

METODE PELAKSANAAN PEKERJAAN PENINGKATAN STRUKTUR RUAS JALAN TARJUN-SERONGGA

Jihan Alya Nabillah (jihanalya@politala.ac.id)

Norminawati Dewi (norminadewi@politala.ac.id)

Muhammad Hario Fatah (Muhammad.hario.fatah@mhs.politala.ac.id)

ABSTRAK

Dalam proyek peningkatan struktur jalan, laporan metode pelaksanaan memiliki peran yang sangat penting untuk keberhasilan proyek. Laporan ini menyediakan panduan terperinci bagi semua pihak yang terlibat, dengan langkah-langkah yang jelas agar pekerjaan dapat dilaksanakan sesuai standar yang ditetapkan. Metode pelaksanaan yang terstruktur memungkinkan pengawasan kualitas yang efektif dan memastikan setiap tahap sesuai dengan prosedur yang disetujui, guna mencapai hasil optimal. Selain itu, laporan ini juga mendukung manajemen waktu dan biaya, memastikan alokasi sumber daya yang efisien, serta penyelesaian proyek tepat waktu dan sesuai anggaran. Laporan metode pelaksanaan membantu mengidentifikasi potensi hambatan dan menyediakan solusi yang efektif untuk mengatasinya. Aspek kepatuhan terhadap regulasi juga sangat penting, mengingat proyek infrastruktur, termasuk peningkatan jalan, diatur oleh berbagai standar dan peraturan. Laporan ini menjamin bahwa semua aspek pekerjaan mematuhi regulasi yang berlaku, mengurangi risiko pelanggaran hukum. Selain itu, laporan metode pelaksanaan menjadi bagian penting dari dokumentasi proyek yang berguna untuk audit, pengawasan, dan evaluasi kinerja. Dokumentasi ini juga membantu dalam penyelesaian klaim atau perselisihan di masa depan. Laporan ini memastikan pemahaman yang sama di antara semua pihak yang terlibat, mengurangi kesalahpahaman dan meningkatkan koordinasi tim proyek. Pada akhirnya, laporan ini menjadi dasar evaluasi kinerja proyek dan identifikasi area yang perlu perbaikan untuk proyek mendatang. Dengan demikian, metode pelaksanaan memainkan peran krusial dalam memastikan kelancaran, keselamatan, dan kualitas proyek peningkatan jalan.

Kata Kunci: Metode Pelaksanaan, Struktur Jalan, Proyek Infrastruktur

ABSTRACT

In road structure improvement projects, the method of implementation report plays a crucial role in ensuring project success. This report provides a detailed guide for all parties involved, with clear steps to ensure that the work is carried out according to the established standards. A structured implementation method allows for effective quality control and ensures that each phase follows the approved procedures to achieve optimal results. Moreover, this report also supports time and cost management by ensuring efficient resource allocation and timely project completion within budget. The method of implementation report helps identify potential obstacles and provides effective solutions to address them. Compliance with regulations is also a critical aspect, as infrastructure projects, including road improvements, are governed by various standards and regulations. This report ensures that all aspects of the work comply with applicable regulations, reducing the risk of legal violations. Additionally, the method of implementation report is an important part of project documentation, which is useful for audits, supervision, and performance evaluations. This documentation also aids in resolving any future claims or disputes. The report ensures a shared understanding among all parties involved, reduces misunderstandings, and enhances team coordination. Ultimately, this report serves as a basis for evaluating project performance and identifying areas for improvement in future projects. Thus, the method of implementation plays a crucial role in ensuring the smooth execution, safety, and quality of road improvement projects.

Keywords: Implementation Method, Road Structure, Infrastructure Project

PENDAHULUAN

Dalam proyek peningkatan struktur jalan, penyusunan laporan metode pelaksanaan memiliki peranan yang sangat vital untuk memastikan keberhasilan proyek. Laporan ini berfungsi sebagai panduan rinci bagi semua pihak terkait, memberikan instruksi yang jelas dan terstruktur agar pekerjaan dapat dilaksanakan sesuai dengan standar yang ditetapkan. Adanya metode pelaksanaan yang terperinci memungkinkan pengawasan kualitas yang lebih baik, serta memastikan bahwa setiap tahap pekerjaan dilaksanakan sesuai dengan prosedur yang telah disetujui demi mencapai hasil yang optimal.

Laporan metode pelaksanaan juga berperan dalam manajemen waktu dan biaya proyek. Dengan perencanaan dan alokasi sumber daya yang efisien, proyek dapat diselesaikan tepat waktu dan sesuai anggaran yang ditentukan. Selain itu, laporan ini membantu dalam mengidentifikasi potensi kendala dan memberikan solusi yang tepat untuk mengatasinya. Kepatuhan terhadap regulasi yang berlaku merupakan aspek krusial yang dicakup dalam laporan ini. Banyak proyek infrastruktur, termasuk peningkatan jalan, diatur oleh standar dan peraturan tertentu, dan laporan ini memastikan bahwa seluruh pekerjaan mematuhi peraturan yang berlaku, sehingga mengurangi risiko pelanggaran hukum.

Laporan metode pelaksanaan juga menjadi bagian dari dokumentasi resmi proyek yang penting untuk keperluan audit, pengawasan, dan evaluasi kinerja. Dokumentasi ini juga berfungsi untuk menyelesaikan klaim atau perselisihan yang mungkin muncul di masa depan, memastikan bahwa seluruh informasi proyek terdokumentasi dengan rapi. Laporan ini memastikan pemahaman yang seragam di antara semua pihak yang terlibat, mengurangi potensi kesalahpahaman, dan meningkatkan koordinasi tim proyek. Selain itu, laporan ini menjadi dasar evaluasi kinerja proyek, memungkinkan identifikasi area yang membutuhkan perbaikan dan peningkatan metode pelaksanaan di masa depan.

Secara keseluruhan, metode pelaksanaan merupakan elemen yang sangat penting dalam manajemen proyek peningkatan struktur jalan, yang berperan untuk memastikan kelancaran, keselamatan, dan kesesuaian proyek dengan spesifikasi yang diharapkan. Tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis, mengevaluasi, dan memberikan rekomendasi terkait masalah yang muncul selama pelaksanaan proyek pembangunan peningkatan struktur jalan pada tahapan-tahapan berikut: 1) Mengetahui rangkaian kegiatan pelaksanaan peningkatan struktur ruas jalan Tarjun-serongga. 2) Mengetahui metode pelaksanaan yang tepat untuk perkerasan jalan menggunakan *rigid pavement*.

KAJIAN PUSTAKA

Metode Pelaksanaan

Metode pelaksanaan konstruksi pada hakekatnya adalah penjabaran tata cara dan Teknik-teknik pelaksanaan pekerjaan, merupakan inti dari seluruh kegiatan dalam sistem manajemen konstruksi. Metode pelaksanaan konstruksi merupakan kunci untuk dapat mewujudkan seluruh perencanaan menjadi bentuk bangunan fisik. Pada dasarnya metode pelaksanaan konstruksi merupakan penerapan konsep rekayasa berpijak pada keterkaitan antara persyaratan dalam dokumen pevelangan (dokumen pengadaan), keadaan teknis dan ekonomis yang ada di lapangan, dan seluruh sumber daya termasuk pengalaman kontraktor.

Jalan

Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori dan jalan kabel (menurut UU No. 22 Tahun 2009). Jalan raya adalah jalur-jalur tanah di atas permukaan bumi yang dibuat oleh manusia dengan bentuk, ukuran-ukuran dan jenis konstruksinya sehingga dapat digunakan untuk menyalurkan lalu lintas, orang, hewan dan kendaraan yang mengangkut barang. dari suatu tempat ke tempat lainnya dengan mudah dan cepat. (Oglesby, 1999). Klasifikasi jalan fungsional di Indonesia berdasarkan peraturan perundangan UU No 22 tahun 2009 adalah:

perundangan UU No 22 tahun 2009 adalah:

A. Jalan Arteri

Merupakan jalan yang berfungsi melayani angkutan utama dengan ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi, dan jumlah jalan masuk (akses) dibatasi secara efisien. Jalan arteri primer menghubungkan secara berdaya guna antar pusat kegiatan nasional atau antara pusat kegiatan nasional dengan pusat kegiatan wilayah. Jalan arteri sekunder melayani angkutan utama dengan ciri-ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi, dan jumlah jalan masuk dibatasi seefisien dengan peranan pelayanan jasa distribusi untuk masyarakat dalam kota. Di daerah perkotaan juga disebut sebagai jalan protokol.

B. Jalan Kolektor

Merupakan jalan yang berfungsi melayani angkutan pengumpul atau pembagi dengan ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang dan jumlah jalan masuk dibatasi. Jalan kolektor primer dikembangkan untuk melayani dan menghubungkan kota-kota antar pusat kegiatan wilayah dan pusat kegiatan lokal dan atau kawasan-kawasan berskala kecil dan atau pelabuhan pengumpan regional dan pelabuhan pengumpan lokal. Jalan kolektor sekunder melayani angkutan pengumpulan atau pembagian dengan ciri-ciri perjalanan jarak, sedang, kecepatan rata-rata sedang, dan jumlah jalan masuk dibatasi, dengan peranan pelayanan jasa distribusi untuk masyarakat di dalam kota.

C. Jalan Lokal

Merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan setempat dengan ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah, dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi. Jalan lokal primer adalah jalan yang menghubungkan secara berdaya guna pusat kegiatan nasional dengan pusat kegiatan lingkungan, pusat kegiatan wilayah dengan pusat kegiatan lingkungan, antarpusat kegiatan lokal, atau pusat kegiatan lokal dengan pusat kegiatan lingkungan, serta antarpusat kegiatan lingkungan.

Jalan lokal sekunder menghubungkan. kawasan sekunder. kesatu dengan. perumahan, kawasan sekunder, kedua dengan perumahan, kawasan, sekunder ketiga dengan, perumahan dan seterusnya. sampai ke perumahan.

D. Jalan Lingkungan

Merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan lingkungan dengan ciri perjalanan jarak dekat, dan kecepatan rata-rata rendah.

Menurut UU No 22 tahun 2009 Jalan dikelompokkan dalam beberapa kelas berdasarkan:

a. Fungsi dan intensitas Lalu Lintas guna kepentingan pengaturan penggunaan Jalan dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

b. Daya dukung untuk menerima muatan sumbu terberat dan dimensi Kendaraan Bermotor.

Sukirman (1999) menyatakan bahwa berdasarkan bahan pengikatnya, konstruksi jalan, dapat dibedakan menjadi tiga macam yaitu:

1. Konstruksi perkerasan lentur (*flexible pavement*).

Konstruksi perkerasan, lentur (*flexible pavement*) adalah lapis perkerasan yang menggunakan aspal sebagai bahan ikat antar material. Lapisan-lapisan perkerasannya bersifat memikul dan meneruskan serta menyebarkan beban lalu lintas ke tanah dasar. Perkerasan lentur (*flexible pavement*) merupakan perkerasan yang terdiri atas beberapa lapis perkerasan.

2. Konstruksi Perkerasan Kaku (*Rigid pavement*).

Konstruksi perkerasan kaku. (*rigid pavement*) adalah lapis perkerasan yang menggunakan semen sebagai bahan ikat antar materialnya. Pelat beton dengan atas lapis pondasi bawah. Beban lalu lintas dilimpahkan ke pelat beton, mengingat biaya yang lebih mahal dibanding perkerasan lentur perkerasan kaku jarang digunakan, tetapi biasanya digunakan pada proyek-proyek jalan layang, apron bandara, dan jalan-jalan tol. Karena beton akan segera mengeras setelah dicor, dan pembuatan beton tidak dapat menerus, maka pada perkerasan ini terdapat sambungan-sambungan beton atau joint.

3. Konstruksi perkerasan komposit (*composite pavement*).

Perkerasan kaku yang dikombinasikan dengan perkerasan lentur dapat berupa perkerasan lentur diatas perkerasan kaku. Perkerasan komposit merupakan gabungan konstruksi perkerasan kaku (*rigid pavement*) dan lapisan perkerasan lentur (*flexible pavement*) di atasnya, dimana kedua jenis perkerasan ini bekerja sama dalam memikul beban lalu lintas.

Peningkatan Jalan

Peningkatan jalan adalah suatu kegiatan untuk memperbaiki kondisi jalan yang kemampuannya tidak mantap atau kritis, sampai suatu kondisi pelayanan yang mantap sesuai dengan umur rencana yang ditetapkan. Kegiatan ini merupakan kegiatan penanganan jalan yang dapat meningkatkan kemampuan struktur sesuai dengan umur rencana jalan tersebut.

METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang dilakukan terbagi menjadi 2 tahap, yaitu:

a. Tahapan Pengumpulan Data

Tahap pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini dilakukan dengan 3 metode. Metode pertama adalah wawancara, merupakan teknik yang dilakukan dengan mengajukan pertanyaan-pertanyaan terstruktur yang disusun secara sistematis dan lengkap untuk mengumpulkan data yang dibutuhkan yaitu kronologi peningkatan struktur ruas jalan tarjun-serongga. fungsi, tujuan, dan dana yang dibutuhkan untuk membangun. Wawancara yang dilakukan oleh penulis yaitu dengan kontraktor pada proyek peningkatan struktur ruas jalan tarjun-serongga Kec. Kelumpang Hilir - Kota Baru Provinsi Kalimantan Selatan. Metode kedua yaitu observasi, yang dilakukan untuk mengambil informasi melalui pengamatan, dalam metode ini observasi yang dilakukan oleh penulis dilaksanakan untuk mengetahui pelaksanaan proyek dan hasil proyek peningkatan ruas jalan tarjun-serongga Kec, Kelumpang Hilir – Kota Baru Provinsi Kalimantan Selatan. Metode ketiga adalah dokumentasi, yang merupakan teknik pengumpulan data-data yang terkait dengan kegiatan pelaksanaan proyek peningkatan struktur jalan tarjun-serongga Kec, Kelumpang Hilir – Kota Baru Provinsi Kalimantan Selatan.

b. Metode Pembangunan Proyek / Kasus

Pada metode pembangunan proyek / kasus yang telah digunakan penulis adalah metode deskriptif karena akan mengetahui gambaran, keadaan, suatu proyek dengan mendeskripsikannya

sedetail mungkin berdasarkan fakta yang ada untuk di tuliskan dalam laporan ini. Pendekatan yang digunakan adalah pendekatan kualitatif yaitu mengungkapkan suatu fenomena dengan cara mendeskripsikan data dan fakta melalui kata – kata secara menyeluruh.

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Data Proyek

Kegiatan	: Peningkatan Struktur Ruas Jalan Tarjun-Serongga
Paket	: Tarjun, Serongga
Lokasi	: Kecamatan Kelumpang Hilir, Kabupaten Kotabaru
Panjang Jalan	: 14,814 Km
Kontraktor Pelaksana	: PT.BATULICIN BETON ASPHALT
Konsultan Pengawas	: PT. SEBUKU TANJUNG COAL
Nomer Kontrak	: 035/STC/DIR-BDJ/II/2024
Nilai Kontrak	: Rp. 27.987.035.497.45
Sumber Dana	: Komvensasi Perusahaan (CSR)
Waktu Pelaksanaan	: 8 Bulan
Jenis Proyek	: Jalan Kabupaten
Fungsi Proyek	: Pra sarana lalu lintas kendaraan
Jenis Konstruksi	: Rigid Pavement + Asphalt dan patching
Panjang Efektif	: 14 Km
Lebar Jalan	: 7 meter

Kegiatan pelaksanaan peningkatan struktur ruas jalan

Mobilisasi alat berat

Mobilisasi alat berat adalah proses pengangkutan dan penempatan alat-alat berat ke lokasi proyek konstruksi atau pekerjaan tertentu. Proses ini mencakup berbagai aktivitas mulai dari perencanaan hingga pengoperasian alat berat di lokasi kerja. Alat berat yang digunakan pada proyek peningkatan struktur jalan ini yaitu Roller Compactor dan Greder.

Roller compactor yang digunakan pada proyek ini menggunakan roller compactor berukuran 10 ton yang tujuannya untuk mendapati hasil kepadatan jalan yang di inginkan. Greder berfungsi untuk menyiapkan badan jalan yang belum cukup luas agar bisa dilalui masyarakat untuk sementara dikarenakan ruas jalan tarjun-serongga ini merupakan jalan utama yang juga digunakan sebagai jalan menuju Pelabuhan tarjun. Kedua alat tersebut didatangkan oleh karyawan PT.BATULICIN BETON ASPHALT dari Lokasi workshop PT.BATULICIN BETON ASPAL menuju lokasi proyek tersebut menggunakan mobil self loader.



Gambar 1. Greder dan Roller compactor

Penyiapan badan jalan

Pekerjaan penyiapan badan jalan adalah tahap awal dalam proses pembangunan jalan yang melibatkan berbagai kegiatan untuk memastikan bahwa dasar jalan siap untuk menerima lapisan-lapisan berikutnya yang membentuk permukaan jalan akhir. Greder dan roller compactor adalah kedua alat berat yang digunakan untuk kegiatan penyiapan badan jalan pada proyek peningkatan ruas jalan ini, kedua alat tersebut berguna untuk memperlebar dan meratakan permukaan ruas jalan agar memudahkan untuk pengerjaan selanjutnya.

Ruas jalan yang diperluas yaitu ruas jalan menuju arah Pelabuhan tarjun tetapi tidak dengan ruas arah berlawanannya di karenakan ruas jalan menuju jalan serongga di bahu jalannya terpasang barrier milik Perusahaan pabrik semen di area Pelabuhan tarjun. Perencanaan yang ditetapkan untuk badan jalan yang disiapkan pada proyek ini yaitu menambah 3 meter dari lebar ruas jalan yang sebelumnya hanya 8 meter menjadi 11 meter.



Gambar 2. Proses pelebaran badan jalan

Pemasangan bekisting lantai dasar

Bekisting adalah elemen penting dalam konstruksi beton yang berfungsi sebagai cetakan sementara untuk membentuk dan menahan beton segar sampai mengeras. Dengan berbagai jenis bekisting yang tersedia, pemilihan jenis yang tepat sangat penting untuk memastikan kualitas, efisiensi, dan keamanan struktur beton yang dihasilkan.

Berdasarkan hasil observasi dari penulis, kayu yang digunakan untuk pembuatan bekisting pada proyek tersebut yaitu kayu dengan jenis akasia dengan ukuran tebal 10 cm dan Panjang 500cm, bekisting lantai dasar ini disusun persegi panjang, dengan Panjang 5 meter dan lebar 3,5 meter, komponen pendukung yang dipasang untuk membantu kayu bakisting menahan beban dari material beton yang dituangkan yaitu besi 12mm dengan Panjang 15 cm yang ditancapkan setiap 50cm dari panjangnya kayu bekisting tersebut.

Pemasangan bekisting ini dilakukan secara bertahap setiap 200 meter dari Panjang proyek tersebut yang tujuannya untuk tetap memaksimalkan arus lalu lintas karena diperlukannya sekat atau jarak agar mengurangi resiko kemacetan pada area proyek, yang berarti ada 40 cetakan siap cor setiap sekali pemasangan bekisting lantai dasar ini.



Gambar 3. Pemasangan bekisting lantai kerja

Pembesian

Pekerjaan pembesian sangat penting dalam proyek konstruksi karena besi yang dipasang dengan benar akan memberikan kekuatan dan stabilitas pada struktur beton bertulang, seperti gedung, jembatan, jalan dan berbagai infrastruktur lainnya

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan oleh penulis kepada pihak yang bersangkutan dalam hal ini yaitu pimpinan proyek dan kepala pemborong di dapatkan jawaban bahwasannya besi yang digunakan dalam proyek ini yaitu besi ukuran 13mm ulir, besi dirancang menyerupai bentuk huruf U yang bertujuan untuk menopang besi wiremesh di atasnya.



Gambar 4. Proses Pembesian

Pengecoran lantai kerja

Pengecoran Lantai kerja ini berfungsi untuk memberikan permukaan yang rata dan stabil bagi pekerja dan peralatan selama konstruksi. Hal ini memudahkan penempatan bekisting dan penulangan (rebar) untuk struktur utama.

Lantai kerja ini mempunyai spesifikasi mutu beton F_c 15 Mpa dengan tebal 10cm dan Panjang 5m sesuai dengan ukuran bekisting yang telah dipasang. Dengan adanya lantai kerja, pemasangan bekisting dan pembesian menjadi lebih mudah dan akurat. Pekerjaan bisa dilakukan dengan lebih cepat dan efisien karena permukaan yang rata dan stabil.



Gambar 5. Pengecoran Lantai Kerja

Pemasangan bekisting beton mutu F_c 30 Mpa

Bekisting yang dipasang dengan benar sangat penting untuk memastikan beton memiliki bentuk, dimensi, dan kualitas permukaan yang diinginkan. Untuk beton mutu f_c 30 MPa, perhatian ekstra diberikan untuk memastikan bahwa bekisting mampu menahan tekanan beton basah selama proses pengecoran dan pengeringan. Berdasarkan hasil observasi dari penulis bekisting yang dipasang oleh para pekerja konstruksi di proyek ini sama dengan pemasangan bekisting untuk lantai dasar yaitu dengan cara disusun persegi Panjang dengan dimensi atau ukuran Panjang 5 meter dan lebar 3,5 meter, komponen pendukung pada bekisting ini yaitu adanya papan triplek

yang dibolongkan tengahnya untuk dipasang besi dowel agar mempermudah penyambungan satu balok beton dengan balok beton selanjutnya

Pemasangan bekisting ini dilakukan secara bertahap setiap 200 meter dari Panjang proyek tersebut yang tujuannya untuk tetap memaksimalkan arus lalu lintas karena diperlukannya sekat atau jarak agar mengurangi resiko kemacetan pada area proyek, yang berarti ada 40 cetakan siap cor setiap sekali pemasangan bekisting ini.



Gambar 6. Pemasangan bekisting beton mutu Fc 30 Mpa

Bekisting dilepas setelah beton mencapai kekuatan yang cukup untuk menopang dirinya sendiri tanpa dukungan bekisting, pada proyek ini bekisting dilepas 2 hari setelah proses pengecoran dengan persetujuan dari pihak pelaksana dan pengawas pada proyek ini.

Pemasangan besi wiremesh

Pemasangan besi wiremesh dilakukan setelah pemasangan bekisting dan penataan besi tulangan disetiap sisi bekisting. Dengan pemasangan yang tepat, besi wiremesh dapat secara signifikan meningkatkan kualitas dan daya tahan struktur beton, menjadikannya elemen penting dalam banyak proyek konstruksi. Komponen pendukung pada besi wiremesh ini adalah besi dudukan yang berfungsi menjadi penahan dari besi wiremesh itu sendiri agar tetap sesuai dengan ketinggian yang sudah ditetapkan yaitu 35cm.



Gambar 7. Besi wiremesh

Pengecoran beton mutu Fc 30 Mpa

Proses pengecoran biasanya dibarengi oleh pengambilan sample untuk pengujian slump (slump test) yang nantinya sample tersebut akan dibawa menuju POLITEKNIK NEGERI BANJARMASIN untuk dilakukan perhitungan hasil dari pengujian tersebut. Beton segar yang dibawa ke proyek tersebut di produksi di batching plant PT.BATULICIN BETON ASPHALT yang bertempat di area PT.BATULICIN BETON ASPHALT.

Dengan mengikuti prosedur yang tepat, pengecoran beton mutu fc 30 MPa dapat menghasilkan struktur yang kuat, tahan lama, dan sesuai dengan spesifikasi teknis yang diperlukan dalam proyek konstruksi. Berdasarkan hasil observasi yang penulis lakukan, Beton segar di angkut menggunakan truk mixer menuju ke lokasi pengecoran dengan jumlah 5,5 m³ Setiap 1 truk mixer, hal ini menyesuaikan volume dari cetakan bekisting untuk beton tersebut guna meminimalisir terjadinya beton segar yang tercecer.

Metode yang dilaksanakan pada pengecoran ini yaitu dengan cara selang seling per setiap satu cetakan bekisting yang bertujuan untuk memudahkan pelepasan bekisting apa bila sudah sesuai dengan waktu yang di tentukan. Mengacu pada standar pengecoran beton mutu fc 30 Mpa bahwasannya untuk mencapai titik keras sempurna pada beton tersebut dibutuhkan 28 hari, akan tetapi pada proyek ini hanya berkisar 10-15 hari dikarenakan ruas jalan ini merupakan ruas jalan utama menuju Pelabuhan tarjun yang otomatis apabila mengikuti standar akan sangat berdampak dengan ekonomi Masyarakat sekitar yang rata rata bermata pencaharian sebagai driver dll. Keputusan tersebut di sepakati oleh pihak pelaksana maupun pengawas dari proyek peningkatan ruas jalan ini dikarenakan owner/pemilik dari proyek ini ingin perbaikan ruas jalan ini berdampak positif bagi Masyarakat terutama warga sekitar.



Gambar 8. Proses pengecoran beton mutu Fc 30 Mpa

Pelaksanaan perkerasan jalan rigid pavement

Rigid pavement biasanya digunakan untuk jalan yang menanggung beban berat seperti jalan tol, bandara, dan pelabuhan, karena sifatnya yang lebih tahan lama dan membutuhkan perawatan yang lebih sedikit dibandingkan dengan flexible pavement (aspal). Metode yang digunakan dalam pelaksanaan perkerasan jalan rigid pavement untuk peningkatan struktur ruas jalan tarjun-serongga ini sesuai dengan standar yang berlaku, berdasarkan hasil dari pengamatan yang dilakukan oleh penulis pekerjaan peningkatan struktur ruas jalan tarjun- serongga dimulai dari pekerjaan

mobilisasi alat berat, penyiapan badan jalan, pemasangan bekisting, pemasangan bekisting sampai dengan pengecoran.

Metode tersebut sudah tepat dilaksanakan akan tetapi pada proyek peningkatan struktur ruas jalan tarjun-serongga ini metode pelaksanaan itu sifatnya dinamis menyesuaikan keadaan yang terjadi di lapangan, Seperti halnya pada penempatan hari beton itu tidak sampai 28 hari dikarenakan hasil kesepakatan dari pihak pelaksana dan pengawas yang mengutamakan fungsi dari ruas jalan tarjun-serongga itu yang menjadi ruas jalan utama dan menjadi jalur per-ekonomian warga sekitar khususnya Masyarakat, Apabila kesepakatan itu tidak diciptakan menurut pengawas dan pelaksana akan merugikan pihak Masyarakat dikarenakan terhambatnya roda ekonomi yang bergantung pada ruas jalan tarjun-serongga.



Gambar 9. Keadaan arus lalu lintas proyek

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, maka dapat ditarik kesimpulan dari laporan metode pelaksanaan peningkatan struktur ruas jalan tarjun-serongga Kecamatan Tumpang Hilir, Kabupaten Kota Baru, yaitu kegiatan peningkatan struktur telah sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan dan disepakati baik dari pihak pelaksana maupun pihak pengawas, dari proyek ini penulis mengetahui bahwasannya penerapan pelaksanaan konstruksi itu sangatlah dinamis yang bisa disebabkan oleh faktor-faktor tak terduga yang ada. Ketika pelaksanaan proyek konstruksi tersebut, mempertimbangkan semua esensi menjadi kunci pengambilan keputusan yang tepat di saat keadaan terdesak seperti halnya yang terjadi pada kegiatan proyek ini harus memutuskan untuk mengaktifkan jalan itu dengan umur yang belum sahnya atas dasar pertimbangan yang memang mengharuskan jalan itu diaktifkan sebelum waktunya.

DAFTAR PUSTAKA

Adithya, Astriera Prery dkk, M. 2016. *Evaluasi Karakteristik ASTM D 2487 – 06. Standard Practice for Classification of soils for engineering Purposes (Unified Soil Classification System)*.

- Casagrande, A. (1948). Classification and identification of soils. *Transactions of the American Society of Civil Engineers*, 113(1), 901-930.
- Clements, L. O., & Weavers, E. D. (1980). Dermatophilus congolensis infection in lambs. *Irish Veterinary Journal*, 34(5), 65-67.
- Farida, R., Marsh, P. D., Newman, H., Rule, D. C., & Ivanyi, L. (1986). Serological investigation of various forms of inflammatory periodontitis. *Journal of Periodontal Research*, 21(4), 365-374.
- Islamiah, N. (2021). *Pengaruh Penambahan Abu Eceng gondok Terhadap Kuat Tekan dan kuat Geser Pada Tanah lempung Lunak* (Doctoral dissertation, UNIVERSITAS BOSOWA).
- Kurniawan, A., Alwi, A., & Bachtiar, V. (2019) STABILISASI TANAH LUNAK DENGAN ABU AMPAS TEBU, FLY ASH, KAPUR DAN SEMEN TERHADAP SIFAT MEKANIS TANAH. *JeLAST: Jurnal PWK, Laut, Sipil, Tambang*, 6(3).
- Kusuma, R. I., Mina, E., Althaf, M. W. G., & Fajarwati, Y. (2022). Stabilisasi Tanah dengan Penambahan Arang Kayu terhadap Nilai Daya Dukung CBR (Studi Kasus Jalan Desa Cibingbin, Kecamatan Cibaliung, Kabupaten Pandeglang). *Inersia: Jurnal Teknik Sipil dan Arsitektur*, 18(1), 72-82.
- Kusumastuti, D. P., & Sepriyanna, I. S. (2019, November). Pengaruh Penambahan Serbuk Kaca Dan Abu Sekam Pada Tanah Lunak Berdasarkan Uji Konsolidasi. In *FORUM MEKANIKA* (Vol. 8, No. 2, pp. 63-70).
- Misnawati., Adriana, Marlia., Dewi, Norminawati., Suhaimi. (2023). Pengaruh Penggunaan *Endocarp* Sawit untuk Stabilisasi Tanah Lunak *Peatland*. *Jurnal Humaniora Teknologi*. Politeknik Negeri Tanah Laut, 9(1).
- Nur, H. S. (2018). Studi Stabilisasi Tanah Lunak Menggunakan Campuran Abu Batu Gunung Dan Semen. *Jurnal MEDIA INOVASI Teknik Sipil Unidayan*, 7(2).
- Rupida, R. (2021). *ANALISIS PENGARUH PENAMBAHAN SEMEN DAN MATOS UNTUK STABILITAS TANAH LUNAK GAMBUT KABUPATEN BARITO KUALA TERHADAP NILAI CBR LABORATORIUM* (Doctoral dissertation, Universitas Islam Kalimantan MAB).
- Terzaghi, K., Peck, R. B., & Mesri, G. (1967). *Soil Mechanics in Engineering Practice*, John Wiley & Sons. Inc., *New York*, 232-254.
- Wesley, L. D. (1977). *Mekanika Tanah*, Badan Penerbit Pekerjaan Umum.
- Widyaningsih, T.S., (2007), Penyerapan Logam Crtotal dan Cu²⁺ Dengan Eceng Gondok Pada Sistem Air Mengalir. Tesis S2, Fakultas Teknik, Jurusan Teknik Kimia UGM, Yogyakarta.
- Yuliawati, Y. (1995). Penerapan Activity-Based Costing dalam Analisis Profitabilitas Pelanggan untuk Menunjang Perencanaan Laba pada PT. X di Surabaya.

UCAPAN TERIMA KASIH

Terima Kasih penulis ucapkan kepada Prodi Teknologi Rekayasa Konstruksi Jalan dan Jembatan Jurusan Rekayasa Industri Politeknik Negeri Tanah Laut (POLITALA) yang telah membantu peneliti dalam menyelesaikan penelitian ini.