



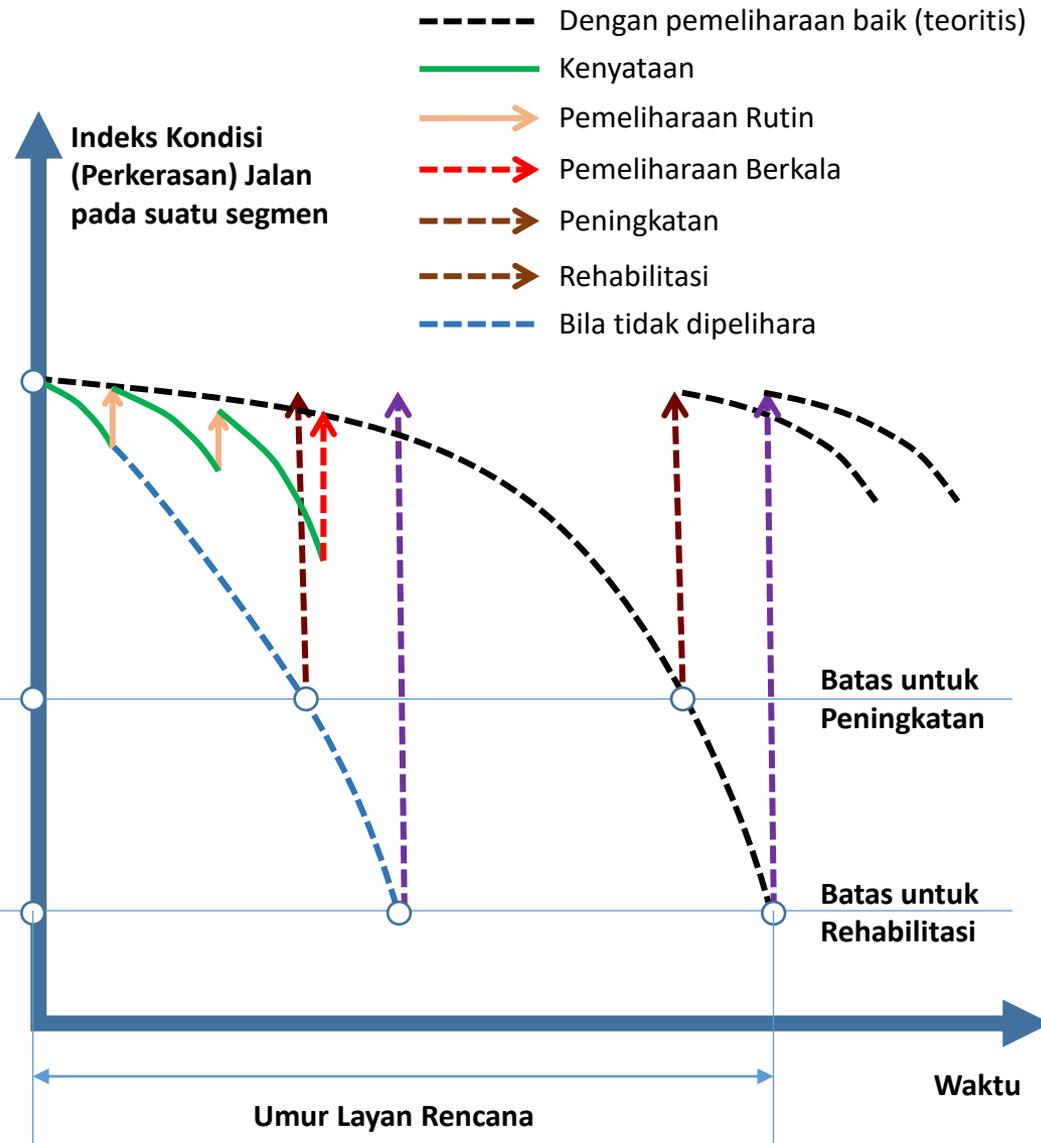
14 Juni 2021

# **RAPAT DENGAR PENDAPAT UMUM (RDPU) KOMISI V DPR RI MENGENAI RANCANGAN UNDANG-UNDANG TENTANG PERUBAHAN ATAS UNDANG-UNDANG NOMOR 38 TAHUN 2004 TENTANG JALAN**

Russ Bona Frazila, Dr. Eng.



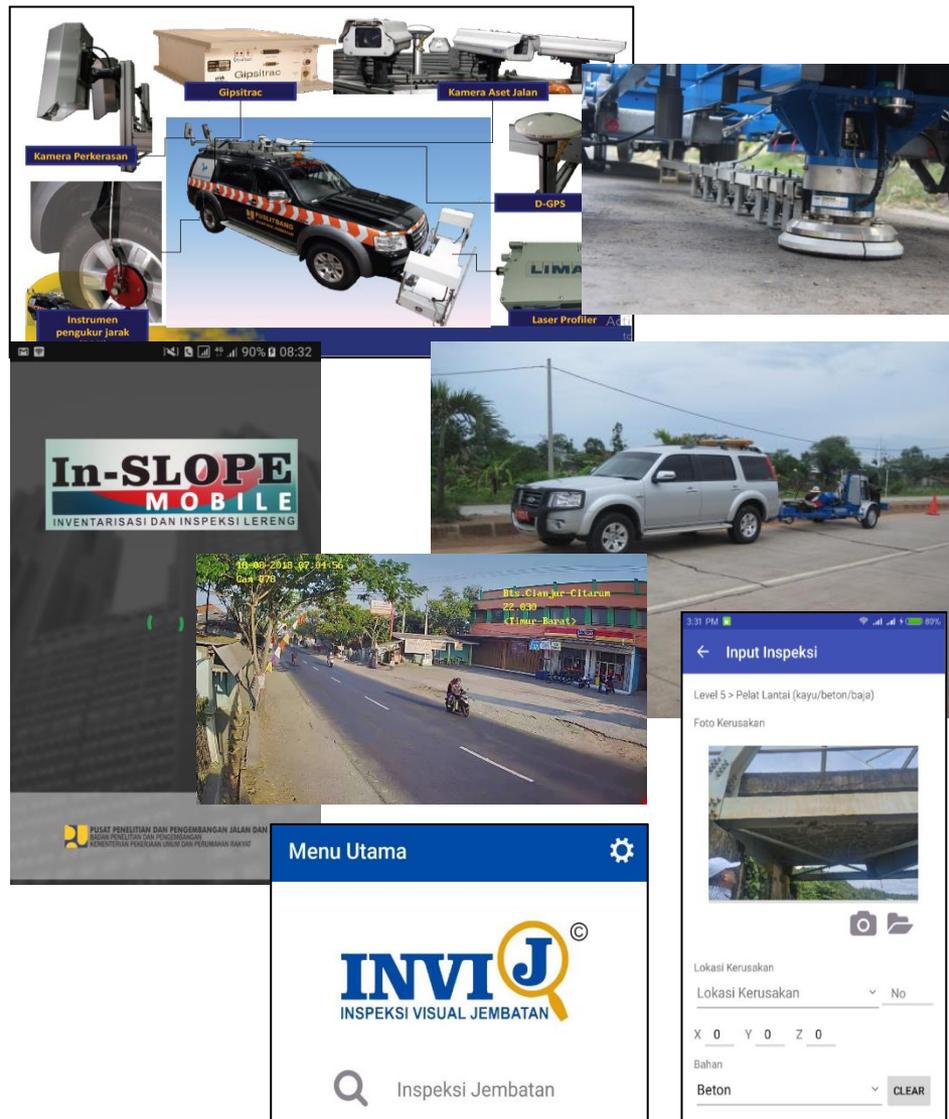
# PERENCANAAN: IDENTIFIKASI KEBUTUHAN TEKNIS PENANGANAN



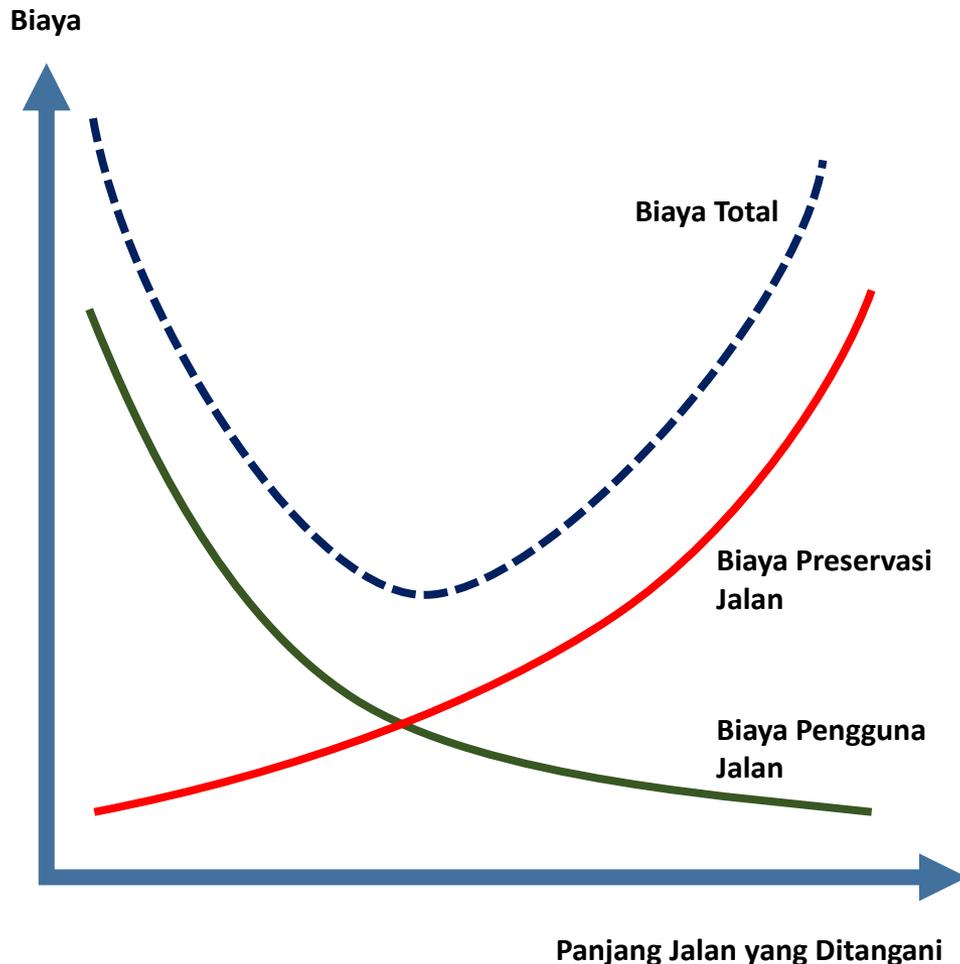
- Lama umur layan dan penurunan kondisi perkerasan dipengaruhi oleh jenis (kualitas) perkerasan, beban lalu lintas, lingkungan, cuaca, dll.
- Secara umum diperlukan pemeliharaan rutin tiap tahun dan berkala supaya penurunan kondisi perkerasan sesuai dengan rencana (yang paling efisien)
- Kompleksitas faktor-faktor pengaruh tersebut serta pemeliharaan (kegiatan, kualitas) membuat kondisi nyata perkerasan jalan menjadi unik (perbeda-beda untuk masing-masing segmen) dan sangat sulit diperkirakan

# PERENCANAAN: KEBUTUHAN DATA/SURVEY

- Untuk mengidentifikasi kebutuhan nyata penanganan jalan, diperlukan monitoring terhadap faktor-faktor pengaruh serta kondisi jalan
- Diantaranya (dilakukan pada jalan nasional setiap tahun):
  - Road Network Inventory (RNI)
  - Pavement condition index (PCI)
  - International Roughness Index (IRI) 2x setahun
  - Lendutan dengan alat Falling Weight Deflectometer (FWD)
  - Pencacahan lalu lintas (Traffic Counting)
  - Pemeriksaan Drainase
  - Pemeriksaan Jembatan
  - Pemeriksaan Lereng
  - Lokai Rawan Kecelakaan



# PERENCANAAN: PRIORITASI



- Selanjutnya dibuat prioritas penanganan jalan, yang sangat tergantung kepada fungsi obyektif (indikator kinerja yang dijadikan acuan)
- Salah satu fungsi obyektif yang terbaik adalah biaya total (biaya preservasi + biaya pengguna), ideanya multi-obyektif
- Fungsi obyektif tingkat kemantapan (% kondisi baik) seringkali tidak merefleksikan lokasi

# PELAKSANAAN PEMELIHARAAN: PEMAKETAN DAN WAKTU PELAKSANAAN



- Seringkali kebutuhan penanganan bersifat spot-spot dan tidak besar, apalagi pekerjaan pemeliharaan rutin. Sehingga pemaketan proyek kadang menjadi isu.
- Proses survey, perencanaan, perancangan, pengadaan kontraktor dan pelaksanaan konstruksi seringkali lebih dari 1 tahun, sehingga data kondisi jalannya sudah tidak update, apalagi ketika survey, perencanaan dan perancangan juga menggunakan pihak ke-3 (konsultan)
- Idealnya Performance Based Contract (PBC) bila melibatkan pihak ke-3

# DISPARITAS JALAN NASIONAL VS JALAN DAERAH: KELAS JALAN DAN JENIS (KUALITAS) PERKERASAN



- Jalan daerah merupakan jalan yang hirarki dan kelas nya lebih rendah dibanding jalan nasional
- Karena itu standar jenis/kualitas perkerasan jalannya pun lebih rendah, termasuk standar biaya pemeliharannya
- Padahal terdapat beberapa jalan daerah yang dilalui oleh beban yang sama dengan jalan nasional
- Standar kualitas/biaya pemeliharaan jalan disesuaikan dengan beban yang dilayani jalan, lepas dari hirarkinya (misal: jalan akses industry, jalan akses pelabuhan)
- Dukungan untuk memenuhi standar kualitas jalan tersebut
- Jalan Strategis Nasional (JSN)
- Dana CSR

# DISPARITAS JALAN NASIONAL VS JALAN DAERAH: SURVEY JALAN



- Se jauh ini banyak pemerintah daerah (provinsi/kabupaten) yang tidak memiliki SDM dan budget untuk survey jalan
- Sehingga, kehandalan data tingkat kemantapan jalan daerah juga mungkin rendah
- Di lain sisi, kebutuhan nyata untuk pemeliharaan jalan juga tidak bisa diketahui dengan baik
- **Metoda survey yang efektif disesuaikan dengan jenis jalannya, SDM yang memadai serta bantuan dari pusat (Balai Bina Marga)**
- **Pengembangan sistem data base dan pelibatan masyarakat dalam pengumpulan data**
- **Insentif kepada pemerintah daerah yang memiliki data jalan baik dan selalu terupdate**

# DISPARITAS JALAN NASIONAL VS JALAN DAERAH: PERENCANAAN DAN PELAKSANAAN PEMELIHARAAN

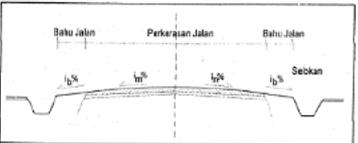


- Secara umum, karena jalan yang kondisinya kurang baik, terdapat kecenderungan pemerintah daerah yang memprioritaskan peningkatan dan rehabilitasi jalan, bahkan jalan baru.
- SDM perencana dalam pemerintah daerah masih banyak yang membutuhkan peningkatan
- Kontraktor lokal (yang lebih mungkin untuk mengerjakan proyek pemeliharaan, karena alasan lokasi) masih ada yg berkinerja rendah

- Indikator kinerja tingkat kemantapan jalan perlu dilihat lagi
- Pembinaan kepada pemerintah daerah dan kontraktor, serta konsultan (perencana dan pengawas)
- Insentif bagi pemerintah daerah yang melakukan pemeliharaan rutin (contoh: PRIM)
- Dukungan terhadap pemerintah daerah untuk memiliki Satgas Pemeliharaan Rutin Jalan (satuan gerak cepat penanganan jalan) untuk mempersingkat waktu pelaksanaan, tanpa melewati proses perancangan dan pengadaan

# TERIMA KASIH

Tabel 1 - Kriteria Keberfungsian Elemen Drainase

Kriteria kondisi elemen drainase		Contoh gambar (Keterangan tidak sesuai = tidak sesuai dengan fungsi)															
<p>1. Kemiringan perkerasan jalan Kemiringan perkerasan jalan tidak sesuai apabila di luar persyaratan kemiringan perkerasan jalan di bawah ini. Kemiringan diperiksa secara visual. Jika perkerasan jalan tidak memiliki kemiringan maka kondisi tersebut tidak sesuai dengan fungsi pengaliran air.</p> <p>a. Daerah jalan yang lurus - Kemiringan melintang normal pada perkerasan jalan:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>No.</th> <th>Jenis lapisan perkerasan jalan</th> <th>Kemiringan melintang <math>I_m</math> (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.</td> <td>Aspal, Beton</td> <td>2 - 3</td> </tr> <tr> <td>2.</td> <td>Japat (jalan yang dipadatkan)</td> <td>2 - 4</td> </tr> <tr> <td>3.</td> <td>Kerikil</td> <td>3 - 6</td> </tr> <tr> <td>4.</td> <td>Tanah</td> <td>4 - 6</td> </tr> </tbody> </table>		No.	Jenis lapisan perkerasan jalan	Kemiringan melintang $I_m$ (%)	1.	Aspal, Beton	2 - 3	2.	Japat (jalan yang dipadatkan)	2 - 4	3.	Kerikil	3 - 6	4.	Tanah	4 - 6	 <p>(Kemiringan perkerasan pada jalan lurus-turunan yang dianggap sesuai)</p>
No.	Jenis lapisan perkerasan jalan	Kemiringan melintang $I_m$ (%)															
1.	Aspal, Beton	2 - 3															
2.	Japat (jalan yang dipadatkan)	2 - 4															
3.	Kerikil	3 - 6															
4.	Tanah	4 - 6															
 <p>Keterangan gambar:  <math>i_m</math> kemiringan melintang perkerasan jalan  <math>i_b</math> kemiringan bahu (<math>i_b=2\%</math>)</p>																	

