



Kesimpulan dan saran

Dari monitoring dan evaluasi terhadap pelaksanaan paket-paket pekerjaan di Satker-Satker dalam lingkungan Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional IV dengan wilayah operasional Jawa Barat dan Banten pada bulan Maret 2009, dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Paket APBN dan PLN multi years 2008 – 2009, penyerapan anggaran pada tahun 2008 masih kecil sekali bahkan ada yang hanya membayar uang muka 10 % sehingga sisa pembayaran fisik pada tahun anggaran 2009 masih besar. Dibandingkan dengan penyediaan dana tahun 2009 ternyata dana yang tersedia masih jauh dari kebutuhan untuk menyelesaikan kontrak induk sehingga dikhawatirkan akan menimbulkan permasalahan dalam penyelesaian kontrak multy years tersebut. Kebutuhan dana untuk penyelesaian kontrak diperkirakan sebagai berikut :
 - SNVT Preservasi jalan dan Jembatan Jawa Barat :
 - a. Tanpa eskalasi : Rp. 117.489.071.060,00
 - b. Dengan eskalasi : Rp. 155.778.590.230,00
 - SNVT Pembangunan Jalan dan Jembatan Jawa Barat :
 - a. Tanpa eskalasi : Rp. 182.849.748.840,00
 - b. Dengan eskalasi : Rp. 252.014.476.060,00
 - SNVT Preservasi jalan dan Jembatan Banten :
 - a. Tanpa eskalasi : Rp. 39.336.095.510,00
 - b. Dengan eskalasi : Rp. 45.096.033.310,00
 - SNVT Pembangunan Jalan dan Jembatan Banten :
 - a. Tanpa eskalasi : Rp. 27.322.635.000,00



b. Dengan eskalasi : Rp. 35.380.706.800,00

Keseluruhan untuk Jawa Barat dan Banten (Satker Preservasi dan Pembangunan Jalan dan Jembatan) membutuhkan dana tambahan sebesar Rp. 366.997.550.410,00 (tanpa eskalasi) dan Rp. 488.269.806.400,00 (dengan eskalasi) dari DIPA 2009 yang tersedia saat ini.

2. Dari awal tahun anggaran ini diharapkan penyelesaian penyediaan kekurangan dana dapat diselesaikan dengan semua pihak yang terkait baik dari lingkungan dalam Ditjen Bina Marga maupun dengan Departemen Keuangan dan Instansi terkait sehingga ikatan kontrak multi years yang sudah disepakati kedua belah pihak dapat diselesaikan dengan baik. Alternatif penyelesaiannya jika sebagian dana tidak tercukupi juga harus dipikirkan untuk mendapatkan penyelesaian yang paling baik, tidak merugikan semua pihak maupun dalam mencapai strategi pencapaian fisik yang paling optimal.
3. Dalam pelaksanaan prakontrak tahun 2009 terdapat beberapa paket yang belum lelang yaitu paket kontrak dengan Loan IBRD-SRIP . Hal ini dikarenakan belum siapnya dokumen lelang maupun menunggu persetujuan dari Pemberi Loan. Terhadap paket kontrak ini harus mendapat perhatian khusus sehingga keterlambatan proses pra kontraknya masih dalam batas-batas kewajaran dan diharapkan pada bulan Juni 2009 sudah dapat dilakukan penandatanganan kontrak.
4. Dalam pelaksanaan kontrak terdapat perubahan-perubahan kontrak / review design baik yang bersifat minor maupun perubahan yang bersifat signifikan baik yang menyangkut konstruksi pada item pekerjaan lama maupun pekerjaan baru. Percepatan penyelesaian review desain harus segera dilakukan mengingat beberapa paket kontrak sudah hampir pada taraf penyelesaian sehingga tidak mengganggu target penyelesaian fisik pekerjaan. Review design dalam rangka mengoreksi kondisi lapangan yang ada merupakan usaha yang baik untuk menghasilkan produk fisik jalan dan jembatan yang lebih baik.



5. Banyaknya paket yang ditangani dan terbatasnya data-data yang ada tidak memungkinkan semua hal dan permasalahan yang ada pada masing-masing paket dievaluasi secara detail. Bantuan dari Satker/PPK/Tim Supervisi/Kontraktor dan pembinaan dari Balai Besar Pelaksanaan jalan Nasional IV sangat membantu kinerja Tim KMP-Regional IV dalam memberikan bantuan teknis manajemen pelaksanaan pekerjaan.

Saran :

1. Penyediaan kekurangan dana kontrak multi years tahun 2008-2009 yang cukup besar agar dapat diselesaikan sesegera mungkin sehingga pengaturan / pelaksanaan pekerjaan di lapangan tidak terganggu.
2. Alternatif penyelesaian jika penyediaan kekurangan dana paket kontrak multi years tahun 2008-2009 tidak terpenuhi harus dipertimbangkan mulai dari awal sehingga mendapatkan penyelesaian yang paling baik.
3. Perubahan pekerjaan selama masa pelaksanaan mungkin saja terjadi, tetapi hal ini diharapkan hanya pada kondisi-kondisi berubahnya lahan (bertambah banyaknya kerusakan yang tidak tampak / tidak terdeteksi pada saat perencanaan); berubahnya tata guna lahan di sekitar lokasi pekerjaan sehingga merubah perilaku dan pola pergerakan lalu – lintas (Traffic Growth & Traffic flow); adanya Force Majeur yang timbul pasca perencanaan yang mutlak mendapat penanganan untuk mempertahankan fungsi jalan. Akibat perubahan lahan ini dimungkinkan juga untuk memunculkan item pelaksanaan baru yang tidak terakomodir dalam kontrak awal; dan tuntutan standardisasi dari pihak regulator.
4. Pada kontrak multy years dengan masa pemeliharaan 2 (dua) tahun , ketelitian dalam desain perlu mendapat perhatian baik dari segi lalu-lintas dan kondisi jalan yang ada (existing) sehingga baik dari Kontraktor maupun Satker/PPK dapat mengantisipasi segala kejadian dengan baik sampai dengan akhir dari periode kontrak / jaminan mutu pekerjaan. Adanya review design harus dimanfaatkan sebaik mungkin untuk mempertimbangkan kondisi terkini dari jalan dan jembatan yang



ada baik dari segi lalu lintas (volume dan beban kendaraan) maupun kondisi existing jalan / jembatan yang mungkin sudah banyak mengalami perubahan dibanding dengan kondisi pada waktu perencanaan.