

BAB III

GAMBARAN UMUM PROYEK

3.1 LATAR BELAKANG

Sarana transportasi merupakan infrastruktur vital yang berkorelasi positif terhadap pertumbuhan ekonomi suatu wilayah. Dengan demikian pembangunan dan pemeliharaan jalan dan jembatan merupakan tugas penting pemerintah dalam rangka menjaga stabilitas sosial dan ekonomi masyarakat.

Seperti kita ketahui bahwa di jalur pantura aktifitas harian kendaraan sangat tinggi sehingga sudah sangat penting untuk mendapatkan penanganan yang memadai agar senantiasa dapat berfungsi untuk mendukung kelancaran arus lalu-lintas barang dan penumpang dalam rangka percepatan pemulihan ekonomi.

Berdasarkan hasil identifikasi perkembangan yang terjadi di ruas jalan Pemalang – Pekalongan masih terdapat lajur jalan yang terdiri dari 2 lajur, 3 lajur dan 4 lajur. Pada daerah ini masih terjadi penyempitan pada daerah 4 lajur menjadi 3 lajur atau 3 lajur menjadi 2 lajur sehingga kelancaran lalu-lintas banyak terganggu terutama pada daerah-daerah 2 lajur.

Penanganan ini dimaksudkan tidak hanya mengatasi kerusakan di lintas jalur pantura secara menyeluruh, namun juga kekuatan strukturnya dapat mendukung beban lalu-lintas yang ada serta meningkatkan kapasitas jalan secara memadai dan tahan lama.

Jalan Jalur Lintas Utara Jawa adalah salah satu ruas jalan nasional yang sangat strategis. Kondisi Jalan Jalur Lintas Utara Jawa saat ini pada umumnya sedang mengalami kerusakan, mulai dari rusak ringan sampai rusak berat/ambles dan longsor. Kerusakan yang terjadi disebabkan oleh beberapa faktor, antara lain: *over-loading*, kondisi alam (tanah dasar yang jelek), iklim (di musim hujan tergenang air dan di musim kemarau retak-retak), umur rencana perkerasan sudah terlampaui, sistem drainase yang tidak berfungsi dan lain sebagainya. Kerusakan yang bervariasi tersebut menyebabkan kegiatan penanganan yang dilakukan juga berbeda-beda.

Dalam rangka penanggulangan kerusakan tersebut di atas, maka perlu dilakukan kegiatan Pembangunan Jalan Jalur Lintas Utara Jawa yang diprogram secara sistematis dan terstruktur. Kegiatan ini harus diprogram dengan baik karena

ada banyak ruas yang membutuhkan penanganan dan lokasinya yang melintasi semua propinsi di pulau Jawa. Dengan dana APBN yang terbatas, maka penetapan prioritas ruas-ruas yang akan ditanggulangi harus dilakukan dengan cermat.

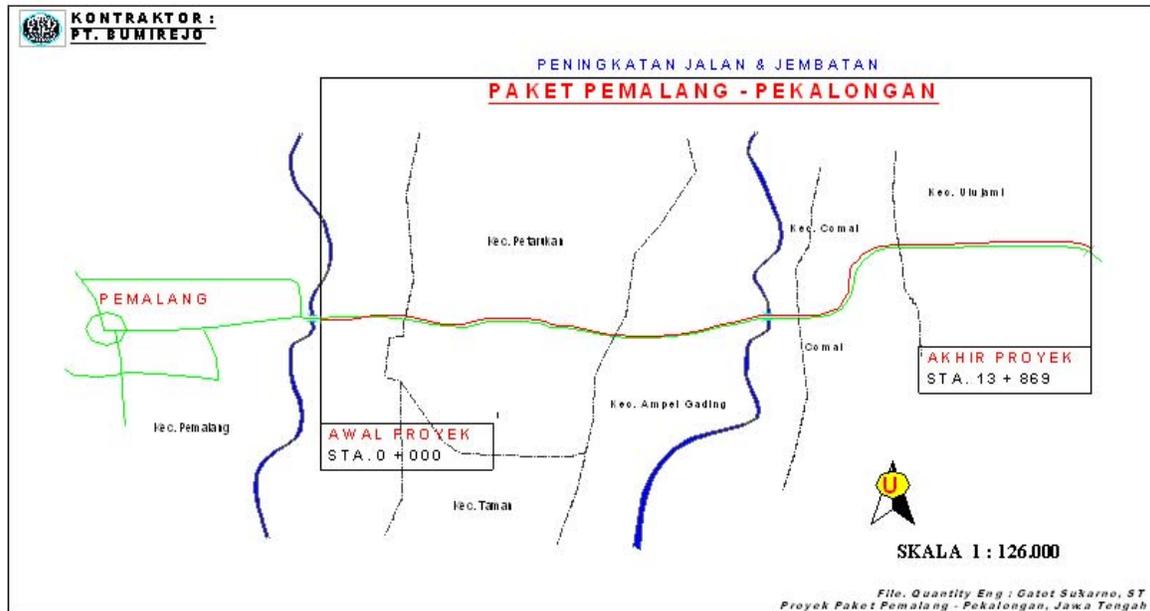
Tugas akhir ini akan memfokuskan pembahasan pada Proyek Pembangunan Jalan Jalur Lintas Utara Jawa di provinsi Jawa Tengah. Proyek Pembangunan Jalan Jalur Lintas Utara Jawa di provinsi Jawa yang dilaksanakan oleh Satuan Kerja Non Vertikal Tertentu Pembangunan Jalan Jalur Lintas Utara Jawa Provinsi Jawa Tengah di bawah naungan Departemen Pekerjaan Umum Direktorat Jendral Bina Marga.

3.2 TUJUAN

1. Mengurangi kemacetan lalulintas di jalur pantura yang merupakan lalu– lintas antar kota/propinsi yang diakibatkan oleh *volume* jumlah kendaraan lalu– lintas yang melebihi kapasitas jalan yang ada.
2. Memperbesar kapasitas jalan dengan pelebaran dari 3 lajur menjadi 4 lajur.
3. Mempersingkat waktu tempuh perjalanan dan memperlancar arus lalu– lintas setiap Hari Raya Islam, Natal dan Tahun baru.
4. Mewujudkan prasarana yang bermutu sesuai dengan persyaratan dan peraturan perundang – undangan, demi memenuhi harapan dan kepuasan masyarakat.

3.3 LOKASI PROYEK

Lokasi Proyek Pembangunan jalan Pemalang Pekalongan ini berawal dari KM SMG 128+910 dan berakhir pada KM SMG 115+045 dari Pemalang sampai dengan Ulujami diawali dari STA. 0+000 sampai 13+869 mulai dari Jembatan Waluh sampai *Box Culvert* Ulujami (SNVT Pembangunan Jalan dan Jembatan Propinsi Jawa Tengah, 2007). Untuk lebih jelasnya akan dijelaskan seperti dalam Gambar 3.1.



Keterangan

- | | | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|----------|
|  | Jalan Eksisting |  | Jembatan |
|  | Jalan yang dikerjakan |  | Sungai |
|  | Batas Kecamatan | | |

Gambar 3. 1 Peta Lokasi Proyek

(PT. Bumiredjo, 2007)

3.4 DATA PROYEK

3.4.1 Data Umum

Nama Satuan kerja : *Non* Vertikal Tertentu Pembangunan Jalan dan Jembatan Prop. Jawa Tengah

Bag. Pelaksana Kegiatan : Pembangunan Jalan dan Jembatan Pemalang-Pekalongan

Sumber Dana : APBN 2006 dan *Multi Years*

Nomor dan Tgl.DIPA : 0463 0/033-04 0/-/2006

Tanggal 31 Desember 2006

3.4.2 Data Teknis

1. Panjang Jalan : 13,869 km

2. Panjang Efektif : 13,869 km (pelebaran menjadi 3 lajur)

3. Jenis Pekerjaan

a. Pelebaran Jembatan

b. Pelebaran gorong-gorong

c. Pelebaran jalan 2 lajur menjadi 3 lajur

- *Base* dengan beton rigid

- Lapis aus dengan AC-WC modifikasi

- Lapisan *leveling* dengan AC-BC modifikasi.

3.4.3 Data Kontrak

1. Paket : Pemalang – Pekalongan

2. Penyedia Jasa : PT. BUMI REDJO

3. Nomor Kontrak

- Kontrak Induk : 95/PKK/PJJ.JATENG/VI/2006

- Kontrak Anak I : 96/PKK/PJJ.JATENG/VI/2006

- Kontrak Anak II : 120/PKK/PJJ.JATENG/I/2006

4. Tanggal Kontrak

- Kontrak Induk : 29 Juni 2006

- Kontrak Anak I : 29 Juni 2006

- Kontrak Anak II : 12 Januari 2007

5. Nilai Kontrak
 - Kontrak Induk : Rp. 61.990.388.000,00
 - Kontrak Anak I : Rp. 36.000.000.000,00
 - Amd. Kontrak Anak I : Rp. 21.014.734.613,00
 - Kontrak Anak II : Rp. 32.500.000.000,00
6. Waktu Pelaksanaan : 520 hari kalender
7. Masa Pemeliharaan : 365 hari
8. SPL : 29 Juni 2006
9. SPMK : 29 Juni 2006
10. Rencana PHO : Kontrak Induk : 30 November 2007
11. Rencana Serah Terima : Kontrak Anak I : 12 Desember 2006
12. Realisasi Serah Terima : Kontrak Anak I : 20 Desember 2006
13. Rencana FHO : Kontrak Induk : 30 November 2008
14. Direksi Teknik : PT. DACREA MITRAYASA

3.5 RUANG LINGKUP PROYEK

Ruang lingkup Proyek Pembangunan Jalan dan Jembatan Paket Pemalang - Pekalongan (SNVT Pembangunan Jalan dan Jembatan Propinsi Jawa Tengah, 2007) adalah sebagai berikut:

1. Pekerjaan Umum
 - Mobilisasi
 - Pemeliharaan dan pengaturan lalu lintas
2. Pekerjaan Drainase
 - Galian untuk Drainase selokan dan saluran air
 - Pasangan batu dan Mortar
 - Gorong-gorong pipa Beton Bertulang Ø Dalam 50–75 cm.
 - Gorong-gorong pipa Beton Bertulang Ø Dalam 80–100 cm.
 - Bahan Porous untuk penimbunan kembali atau bahan penyaringan (*filter*)
3. Pekerjaan Tanah
 - Galian Biasa
 - Galian Batu
 - Galian Struktur dengan kedalaman 0–2 meter

- Galian Struktur dengan kedalaman 2–4 meter
 - Galian Struktur dengan kedalaman 4–6 meter
 - Galian perkerasan Beraspal dengan *Cold Milling Machine*
 - Galian Perkerasan Aspal tanpa *Cold Milling Machine*
 - Biaya tambahan untuk pengangkutan bahan hasil galian dengan jarak melebihi 5 km.
 - Timbunan pilihan
 - Penyiapan Badan Jalan
 - *Geotextile*
4. Pelebaran Perkerasan dan Bahu Jalan
- Lapis Pondasi Agregat Kelas A
 - Lapis Pondasi Agregat Kelas B
 - Lapis Resap Pengikat
5. Pekerjaan Perkerasan Aspal
- Lapis perekat (*Tack coat*)
 - Laston lapis Aus (AC–WC) modifikasi tebal 4 cm
 - Laston Lapis Antara (AC–BC) Modifikasi
 - Laston Lapis Antara (AC–BC) Modifikasi *Leveling*
6. Pekerjaan Struktur
- Penyediaan dan pemasangan RCP Ø 2,10
 - Beton K–500
 - Beton K–350
 - Beton K–250
 - Beton K–175
 - Beton K–175 Cyclop
 - Beton K–125
 - Baja tulangan U–24 polos
 - Cerucuk kayu Ø 10–15 cm , Penyediaan dan Pemasangan
 - Penyediaan Tiang Pancang Pipa Beton Pratekan Pracetak Ø 400 mm
 - Pemasangan Tiang Pancang Pipa Beton Pratekan Pracetak Ø 400 mm
 - Penyediaan dan Pemasangan Tiang Pancang Beton Pracetak segitiga 280x280x280 mm
 - Pasangan Batu

- Bronjong
 - *Expantion Joint tipe Asphaltic Plug*
 - Perletakan *Elastomerik* Jenis 1 (300x350x36)
 - Perletakan *Elastomerik* Jenis 3 (400x450x45)
 - Sandaran Jembatan Baja (*Railing*)
 - Papan Nama Jembatan
 - Pembongkaran Pasangan Batu
 - Pembongkaran Beton
 - Pembongkaran Balok Baja
 - Perkerasan Jalan Beton
 - *Wet Lean Concrete* (Lapis Dasar Beton) t = 10 cm
 - *Sand Bedding* (t = 4 cm)
7. Pengembalian Kondisi dan Pekerjaan *Minor*, Meliputi :
- Campuran Aspal Panas untuk Pekerjaan *Minor*
 - Pembersihan dan Pembongkaran Tanaman Ø 30 cm
 - Penebangan Pohon Diameter 30–50 cm
 - Penebangan Pohon Diameter 50–75 cm
 - Penebangan Pohon Diameter > 75 cm
 - Pohon
 - Marka Jalan *Thermoplastic*
 - Rambu Jalan Tunggal dengan Permukaan Pemantul *Engineering Grade*
 - Patok Pengarah
 - Patok Pengarah/Rambu Pengarah
 - Patok *Kilometer*
 - Patok *Hektometer*
 - Rel Pengaman
 - *Kerb* Pracetak
 - Perkerasan Blok Beton pada *Median* dan Trotoar
 - Pipa untuk Pembuangan air dari Jembatan
8. Pekerjaan Harian, Meliputi :
- Mandor
 - Pekerja Biasa

- Tukang kayu, Tukang Batu, dsb
- *Dump Truck* 3–4 m³
- *Truck* Bak Datar 3–4 ton
- *Motor Grader* min 100 PK
- Penggilas bervibrasi 5–8 ton
- Penggilas bervibrasi 8–10 ton
- Kompresor 4000–6500 liter/min
- Mesin Pengaduk Beton 0,3–0,6 m³

9. Pemeliharaan Rutin

- Pemeliharaan Rutin Bahu Jalan, *Median* dan *Trotoar*
- Pemeliharaan Rutin Selokan, Saluran Air, Galian dan Timbunan
- Pemeliharaan Rutin Perlengkapan Jalan
- Pemeliharaan Rutin Jembatan

3.6 SISTEM PENGENDALIAN PROYEK

Pengendalian proyek Jalan Pemalang - Pekalongan di provinsi Jawa Tengah adalah suatu pengendalian yang bertingkat mulai dari tingkat proyek, tingkat propinsi, dan tingkat pusat. Untuk pengendalian pada tingkat pusat maka dibutuhkan informasi pelaksanaan proyek dari tingkat pengendalian di bawahnya sebagai bahan evaluasi dan monitoring sebagai dasar untuk ditindaklanjuti.

3.6.1. Pengendalian Proyek Jalan Lintas Utara Jateng Pada Tingkat Paket

Pengendalian pada tingkat paket dan sub paket sepenuhnya merupakan tanggung jawab dari Pimbagpro (Pimpinan Bagian Proyek) / PPK (Pejabat Pembuat Komitmen) sebagai pelaksana kegiatan pada daerah yang bersangkutan. Pada tingkat proyek ini, seorang PPK akan dibantu oleh beberapa asisten. PPK mempunyai tanggung jawab dan peranan yang sangat besar terhadap pengendalian proyek dalam rangka pencapaian sasaran dan tujuan proyek. Hal ini dikarenakan PPK sebagai pelaksana kegiatan adalah level pada tingkat pengendali bertingkat yang bersentuhan langsung dengan pelaksanaan proyek di lapangan dan berhubungan langsung dengan kontraktor. Monitoring terhadap pencapaian sasaran dari segi mutu dari pekerjaan yang dikerjakan juga terjadi pada level ini.

Selain dibantu oleh beberapa asisten, pada tingkat proyek (pelaksana

kegiatan) akan ditempatkan satu tim konsultan supervisi *field team*. Dimana untuk setiap ruas jalan yang dikerjakan ditempatkan inspektor lapangan dari konsultan supervisi yang bertugas untuk mengawasi mutu serta mengarahkan apabila terjadi penyimpangan dari ketentuan yang telah ditetapkan. Pada tingkat proyek ini, konsultan supervisi bertanggungjawab untuk melaporkan perkembangan proyek dalam satu minggu yang berjalan kepada PPK berupa laporan mingguan untuk dijadikan bahan evaluasi mingguan. Di samping itu, konsultan supervisi juga bertanggung jawab memberikan laporan bulanan, sekaligus memberikan pertimbangan dan sertifikasi untuk setiap item pekerjaan yang telah dikerjakan kontraktor yang dinyatakan layak untuk dibayar berupa *Monthly Certificate (MC)*.

3.6.2 Pengendalian Pada Tingkat Satuan Kerja Non Vertikal Propinsi (Pimpro)

Pada tingkat satuan kerja propinsi laporan yang diterima adalah berupa laporan bulanan dari masing-masing paket (level pelaksana kegiatan). Laporan ini adalah laporan yang dipersiapkan konsultan supervisi *field team*. Di samping itu konsultan supervisi *field team* dari masing-masing proyek juga bertanggung jawab untuk berkoordinasi dengan Kepala SNVT Pembangunan Jalan Jalur Lintas Utara Jawa Provinsi Jawa Tengah (Pimpro).

3.6.3 Pengendalian Pada Tingkat Pusat

Di tingkat pusat, pengendalian akan dilakukan oleh Direktorat Jalan dan Jembatan Wilayah Barat dalam hal ini untuk propinsi Jawa Tengah, Pimpro bertanggung jawab kepada Kasubdit wilayah VI Direktorat Jalan dan Jembatan Wilayah barat. Pengendalian yang dilakukan adalah berdasarkan laporan yang diterima dari masing-masing propinsi.

Identifikasi terhadap WBS dan OBS pengendalian proyek Pembangunan Jalan Jalur Lintas Utara Jawa di propinsi Jawa Tengah dibahas lebih rinci pada bab IV.

3.7 IDENTIFIKASI MASALAH

Pengendalian yang dilakukan pada semua tingkatan masih memisahkan pengendalian kemajuan fisik pekerjaan dan pengendalian biaya. Dimana seringkali posisi penyerapan biaya terhadap kemajuan pekerjaan baru dapat diketahui pada akhir tahun anggaran. Di samping itu karena sangat bergantung pada laporan konsultan

supervisi, besarnya informasi yang diterima oleh setiap level pengendali cenderung sama dan tidak ada suatu parameter yang bisa menunjukkan kinerja secara keseluruhan proyek Jalan Jalur Lintas Utara Jawa, baik di tingkat propinsi dan di tingkat pusat. Analisi yang lebih rinci mengenai sistem pengendalian yang diterapkan saat ini akan dilakukan pada bab V.

Oleh karena itu pada bab IV akan dicoba untuk menerapkan metode *earned value* di dalam pengendalian Jalan Jalur Lintas Utara Jawa di propinsi Jawa Tengah.