

IV. GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN

A. Gambaran Umum Provinsi Lampung

1. Kondisi Geografi

Secara geografis Provinsi Lampung terletak antara 3045' Lintang Selatan dan 103050' – 105050' Bujur Timur dengan luas wilayah 35,376,50 km². Provinsi Lampung secara geografis terletak di ujung selatan Pulau Sumatera. Letaknya sangat strategis karena provinsi ini menjadi sentral penghubung antara Jawa dan Sumatera. Di sebelah selatan, provinsi dengan ibu kota Bandar Lampung ini berbatasan dengan Selat Sunda, kawasan yang harus dilalui oleh siapapun yang hendak pergi dari Sumatera menuju Jawa atau sebaliknya. Di daerah utara, Lampung berbatasan dengan provinsi Sumatera Selatan dan Bengkulu, di sebelah timur berhadapan dengan Laut Jawa, dan di sebelah barat berhimpitan dengan Samudra Indonesia. Bandarlampung adalah gabungan dari dua kota kembar, yakni Tanjungkarang dan Telukbetung.

Memiliki luas 35.288,35 km², provinsi ini terdiri atas daerah pesisir, pulau kecil dan laut. Luas seluruh daratannya mencapai 3.528.835 ha, sementara garis pantainya sepanjang 1.105 km. Kawasan bagian barat merupakan daerah pegunungan yang menjadi bagian dari rangkaian Bukit Barisan. Tercatat ada tiga

buah gunung di sana dengan tinggi lebih dari 2.000 m dari permukaan laut (dpl), yaitu Gunung Pesagi, Gunung Tanggamus, dan Gunung Tangkit Tebak. Provinsi ini juga memiliki 70 pulau, terdiri atas 18 pulau berpenghuni dan 52 pulau lainnya tidak bertuan.

Secara topografis, Lampung terdiri atas daerah berbukit sampai bergunung dengan kemiringan >500 m dpl; daerah berombak sampai bergelombang dengan kemiringan 8%-15% dan ketinggian 300-500 m dpl; daerah dataran alluvial dengan kemiringan 0%-3% dan ketinggian 25-75 m dpl; daerah dataran rawa pasang surut dengan ketinggian 0,1-1 m dpl; dan daerah river basin. Meskipun demikian, sebagian besar topografinya berada pada kemiringan kurang dari 15% sehingga membuat daerah Lampung memiliki beberapa potensi alam yang dapat diandalkan.

2. Keadaan Penduduk

Provinsi Lampung memiliki motto dalam lambang daerahnya, motto ini berbunyi “*Sang Bumi Ruwa Jurai*”. *Sang Bumi* diartikan sebagai rumah tangga yang agung yang berbilik, sedangkan *Ruwa Jurai* diartikan sebagai dua unsur golongan masyarakat yang berdiam di wilayah Provinsi Lampung. Pada awalnya motto ini hanya mencakup dua golongan masyarakat asli yang ada di Lampung yaitu *Pepadun* dan *Peminggir*, namun semenjak Lampung dijadikan salah satu tempat tujuan transmigrasi, *Ruwa Jurai* kemudian diasosiasikan sebagai masyarakat asli dan pendatang.

Jumlah penduduk pada tahun 1980 adalah 4.624.785 jiwa tersebar di seluruh Daerah Tingkat II dengan kepadatan rata-rata 131 orang tiap km² seperti terlihat

pada tabel terlampir. Tingkat pertumbuhan penduduk sangat tinggi, yaitu rata-rata sekitar 5,8% per tahun dan merupakan angka yang jauh lebih tinggi dari rata-rata pertumbuhan penduduk Indonesia yang hanya sekitar 2,3% per tahun.

Penduduk daerah Lampung sebagian besar (85,0%) bermukim di daerah pedesaan dengan bertani sebagai mata pencaharian pokoknya. Sisanya sekitar 15,0% bermukim di daerah perkotaan. Dari seluruh penduduk yang bekerja di Lampung pada tahun 1978 yang bekerja di sektor pertanian (kehutanan, perkebunan, peternakan, perikanan dan tanaman pangan) adalah sekitar 1.028.556 orang atau sekitar 79,0%, di sektor industri pengolahan 31.204 orang atau sekitar 2,4%, di sektor bangunan 16.892 orang atau sekitar 1,39%, di sektor perdagangan 97.196 orang atau sekitar 7,46%, dan sisanya sekitar 9,72% di sektor lain. Dilihat dari angka tersebut, maka yang terbesar adalah penduduk yang bekerja di sektor pertanian, terutama bidang perkebunan. Daerah Lampung merupakan daerah pengekspor utama komoditi karet, kopi, lada, dan gapek. Basil lainnya adalah kelapa dan cengkeh.

B. Gambaran Umum Proyek

1. Latar Belakang Proyek

Provinsi Lampung sebagai pintu gerbang Pulau Sumatera menjadi jalur lintas strategis sektor transportasi. Melihat peran penting Lampung sebagai jalur perhubungan, dengan kesibukan lalu lintas kendaraan setiap harinya, wajar saja bila infrastruktur perhubungan di Lampung ini memerlukan pembangunan yang signifikan, mengingat letaknya sebagai jalur vital, sehingga seluruh kendaraan yang akan menuju ke Pulau Jawa melintasi jalur Trans Sumatera ini. Sehingga

dampak dari kondisi jalan lebih cepat mengalami kerusakan ketimbang di daerah lainnya di luar Lampung.

Kondisi kuantitas dan kualitas jalan di Provinsi Lampung masih jauh dari memuaskan. Hal ini mempengaruhi produktivitas untuk kesejahteraan penduduk Lampung secara keseluruhan. Kondisi tersebut disebabkan berbagai faktor, cuaca ekstrim menjadi salah satu penyebab tingkat kerusakan jalan yang semakin cepat dan menghambat terlaksananya pemeliharaan. Krisis ekonomi sejak tahun 1999 dana untuk perbaikan jalan tidak mencukupi, sementara itu adanya pengguna jalan yang melebihi kapasitas kemampuan daya pikul jalan itu, banyaknya kendaraan yang melebihi ukuran tonase yang telah ditentukan. Iklim yang tidak menentu merupakan faktor utama penyebab kerusakan jalan. Selain itu banyaknya kendaraan yang melebihi muatan tidak sesuai dengan kapasitas daya dukung jalan tersebut.

Banyak sekali dampak kerugian yang akan timbul sebagai akibat buruknya akses jalan raya, antara lain pengiriman barang tidak tepat waktu dan menimbulkan penurunan kualitas barang yang diangkut menurunkan perekonomian secara global, paling utama adalah menurunnya nilai investasi karena investor enggan menanamkan modal di wilayah itu, memunculkan daerah-daerah terisolir. Dalam rangka penanggulangan masalah tersebut, maka perlu dilakukan kegiatan pembangunan jalan 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 Provinsi Lampung.

Langkah awal yang perlu dilakukan adalah mengidentifikasi titik-titik jalan penting yang mengalami kerusakan. Penanganan ini dimaksudkan tidak hanya mengatasi kerusakan di lintas secara menyeluruh, namun juga kekuatan strukturnya dapat mendukung beban lalu-lintas yang ada serta meningkatkan kapasitas jalan secara memadai dan tahan lama. Jalan Lingkar Batu Putu adalah salah satu ruas jalan daerah yang sangat strategis. Seperti diketahui, wilayah yang tidak memiliki akses jalan, perekonomiannya cenderung berjalan lambat. Dengan adanya Jalan Lingkar ini, maka pusat ekonomi akan lebih tersebar. Jalan Lingkar Batu Putu merupakan salah satu jaringan penopang sektor pariwisata yang berfungsi sebagai akses utama lokasi pariwisata. Adanya Jalan Lingkar ini maka akses terbuka. Dan secara otomatis, mempercepat pertumbuhan wilayah itu sendiri. Melihat dampak positif dari kehadiran Jalan Lingkar ini, diharapkan jalan tersebut bermanfaat untuk peningkatan kesejahteraan masyarakat pun cepat terealisasi.

Tujuan pembangunan Jalan Lingkar Batu Putu yaitu untuk akses transportasi kendaraan yang ingin melaju ke daerah pinggiran kota bukan melalui pusat kota Bandar Lampung dengan maksud menghindari kemacetan jika melewati jalan pusat kota, dan untuk pengembangan wilayah daerah-daerah pinggiran kota Bandar Lampung. Wilayah-wilayah yang dulunya "tertutup" akan menjadi lebih terbuka dan mudah diakses. Sentra-sentra ekonomi baru dengan sendirinya akan muncul disepanjang Jalan Lingkar. Usaha-usaha angkutan, pabrik, gudang, toko besar juga ikut hidup di sekitar kawasan Jalan Lingkar, karena mereka butuh akses Transportasi yang memadai. Perekonomian masyarakat sekitar Jalan Lingkar akan

meningkat, lapangan pekerjaan baru akan muncul, perputaran uang akan bertambah, maka kesejahteraan masyarakat pun meningkat.

2. Lokasi Proyek

Lokasi Proyek Pembangunan adalah Jalan Lingkar Batu Putu Kota Bandar Lampung. Untuk lebih jelasnya akan dijelaskan seperti dalam Gambar 1. berikut:

3. Data Proyek

1) Data Umum

Nama Satuan kerja : Kegiatan Pembangunan Jalan *Non Link* Provinsi
Lampung Di Wilayah UPTD I

Bag. Pelaksana Kegiatan : Pembangunan Jalan Lingkar Batu Putu Bandar
Lampung

Sumber Dana : APBD 2013 dan *Multi Years*

Nomor dan Tgl.DIPA : 07/PEN/APBD/BANG-36/POKJA/IV/2013
Tanggal 29 April 2013

2) Data Teknis

a) Panjang Jalan : 1600 meter

b) Panjang Efektif : 1600 meter (pelebaran antara sisi kanan dan sisi kiri 3m)

c) Jenis Pekerjaan

a. Pelebaran Jembatan

b. Pelebaran gorong-gorong

c. Pelebaran jalan 2 lajur menjadi 20 meter

3) Data Kontrak

1) Paket : Pembangunan Jalan Lingkar Batu Putu Bandar Lampung

2) Penyedia Jasa : PT. Akbar Abadi Jaya

3) Nomor Kontrak

a. Kontrak Induk : 95/PKK/PJJ.LAMPUNG/VI/2013

b. Kontrak Anak I : 96/PKK/PJJ. LAMPUNG /VI/2013

c. Kontrak Anak II : 120/PKK/PJJ. LAMPUNG /I/2013

- 4) Tanggal Kontrak
 - a. Kontrak Induk : 29 April 2013
 - b. Kontrak Anak I : 29 April 2013
 - c. Kontrak Anak II : 07 Mei 2013
- 5) Waktu Pelaksanaan : 180 hari kalender
- 6) Masa Pemeliharaan : 180 hari setelah waktu pekerjaan selesai
- 7) SPL : 07 Mei 2013
- 8) SPMK : 07 Mei 2013
- 9) Rencana PHO : Kontrak Induk : 30 November 2013
- 10) Rencana Serah Terima : Kontrak Anak I : 12 Desember 2013
- 11) Realisasi Serah Terima : Kontrak Anak I : 20 Desember 2013
- 12) Rencana FHO : Kontrak Induk : 30 November 2013
- 13) Direksi Teknik : PT. Akbar Abadi Jaya

4. Sistem Pengendalian Proyek

Pengendalian proyek Jalan Lingkar Batu Putu Kota Bandar Lampung adalah suatu pengendalian yang bertingkat mulai dari tingkat proyek, tingkat provinsi, 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 ditindak lanjuti.

a. Pengendalian Proyek Jalan 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 bertanggung jawab 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)*.

b. Pengendalian Pada Tingkat Satuan Kerja *Non Link* Provinsi (Pimpro)

Pada tingkat satuan kerja provinsi, 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 Pelaksana Pembangunan Jalan Lingkar Batu Putu Kota Bandar Lampung (Pimpro).

c. Pengendalian Pada Tingkat Pusat

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

5. 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 Lingkar Batu Putu Kota Bandar Lampung, baik di tingkat provinsi dan di tingkat pusat.