

ANALISIS FAKTOR KETERLAMBATAN PEKERJAAN PRESERVASI JALAN EKOR – SUBAIM – BULI – MABA MENGUNAKAN SKEMA LONG SEGMENT

Abdullah Albar*¹, Nurmaiya Marsaoly², Abdul Gaus³

¹Mahasiswa Program Studi Magister Teknik Sipil, Program Pascasarjana Universitas Khairun

^{2,3} Program Studi Teknik Sipil, Universitas Khairun

Jalan Jusuf Abdulrahman Kampus II Gambesi Kota Ternate Selatan, Indonesia

*dulabib@gmail.com

Abstrak

Permasalahan umum yang terjadi pada pekerjaan Long Segmen pada paket Preservasi Jalan Ruas Ekor – Sebaim – Buli – Maba adalah adanya kondisi fungsional maupun struktural jalan yang sering mengalami kerusakan sebelum desain umur rencana. Kerusakan jalan dapat diakibatkan beberapa aspek antara lain perencanaan dan perancangan yang kurang tepat sehingga terjadi kesalahan pada saat pelaksanaan dan kurangnya pengawasan beban kendaraan saat pengoperasian jalan dan kurang tepatnya strategi pemeliharaan dan rehabilitasi jalan. Berdasarkan kebutuhan pelayanan jalan Preservasi Jalan Ruas Ekor – Sebaim – Buli – Maba pada bagian jalan penghubung lalu lintas ramai dan beban yang cukup berat, maka perlu dipertahankan kemampuan fungsional dan struktural jalannya. Apabila dilihat dari nilai mean rankingnya, dari 11 faktor yang terdapat dalam penelitian ini terdapat 10 faktor yang berpengaruh terhadap keterlambatan proyek. 10 faktor tersebut memiliki nilai rata-rata $3 < X < 3.5$. Urutan faktor-faktor yang mempengaruhi keterlambatan Proyek Jalan Ekor - Subaim - Buli - Maba Tahun Anggaran 2022 dengan yaitu: X11 Manajerial, X2 Bahan (material), X6 Situasi (Environment), X10 Sistem Inspeksi, Kontrol dan Evaluasi Pekerjaan, X1 Tenaga Kerja (labors), X3 Peralatan (Equipment), X9 Perencanaan dan Penjadwalan (Planning and scheduling), X5 Keuangan (Financing), X8 Lingkup dan Kontrak/dokumen pekerjaan (Contract Document), X4 Karakteristik Tempat (Site Characteristic). Apabila dilihat dari nilai mean rankingnya, dari 57 variabel dan terbagi dari beberapa faktor yang terdapat dalam penelitian ini terdapat 50 variabel yang berpengaruh terhadap keterlambatan proyek dengan nilai rata-rata $3 < X < 3.5$. sedangkan 7 variabel lainnya tidak berpengaruh. Urutan 10 teratas variabel yang mempengaruhi keterlambatan Proyek Jalan Ekor - Subaim - Buli - Maba Tahun Anggaran 2022 dengan yaitu: Keahlian tenaga kerja, Komunikasi antara perencana dan kontraktor, Keterlambatan proses pemeriksaan dan uji bahan, Kegagalan kontraktor melaksanakan pekerjaan, Kekurangan Bahan Konstruksi, Pengalaman manajer lapangan, Komunikasi antara wakil owner dan kontraktor, Ketidaktepatan bahan, Terjadwalnya hal-hal tak terduga seperti kebakaran, banjir, cuaca amat buruk, badai/angin ribut, gempa bumi dan tanah longsor, Keterlambatan Pengiriman Barang.

Kata kunci: Analisis Long Segmen

PENDAHULUAN

Metode pengerjaan dan perbaikan jalan long segment mulai diterapkan disebagian jalan nasional di Indonesia mulai tahun 2016. Metode long segment preservasi tersebut merupakan penggabungan pekerjaan pemeliharaan rutin, pelebaran, rehabilitasi dan rekonstruksi dalam satu ruas jalan menjadi satu kesatuan kontrak. Metode long segment diharapkan mampu mengubah paradigma kontraktor yang selama ini hanya sebagai pelaksana kegiatan konstruksi menjadi bagian dari pengelola dan manajer yang melakukan pengerjaan dan perbaikan ruas jalan. Sehingga kontraktor lebih bertanggungjawab dalam pelaksanaan kegiatan pemeliharaan dan rehabilitasi jalan. Permasalahan umum yang terjadi pada pekerjaan Long Segmen pada

paket Preservasi Jalan Ruas Ekor – Sebaim – Buli - Maba adalah adanya kondisi fungsional maupun struktural jalan yang sering mengalami kerusakan sebelum desain umur rencana. Kerusakan jalan dapat diakibatkan beberapa aspek antara lain perencanaan dan perancangan yang kurang tepat sehingga terjadi kesalahan pada saat pelaksanaan dan kurangnya pengawasan beban kendaraan saat pengoperasian jalan dan kurang tepatnya strategi pemeliharaan dan rehabilitasi jalan. Berdasarkan kebutuhan pelayanan jalan Preservasi Jalan Ruas Ekor – Sebaim – Buli - Maba pada bagian jalan penghubung lalu lintas ramai dan beban yang cukup berat, maka perlu dipertahankan kemampuan fungsional dan struktural jalannya. Terlepas kondisi tersebut keberhasilan kegiatan preservasi/pemeliharaan jalan juga ditunjukkan oleh hasil pengukuran kemantapan jalan yang dalam tahapan awal 73,60 % direncanakan pada akhir tahun 2022 hanya 94,05 % namun berhasil mencapai 97,06 % pada saat selesai kegiatan konstruksi. Pola penanganan preservasi jalan Preservasi Jalan Ruas Ekor – Sebaim – Buli - Maba yang dilakukan saat ini hanya berupa preservasi jalan yang bersifat reaktif guna pengembalian kemantapan kondisi jalan. Model penanganan tersebut membuat kegiatan preservasi jalan terkesan terlambat dan terjadi perbaikan berulang kali di lokasi yang sama. Kondisi tersebut menyebabkan kinerja preservasi jalan yang buruk. Guna menciptakan kinerja preservasi jalan yang handal perlu analisis dalam mengidentifikasi variabel yang berpengaruh terhadap kinerja keberhasilan agar diperoleh manajemen preservasi jalan yang efektif dan efisien. Mengingat pentingnya keberadaan jalan di ruas Jalan Ruas Ekor – Sebaim – Buli - Maba pada perekonomian masyarakat sekitar, pola penanganan preservasi jalan yang tepat dan efisien sangat diperlukan karena keterbatasan anggaran preservasi jalan yang dianggarkan pemerintah pusat. Dengan demikian pemangku kebijakan dapat menentukan skala prioritas preservasi jalan dari berbagai alternatif pola penanganan preservasi jalan.

METODE PENELITIAN

1. Kuesioner/Angket

Dalam instrument penelitian kuesioner ini identik dengan penelitian kuantitatif karena data yang diberikan kepada informan adalah data yang ada jawaban terbuka dan tertutup. Jenis pertanyaan yang ada dalam kuesioner adalah jenis pertanyaan yang dibutuhkan dalam laporan penelitian. Dalam penelitian ini kuesioner menggunakan skala/ukuran ordinal, dengan skala 1-4 untuk mengukur variabel bebas kuantitatif.

Tabel 1. Scoring Skala Likert

Kategori Jawaban	Nilai
Sangat tidak berpengaruh	1
Tidak berpengaruh	2
Berpengaruh	3
Sangat berpengaruh	4

Sumber : Hasil Kajian Peneliti, 2018

Penelitian ini menggunakan empat alternatif jawaban dengan Menghilangkan alternatif jawaban “ragu-ragu” hal tersebut dilakukan karena “ragu-ragu” mengidentifikasi suatu objek tidak yakin dengan jawaban yang diberikan.

Tabel 2. Para Pihak yang terkait Proyek Pekerjaan

No.	Posisi	Jawaban
1	Owner a. PPK b. Direksi Teknis dan Pengawas c. PPHP	1 Orang 8 Orang 12 Orang
2	Kontraktor Pelaksana Lapangan	24 Orang
3	Konsultan Perencana <i>Team Leader</i>	24 Orang
4	Konsultan Pengawas	24 Orang
Jumlah		94 Orang

Sumber : Hasil Kajian Peneliti, 2018

Dari tabel 1 dan tabel 2 akan diperoleh analisa kualitatif terhadap faktor – faktor penyebab keterlambatan pekerjaan pada paket pekerjaan Preservasi Jalan Ekor – Subaim – Buli – Maba

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Profil responden

Profil responden diperoleh dari data responden yang diolah dan hasilnya dipergunakan untuk memberikan penjelasan ataupun gambaran tentang responden yang ditampilkan dalam bentuk tabel dan diagram pie seperti tabel di bawah ini. Berdasarkan hasil kuesioner profil responden yang dapat dilihat adalah lama pengalamn kerja dan pendidikan responden.

Tabel 1. Lama pengalaman kerja

Pengalaman	Frekuensi	Persentase
<5 tahun	39	41.9
>10 tahun	5	5.4
5-10 tahun	49	52.7

Berdasarkan Tabel 1 dapat dilihat bahwa sebagian besar responden memiliki pengalaman kerja antara 5 sampai 10 tahun. Dari 93 responden terdapat 49 responden atau 53% diantaranya memiliki pengalaman kerja selama 5 sampai 10 tahun. Sebanyak 42% responden memiliki pengalaman kerja kurang dari 5 tahun dan 5% responden dengan pengalaman kerja lebih dari 10 tahun.

Tabel 2. Pendidikan responden

Pendidikan	Frekuensi	Persentase
S1 Ekonomi	1	1.1
S1 Teknik Sipil	60	64.5
S2 Teknik Sipil	2	2.2
SMA	30	32.3

Berdasarkan Tabel 2. dapat dilihat bahwa sebagian besar responden memiliki pendidikan S1 teknik sipil. Dari 93 responden terdapat 60 responden atau 65% diantaranya memiliki merupakan S1 teknik sipil. Sebanyak 32% responden memiliki pendidikan SMA, 2% responden dengan pendidikan S2 teknik sipil dan 1%

2. Uji Validitas dan Reliabilitas

Suatu instrumen (kuesioner) dikatakan baik apabila valid dan reliabel. Suatu instrumen dikatakan valid bila butir-butir pertanyaan atau pernyataan pada instrumen tersebut mampu mengungkapkan sesuatu yang akan diukur oleh instrumen tersebut.

Alpha Cronbach diukur berdasarkan skala Alpha Cronbach 0 sampai 1. Jika skala itu dikelompok ke dalam lima kelas dengan range yang sama, maka ukuran kemantapan Alpha dapat diinterpretasikan sebagai berikut:

Tabel 3. Nilai Alpha Cronbach

No	Keterangan	Nilai Alpha	Reliabel
1.	Nilai Alpha Cronbach	0,00-0,20	Kurang Reliabel
2.	Nilai Alpha Cronbach	0,21-0,40	Agak Reliabel
3.	Nilai Alpha Cronbach	0,41-0,60	Cukup Reliabel
4.	Nilai Alpha Cronbach	0,61-0,80	Reliabel
5.	Nilai Alpha Cronbach	0,81-1	Sangat Reliabel

Tabel 4. Hasil Uji Validitas

Faktor	Variabel	r hitung	r tabel	Keterangan
X1	X1.1	0,609	0,2199	Valid
	X1.2	0,517	0,2199	Valid
	X1.3	0,427	0,2199	Valid
	X1.4	0,662	0,2199	Valid
	X1.5	0,450	0,2199	Valid
	X1.6	0,229	0,2199	Valid
	X1.7	0,556	0,2199	Valid
X2	X2.1	0,339	0,2199	Valid

	X2.2	0,593	0,2199	Valid
	X2.3	0,677	0,2199	Valid
	X2.4	0,517	0,2199	Valid
	X2.5	0,576	0,2199	Valid
	X2.6	0,490	0,2199	Valid
	X2.7	0,504	0,2199	Valid
X3	X3.1	0,583	0,2199	Valid
	X3.2	0,651	0,2199	Valid
	X3.3	0,678	0,2199	Valid
	X3.4	0,717	0,2199	Valid
	X3.5	0,557	0,2199	Valid
X4	X4.1	0,483	0,2199	Valid
	X4.2	0,570	0,2199	Valid
	X4.3	0,531	0,2199	Valid
	X4.4	0,438	0,2199	Valid
	X4.5	0,434	0,2199	Valid
	X4.6	0,537	0,2199	Valid
	X4.7	0,533	0,2199	Valid
X5	X5.1	0,411	0,2199	Valid
	X5.2	0,494	0,2199	Valid
	X5.3	0,288	0,2199	Valid
	X5.4	0,265	0,2199	Valid
X6	X5.1	0,327	0,2199	Valid
	X5.2	0,434	0,2199	Valid
	X5.3	0,527	0,2199	Valid
X7	X7.1	0,700	0,2199	Valid
	X7.2	0,647	0,2199	Valid
	X7.3	0,597	0,2199	Valid
X8	X8.1	0,717	0,2199	Valid
	X8.2	0,592	0,2199	Valid
	X8.3	0,588	0,2199	Valid
	X8.4	0,674	0,2199	Valid
	X8.5	0,699	0,2199	Valid
	X8.6	0,695	0,2199	Valid
X9	X9.1	0,645	0,2199	Valid
	X9.2	0,726	0,2199	Valid
	X9.3	0,821	0,2199	Valid
	X9.4	0,723	0,2199	Valid
	X9.5	0,619	0,2199	Valid
X10	X10.1	0,702	0,2199	Valid
	X10.2	0,683	0,2199	Valid
	X10.3	0,629	0,2199	Valid
	X10.4	0,457	0,2199	Valid
	X10.5	0,496	0,2199	Valid
	X10.6	0,533	0,2199	Valid
	X10.7	0,654	0,2199	Valid
X11	X11.1	0,652	0,2199	Valid
	X11.2	0,684	0,2199	Valid

	X11.3	0,749	0,2199	Valid
--	-------	-------	--------	-------

Tabel 5. Hasil Uji Reliabilitas

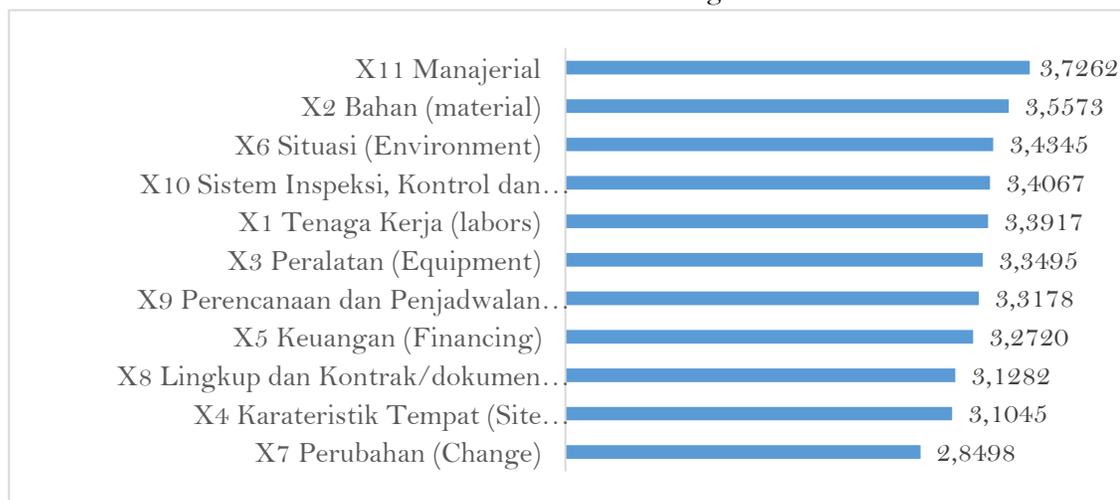
Faktor	Jumlah Variabel	Cronbach Alpha	Nilai Kritis Cronbach Alpha	Keterangan
X1	7	0,774	0,6	Reliabel
X2	7	0,824	0,6	Reliabel
X3	5	0,850	0,6	Reliabel
X4	7	0,851	0,6	Reliabel
X5	4	0,766	0,6	Reliabel
X6	3	0,715	0,6	Reliabel
X7	3	0,927	0,6	Reliabel
X8	6	0,904	0,6	Reliabel
X9	5	0,907	0,6	Reliabel
X10	7	0,857	0,6	Reliabel
X11	3	0,882	0,6	Reliabel

Berdasarkan tabel di atas dapat dinyatakan bahwa seluruh pernyataan dari masing-masing variabel dinyatakan valid karena nilai r-hitung lebih besar dari nilai r- tabel dan reliabel karena nilai Cronbach Alpha lebih dari 0,6.

3. Faktor yang berpengaruh terhadap keterlambatan

Mean ranking masing-masing faktor penyebab keterlambatan proyek Jalan Ekor - Subaim – Buli – Maba, Tahun Anggaran 2022 yaitu sesuai gambar di bawah ini.

Gambar 1. Analisis Ranking Faktor

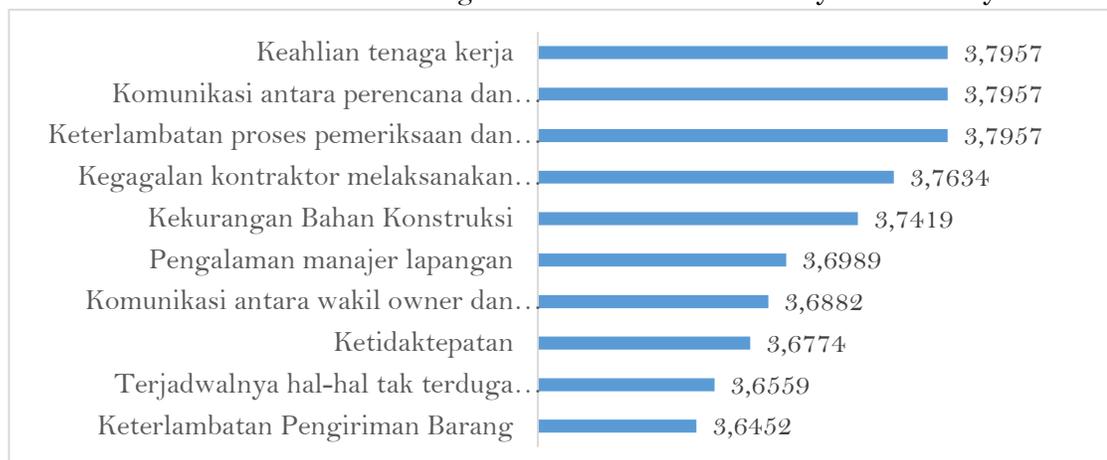


Berdasarkan hasil analisis data di atas diketahui urutan faktor penyebab keterlambatan Proyek Jalan Ekor - Subaim - Buli - Maba Tahun Anggaran 2022 dengan yaitu:

1. X11 Manajerial
2. X2 Bahan (material)
3. X6 Situasi (Environment)
4. X10 Sistem Inspeksi, Kontrol dan Evaluasi Pekerjaan
5. X1 Tenaga Kerja (labors)
6. X3 Peralatan (Equipment)
7. X9 Perencanaan dan Penjadwalan (Planning and scheduling)
8. X5 Keuangan (Financing)
9. X8 Lingkup dan Kontrak/dokumen pekerjaan (Contract Document)
10. X4 Karakteristik Tempat (Site Characteristic)
11. X7 Perubahan (Change)

Analisis ranking variabel keterlambatan penyelesaian proyek Jalan Ekor - Subaim - Buli - Maba Tahun Anggaran 2022, sesuai pada gambar di bawah ini.

Gambar 2. Analisis Ranking Variabel Keterlambatan Penyelesaian Proyek



Berdasarkan hasil analisis di atas diketahui 10 besar variabel penyebab utama keterlambatan Jalan Ekor - Subaim - Buli - Maba Tahun Anggaran 2022 yaitu:

1. Keahlian tenaga kerja
2. Komunikasi antara perencana dan kontraktor
3. Keterlambatan proses pemeriksaan dan uji bahan
4. Kegagalan kontraktor melaksanakan pekerjaan
5. Kekurangan Bahan Konstruksi
6. Pengalaman manajer lapangan
7. Komunikasi antara wakil owner dan kontraktor
8. Ketidaktepatan bahan
9. Terjadwalnya hal-hal tak terduga seperti kebakaran, banjir, cuaca amat buruk, badai/angin ribut, gempa bumi dan tanah

longsor

10. Keterlambatan Pengiriman Barang

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian ini, maka beberapa hal yang dapat disimpulkan adalah :

1. Apabila dilihat dari nilai mean rankingnya, dari 11 faktor yang terdapat dalam penelitian ini terdapat 10 faktor yang berpengaruh terhadap keterlambatan proyek. 10 faktor tersebut memiliki nilai rata-rata $3 < X < 3.5$.
2. Urutan faktor-faktor yang mempengaruhi keterlambatan Proyek Jalan Ekor - Subaim - Buli - Maba Tahun Anggaran 2022 dengan yaitu: X11 Manajerial, X2 Bahan (material), X6 Situasi (Environment), X10 Sistem Inspeksi, Kontrol dan Evaluasi Pekerjaan, X1 Tenaga Kerja (labors), X3 Peralatan (Equipment), X9 Perencanaan dan Penjadwalan (Planning and scheduling), X5 Keuangan (Financing), X8 Lingkup dan Kontrak/dokumen pekerjaan (Contract Document), X4 Karakteristik Tempat (Site Characteristic).
3. Apabila dilihat dari nilai mean rankingnya, dari 57 variabel dan terbagi dari beberapa faktor yang terdapat dalam penelitian ini terdapat 50 variabel yang berpengaruh terhadap keterlambatan proyek dengan nilai rata-rata $3 < X < 3.5$. sedangkan 7 variabel lainnya tidak berpengaruh. Urutan 10 teratas variabel yang mempengaruhi keterlambatan Proyek Jalan Ekor - Subaim - Buli - Maba Tahun Anggaran 2022 dengan yaitu: Keahlian tenaga kerja, Komunikasi antara perencana dan kontraktor, Keterlambatan proses pemeriksaan dan uji bahan, Kegagalan kontraktor melaksanakan pekerjaan, Kekurangan Bahan Konstruksi, Pengalaman manajer lapangan, Komunikasi antara wakil owner dan kontraktor, Ketidaktepatan bahan, Terjadwalnya hal-hal tak terduga seperti kebakaran, banjir, cuaca amat buruk, badai/angin ribut, gempa bumi dan tanah longsor, Keterlambatan Pengiriman Barang.

DAFTAR PUSTAKA

- Departemen Pekerjaan Umum, 1987, Pedoman Perencanaan Pembebanan Jembatan Jalan Raya SKBI-1.3.28.1987, Yayasan Penerbit PU.
- Departemen Perumahan Dan Prasarana Wilayah, 2003, Perencanaan perkerasan jalan beton semen (Pd T-14-2003).
- Hamirhan Saodang, 2005, Buku 2 Perancangan Perkerasan Jalan Raya, Nova Bandung.
- Irika Widisanti, dan Lenggogeni, 2013, Manajemen Kontruksi, PT. Remaja Rosdakarya Ofset, Bandung.
- Muhammad Miftakhur Riza, 2005, Perencanaan Jalan Beton di Pendekat Utara Jalan Ringroad Timur, Perempatan Jalan Wonosari.
- PERMEN PU Nomor 19/PRT/M/2011 Tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan.

Shirley L. Hendarsin, 2000, Penuntun Praktis Perencanaan Teknik Jalan Raya, Politeknik Negeri Bandung Jurusan Teknik Sipil.

Soegeng Djojowiriono, 1984, Manajemen Konstruksi, Biro Penerbit KMTS UGM.

Standar Dokumen Pengadaan Pekerjaan Konstruksi Preservasi Jalan Secara Long Segment.

Undang-Undang No. 18 Tahun 1999 Tentang Undang Undang Jasa Konstruksi.

Undang-Undang No. 2 Th 2017 (Perubahan Undang Undang No. 18 Th 1999) Tentang Undang-Undang Jasa Konstruksi.