

BAB I

GAMBARAN UMUM PERUSAHAAN

1.1 Latar Belakang Perusahaan/Industri

Perusahaan ini memulai sejarahnya sebagai cabang dari *Hollandsche Beton Maatschappij* (HBM) di Indonesia, dan telah mengerjakan banyak proyek konstruksi selama masa pendudukan Belanda. Pada tahun 1961, cabang tersebut resmi dinasionalisasi oleh pemerintah Indonesia dan namanya diubah menjadi PN Hutama Karya. Perusahaan ini kemudian mengerjakan sejumlah proyek besar, antara lain proyek pembangunan Gedung DPR/MPR di Jakarta Pusat dan Monumen Dirgantara di Jakarta Selatan. Pada tahun 1970, perusahaan ini menjadi yang pertama di Indonesia untuk memakai sistem beton prategang BBRV dari Swiss, yakni pada proyek pembangunan Jembatan Semanggi. Perusahaan ini kemudian membentuk divisi beton prategang. Pada tanggal 15 Maret 1973, status perusahaan ini resmi diubah menjadi persero. Pada dekade 1980-an, perusahaan ini membentuk unit bisnis HakaPole untuk memproduksi tiang lampu jalan yang terbuat dari baja segi delapan. Perusahaan ini juga mulai mengerjakan proyek di luar Indonesia.

Pada dekade 1990-an, perusahaan ini berhasil menyelesaikan sejumlah proyek pembangunan jembatan bentang panjang. Perusahaan ini lalu mendirikan sejumlah anak usaha untuk mendukung kegiatan bisnisnya, serta mendirikan sejumlah perusahaan patungan. Pada dekade 2000-an, perusahaan ini berekspansi ke bisnis pembangunan bangunan tinggi dan jalan tol. Pada tahun 2014, perusahaan ini mendapat penugasan dari pemerintah untuk mengusahakan jalan tol di Pulau Sumatra. Pada tahun 2016, perusahaan ini mendapat konsesi pengusahaan Jalan Tol Lingkar Luar Jakarta ruas S sepanjang 14,25 kilometer. Pada tahun 2017, perusahaan ini mendapat perpanjangan hak pengusahaan jalan tol tersebut dari hanya 16 tahun 3 bulan menjadi 36 tahun. Pada tahun yang sama, perusahaan ini juga mendapat

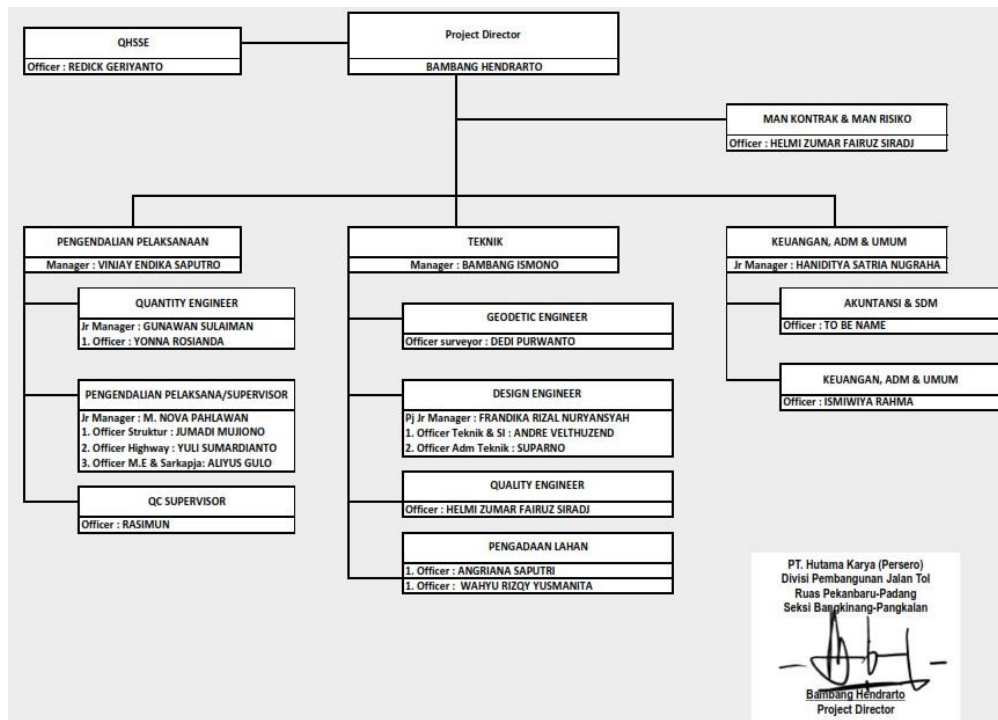
penugasan dari pemerintah untuk mengusahakan Jalan Tol Akses Tanjung Priok seksi W1 dan W2 selama 40 tahun.

1.2 Tujuan Proyek

Proyek pembangunan jalan tol ruas Pekanbaru-Padang memiliki spektrum tujuan yang komprehensif. Dari meningkatkan efisiensi mobilitas di antara kota Pekanbaru dan kota Padang hingga merangsang pertumbuhan ekonomi melalui pergerakan barang dan jasa yang lancar, serta mengurangi biaya logistik, jalan tol ini juga berfungsi untuk menghubungkan daerah terpencil dengan pusat ekonomi, memperkuat koneksi regional untuk mendorong kerjasama yang lebih luas. Selain itu, proyek ini berpotensi menciptakan lapangan kerja sepanjang siklus konstruksi dan operasional, menjadikan jalan lebih aman melalui standar keselamatan yang ketat, mengurangi dampak negatif polusi udara dengan mengurangi kemacetan, memberi kemudahan akses masyarakat ke layanan publik penting, dan bahkan membentuk infrastruktur pendukung seperti fasilitas istirahat yang mendukung kenyamanan perjalanan. Dalam keseluruhan, proyek jalan tol memiliki misi melampaui sekadar konstruksi fisik, yakni mengokohkan konektivitas, meningkatkan kualitas hidup, dan memajukan pertumbuhan berkelanjutan.

1.3 Struktur Organisasi Proyek

Struktur organisasi proyek adalah kerangka kerja yang mengatur cara sebuah proyek dikelola di dalam organisasi. Dalam konteks ini, struktur organisasi proyek mencerminkan cara tanggung jawab, wewenang, dan aliran komunikasi diatur untuk memastikan pencapaian tujuan proyek. Terdapat beberapa jenis struktur organisasi proyek yang dapat digunakan, dan pilihan struktur ini sangat bergantung pada karakteristik dan kompleksitas proyek yang sedang dikerjakan. Berikut struktur organisasi PT Utama Karya untuk proyek jalan tol ruas Pekanbaru-Padang seksi Bangkinang-Pangkalan:



Gambar 1. 1 Sturktur Organisasi Proyek
Sumber: PT Utama Karya (Persero), 2023

1.4 Ruang Lingkup Proyek

Ruang lingkup dari proyek jalan tol yang menghubungkan Bangkinang di Provinsi Riau dan Pangkalan di Provinsi Sumatera Barat ini mencakup beberapa komponen utama. Adapun ruang lingkup jalan tol ruas Bangkinang–Pangkalan sebagai berikut:

1. Pembangunan Jalan Tol

Pembangunan jalan tol adalah inti dari proyek ini, yang melibatkan konstruksi jalan tol dengan panjang 64 km untuk menghubungkan Bangkinang dan Pangkalan. Jalan tol ini memiliki beberapa box culvert untuk aliran air, box pedestrian untuk pejalan kaki, box traffic untuk lalu lintas kendaraan dibawah jalan tol, jembatan dan infrastruktur jalan yang memadai.

2. Pembangunan Jembatan

Proyek ini mencakup sungai atau lembah yang harus dilewati, jembatan besar perlu dibangun. Pembangunan jembatan lebih efisien dibandingkan

dengan menimbun limbah menggunakan tanah urugan/timbunan yang akan memutuskan aliran sungai dan memperbesar biaya.

3. Peningkatan Keselamatan

Ini mencakup langkah-langkah untuk meningkatkan keselamatan pengguna jalan seperti perbaikan tanda lalu lintas, peningkatan pencahayaan, dan pemasangan penghalang keselamatan.

4. Pengelolaan Lalu Lintas

Selama konstruksi, pengelolaan lalu lintas yang efektif penting untuk meminimalkan gangguan dan kemacetan lalu lintas. Ini mungkin melibatkan perencanaan rute alternatif, pengaturan lalu lintas sementara, dan pemberitahuan kepada pengemudi.

5. Pengadaan/Pembebasan Lahan

Proyek jalan tol ini memerlukan pembebasan lahan dari pemilik tanah yang terkena dampak. Ini melibatkan proses hukum untuk mengakuisisi tanah yang diperlukan, termasuk perundingan dan pembayaran kompensasi kepada pemilik lahan.

6. Pengelolaan Lingkungan

Pengelolaan dampak lingkungan adalah bagian penting dari proyek ini. Ini mencakup perlindungan terhadap flora dan fauna lokal, pengurangan polusi, manajemen limbah konstruksi, dan upaya lain untuk menjaga lingkungan sekitar.

7. Manajemen Proyek

Manajemen proyek mencakup perencanaan, pengawasan, dan pelaksanaan proyek secara keseluruhan. Ini mencakup perencanaan anggaran, penjadwalan, manajemen sumber daya, dan pemantauan kemajuan proyek.

8. Perizinan dan Persetujuan

Untuk memulai proyek jalan tol ini dibutuhkan perizinan dan persetujuan dari otoritas pemerintah setempat dan nasional. Proses ini mungkin melibatkan konsultasi dengan pihak berkepentingan dan persiapan dokumen perizinan yang sesuai.