

**SKRIPSI**

**FAKTOR-FAKTOR PENYEBAB KETERLAMBATAN  
PADA PROYEK JALAN TOL  
TRANS-SUMATERA SEGMENT  
PALEMBANG – LAMPUNG**



**FREDDY LIANDY**

**NPM: 2014410121**

**PEMBIMBING: Yohanes Lim Dwi Adianto, Ir., M.T.**

**UNIVERSITAS KATOLIK PARAHYANGAN  
FAKULTAS TEKNIK PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL  
(Terakreditasi Berdasarkan SK BAN-PT Nomor: 227/SK/BAN-PT/Ak-XVI/S/XI/2013)  
BANDUNG  
JUNI 2018**



**SKRIPSI**

**FAKTOR-FAKTOR PENYEBAB KETERLAMBATAN**

**PADA PROYEK JALAN TOL**

**TRANS-SUMATERA SEGMENT**

**PALEMBANG – LAMPUNG**



**FREDDY LIANDY**

**NPM: 2014410121**

**PEMBIMBING: Yohanes Lim Dwi Adianto, Ir., M.T.**

**UNIVERSITAS KATOLIK PARAHYANGAN**  
**FAKULTAS TEKNIK PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL**  
(Terakreditasi Berdasarkan SK BAN-PT Nomor: 227/SK/BAN-PT/Ak-XVI/S/XI/2013)  
**BANDUNG**  
**JUNI 2018**

**SKRIPSI**

**FAKTOR-FAKTOR PENYEBAB KETERLAMBATAN  
PADA PROYEK JALAN TOL  
TRANS-SUMATERA SEGMENT  
PALEMBANG – LAMPUNG**



**FREDDY LIANDY**

**NPM: 2014410121**

**BANDUNG, 21 JUNI 2018**

**PEMBIMBING:**

**Yohanes Lim Dwi Adiانتو, Ir., M.T.**

**UNIVERSITAS KATOLIK PARAHYANGAN  
FAKULTAS TEKNIK PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL  
(Terakreditasi Berdasarkan SK BAN-PT Nomor: 227/SK/BAN-PT/Ak-XVI/S/XI/2013)  
BANDUNG  
JUNI 2018**

## PERNYATAAN

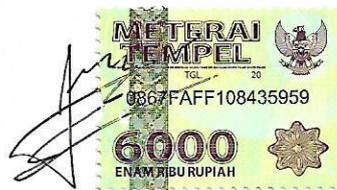
Saya yang bertanda tangan dibawah ini,

Nama lengkap : Freddy Liandy

NPM : 201410121

Dengan ini menyatakan bahwa skripsi saya yang berjudul: **Faktor-Faktor Penyebab Keterlambatan Pada Proyek Jalan Tol Trans-Sumatera Segmen Palembang – Lampung** adalah karya ilmiah yang bebas plagiat. Jika di kemudian hari terdapat plagiat dalam skripsi ini, maka saya bersedia menerima sanksi sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Bandung, 21 Juni 2018



Freddy Liandy

2014410121

**FAKTOR-FAKTOR PENYEBAB KETERLAMBATAN PADA  
PROYEK JALAN TOL  
TRANS-SUMATERA SEGMENT  
PALEMBANG – LAMPUNG**

**FREDDY LIANDY**

**NPM: 2014410121**

**PEMBIMBING: Yohanes Lim Dwi Adianto, Ir., M.T.**

**UNIVERSITAS KATOLIK PARAHYANGAN  
FAKULTAS TEKNIK PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL  
(Terakreditasi Berdasarkan SK BAN-PT Nomor: 4339/SK/BAN-PT/Akred/PT/XI/2017)  
BANDUNG  
JUNI 2018**

**ABSTRAK**

Jalan tol merupakan salah satu langkah pemerintah dalam mempercepat dan pemeratakan pembangunan di seluruh Indonesia. Dengan dibangunnya jalan tol maka diharapkan mobilitas dan pergerakan transportasi dan angkutan di darat dapat ditempuh dalam waktu yang lebih singkat dan dengan biaya serendah mungkin. Untuk mendukung program ini maka pemerintah menggalakkan pembangunan jalan tol di seluruh pulau di Indonesia. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan mengidentifikasi masalah yang terjadi di lapangan dalam proses pembangunan jalan tol yang diidentifikasi dengan beberapa faktor-faktor berdasarkan sumber permasalahan. Penelitian ini menggunakan data yang didapatkan dari penyebaran kuesioner. Responden merupakan orang-orang dari pihak kontraktor yang pernah memiliki pengalaman bekerja di bidang jalan tol khususnya Jalan Tol Trans-Sumatera Segment Palembang – Lampung. Kuesioner berisi faktor-faktor penyebab keterlambatan berdasarkan studi literatur terkait. Data yang telah didapat akan diolah dengan menggunakan metode RII agar dapat diketahui urutan besar pengaruh tiap faktor dalam proyek jalan tol. Dari hasil penelitian didapatkan 8 faktor yang berpengaruh paling besar terhadap proyek jalan tol yaitu, pembebasan lahan yang mengalami banyak kendala; terlambatnya pengiriman material konstruksi ke lokasi proyek; cuaca yang tidak mendukung pelaksanaan proyek (hujan, badai, sinar matahari tidak cukup, dll); terlambatnya pembayaran untuk material dan alat tambahan; terjadinya perubahan *design* dari yang sebelumnya telah ditetapkan; kontraktor mempunyai kesulitan dalam mendanai proyeknya; *design* yang tidak jelas sehingga menyulitkan pengerjaan proyek; dan buruknya koordinasi didalam konsorsium proyek. Kedelapan faktor ini untuk dapat diatasi maka memerlukan koordinasi dan pembenahan dari berbagai pihak agar dapat tercipta dan tidak hanya dari pihak kontraktor tetapi juga dari konsultan dan pemerintah. Dengan dilakukannya pembenahan dan koordinasi yang baik maka kedelapan faktor ini dapat diatasi.

Kata kunci: Faktor keterlambatan, metode RII, proyek jalan tol



**FACTORS CAUSES OF DELAYS ON TOLL ROAD  
CONSTRUCTION PROJECT TRANS-SUMATERA  
PALEMBANG – LAMPUNG SEGMENT**

**FREDDY LIANDY  
NPM: 2014410121**

**PEMBIMBING: Yohanes Lim Dwi Adianto, Ir., M.T.**

**PARAHYANGAN CATHOLIC UNIVERSITY  
MAJOR OF ENGINEERING MINOR CIVIL ENGINEERING  
(Terakreditasi Berdasarkan SK BAN-PT Nomor: 4339/SK/BAN-PT/Akred/PT/XI/2017)  
BANDUNG  
JUNI 2018**

**ABSTRACT**

Toll road is one of the government's project in accelerating and stating development throughout Indonesia. With the construction of toll roads it is expected that mobility and movement of transportation on land can be reached in a shorter time and at the lowest possible cost. To support this program, the government is promoting the development of toll roads across the island in Indonesia. This study aims to know and identify problems that occur in the field in the process of developing a toll road identified by several factors based on the source of the problem. This study uses data obtained from the questionnaire distribution. The respondent are people from the contractor side who have experienced working in toll road especially Toll Road Construction Project Trans-Sumatera Palembang – Lampung Segment The questionnaire contained factors causing delays based on related literature studies. The data that have been obtained will be processed by using RII method in order to know the biggest order of influence of each factor in toll road project. From the research results, there are 8 factors that have the greatest influence on the toll road project, namely, land acquisition experiencing many obstacles; delayed delivery of construction materials to the project site; weather that does not support project implementation (rain, storm, insufficient sunlight, etc); late payment for additional materials and equipment; the occurrence of design changes from previously established one; the contractor has difficulties in funding the project; unclear designs that make project work difficult; and poor coordination within the project consortium. These eight factors can be solved but require coordination and revamping of various parties in order to be handled and not only from the contractor but also from consultants and government. By doing improvement and coordination then these eight factors can be overcome.

Keywords: factors causes of delays, RII method, toll road project



## PRAKATA

Puji dan syukur penulis ucapkan kepada Tuhan Yang Maha Esa yang senantiasa membimbing dan mengayomi penulis hingga akhirnya penulis dapat menyelesaikan penyusunan skripsi yang berjudul “Faktor-Faktor Penyebab Keterlambatan pada Proyek Jalan Tol Trans-Sumatera Segmen Palembang – Lampung”. Skripsi ini dibuat untuk memenuhi syarat dalam memperoleh gelar Sarjana Teknik Jurusan Teknik Sipil di Universitas Katolik Parahyangan.

Penulis sadar bahwa keberhasilan skripsi ini tidak lepas dari bantuan, dorongan, saran, kritik, dan bimbingan dari berbagai pihak. Kemudian daripada itu, penulis ingin menyampaikan rasa hormat dan terima kasih yang mendalam kepada :

1. Bapak Yohanes Lim Dwi Adianto, Ir., M.T. selaku dosen pembimbing skripsi yang telah membantu dan mengarahkan penulisan skripsi ini agar dapat tersusun dan terselesaikan dengan baik.
2. Seluruh dosen Teknik Sipil Unpar khususnya para dosen di komunitas Bidang Ilmu Manajemen Rekayasa Konstruksi dan Bidang Ilmu Teknik Transportasi yang telah banyak memberi masukan selama proses penyusunan skripsi berlangsung.
3. Orang tua penulis yang selalu mendoakan dan mendukung hingga terselesaikannya skripsi ini.
4. Stephanie Merin yang sudah memberikan banyak bantuan serta motivasi dan dukungan selama kuliah penulis.
5. Para mahasiswa bimbingan Pak Adianto pada periode yang sama dengan penulis yang telah bersama-sama berjuang untuk menyelesaikan skripsi bersama dari awal hingga akhir.
6. Anak-anak *AESTHETICS* yang selama masa kuliah penulis selalu mendukung dan menyertai dalam segala senang maupun susah proses pembelajaran di Unpar.
7. Para teman-teman Palembang yang dalam masa studi penulis memberi banyak masukan juga dalam skripsi ini.

8. Seluruh teman-teman Teknik Sipil Unpar Angkatan 2014 yang telah berjuang bersama penulis untuk menyelesaikan studi di Unpar sejak pertama kali masuk di Unpar hingga sekarang.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih terdapat banyak kekurangan, dan masih jauh dari sempurna. Oleh karena itu penulis mengharapkan saran dan kritik yang membangun agar sekiranya skripsi ini dapat menjadi lebih baik di masa yang akan datang. Akhir kata kiranya Tuhan membalas kebaikan dan jasa yang telah kalian berikan. Semoga skripsi ini bermanfaat bagi kita semua. Amin

Bandung, 21 Juni 2018



Freddy Liandy

2014410121

# DAFTAR ISI

ABSTRAK .....	i
ABSTRACT .....	iii
PRAKATA .....	v
DAFTAR ISI .....	vii
DAFTAR NOTASI .....	x
DAFTAR GAMBAR .....	xi
DAFTAR TABEL .....	xii
DAFTAR LAMPIRAN .....	xiii
BAB 1 PENDAHULUAN .....	1-1
1.1 Latar Belakang .....	1-1
1.2 Rumusan Masalah .....	1-6
1.3 Tujuan Penelitian .....	1-6
1.4 Batasan Penelitian .....	1-6
1.5 Manfaat Penelitian .....	1-7
1.6 Sistematika Penulisan .....	1-7
BAB 2 DASAR TEORI .....	2-1
2.1 Tinjauan Umum Mengenai Proyek Konstruksi .....	2-1
2.1.1 Pengertian Proyek .....	2-1
2.1.2 Karakteristik Proyek Konstruksi .....	2-2
2.1.3 Jenis-jenis proyek konstruksi .....	2-3
2.1.4 Faktor dan tahapan proyek konstruksi .....	2-3
2.2 Pengertian Keterlambatan Proyek .....	2-4
2.2.1 Penyebab keterlambatan proyek .....	2-5
2.3 Pengertian Jalan Tol .....	2-6
2.3.1 Fungsi Jalan Tol .....	2-6
2.3.2 Syarat Umum dan Teknis pada Jalan Tol .....	2-7
2.3.3 Jenis-Jenis Jalan Tol .....	2-8
2.4 Spesifikasi Wajib Jalan Tol .....	2-9
2.5 Fasilitas Jalan Tol .....	2-9
2.6 Standar Nasional Indonesia Untuk Geometrik Jalan Tol .....	2-10

2.6.1	Jalan Bebas Hambatan Untuk Jalan Tol .....	2-10
2.6.2	Geometri Jalan Bebas Hambatan Untuk Jalan Tol .....	2-10
2.6.3	Pemilihan Alinyemen Jalan Bebas Hambatan Untuk Jalan Tol.....	2-11
2.6.4	Desain Jalan Bebas Hambatan Untuk Jalan Tol .....	2-11
2.6.5	Volume lalu lintas rencana .....	2-12
2.6.6	Bagian-Bagian Jalan Secara Umum .....	2-12
2.6.7	Komposisi Penampang Melintang.....	2-14
2.6.8	Persyaratan perencanaan Jalan Tol.....	2-16
2.6.9	Perencanaan Gerbang Tol.....	2-17
2.7	Penelitian Terdahulu .....	2-18
<b>BAB 3</b>	<b>METODOLOGI PENELITIAN.....</b>	<b>3-1</b>
3.1	Sistematik Berpikir Secara Umum Dan Diagram Alir Penelitian.....	3-1
3.2	Pembelajaran Literatur dan Pengolahan Data .....	3-4
3.3	Kuesioner Faktor-faktor Penyebab Keterlambatan pada Proyek Jalan Tol Trans Sumatera Segmen Palembang – Lampung.....	3-4
3.4	Validasi Kuesioner dan Penyusunan Kuesioner Final .....	3-8
3.5	Pengolahan data dan analisis.....	3-11
3.6	Penyusunan Rekomendasi Pendekatan .....	3-12
<b>BAB 4</b>	<b>ANALISIS DATA .....</b>	<b>4-1</b>
4.1	Deskripsi Data.....	4-1
4.2	Latar Belakang Responden .....	4-12
4.3	Pengurutan <i>Ranking</i> Data Dengan Metode RII.....	4-15
4.4	Pembahasan Delapan Faktor Teratas beserta Kelompok Pengaruh Keterlambatan .....	4-21
4.5	Analisis Perbandingan Faktor Penting yang Berpengaruh Terhadap Keterlambatan Dengan Penelitian Terdahulu .....	4-27
<b>BAB 5</b>	<b>SIMPULAN DAN SARAN .....</b>	<b>5-1</b>
5.1	Simpulan .....	5-1
5.2	Saran.....	5-2

Daftar Pustaka

LAMPIRAN 1 DRAFT KUESIONER BERDASARKAN SUMBERNYA BELUM TERVALIDASI .....	L1-1
LAMPIRAN 2 DRAFT KUESIONER TERVALIDASI OLEH AHLI PRAKTISI.....	L2-1
LAMPIRAN 3 KUESIONER FINAL .....	L3-1

## DAFTAR NOTASI

- RII* : *Relative Importance Index*
- w* : Nilai yang diberikan kepada setiap faktor oleh responden (1-5)
- A* : Nilai terbesar yang bisa diberikan responden (5)
- N* : Total Responden

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Layout rencana Jalan Tol Trans Jawa (Kementrian PUPR, 2017) .....	2-1
Gambar 1.2 Layout rencana Jalan Tol Trans-Papua (Kementrian PUPR, 2017) .....	2-1
Gambar 1.3 Layout rencana Jalan Tol Trans Sumatera (Kementrian PUPR, 2017) .....	2-1
Gambar 1.4 Tabel Pengoperasian Jalan Tol di Indonesia (Kementrian PUPR, 2017) .....	2-1
Gambar 2.1 Empat Komponen Proyek yang Saling Berhubungan.....	2-2
Gambar 2.2 Bagian-Bagian Jalan Secara Umum (RSNI Geometrik Jalan Tol, 2008) .....	2-12
Gambar 2.3 Tipikal Rumaja, Rumija, dan Ruwasja Jalan Bebas Hambatan Untuk Jalan Tol (RSNI Geometrik Jalan Tol, 2008) .....	2-14
Gambar 2.4 Tipikal Potongan Melintang Jalan Bebas Hambatan Untuk Jalan Tol di atas Tanah ( <i>at grade</i> ) (RSNI Geometrik Jalan Tol, 2008).....	2-15
Gambar 2.5 Tipikal Potongan Melintang Jalan Bebas Hambatan Untuk Jalan Tol Layang ( <i>elevated</i> ) (RSNI Geometrik Jalan Tol, 2008) .....	2-15
Gambar 3.1 Diagram Alir Penelitian .....	3-3
Gambar 4.1 Persentase Jabatan Responden Saat Ini Dalam <i>Pie Chart</i> .....	4-13
Gambar 4.2 Persentase Jenjang Pendidikan Terakhir Responden Saat Ini Dalam <i>Pie Chart</i> .....	4-14

## DAFTAR TABEL

Tabel 3.1 Draft Kuesioner Faktor-Faktor Penyebab Keterlambatan pada Proyek Jalan Tol Trans Sumatera Segmen Palembang – Lampung.....	3-5
Tabel 3.2 Validasi Kuesioner Faktor-faktor Penyebab Keterlambatan pada Proyek Jalan Tol Trans Sumatera Segmen Palembang – Lampung.....	3-8
Tabel 4.1 Data Hasil Kuesioner .....	4-1
Tabel 4.2 Data Hasil Kuesioner Kumulatif.....	4-8
Tabel 4.3 Latar Belakang Responden .....	4-13
Tabel 4.4 Hasil Pengurutan <i>Ranking</i> Data Dengan Metode RII .....	4-15
Tabel 4.5 Rata-Rata bobot RII dari Delapan Kelompok Faktor .....	4-19
Tabel 4.6 Delapan Faktor Terbesar Pengaruh Penyebab Keterlambatan Proyek Jalan Tol.....	4-22
Tabel 4.7 Delapan Faktor yang Berpengaruh Besar Terhadap Keterlambatan Proyek Menurut Remon et al. (2016).....	4-28
Tabel 4.8 Delapan Faktor yang Berpengaruh Besar Terhadap Keterlambatan Proyek Menurut Gunduz et al. (2013).....	4-28
Tabel 4.9 Lima Faktor yang Berpengaruh Besar Terhadap Keterlambatan Proyek Menurut Shirowzhan et al.(2016) .....	4-29

## DAFTAR LAMPIRAN

LAMPIRAN 1	DRAFT KUESIONER BERDASARKAN SUMBERNYA .....	L1-1
LAMPIRAN 2	DRAFT KUESIONER TERVALIDASI OLEH AHLI PRAKTISI .....	L2-1
LAMPIRAN 3	KUESIONER FINAL .....	L3-1



# **BAB 1**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Jalan tol adalah jalan umum yang kepada pemakainya dikenakan kewajiban membayar tol dan merupakan jalan alternatif lintas jalan umum yang telah ada. Jalan tol diselenggarakan dengan maksud untuk mempercepat pewujudan jaringan jalan dengan sebagian atau seluruh pendanaan berasal dari pengguna jalan untuk meringankan beban pemerintah. Target yang menjadi sasaran pelayanan jasa jalan tol terhadap pemakai jasa adalah kelancaran, keamanan dan kenyamanan. Untuk dapat mencapai sasaran tersebut, ditetapkan sebagai tolak ukur operasionalnya adalah berupa waktu pelayanan di gardu, waktu tempuh jalan tol, tingkat kelancaran, tingkat fasilitas tingkat keluhan pelanggan dan standar kerataan jalan. Pada situasi dimana terdapat banyak jalur masuk *station* dan juga tersedia fasilitas pelayanan, maka asumsi pengguna fasilitas pelayanan tunggal dapat dilakukan asalkan aliran kendaraan terbagi secara merata atau sama di antara fasilitas-fasilitas yang ada.

Fungsi jalan tol adalah memperlancar lalu-lintas di daerah yang telah berkembang, meningkatkan pelayanan distribusi barang dan jasa, meningkatkan pemerataan hasil pembangunan dan meringankan beban Pemerintah melalui partisipasi pengguna jalan. Selain daripada itu manfaat dari jalan tol adalah mempengaruhi perkembangan wilayah dan peningkatan ekonomi, meningkatkan mobilitas orang dan barang, Pengguna jalan tol akan mendapatkan keuntungan berupa penghematan biaya operasi kendaraan (BOK) dan waktudibanding apabila melewati jalan non-tol dan Perusahaan mendapatkan pengembalian investasi melalui pendapatan tol yang tergantung pada kepastian tarif tol.

Jalan tol juga dapat menekan mahalnya ongkos biaya logistik, mengutip salah satu pernyataan Presiden RI Joko Widodo “Kenapa infrastruktur kita bangun? Jawabannya di situ. Kita ingin daya saing kita lebih baik dari negara lain. *Global competitiveness* kita harus diperbaiki, tahun ini cukup lumayan meloncat dari (peringkat) 41 ke 36 dari 137 negara,” (Joko Widodo, 2017), selain daripada itu panjang jalan tol di Indonesia baru mencapai 780KM “Namun tol yang

dibangun di Tanah Air hanya mencapai 780 kilometer. Hampir 35 tahun lebih, hanya 780 kilometer padahal (negara) yang dulu lihat ke kita, yang meniru kita, saya berikan contoh di China setahun bisa membangun 4.000 kilometer lebih. Sekarang sudah memiliki 220 ribu kilometer. Kita 780 kilometer,” (Joko Widodo,2017).

Pada **Gambar 1.1** merupakan gambar rencana Jalan Tol Trans-Jawa



**Gambar 1.1** Layout rencana Jalan Tol Trans Jawa  
(Kementerian PUPR, 2017)

Pada Gambar 1.2 merupakan rencana Jalan Tol Trans-Papua



Gambar 1.2 Layout rencana Jalan Tol Trans-Papua (Kementerian PUPR, 2017)

Pada Gambar 1.3 merupakan gambar rencana proyek Jalan Tol Trans-Sumatera



Gambar 1.3 Layout rencana Jalan Tol Trans Sumatera (Kementerian PUPR, 2017)

Pemerintah mengejar penyelesaian proyek jalan tol sepanjang 236 kilometer yang belum tuntas hingga akhir tahun lalu untuk dirampungkan dan dioperasikan pada tahun ini. Kepala Badan Pengatur Jalan tol Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Herry Trisaputra Zuna mengatakan bahwa pada tahun lalu, jalan tol yang telah dioperasikan adalah 156 kilometer dari target 392 kilometer. Adapun, dalam kurun waktu 3 tahun yakni 2015—2017, pemerintah telah mengoperasikan 332 kilometer dari target 568 kilometer. "Sepanjang 236 kilometer itu kegagalan kami men-*deliver* atau menyelesaikan sampai akhir tahun kemarin. Belum bisa dioperasikan hingga akhir Desember 2017". (Herry Trisaputra Zuna, 20/1/2018). Menurut Herry, target yang dicanangkan itu memang merupakan asumsi pemerintah mulai dari persiapan, pembebasan lahan, hingga konstruksi. Hingga saat ini pun jalan tol sepanjang 236 kilometer yang belum dapat dioperasikan masih dilakukan penyelesaian pembebasan lahan maupun konstruksi. Pada **Gambar 1.4** merupakan tabel pengoperasian Jalan Tol di Indonesia.

RENCANA PENYELESAIAN KONSTRUKSI TAHUN 2017			
No	Bulan	Ruas	Panjang (KM)
1	Maret 2017	Gempol - Pasuruan Seksi 1 Paket A2 (segmen Bangil – Rembang) *	7.10
2	April 2017	Akses Tanjung Priok *	8.00
3	Agustus 2017	Gempol - Pasuruan Seksi 1 Paket A1 (segmen Gempol-Bangil) *	6.80
4		Semarang - Solo Seksi 3 (Bawen – Salatiga)	17.60
5		Kertosono - Mojokerto Seksi II dan IV	20.80
6	September 2017	Medan – Kualanamu – Tebing Tinggi Seksi 2 - 6 (Parbarakan - Sei Rampah)	41.65
7		Medan - Binjai Seksi 2 dan 3 (Helvetia - Binjai)	10.45
8		Palembang - Indralaya Seksi 1 (Palembang - Pamulatan)	7.75
9	Oktober 2017	Bekasi - Cawang - Kampung Melayu Seksi IB – IC (segmen Pangkalan Jati– Jakasampurna)	8.24
10		Surabaya - Mojokerto Seksi IB - III (Sepanjang – Krian)	15.47
11	November 2017	Soreang - Pasirkoja Seksi 1 - 2	8.15
12		Bakauheni - Terbanggi Besar Paket 1 (segmen IC Pelabuhan Bakauheni – Bakauheni)	8.90
13	Desember 2017	Bakauheni - Terbanggi Besar Paket 2 (Segmen Kotabaru - Lematang )	5.03
14		Solo - Mantingan – Ngawi	87.19
15		Pejagan - Pemalang Seksi III – IV (Brebes Timur – Pemalang)	37.30
16		Ngawi - Kertosono Seksi I – III (Ngawi – Wilangan)	52.57
17		Batang - Semarang Seksi I (Batang – Batang Timur)	3.20
18		Palembang - Indralaya Seksi 2 – 3 (Pamulatan – Simpang Indralaya)	14.18
19		Cinere - Jagorawi Seksi 2 (Raya Bogor – Kukusan)	5.50
20		Ciawi - Sukabumi Seksi I (Segmen Ciawi – Caringin)	7.30
21		Pemalang - Batang (Sewaka – IC Pemalang)	6.00
TOTAL PANJANG			379,2

Keterangan :  
\* : Sudah Beroperasi

Sumber: Kementerian PUPR, Sept. 2017

**Gambar 1.4** Tabel Pengoperasian Jalan Tol di Indonesia  
(Kementerian PUPR, 2017)

Keterlambatan pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera dinilai bakal merugikan keuangan negara hingga Rp 3 triliun per tahun, kata pengamat pembangunan tata kota Syahrial Loetan. "Dengan tidak menugaskan HK (Hutama Karya) sekarang, maka proyek Jalan Tol Trans Sumatera akan tertunda lebih lanjut yang membuatnya rentan terhadap kenaikan biaya konstruksi dan harga tanah yang diestimasi mencapai Rp3 triliun per tahun", (Syahrial Loetan, 2014) dalam keterangan tertulis yang diterima di Jakarta, Senin. Untuk itu, menurut Syahrial, pemerintah pusat mesti didesak untuk segera mewujudkan proyek tersebut sesuai perencanaan. Ia juga berpendapat bahwa penugasan Hutama Karya (HK) sebagai anak usaha Badan Usaha Milik Negara menjadi satu-satunya langkah untuk meminimalisasi potensi kerugian tersebut. Angka itu, ujar dia, diolah dari data Badan Pusat Statistik (BPS) dan berbagai sumber, serta mengasumsikan terjadinya kenaikan total 10-12 persen atas biaya konstruksi dan pembebasan lahan. "Potensi kerugian negara bakal membengkak jika implementasi proyek itu tertunda-tunda. Padahal, JTTS merupakan proyek yang strategis walaupun tidak layal finansial namun secara ekonomi sudah layak", ucapnya. Apalagi, lanjutnya, pemerintah tidak mempunyai sumber dana yang cukup untuk sepenuhnya mendanai proyek Jalan Tol Trans Sumatera. Ia juga mengemukakan, dari semua BUMN yang 100 persen dimiliki pemerintah dan memenuhi syarat-syarat untuk penugasan, HK memiliki kapasitas teknis dan finansial terkuat. Sementara itu, Wakil Gubernur Sumatera Selatan Ishak Mekki mengatakan, pembebasan lahan jalan tol Palembang – Indralaya, Ogan Ilir sudah rampung dan sekarang tinggal menunggu pengerjaan. Lahan jalan tol sepanjang 22 kilometer itu sudah diganti rugi dan tidak menjadi kendala lagi, kata Wakil Gubernur. Meski demikian, untuk melaksanakan pengerjaan jalan bebas hambatan itu pihaknya menunggu keputusan presiden tentang pelaksanaan pembangunan tersebut.

Keterlambatan proyek bagi kontraktor akan mengalami kerugian waktu dan biaya, karena keuntungan yang diharapkan oleh Kontraktor akan berkurang, atau bahkan tidak mendapat keuntungan sama sekali. Bagi *Owner*, keterlambatan penyelesaian pekerjaan proyek akan menyebabkan kerugian terhadap waktu operasi hasil proyek, sehingga penggunaan hasil pembangunan proyek menjadi

mundur atau terlambat. Maka dari itu penelitian ini bertujuan agar Kontraktor bisa meminimalisir kemungkinan keterlambatan yang paling mungkin terjadi untuk menekan angka kerugian yang disebabkan oleh keterlambatan proyek.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Rumusan masalah dari penelitian ini adalah untuk mencari permasalahan apa yang terjadi sehingga bisa menyebabkan keterlambatan, serta analisis dari data yang nanti didapatkan untuk bisa menentukan penyebab terbesar terlambatnya suatu proyek khususnya pada proyek jalan tol. Selain daripada itu juga penelitian ini bertujuan untuk mencari faktor-faktor yang menyebabkan proyek jalan tol terlambat serta mencari alternatif untuk mencegah atau meminimalisir keterlambatan proyek.

## **1.3 Tujuan Penelitian**

1. Untuk mengidentifikasi dan menganalisis faktor-faktor penyebab keterlambatan penyelesaian proyek jalan tol.
2. Untuk mencari urutan peringkat dari tiap faktor serta mencari faktor-faktor yang mewakili (sering/umum terjadi) pada keterlambatan proyek jalan tol secara garis besar.

## **1.4 Batasan Penelitian**

Penelitian akan dibatasi agar penelitian lebih terfokus, terukur, dan terarah dalam mencapai tujuannya. Batasan penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Penelitian ini hanya membahas faktor-faktor yang dapat menyebabkan keterlambatan dalam proyek jalan tol di Indonesia yaitu Jalan Tol Trans-Sumatera
2. Data yang didapat melalui kuesioner yang disebar kepada Kontraktor.
3. Analisis dari data yang telah didapatkan akan diolah dengan Metode RII (*Relative Important Index*).

### **1.5 Manfaat Penelitian**

Dengan dilakukannya penelitian ini diharapkan dapat membawa beberapa manfaat yaitu:

1. Penelitian diharapkan dapat membawa manfaat bagi *Owner* dan pelaku konstruksi (kontraktor) khususnya pada pembangunan jalan tol untuk meminimalisir terjadinya keterlambatan pada proyek.
2. Penelitian diharapkan dapat membawa manfaat bagi manajemen konstruksi dalam menyusun rencana pembangunan proyek agar tidak berkenaan dengan faktor-faktor yang dapat menyebabkan keterlambatan proyek jalan tol.

### **1.6 Sistematika Penulisan**

Pada skripsi ini akan menggunakan sistematika penulisan sebagai berikut:

1. BAB 1: Pendahuluan  
Bab ini berisi latar belakang, pokok permasalahan, tujuan penelitian, pembatasan masalah, manfaat penelitian dan sistematika penulisan.
2. BAB 2: Dasar Teori  
Bagian ini membahas mengenai teori-teori yang digunakan sebagai pedoman untuk menunjang penelitian yang didapat dari berbagai sumber.
3. BAB 3: Metodologi Penelitian  
Bagian ini berisi penjelasan mengenai metode yang akan digunakan dalam penelitian.
4. BAB 4: Analisis Data dan Pembahasan  
Bagian ini berisi tentang data-data yang diperoleh dan pembahasannya mengenai hasil penelitian.
5. BAB 5: Simpulan dan Saran  
Bagian ini berisi tentang kesimpulan yang didapat dari penelitian skripsi ini dan juga saran untuk penelitian-penelitian kedepannya mengenai topik skripsi ini.