

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Pertumbuhan populasi masyarakat semakin meningkat pesat. Semakin tingginya tingkat populasi masyarakat tersebut, menyebabkan tingkat kebutuhan masyarakat terhadap berbagai macam fasilitas meningkat. Menurut Budi (2005), tingkat kebutuhan juga harus diimbangi dengan perkembangan yang melengkapi kebutuhan tersebut dengan adanya pembangunan proyek yang menunjang ekonomi masyarakat bisa terfasilitasi. Hal ini dilihat dari tuntutan pembangunan di segala bidang semakin dirasakan dari pembangunan proyek konstruksi yang berjalan sangat pesat dan seringkali dalam skala besar yang membutuhkan waktu dan sumber daya yang bisa menunjang untuk mencapainya guna merealisasikan rencana pembangunan tersebut.

Pada suatu pembangunan proyek, perencanaan dan pengendalian merupakan masalah yang sangat diperhatikan. Banyaknya perencanaan yang diringi oleh keberagaman metode pelaksanaan konstruksi yang berpengaruh pada waktu pelaksanaan proyek dan sumber daya yang dibutuhkan. Sumber daya yang dimiliki perusahaan dalam melaksanakan aktifitas proyek adalah terbatas dan setiap pembangunan proyek selalu dikejar oleh waktu. Pengendalian diperlukan untuk menjaga kesesuaian perencanaan untuk berjalannya pekerjaan tanpa adanya penyimpangan yang mengakibatkan keterlambatan dalam pekerjaan. Keterbatasan sumber daya dan minimnya waktu yang dijalankan tersebut, diperlukan suatu perencanaan yang matang dan baik sebagai manajemen yang akan mengelola

jalannya proyek dari awal hingga berakhirnya pelaksanaan proyek agar dapat menggunakan sumber daya dan waktu bekerja secara efektif dan efisien tepat waktu.

Menurut Priyo (2017), pengendalian merupakan salah satu fungsi dari manajemen proyek yang bertujuan agar perencanaan tiap pekerjaan dapat berjalan efisien tanpa adanya penyimpangan, yang diperlukan pengendalian dalam pelaksanaan proyek yaitu biaya proyek, waktu atau jadwal proyek, dan kinerja proyek. Hal ini selaras dengan penelitian Anggraeni dkk. (2017) bahwa setiap proyek konstruksi dikatakan berhasil jika tujuan yang ditetapkan terealisasi dan memenuhi standar seperti mutu, biaya, dan waktu. Perencanaan proyek yang terdiri dari penjadwalan, rencana anggaran biaya, dan mutu ini berfungsi sebagai dasar utama yang akan mengantarkan suatu proyek kepada keberhasilan.

Untuk mengatasi keresahan akan tidak berhasilnya jalan proyek konstruksi perlu adanya usaha mempercepat durasi pelaksanaan proyek yang dilihat dari lintasan kritis dimana ada pekerjaan yang tidak bisa ditunda, perlu diperhatikan beberapa aspek yang menunjang percepatan durasi menggunakan lintasan kritis tersebut adalah tidak adanya penundaan waktu pekerjaan yang mempengaruhi waktu penyelesaian dari proyek dan aspek biaya (Putra dkk, 2014). Dalam mengestimasi waktu dan biaya di sebuah proyek maka diperlukan optimalisasi yang bertujuan untuk mengoptimalkan sumber daya yang tersedia serta meminimalkan resiko pembengkakan biaya namun tetap mendapatkan hasil optimal mencapai waktu yang cepat dan tepat.

Kota Surabaya sebagai Ibu Kota Provinsi Jawa Timur dan menduduki peringkat ke-Dua sebagai kota terbesar di-Indonesia setelah kota Jakarta. Dan layaknya kota Metropolitan tak luput dari perkembangannya sekarang yang tak

terhindar dari masalah, perkembangan kawasan yang begitu kilat tidak diimbangi dengan antisipasi terperinci. Imbasnya, perkembangan seperti itu kerap kali menimbulkan efek negatif salah satunya kemacetan. Perkembangan kawasan perlu didukung fasilitas yang memadai sehingga pelayanan kepada publik terpenuhi dan memudahkan aksesibilitas kegiatan ekonomi masyarakat.

Berkaitan dengan menunjang penyediaan kebutuhan masyarakat secara luas dalam hal aksesibilitas. Kini pemerintah kota (pemkot) Surabaya mengembangkan strategi untuk pembangunan infrastruktur lain salah satunya adalah di Bundaran Satelit jalan Mayjen Sungkono yaitu membangun Underpass atau jalan bawah tanah. Underpass akan menjadi solusi untuk mengatasi kemacetan di kawasan tersebut dan mempermudah aksesibilitas kegiatan ekonomi masyarakat luas (<http://jawapos.com/mencermati-arrah-pembangunan-surabayalima-tahun-ke-depan>). Ada dua tahap untuk pekerjaan infrastruktur ini yaitu *Underpass* dan *Overpass*.

Saat ini sedang berlangsung Proyek tahap pembangunan *Overpass* dan untuk pembangunan *Underpass* ditunda dikarenakan masalah internal dari pihak pemerintah. Menurut Husen (2011) dalam prasarana transportasi pembayarannya serta pengelolaan dananya dilakukan oleh pemerintah atau dapat juga dengan investasi pihak swasta kemudian pemerintah memberi izin. Proyek *Overpass* yang berlangsung sekarang ini dikelola oleh pihak swasta yaitu REI (*Real Estate Indonesia*). Meskipun proyek *Overpass* berlangsung dan pengelolaannya bukan dari pihak pemerintah ternyata proyek tersebut mengalami keterlambatan yang seharusnya sudah bisa berfungsi agar dapat dinikmati oleh pengendara transportasi dan mengurangi volume kemacetan di wilayah tersebut.

REI (*Real Estate Indonesia*) selaku pemilik Proyek *Overpass* dan PT. PP Persero Tbk selaku penyedia jasa yang membangun *Overpass* yang direncanakan pengerjaan awal bulan November 2016 – akhir bulan Januari 2018 yang terhitung 63 minggu atau 442 hari kalender mengalami keterlambatan durasi yang direncanakan. Banyaknya alasan pada Pekerjaan proyek *overpass* tersebut yang mengalami keterlambatan untuk diperlukan percepatan proyek adalah dengan adanya lokasi proyek di Bundaran Satelit Mayjen Sungkono yang notabene jalan raya pusat kota yang selalu tak lepas oleh kemacetan dipadati dengan volume kendaraan yang melewati, saluran pipa PDAM yang melewati lokasi proyek yang seharusnya untuk pelebaran mengalami keterlambatan, adanya pembagian waktu antara pemkot dan proyek untuk pelebaran yang mengalami keterlambatan lagi, dan proses mobilisasi penggunaan alat berat dan pengangkutan material keluar masuk lingkungan proyek yang menghambat kelancaran transportasi di jalanan area tersebut.

Menurut Putra dkk. (2014) perlu adanya tindakan sebisa mungkin pekerjaan dilakukan dalam waktu yang singkat dan meminimalisir timbulnya dampak keterlambatan yang ada. Hal tersebutlah yang menjadi dasar dalam penelitian ini, sehingga analisis tentang metode percepatan pelaksanaan proyek *overpass* yang berdasarkan lintasan kritis dikaji guna mempercepat jalannya pelaksanaan proyek *overpass* di Bundaran Satelit Mayjen Sungkono Surabaya. Analisa tersebut penting dilakukan sebagai dasar mempercepat pelaksanaan proyek guna kenyamanan dan tidak bertambahnya kemacetan transportasi terjadi dengan adanya pembangunan proyek *overpass*.

1.2. Rumusan Masalah

1. Bagaimana efisiensi biaya pembangunan *overpass* di Bundaran Mayjen Sungkono?
2. Bagaimana efisiensi waktu pembangunan *overpass* di Bundaran Mayjen Sungkono?
3. Bagaimana Lintasan Kritis pada proyek pembangunan *overpass* di Bundaran Satelit Mayjen Sungkono ?

1.3. Tujuan

Tujuan dari analisa metode *crashing* percepatan pelaksanaan proyek pembangunan *overpass* di Bundaran Satelit Mayjen Sungkono, yaitu :

1. Melakukan efisiensi biaya pada kegiatan bersifat kritis atau kegiatan yang berada di lintasan kritis.
2. Melakukan efisiensi waktu pada kegiatan bersifat kritis atau kegiatan yang berada di lintasan kritis.
3. Mempercepat waktu pekerjaan pada kegiatan-kegiatan yang bersifat kritis atau kegiatan yang berada di lintasan kritis.

1.4. Batasan Masalah

Lingkup permasalahan yang akan dibahas dalam laporan Tugas Akhir ini, yaitu :

1. Menganalisis sub pekerjaan *Overpass* di Bundaran satelit Mayjen Sungkono.
2. Menganalisis data menggunakan dengan bantuan peranti lunak.

3. Tidak membahas *Underpass*.
4. Menganalisis alternatif penambahan jam kerja (lembur) dengan asumsi jam lembur selama 2 jam sehari.
5. Menggunakan metode *crashing* dan jaringan kerja diagram AOA melalui lintasan kritis atau *critical path method* (CPM)
6. Analisa situasi pekerjaan *Underpass* hanya sebatas mengetahui kondisi proyek pembangunan pada Bundaran Satelit Mayjen Sungkono.
7. Hanya menganalisis dari segi waktu dan biaya.
8. *Crash Cost* dengan cara meningkatkan jam lembur.

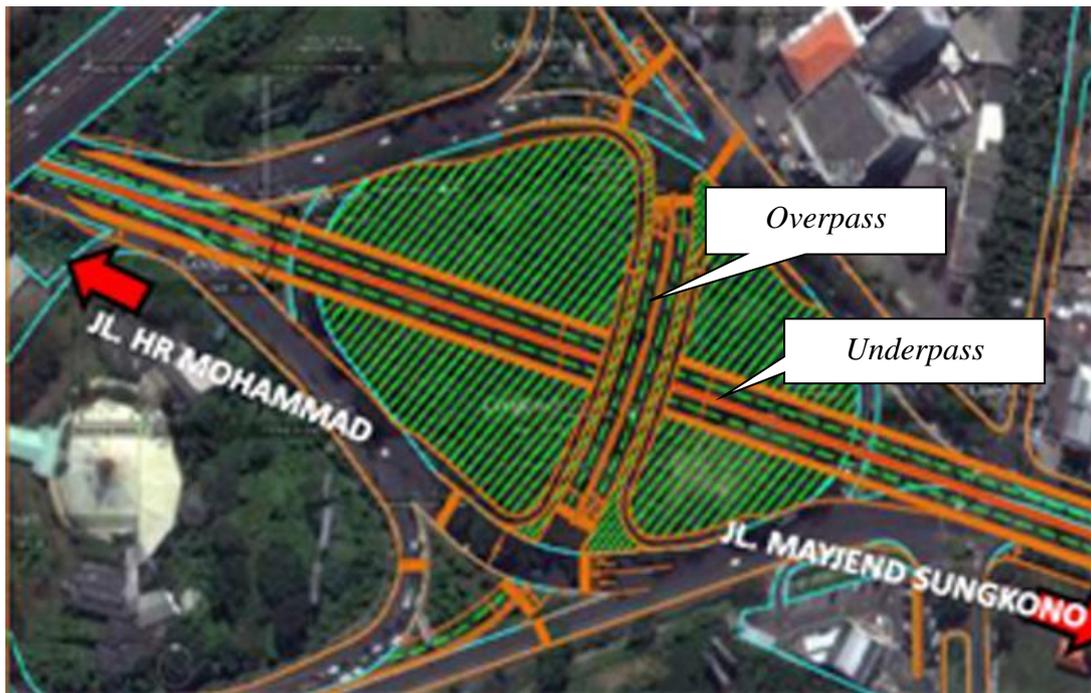
1.5. Manfaat

1. Bahan pertimbangan bagi kontraktor untuk mengambil tindakan lebih awal agar terhindar dari kegagalan proyek dari segi waktu dan biaya.
2. Efisiensi waktu dan biaya pelaksanaan proyek yang terhindar dari keterlambatan.
3. Penelitian ini dapat menjadi tambahan informasi serta referensi untuk melakukan penelitian selanjutnya di bidang yang sama.

1.6. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian dapat dilihat pada gambar 1.1 yaitu lokasi penelitian pada proyek pembangunan *Underpass* (jalan bawah tanah) – *Overpass* (jalan layang), bangunan *Underpass* tepatnya dibawah Bundaran satelit dan di atas *Underpass* terdapat *Overpass* yang masing-masing memiliki empat lajur dua arah. Yang nantinya bangunan *Overpass* dapat melangsungkan arah jalan dari arah Kupang

Indah ke ruas jalan tol dan sebaliknya, tidak perlu berputar di bundaran lagi. Sedangkan bangunan *Underpass* dapat melangsungkan arah jalan Mayjen Sungkono ke HR Muhammad dan sebaliknya, tanpa harus bertemu kendaraan yang keluar dari arah tol. Perlu diketahui bahwa penelitian ini berfokus hanya mengambil bangunan *Overpass*.



Gambar 1.1 Lokasi Penelitian (www.suarasurabaya.net).