukakan oleh Vicknasyon (2015), 80% dari total kegagalan konstruksi dimungkinkan penyebabnya faktor manusia. Riset yang dilakukan Oyfer (2012) menyatakan hal seperti itu di Amerika disebabkan oleh faktor konstruksi (54%), desain (17%), perawatan (15%), material (12%) dan hal yang tak terduga (2%).

Berdasarkan kondisi di atas, maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul **“Strategi Peningkatan Kualitas Proyek Konstruksi Jalan Di Kota Solok.”**

## **1.2 Pertanyaan Penelitian**

Dari uraian latar belakang permasalahan penelitian yang telah diuraikan di atas, maka pertanyaan dari penelitian ini adalah :

1. Apa saja faktor-faktor internal dan eksternal yang harus dirumuskan untuk mengusulkan strategi peningkatan kualitas proyek konstruksi jalan di Kota Solok ?

2. Bagaimana strategi untuk meningkatkan kualitas proyek konstruksi jalan di Kota Solok ?

### **1.3 Tujuan Penelitian**

Tujuan utama dari penelitian ini adalah untuk menjawab rumusan masalah yang akan diteliti, yaitu :

1. Menentukan faktor-faktor internal (kekuatan dan kelemahan) dan eksternal (peluang dan ancaman) yang harus dirumuskan untuk mengusulkan strategi peningkatan kualitas proyek konstruksi jalan di Kota Solok.
2. Merumuskan strategi untuk meningkatkan kualitas proyek konstruksi jalan di Kota Solok.

### **1.4 Manfaat Penelitian**

Adapun yang menjadi manfaat dari penelitian ini adalah :

1. Sebagai bahan masukan bagi instansi teknis terkait kinerja proyek infrastruktur jalan di Kota Solok.
2. Sebagai referensi dalam pengambilan kebijakan terkait pengelolaan dan program peningkatan kinerja proyek infrastruktur jalan di Kota Solok.

### **1.5 Batasan Penelitian**

Adapun yang menjadi ruang lingkup dari penelitian adalah sebagai berikut :

1. Penelitian menggunakan metode SWOT dalam menganalisis strategi untuk meningkatkan kualitas proyek konstruksi jalan di Kota Solok.
2. Dari aspek-aspek yang mempengaruhi kinerja proyek konstruksi jalan tersebut, akan dianalisis strategi dengan tools atau instrument SWOT Analysis.
3. Rating pada analisis SWOT diakomodir oleh responden kuisisioner. Responden kuisisioner adalah Kepala Dinas, Kepala Bidang, PPTK dan Pengawas pada Dinas PUPR Kota Solok, Kontraktor, Konsultan Perencana dan Konsultan Pengawas yang terlibat dalam proyek konstruksi jalan.
4. Proyek yang dimaksud adalah proyek pembangunan jalan (dalam konteks peningkatan struktur konstruksi jalan dan/atau pembangunan jalan baru), yang dilaksanakan setelah Tahun 2017.

## **1.6 Sistematika Penulisan**

Untuk mencapai tujuan dari penelitian, maka penelitian ini dibagi menjadi 5 (lima) bab yang masing-masing bab terdiri dari beberapa sub bab, yang dapat diuraikan sebagai berikut:

### **1. Bab I : Pendahuluan**

Berisikan mengenai latar belakang, pertanyaan penelitian, tujuan penelitian, Ruang Lingkup Penelitian, Manfaat Penelitian, dan Sistematika penulisan.

### **2. Bab II : Tinjauan Pustaka**

Membahas mengenai faktor-faktor yang berhubungan dengan penelitian ini, seputar proyek konstruksi, infrastruktur jalan, kinerja dan teori analisis metoda SWOT berdasarkan kajian literatur. Dalam Bab ini juga membahas mengenai

berbagai penelitian yang telah dilakukan yang dinilai relevan dengan penelitian ini.

### 3. Bab III : Metodologi Penelitian

Metodologi penelitian meliputi hipotesis, kerangka pemikiran, penentuan obyek penelitian, metode penelitian, identifikasi variabel penelitian, metode pengumpulan data, obyek survey, metoda analisa data menggunakan metoda SWOT.

### 4. Bab IV : Analisis dan Pembahasan

Menyajikan proses pengumpulan data hingga penyajian baik berupa tabulasi ataupun gambar yang dilengkapi dengan proses pembahasan sesuai tujuan penelitian.

### 5. Bab V : Kesimpulan dan Saran

Menjelaskan mengenai kesimpulan yang diperoleh dari hasil penelitian yang telah dilaksanakan dan saran untuk penelitian selanjutnya.