



Seminar Nasional Keinsinyuran (SNIP)

Alamat Prosiding: snip.eng.unila.ac.id



Pembaharuan Metode Pemeliharaan Jalan Secara Swakelola Pada UPTD Jalan dan Jembatan Wilayah 2 Dinas Bina Marga Bina Konstruksi Provinsi Lampung

Y. Humara ^{a,*}

Dinas Bina Marga dan Bina Konstruksi,, Provinsi Lampung, Jalan Z.A. Pagaram KM. 11, 35145

INFORMASI ARTIKEL

ABSTRAK

Riwayat artikel:

Diterima 30 Agustus 2021

Direvisi 18 November 2021

Diterbitkan 24 Desember 2021

Kata kunci:

Infrastruktur

Jalan

Kemantapan

Konektivitas

Untuk melaksanakan tanggung jawab pemeliharaan jalan unit pelaksana teknis wilayah dua selama dua tahun terakhir melakukan pembaharuan sistem manajemen swakelola tanpa mengabaikan aturan aturan yang ada, Hal pertama yang dilakukan adalah membuat penugasan baru terhadap SDM yang ada dengan mempertimbangkan dan menyesuaikan latar belakang disiplin ilmu, Pengalaman, usia, jenis kelamin dan tempat tinggal . Juru jalan bertanggung jawab terhadap ruas jalan dengan rata-rata sepanjang 26 kilometer, Dengan dibantu warga yang bertempat tinggal di desa sepanjang ruas yang menjadi tanggungjawabnya. Penugasan juga dibuat untuk tim monitoring lapangan, tim administrasi yang bertugas mengevaluasi hasil pekerjaan, absensi lapangan via aplikasi berbasis GPS, pelaporan termasuk kompensasi dan biaya lain yang timbul akibat penugasan tersebut.

1. Pendahuluan

Pemeliharaan prasarana jalan adalah pekerjaan yang melibatkan banyak tenaga, waktu, dana, peralatan dan material. Untuk pemeliharaan dan pembangunan yang besar dan rumit, pada umumnya pemilik proyek tidak mampu melaksanakan sendiri pemeliharaan dan pembangunannya, sehingga memerlukan bantuan konsultan perencana, kontraktor, konsultan pengawas, konsultan manajemen konstruksi.

Pada beberapa tahun terakhir ini, muncul kecenderungan baru untuk melaksanakan pemeliharaan dan pembangunan proyek konstruksi secara mandiri / swakelola. Pada umumnya proyek proyek yang dikerjakan secara swakelola tersebut dimiliki oleh instansi yang mempunyai latar belakang dan sumber daya manusia di bidang teknik sipil seperti dinas Bina Marga dan Bina konstruksi.

Sesuai dengan Misi ke-4 Gubernur dan Wakil Gubernur Provinsi Lampung, yaitu Mengembangkan Infrastruktur Guna Meningkatkan Efisiensi Produksi dan Konektivitas Wilayah, Dan juga RPJMD Provinsi Lampung 2019-2024, Dinas Bina Marga dan Bina Konstruksi bertanggungjawab untuk mewujudkan misi tersebut. Melalui Unit pelaksana teknis daerah dinas BMBK propinsi Lampung melaksanakan pemeliharaan jalan dengan cara swakelola.

Provinsi Lampung yang mempunyai potensi besar yang berasal dari sektor pertanian, perikanan, perkebunan dan

pariwisata yang tersebar dan didukung oleh posisi yang strategis merupakan kekuatan yang harus dioptimalkan keberadaanya.

Kekuatan dan peluang yang dimiliki Provinsi Lampung tersebut diatas belum didukung oleh konektivitas wilayah sehingga terjadi disparitas pengembangan wilayah. Infrastruktur jalan di Provinsi Lampung memang dalam kondisi kurang baik. Banyak potensi sumber daya yang mestinya bisa dikembangkan optimal terhambat karena rendahnya akses jalan.

Konektivitas wilayah melalui peningkatan kemantapan jalan merupakan sasaran utama dalam mengatasi disparitas pengembangan wilayah di Provinsi Lampung. Hampir seluruh aktivitas masyarakat bergantung pada sektor transportasi, dan infrastruktur jalan pada khususnya. Terhambatnya akses masyarakat karena jalan rusak mengakibatkan kerugian yang cukup besar, tidak hanya ekonomi, tapi juga pendidikan, kesehatan dan keamanan. Distribusi logistik dari pusat-pusat produksi ke daerah pemasaran bergantung sepenuhnya pada infrastruktur jalan. Arus ekonomi selalu mengedepankan akses terhadap transportasi jalan sebagai pembuka dan syarat investasi. Infrastruktur jalan menjadi syarat utama dalam suksesnya pengembangan suatu wilayah. Jalan yang bagus mulus, menjadi penanda daerah tersebut akan maju. Kelancaran arus transportasi yang didukung oleh aktivitas perekonomian yang baik tentu akan berpengaruh positif pada ekonomi makro yang pada akhirnya bermuara pada peningkatan pendapatan masyarakat

*Penulis korespondensi.

E-mail: uptdwilayah2bmbk@gmail.com

Mengacu pada Rencana Strategis tahun 2019-2024, Dinas Bina Marga Bina Konstruksi memiliki Indikator Kinerja Utama (IKU) tingkat kemandapan jalan. Tahun 2021 target 80% dicapai dengan realisasi sebesar 76,045%, dan diharapkan terus dapat meningkat setiap tahunnya, yakni mencapai target 83% di tahun 2024. Kondisi kemandapan jalan ini akan dijaga dan terus ditingkatkan melalui pemeliharaan rutin (untuk menjaga kemandapan jalan), pemeliharaan berkala jalan, Rehabilitasi jalan, dan Rekonstruksi jalan setiap tahunnya. Hal ini juga merupakan fokus utama dari Dinas Bina Marga dan Bina Konstruksi Provinsi Lampung sebagai bagian dari Pemerintah yang menjalankan sebagian tugas dan kewenangan di Bidang Kebinarmargaan, yaitu penyediaan infrastruktur jalan untuk membangun konektivitas di Provinsi Lampung.

Dengan target yang relatif besar tersebut dan mempertimbangkan kondisi keuangan yang tidak dalam keadaan baik diperlukan solusi yang tepat untuk melakukan pemeliharaan jalan, Sehingga pemberdayaan UPTD sebagai ujung tombak dalam pelaksanaan pemeliharaan jalan menjadi prioritas untuk di maksimalkan, Permasalahan yang akan menjadi pertanyaan adalah, Berapa besar efisiensi biaya yang diperoleh dalam pelaksanaan pemeliharaan jalan secara swakelola tersebut dan sejauh mana efektivitas waktu pelaksanaan serta apakah UPTD mampu melaksanakannya.

2. Metodologi

Metodologi yang digunakan dalam penulisan artikel ini adalah metodologi kualitatif (Despa, 2021) dengan mengumpulkan data sekunder yang kemudian diolah menjadi informasi, membangun kategori-kategori (Nama, 2018), mencari pola-pola, mengembangkan sampai menemukan hipotesis baru (Martinus, 2020).

2.1 Sumber Data dan Lokasi Penelitian

Sumber data diperoleh dari survey dan wawancara langsung serta data Dinas BMBK Provinsi Lampung. Lokasi penelitian yaitu di seluruh ruas jalan yang menjadi kewenangan unit pelaksana teknis wilayah II (dua).

3. Pembahasan

Unit pelaksana teknis wilayah 2 mencakup kabupaten Lampung Selatan dan Lampung Timur, bertanggung jawab atas 239,2 kilometer jalan dan 132 jembatan. Dengan personil sebanyak 21 PNS dan 21 PTHL. Berkantor di Jl. Ir.Sutami km 20, Desa Pal putih kecamatan Tanjung Bintang, Lampung Selatan. Sebagai UPTD yg masih baru keterbatasan peralatan kerja dan kemampuan sumber Daya Manusia menjadi faktor utama dalam melaksanakan pekerjaan pemeliharaan jalan dan jembatan selain masalah dukungan anggaran. Dengan konsep pengolaan secara swakelola, tuntutan untuk bekerja secara maksimal dengan keterbatasan tersebut menjadi hal yang sangat dipertimbangkan dalam mengambil kebijakan dan penerapan manajemen yang tepat untuk mencapai target kondisi jalan mantap sesuai dengan rencana strategis yang sudah ditetapkan.

Dalam pelaksanaan pemeliharaan jalan ada hal pokok yang harus diperhatikan, pertama adalah kondisi tanam tumbuh termasuk rumput di bahu jalan, kedua kondisi drainase dan berikutnya badan jalan, faktor yang sangat berpengaruh terhadap daya tahan lapisan perkerasan baik itu fleksibel maupun perkerasan kaku adalah air yang menggenangi badan dan bahu jalan tersebut. Untuk itu sistem drainase menjadi kunci utamanya. Secara terus menerus setiap hari tugas unit pelaksana

teknis pemeliharaan jalan harus melihat kondisi tersebut, melalui juru jalan yg ditugaskan pada ruas tersebut. Permasalahan terhadap pelaksanaan tanggungjawab tersebut adalah juru jalan yang mendapat tugas dimaksud tidak pernah melaksanakan perintah sesuai dengan tupoksinya.

Untuk melaksanakan tanggung jawab pemeliharaan jalan unit pelaksana teknis wilayah dua selama dua tahun terakhir melakukan pembaharuan sistem manajemen swakelola tanpa mengabaikan aturan aturan yang ada, Hal pertama yang dilakukan adalah membuat penugasan baru terhadap SDM yang ada dengan mempertimbangkan dan menyesuaikan latar belakang disiplin ilmu, Pengalaman, usia, jenis kelamin dan tempat tinggal nya. Juru jalan yang semula hanya tujuh orang ditambah dua orang, mereka bertanggung jawab terhadap ruas jalan dengan rata-rata sepanjang 26 kilometer, juru jalan ini dibantu oleh dua orang yang berasal dari PTHL dan warga yang bertempat tinggal di desa sepanjang ruas yang menjadi tanggungjawabnya. Penugasan juga dibuat untuk tim monitoring lapangan, tim administrasi yang bertugas mengevaluasi hasil pekerjaan, absensi lapangan via aplikasi berbasis GPS, pelaporan termasuk kompensasi dan biaya lain yang timbul akibat penugasan tersebut.

Berikutnya setelah tim sudah tersusun, dibuat pelatihan singkat untuk masing-masing tim, untuk tim lapangan pelatihan difokuskan terhadap target dan sasaran kegiatan, penggunaan alat secara efektif, efisien, Metode dan cara absensi serta, pemakaian APD yang benar termasuk unsur Keselamatan Kesehatan Kerja (K3) dan juga penanganan atas kecelakaan kerja yang mungkin terjadi di lapangan. Untuk tim administrasi pelatihan difokuskan terhadap penilaian hasil pekerjaan dari tim di lapangan, penerimaan laporan absensi online, kearsipan termasuk foto dokumentasi lapangan kondisi awal sampai hasil foto akhir setelah pekejaan selesai dan rekapitulasi jam kerja dan lembur serta perhitungan kompensasi serta biaya lainnya. Selain dua tim diatas ada 3 orang yang ditugaskan sebagai tim perencana yang akan mengatur, menjadwalkan dan membuat target kerja termasuk perhitungan bahan material dan peralatan yang akan digunakan oleh masing-masing tim kecil di masing-masing ruas jalan.

Dalam pelaksanaan metode pemeliharaan jalan yang dilakukan tidak ditemui masalah-masalah yang berarti, pada tahap awal hanya sebatas target harian yang tidak tercapai, kerusakan mesin dan peralatan kerja, tidak tercapainya target kerja lebih dikarenakan kondisi cuaca yang turun hujan dan untuk kendala peralatan yang rusak disebabkan belum familiarnya para pekerja dalam tata oprasional alat dan mesin tersebut. Kendala lapangan yang biasa dikeluhkan oleh pekerja berupa gangguan dari masyarakat / lembaga swadaya masyarakat sama sekali tidak terjadi, Dengan konsep yang tidak melibatkan banyak pekerja dan melibatkan masyarakat setempat serta pekerjaan dilakukan terus menerus setiap hari diyakini akan membuka pikiran dari para pelaku yang mengganggu bahwa pekerjaan yang dilakukan adalah pekerjaan rutin dan bukan proyek. Hal lain yang menjadi kendala adalah kemampuan dari pekerja dalam melakukan praktek kerja di lapangan, nyaris semua pekerja tidak mempunyai pengalaman terutama untuk masalah prosedur perkerasan jalan, Tapi dengan saling berbagi ilmu secara langsung oleh PPTK, Pengawas Teknis dan rekan rekan lain masalah ini dapat teratasi walaupun masih sangat diharapkan adanya pelatihan khusus yang lebih memadai.

Untuk pekerjaan pemeliharaan jembatan yang biasanya dijadikan paket pekerjaan pihak ketiga juga menjadi target kerja unit pelaksana teknis swakelola, dimulai dari pembersihan daerah milik jalan (damija), daerah aliran sungai baru kemudian dilakukan perbaikan dan pengecatan hanya dilakukan oleh 3

pekerja berseragam, dilakukan berurutan setelah pekerjaan pemeliharaan jalan sebelum jembatan yang menjadi target kerja diruas tersebut, Sehingga kesan bahwa pekerjaan yang dilakukan bukan dilakukan oleh rekanan lebih dikedepankan ke masyarakat.

4. Kesimpulan

Metode pelaksanaan swakelola yang dilakukan di UPTD wilayah 2 ditinjau dari sisi anggaran sangat mengedepankan efisiensi dengan hasil yang memuaskan, Penilaian ini berdasarkan hasil pengamatan yang telah dilakukan pada periode tahun-tahun sebelumnya, dimana metode pelaksanaan swakelola dilakukan dengan cara serempak, melibatkan banyak pekerja dengan target waktu singkat, dilihat dari target kualitas hasil juga bisa dikatakan tidak maksimal, Secara jumlah besaran anggaran yang dikeluarkan tidak ditemui secara signifikan perbedaan akan tetapi kepuasan terhadap hasil dan kualitas kerja menjadi faktor utama pemilihan metode ini. Dari hasil evaluasi pekerjaan dan tanggung jawab pekerja yang dilakukan setiap bulan terhadap output baik berupa luasan hasil maupun kualitas dengan cakupan kualitas dimaksud adalah membandingkan kondisi awal berdasarkan foto dengan hasil akhir di lapangan dan dapat disimpulkan bahwa integritas para pekerja sangat memuaskan, Evaluasi juga dilakukan pertiga bulan, Evaluasi ini dilakukan dengan konteks yang lebih luas terhadap integritas pekerja, dapat disimpulkan bahwa rasa memiliki dan ikatan emosional yang meningkat luar biasa terhadap ruas jalan yang menjadi tanggungjawab masing-masing pekerja, Selain daripada itu hubungan emosional juga terjalin baik dengan warga di sepanjang jalan tersebut.

Daftar pustaka

Dinas Bina Marga dan Bina Konstruksi 2020, Data Kondisi Jalan, Provinsi Lampung.

Despa, D., Nama, G. F., Septiana, T., & Saputra, M. B. (2021). Audit Energi Listrik Berbasis Hasil Pengukuran Dan Monitoring Besaran Listrik Pada Gedung A Fakultas Teknik Unila. *Electrician*, 15(1), 33-38.

Martinus and Suudi, Ahmad and Putra, Rahmat Dendi and Muhammad, Meizano Ardhi (2020) Pengembangan Wahana Ukur Kecepatan Arus Aliran Sungai. *Barometer*, 5 (1). Pp. 220-223. Issn 1979-889x

Nama, G. F., & Muludi, K. (2018). Implementation of two-factor authentication (2FA) to enhance the security of academic information system. *Journal of Engineering and Applied Sciences*, 13(8), 2209-2220.