

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Jalan sebagai salah satu sarana transportasi darat mempunyai peranan penting dalam menunjang penyelenggaraan angkutan darat. Keberhasilan pelayanan jasa angkutan darat akan tercermin dari kemampuan jalan dalam memenuhi berbagai kepentingan yang berhubungan dengan transportasi darat. Hal ini berkaitan erat dengan kinerja jalan yang sangat mempengaruhi seluruh kegiatan operasional transportasi darat.

Pertigaan antara ruas jalan Yogyakarta dan Prambanan dengan akhir ruas jalan arteri selatan yang lebih dikenal dengan pertigaan Janti merupakan jalur utama lalu lintas darat di Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta. Kepadatan lalu- lintas terjadi setiap hari pada lokasi ini, mengingat kedua ruas jalan ini berstatus sebagai jalan nasional dan berfungsi sebagai jalan arteri primer. Dengan kondisi tersebut diatas ruas jalan ini merupakan pilihan utama untuk lalu-lintas antar kota dan antar propinsi yang aman menuju atau keluar kota Yogyakarta, sehingga boleh dikatakan Yogyakarta sebagai kota transit.

Lokasi Yogyakarta yang sangat strategis sebagai kota wisata (*Tourism City*), kota perdagangan (*Business City*), dan kota pendidikan (*Education City*) memberi dampak terjadinya kepadatan lalu-lintas pada ruas-ruas jalan utama di Yogyakarta.

Disamping itu variasi jenis model transportasi angkutan darat dalam mendukung pariwisata terutama angkutan tidak bermesin (*non motorise vehicle*) juga memberikan nuansa tersendiri pada lalu-lintas yang ada.

Disamping itu pada lokasi yang berjarak  $\pm$  400 meter kearah selatan dari pertigaan Janti terdapat persilangan sebidang dengan jalan kereta api (*intersection with the railway*), sehingga dapat diperkirakan akan terjadi kemacetan lalu-lintas di pertigaan pada saat kereta api melintas pada persilangan sebidang ini. Jalan kereta api ini merupakan jalur utama (*primery line*) Jakarta-Surabaya untuk *single track* dengan volume sebanyak 77 lintasan/hari, ( laporan KP, Bambang Sony S, 2001) sehingga diperkirakan frekuensi kemacetan cukup tinggi.

Selain itu dengan adanya Program Pembangunan Jalur Ganda (*double track*) untuk seluruh jaringan jalan kereta api di Pulau Jawa termasuk untuk lintas Cirebon-Kroya-Yogyakarta-Solo-Madiun-Surabaya dimana segmen Yogya-Solo sepanjang 59.0 Km telah sampai pada tahap penyelesaian studi, maka dapat diperkirakan bahwa jumlah kereta api yang melalui pada persimpangan ini akan semakin bertambah padat, (informasi singkat pembangunan Janti *Fly Over*, Adhi Karya) sehingga frekuensi kemacetan juga akan semakin besar.

Dari gambaran diatas sudah barang tentu diperlukan perencanaan yang matang untuk menjadikan solusi atas kemacetan lalu-lintas yang terjadi selama ini di pertigaan Janti. Maka pembangunan Janti *Fly Over* merupakan jawaban untuk mengatasi dan mengantisipasi kemacetan dan kecelakaan lalu-lintas yang kerap kali terjadi terutama pada persilangan sebidang dengan jalur kereta api Jakarta-Surabaya dan pada pertigaan Janti itu sendiri.

Dalam rangka mensukseskan pembangunan Janti *Fly Over* telah diupayakan usaha-usaha yang mengarah pada tercapainya tujuan proyek secara keseluruhan oleh pihak yang berkompeten. Namun sesuai dengan kenyataannya pembangunan Janti *Fly Over* telah mengalami keterlambatan dari rencana berdasarkan perbandingan penyelesaian fisik konstruksi antara *schedule* dengan aktual saat pelaporan, sehingga perlu adanya suatu pengendalian yang baik (efektif dan efisien) agar pelaksanaan proyek berjalan dengan optimal dan menekan waktu keterlambatan seminimal mungkin. Akibat dari keterlambatan itu akan berdampak pada mundurnya penyelesaian proyek, akan mengurangi citra kontraktor, kemungkinan akan membengkaknya biaya penyelesaian proyek, pengoperasian jalan dalam hal ini Janti *Fly Over* akan tertunda, dan lain-lain. Berdasarkan latar belakang tersebut, pada tugas akhir ini akan dianalisis seberapa besar kemajuan atau keterlambatan pelaksanaan proyek yang terjadi dilihat dari segi biaya dan waktu.

## 1.2 Perumusan Masalah

Rumusan masalah dalam penelitian ini adalah :

1. Seberapa besar jumlah kemajuan atau keterlambatan dari proyek konstruksi berdasarkan atas biaya dan waktu
2. Seberapa besar biaya dan waktu sampai akhir proyek berdasarkan indikator saat pelaporan

### 1.3 Tujuan

Tujuan dari penulisan Tugas Akhir ini adalah :

1. Mengetahui performance proyek ditinjau dari sisi biaya dan waktu pada saat pelaporan
2. Memprediksi biaya penyelesaian proyek berdasarkan indikator saat pelaporan
3. Memprediksi waktu penyelesaian proyek berdasarkan indikator saat pelaporan

### 1.4 Manfaat Penelitian

Dari penulisan Tugas Akhir ini dapat diambil manfaat yaitu sebagai masukan kepada para praktisi konstruksi dalam membantu pengambilan keputusan dalam melakukan tindakan koreksi.

### 1.5 Batasan Masalah

Berdasarkan pertimbangan diatas, maka penulisan Tugas Akhir ini dibatasi oleh ketentuan-ketentuan sebagai berikut :

1. Analisis perhitungan didasarkan atas hasil pelaporan dari bulan Agustus 2001 sampai dengan bulan Oktober 2001
2. Analisis dilakukan hanya berdasarkan atas biaya konstruksi saja, dalam hal ini dari seluruh item pekerjaan yang mencakup konstruksi bagian bawah hingga konstruksi bagian atas
3. Tidak meninjau biaya administrasi proyek dan biaya pembebasan tanah sebagai biaya perhitungan dalam analisis

## 1.6 Pengertian Istilah

**Performance** yaitu pelaksanaan proyek yang mengindikasikan apakah pengeluaran biaya lebih besar, lebih kecil atau sama dengan rencana (anggaran proyek sesuai dengan RAB), serta dari segi waktu apakah pelaksanaan lebih cepat, lebih lambat atau sama dengan rencana proyek (*time schedule*).

**Keterlambatan** yaitu suatu kejadian atau peristiwa yang diakibatkan oleh panjangnya waktu penyelesaian proyek yang melebihi waktu dari *time schedule*.

**Kemajuan** merupakan kebalikan dari keterlambatan yaitu suatu kejadian atau peristiwa yang diakibatkan oleh waktu penyelesaian proyek yang lebih cepat dari waktu yang direncanakan (*time schedule*).

