

Faktor-Faktor Perencanaan Pra Operasional yang Dipertimbangkan Dalam Pekerjaan Pada Pembangunan Jalan di Dinas Prasarana Kabupaten Kutai Kartanegara

RUSDI DOVIYANTO¹

Jurusan Teknik Sipil

Fakultas Teknik

Universitas 17 Agustus 1945 Samarinda

ABSTRACT

Prior to the commencement of an activity in the construction services there are some things we have to consider for project activities could be better, the quality of high quality in accordance with the specifications that have been set. Before the start of a project or pre-operational activity will be preceded by making his plans. And in making pre-operational planning will be influenced by several factors for this project activity the project could be qualified and high quality.

In this study the authors identify the factors that influence the work of a project and that the dominant factor affecting the success of the project work

Factor-factor is the scope of the Project and preparation of SRK (Structural Details of Scope of Work) (X1), Organization and Team (X2), Schedule of Events (X3), Budget or Cost Estimate (X4), Manpower (X5), Quality Program (X6)

The population was all the staff offices Regency infrastructure in the project planning of road works in 2010, an employee employee bappedda inpektorat, the inspection team and the procurement of goods, consultants and contractors. Samples taken in this study is the entire population

After getting the data the researchers conducted tests of validity and reliability data. Test question the validity of the items contained in the questionnaire conducted by the engineering approach to construct validity the Pearson Product-Moment correlations (r) with degrees of freedom with a significant level of 5% (0.05). If the value of the coefficient of grain with a total skon have significance (p) < 0.05 . This shows that the data obtained from grains of questions used to measure the independent variables and the dependent variable is valid, as well as vice versa. Reliability test conducted to determine the consistency of respondents' answers from time to time obtained by calculating the coefficient alpha using the method of alpha cronbach's one shot. Alpha values obtained were then compared with the value of the minimum reliability limit, ie 0.6 (Malhotra, 1993:308). If alpha is greater than 0.6, it can be said reliably, but on the contrary, if the alpha value is less than 0.6, it is not reliable.

Then analyze the data analysis technique known as confirmatory factor analysis. This is done because a priori based on the basic theory and concepts that are owned, this writer has to know how many factors that must be established, as well as any latent variables that belong to these factors.

Because it is necessary for further confirmation by examining the validity and reliability. This can be done with factor analysis, so-called confirmatory factor analysis.

Based on the analysis results is known that there are six variables that form factors are pre-operational planning can be said is valid because the loading factor of 6 indicators > 0.5 and

forming the largest variable factors pre-operational planning is the Organization or Team (X2) that affect job Road Infrastructure Development in the Office Regency.

Keywords : Pre-Operational Planning

ABSTRAK

Sebelum dimulainya suatu kegiatan di bidang jasa konstruksi ada beberapa hal yang harus kita perhatikan agar kegiatan proyek bisa menjadi lebih baik, yang berkualitas mutu tinggi sesuai dengan spesifikasi yang telah ditetapkan. Sebelum di mulainya suatu kegiatan proyek atau pra operasional akan diawali dengan membuat perencanaan nya. Dan di dalam membuat perencanaan pra operasional akan di pengaruhi oleh beberapa factor agar kegiatan proyek ini dapat menjadi proyek yang berkualitas dan bermutu tinggi.

Dalam penelitian ini penulis mengidentifikasi factor-faktor yang mempengaruhi pekerjaan suatu proyek dan factor yang dominan yang mempengaruhi keberhasilan spekerjaan proyek tersebut

Factor-faktornya adalah Lingkup Proyek dan Penyusunan SRK (Struktur Rincian Lingkup Kerja) (X1), Organisasi dan Team (X2), Jadwal Kegiatan (X3), Perkiraan Anggaran atau Biaya (X4), Tenaga Kerja (X5), Program Mutu (X6)

Populasi penelitian ini adalah seluruh staff dinas prasarana Kabupaten Kutai Kartanegara dalam proyek perencanaan pekerjaan jalan di tahun 2010, pegawai bappedda pegawai inpektorat, tim pemeriksa dan pengadaan barang , konsultan dan kontraktor pelaksana. Sampel yang diambil dalam penelitian ini adalah seluruh populasi

Setelah mendapatkan data peneliti mengadakan pengujian validitas dan reliabilitas data. Uji validitas item-item pertanyaan yang terdapat dalam kuesioner dilakukan dengan pendekatan construct validity yaitu teknik korelasi Pearson Product-Moment (r) dengan derajat kebebasan dengan tingkat signifikan 5% (0,05). Jika nilai koefisien butir dengan skon total memiliki signifikasi (p) < 0,05. Hal ini menunjukkan bahwa data yang diperoleh dari butir-butir pertanyaan yang digunakan untuk mengukur variabel bebas dan variabel terikat adalah valid, begitu juga dengan sebaliknya. Uji Reabilitas dilakukan untuk mengetahui konsistensi jawaban responden dari waktu ke waktu yang diperoleh dengan cara menghitung koefisien alpha dengan menggunakan metode alpha cronbach's one shot. Nilai alpha yang didapatkan kemudian dibandingkan dengan nilai batas reabilitas minimum, yaitu 0,6 (Malhotra, 1993:308). Jika alpha lebih besar dari 0,6, maka dapat dikatakan reliable, tetapi sebaliknya, jika nilai alpha lebih kecil dari 0,6, maka tidak reliabel.

Kemudian dilakukan analisa teknik analisis data yang dikenal dengan analisis faktor konfirmatori. Hal ini dilakukan karena secara apriori didasari landasan teori dan konsep yang dimiliki, penulis

sudah mengetahui berapa banyak faktor yang harus dibentuk, serta variabel laten apa saja yang termasuk ke dalam faktor tersebut.

Karena itu perlu dilakukan konfirmasi lebih lanjut yaitu dengan memeriksa validitas dan reliabilitasnya. Hal ini dapat dilakukan dengan analisis faktor, sehingga dinamakan analisis faktor konfirmatori.

Berdasarkan hasil analisa diketahui bahwa ada Enam variabel yang membentuk Faktor-faktor perencanaan pra operasional dapat dikatakan valid karena loading factor dari 6 indikator > 0,5 dan variabel yang terbesar pembentuk Faktor-faktor perencanaan pra operasional adalah Organisasi atau Team (X2) yang mempengaruhi Pekerjaan Pembangunan Jalan di Dinas Prasarana Kabupaten Kutai Kartanegara.

Kata Kunci: Pre-Operational Planning

PENDAHULUAN

1. Latar Belakang

Transportasi diartikan sebagai kegiatan yang melakukan pengangkutan atau pemindahan muatan (yang terdiri barang dan manusia) dari suatu tempat ke tempat lain, dari tempat asal (origin) ke tempat tujuan (destination). Perjalanan dari tempat asal menuju ke tempat tujuan disebut Origin-Destination Travel (O-D Travel)

Untuk menyelenggarakan kegiatan transportasi dibutuhkan unsur-unsur dasar / utama (basic element) terdiri dari (1) kendaraan /sarana angkutan (the vehicle), (2) jalan/trayek/rute (the way), (3) terminal / pelabuhan laut / Bandar udara (the terminal), dan (4) tersedianya muatan (cargo).

Unsur dasar kedua yaitu trayek/ rute yang tercakup dalam jaringan pelayanan transportasi yang menghubungkan suatu simpul jasa transportasi dengan simpul-simpul jasa transportasi lainnya. Trayek adalah jaringan pelayanan untuk transportasi darat dan transportasi laut,

sedangkan rute adalah jaringan pelayanan untuk transportasi udara.

Prasarana jalan merupakan hal yang penting dalam menunjang berbagai aktivitas social dan menunjang perkembangan perekonomian. Tujuan transportasi jalan diantaranya adalah menyelenggarakan terwujudnya lalu lintas dan angkutan umum dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan efisien dan berperan penting dalam pengembangan potensi suatu wilayah, sehingga mencapai tingkat perkembangan yang merata bagi semua wilayah. Pembangunan jalan dimaksudkan untuk mempermudah hubungan dari suatu daerah ke daerah lainnya.

Tahap perencanaan pada proyek pembuatan jalan, khususnya jalan baru, memegang peranan penting. Perencanaan lapis perkerasan harus mempertimbangkan factor ekonomi, kondisi lingkungan, sifat tanah dasar beban lalu lintas fungsi jalan dan factor-faktor lainnya. Hal ini dikarena lapis perkerasan berfungsi untuk menerima dan meyebarkan beban lalu lintas tanpa

menimbulkan kerusakan yang berarti pada konstruksi jalan itu sendiri, sehingga dapat memberikan kenyamanan pada si pengemudi selama masa pelayanan jalan tersebut. Pada setiap system jaringan jalan yang ada di Indonesia, dilakukan pengelompokan jalan menurut peranannya. Selain itu juga berdasarkan pertimbangan pelaksanaan masih diperlukan pengelompokan jalan menurut wewenang pembinaan.

Jalan kabupaten merupakan jalan kolektor primer yang tidak termasuk dalam kelompok jalan Propinsi yang mempunyai nilai strategis terhadap kepentingan kabupaten, yakni jalan yang walaupun tidak dominan terhadap pengembangan ekonomi, tetapi mempunyai peranan penting dalam terselenggaranya pemerintahan di Kabupaten.

Jaringan jalan yang ada di Kabupaten Kutai Kartanegara \pm 3 ruas, dimana kondisi permukaan jalan tersebut rusak, sehingga perlu penanganan dan pembiayaan yang relative besar dengan perencanaan dan penyusunan program yang optimal.

Dengan banyaknya rual jalan di Kabupaten Kutai Kartanegara dalam kegiatan pembangunan tidak berarti pelaksanaannya tanpa adanya kendala-kendala, seperti perencanaan yang kurang matang, masih lemahnya koordinasi pembangunan antar instansi terkait dan masih ada penyebab lainnya sehingga pelaksanaan sebagian proyek tersebut tersendat-sendat.

Fenomena kurangnya perencanaan yang matang dan kurang berkualitas dalam proses penyusunan program jalan adalah sering terjadinya pembongkaran jalan untuk proyek pemasangan saluran telepon dari Telkom, PLN, PDAM yang pelaksanaannya dalam jangka waktu yang susul menyusul sehingga memperburuk kondisi jalan. Sedangkan banyaknya ruas jalan belum ditangani secara maksimal dapat menimbulkan persoalan yang cukup serius. Kenyataan yang ada banyak ruas jalan yang berada dalam satu ruas tak terpenuhi semua penanganannya, sehingga ruas jalan tersebut ada yang baik dan ada yang belum tersentuh penanganannya. Hal ini dikarenakan kinerja perencanaan dan penyusunan program jalan kurang optimal.

Dari sebagian fenomena yang diuraikan diatas, jelas Nampak bahwa kemampuan team perencana didalam membentuk suatu perencanaan yang matang, berkualitas, dan efisien serta efektif dalam proses pembangunan belum dapat dikategorikan “ baik”.

Dari uraian diatas maka dapat dilihat bahwa kemampuan team aparat perencana mempunyai pengaruh yang sangat besar terhadap kualitas rencana dan penyusunan program jalan daerah yang dihasilkan.

2. Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan diatas, maka perumusan masalah dalam penelitian ini adalah faktor-faktor perencanaan pra operasional manakah yang paling dominan yang di pertimbangkan

dalam pekerjaan pada pembangunan jalan kabupaten di kabupaten Kutai Kartanegara?

3. Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah seperti diatas, maka tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Mengidentifikasi faktor-faktor perencanaan pra operasional yang di pertimbangkan dalam pekerjaan pada pembangunan jalan kabupaten di kabupaten Kutai Kartanegara
2. Untuk mengetahui faktor perencanaan pra operasional yang paling dominan yang di pertimbangkan dalam pekerjaan pada pembangunan jalan di kabupaten Kutai Kartanegara

4. Batasan Masalah

Pembatasan dibatasi pada Kepmen No. 299/KPTS/1999 tentang penyelenggaraan uji mutu pekerjaan prasarana dan sarana dasar pekerjaan umum setelah pekerjaan jalan kabupaten pada ruas jalan di kabupaten Kutai Kartanegara telah selesai dilaksanakan.

5. Manfaat Penelitian

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat yaitu :

1. Dapat digunakan sebagai pedoman pelaksanaan dalam pelaksanaan proyek-proyek perencanaan pra operasional pekerjaan pembangunan jalan kabupaten di kabupaten Kutai Kartanegara yang akan datang.
2. Dapat dijadikan tambahan referensi mengenai waktu pelaksanaan proyek, bagi peneliti lain yang akan mendalami

masalah waktu pelaksanaan proyek-proyek lainnya.

3. Tambahan bekal ilmu pengetahuan bagi peneliti dalam bekerja dan menjalankan tugas perencanaan pra operasional pekerjaan pada pembangunan jalan kabupaten di kabupaten Kutai Kartanegara

LANDASAN TEORI

1. Pembangunan Daerah

Undang-undang nomor 22 Tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah telah memberikan kewenangan yang lebih besar kepada Pemerintah Daerah dalam merencanakan, melaksanakan dan mengawasi pembangunan didaerahnya dengan tetap berpedoman pada peraturan perundangan yang berlaku. UU ini juga memberikan kesempatan yang lebih luas kepada daerah untuk mengembangkan segenap potensi sumberdaya yang dimiliki.

Kondisi sumber daya manusia Pemerintahan Daerah saat ini masih dirasakan memiliki kendala besar dalam melaksanakan otonomi daerah. Kendala tersebut antara lain keterbatasan jumlah sumber daya manusia yang berkualitas untuk mampu menjalankan kewenangan yang sangat luas dan kompleks sesuai Undang-undang No.22 Tahun 1999. Selama ini Pemerintah daerah cenderung kurang memainkan peran dalam pengelolaan urusan-urusan pemerintah di tingkat local, karena dominasi Pemerintah Pusat yang sangat besar dalam pengelolaan dan pengaturan sumber daya alam, kehidupan social dan ekonomi. Pendekat seperti ini telah menjadi "obsolete", jika dihadapkan dengan adanya serangkaian perubahan paradigm manajemen pemerintah yang menuju kearah paradigm

desentralisasi, sesuai UU No.22 Tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah.

Perubahan paradigma tersebut disebabkan banyak factor antara lain pengaruh globalisasi, pengaruh privatisasi, tuntutan partisipasi masyarakat. Perkembangan teknologi, gejala urbanisasi, menurunnya kualitas lingkungan, merebaknya kultur individualisme dan konsumerisme, kesadaran gender, rasial dan kesenjangan ekonomi. Dikaitkan dengan perubahan yang sangat cepat (pengeruh lingkungan strategis) baik politik, ekonomi, social dan teknologi, organisasi pemerintah harus belajar mampu untuk beradaptasi pada perubahan tersebut yang di motori oleh sumber daya manusianya. Persaingan dalam berbagai aspek masa kini dan masa depan lebih bertumpu pada persaingan pengetahuan (*knowledge based competision*), hanya melalui *knowledge based competition* Organisasi Pemerintah Daerah mampu survive, dan organisasi harus membangun sikap mental untuk mau berbagi ilmu dan informasi (*information and knowledge sharing*). Oleh karena itu sumber daya manusia Pemerintah Daerah Harus mampu membangun jaringan hubungan social (*social networking*) baik dengan sesama pegawai dalam organisasi maupun dengan stakeholder agar akumulasi pengetahuan (*knowledge building*) dapat memberikan nilai tambah untuk peningkatan kualitas kerja dan kualitas produk.

2. Perencanaan

George Terry dalam diktat teori Perencanaan 1 (Tampubolon, 1981 : 2-3) mendefinisikan Perencanaan sebagai berikut :

Perencanaan adalah proses menyeleksi dan menghubungkan-hubungkan fakta dan membuat dengan menggunakan asumsi tentang masa depan dalam membayangkan atau merumuskan kegiatan-kegiatan yang di usulkan yang diyakini perlu untuk mencapai hasil yang diinginkan.”

Dari definisi tersebut dapat disimpulkan bahwa inti dari perencanaan adalah apa yang harus dikerjakan, dimana, kapan dan bagaimana caranya.

3. Fungsi dan Manfaat Perencanaan

Setiap kegiatan yang mempunyai arah dan tujuan memerlukan suatu perencanaan yang tepat. Tanpa didahului dengan perencanaan yang tepat, tujuan kegiatan sulit untuk dicapai secara efektif dan efisien. Tanpa perencanaan, jalannya suatu usaha akan bersifat untung-untungan. Keputusan-keputusan yang diambil akan sekedar merupakan pilihan-pilihan sesaat yang sempit. (Bintaro, 1994:44-45).

Oleh karena itu jelalah bahwa perencanaan memiliki banyak fungsi dan manfaat yang penting dalam keberhasilan pembangunan. Adapun fungsi dan manfaat perencanaan dalam kegiatan pembangunan adalah sebagai berikut : (Wursanto, 1987:11).

1. Dengan adanya perencanaan diharapkan terdapat pengarahannya kebijakan dan focus kegiatan yang jelas, demi pencapaian tujuan pembangunan.
2. Dengan adanya perencanaan, baik penentuan sasaran maupun cara-cara pencapaiannya dapat dilakukan secara rasional berdasarkan informasi yang riil tentang keadaan, masalah dan kebutuhan masyarakat dewasa ini dan kecenderungannya dimasa lampau.

3. Dengan adanya perencanaan juga dapat dilakukan suatu prediksi atau proyeksi terhadap keadaan dan hal-hal dalam masa pelaksanaan yang akan dilalui masa mendatang
4. Perencanaan member kesempatan untuk memilih berbagai kemungkinan cara yang terbaik (tepat guna) atau untuk memilih kombinasi cara dan sasaran yang terbaik bagi tercapainya tujuan.
5. Dengan perencanaan dapat dilakukan penyusunan skala prioritas, yaitu urutan-urutan dari segi penting atau tidaknya suatu kebutuhan, tujuan dan sasaran, maupun kegiatan usahanya;
6. Dengan perencanaan yang mempunyai skala prioritas itu, pelaksanaan pembangunan dapat dilakukan secara bertahap, dimana rencana pembangunan dapat disusun menurut tahap-tahap waktu yang sesuai dengan skala prioritas dan kemampuan sumber daya yang tersedia.
7. Perencanaan itu juga memudahkan upaya mengatur alokasi dana dan sumber-sumber daya sesuai dengan skala prioritas dan tahap-tahap rencana pelaksanaannya.
8. Dengan adanya perencanaan maka akan ada suatu alat pengukur atau standar yang dapat digunakan untuk mengadakan pengawasan dan evaluasi atas hasil-hasil pembangunan yang dicapai.
9. Dengan perencanaan dapat diatur konsistensi berbagai variable atau unsure-unsur social ekonomis suatu masyarakat atau daerah.
10. Dengan adanya perencanaan pembangunan (jangka panjang, menengah ataupun jangka pendek) akan memudahkan penterjemahannya kedalam program, proyek dan kegiatan-

kegiatan pembangunan yang lebih konkrit.

4. Kualitas Rencana

Perencanaan memiliki fungsi dan manfaat yang penting dalam menunjang keberhasilan pembangunan. Selain itu dalam perencanaan sangat diperlukan pemikiran yang matang agar dapat menghasilkan suatu rencana yang dan berkualitas.

Suatu rencana dikatakan berkualitas apabila tujuan dari sebuah kegiatan dalam hal ini kegiatan pembangunan dapat terealisasi secara tepat dan memiliki nilai guna sesuai yang diharapkan. Dengan kata lain rencana tersebut memiliki nilai efisien dan efektifitas.

Wursanto (1987 : 21) menyatakan bahwa suatu rencana dapat dikatakan efektif atau mempunyai daya guna, apabila :

- a. Pelaksanaan rencana dapat mewujudkan tercapainya tujuan-tujuan yang dikehendaki ;
- b. Hasil yang dicapai dapat dirasakan manfaatnya bagi lembaga, organisasi dan kemasyarakatan luas.

Menurut Widjaya (1987: 48), rencana merupakan hasil nyata dari suatu perencanaan dan seringkali rencana merupakan blue print atau cara pencapaiannya. Sedangkan menurut Siagian (1988: 17) rencana yang baik mempunyai ciri-ciri sebagai berikut :

1. Rencana harus memberi kemudahan dalam melaksanakan kegiatan dan usaha pencapaian tujuan;
2. Rencana harus dirumuskan oleh para tenaga ahli yang kuat dalam teori dan memiliki pengalaman yang mendukung di bidang operasional serta mendalami hakiki dari tujuan yang hendak dicapai;

3. Rencana yang memiliki fleksibilitas yang dapat disesuaikan dengan setiap perubahan yang terjadi;
4. Rencana harus memiliki bentuk dan isi yang sederhana sehingga dapat dijabarkan ke dalam program kerja dengan skala prioritas yang wajar;
5. Rencana harus memiliki batas toleransi yang menjadi dasar dalam mengevaluasi setiap penyimpangan yang terjadi.

Dari ciri-ciri yang dikemukakan di atas, maka dapat diinterpretasikan ada 3 (tiga) aspek penting untuk melihat kualitas perencanaan yaitu :

1. Kadar dikehendaki (*Desirability*): menunjukkan bahwa program/ proyek pembangunan tersebut mampu membantu pencapaian satu atau lebih tujuan utama yang sudah ditetapkan.
2. Kelayakan (*Feasibility*): menunjukkan tingkat kemungkinan program / proyek pembangunan itu untuk dapat terlaksana. Kemungkinan tersebut didasarkan pada empat kelayakan antara lain :
 - (a) Kelayakan Teknis, adalah ukuran yang dilihat dari segi teknis tentang kepastian bahwa program/proyek pembangunan tertentu akan mungkin berhasil dilaksanakan atau penilaian secara teknis sampai seberapa jauh kemungkinannya dapat direalisasikan.
 - (b) Kelayakan Biaya, adalah program/proyek yang diajukan harus sesuai dengan batas-batas anggaran yang tersedia.
 - (c) Kelayakan Administrasi, adalah program proyek pembangunan harus sesuai dengan kebijaksanaan undang-undang dan peraturan yang berlaku.

- (d) Kelayakan lingkungan, apakah program/proyek pembangunan sesuai dengan kondisi lingkungan setempat ataukah akan memperburuk sehingga merusak kondisi lingkungan tersebut.

3. Kadar diterima (*Acceptability*) : menunjukkan derajat program / proyek pembangunan memperoleh dukungan resmi dari Kepala Daerah. Instansi-instansi yang bersangkutan dan terutama oleh masyarakat umum. Selain kriteria tersebut juga harus didukung oleh kemampuan aparat, keahlian dan pengalaman yang cukup dalam bidang perencanaan. Selanjutnya Widjaja (1987:38-39) bahwa supaya suatu rencana yang dihasilkan berkualitas, maka perlu memperhatikan beberapa hal berikut :

1. Suatu rencana hendaknya disusun oleh tenaga yang benar-benar mengerti teknik perencanaan
2. Rencana harus dibuat oleh orang yang mendalami tujuan organisasi;
3. Rencana harus didukung oleh data/informasi; ide yang relevan;
4. Rencana hendaknya disusun oleh orang yang mengetahui sifat hakiki dari pada permasalahan serta mampu melihat ke depan (*forecast*)

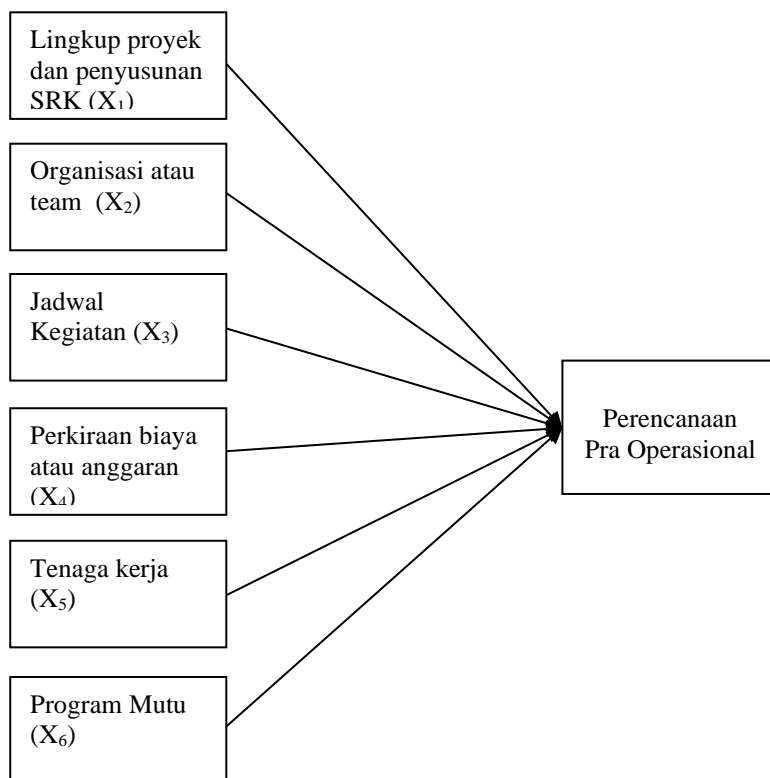
Rencana dapat dikatakan berkualitas apabila ditangani oleh orang-orang yang secara teknis menguasai bidang perencanaan, terampil, memiliki kemampuan yang tinggi dan berpengalaman dalam memprediksi kemungkinan, kemungkinan yang akan terjadi dan belajar dari kesalahan yang pernah dilakukan. Kesiapan intelektual seseorang baik dalam batasan pendidikan formal maupun non formal sangat mendukung dalam pelaksanaan operasional

dalam suatu proses perencanaan, sebaliknya keterbatasan pengetahuan menyebabkan salah satu penghambat besar bagi keberlangsungan proses perencanaan.

5. Kerangka Konseptual

Kerangka konseptual penelitian adalah bentuk konseptualisasi sekitar persoalan yang ingin diminati, ditelusuri, dianalisis dan disimpulkan dalam suatu penelitian secara sepintas tapi representative dapat diketahui alur cerita yang didasari suatu penelitian.

Kerangka konseptual penelitian ini dapat pada gambar:



Gambar 2.1 : Faktor-faktor perencanaan pra operasional yang di pertimbangkan dalam pekerjaan pada jalan di kabupaten Kutai Katanegara

6. Hipotesis

Rumusan hipotesis penelitian adalah berikut :

Faktor yang paling dominan mempengaruhi keterlambatan waktu pelaksanaan proyek adalah variabel pelaksanaan

METODE PENELITIAN

1. Perencanaan Penelitian

Perencanaan penelitian merupakan pedoman dan langkah – langkah yang akan digunakan untuk melakukan penelitian. Rancangan penelitian harus dibuat secara sistematis dan logis, sehingga dapat dijadikan pedoman yang betul-betul mudah diikuti.

Menurut Sugiyono, 197 – 202, isi rencana penelitian memuat hal-hal sebagai berikut :

1. Permasalahan, yang terdiri atas :
 - a. Latar belakang masalah
 - b. Identifikasi masalah
 - c. Batasan masalah
 - d. Rumusan masalah
 - e. Kegunaan hasil penelitian
2. Landasan teori dan hipotesis, yang terdiri atas :
 - a. Landasan teori
 - b. Hipotesis penelitian
3. Prosedur penelitian yang terdiri atas :
 - a. Menentukan populasi dan sample
 - b. Teknik pengumpulan data
 - c. Menentukan teknis analisis

2. Populasi Dan Sampel

Sebelum dijelaskan mengenai populasi pada penelitian ini, maka sebaiknya terlebih dahulu perlu dijelaskan mengenai pengertian populasi. Populasi merupakan

kelompok elemen yang lengkap, yang biasanya berupa orang, objek, transaksi, atau kejadian sehingga kita tertarik untuk mempelajarinya atau menjadi objek penelitian (Kuncoro, 2003 : 103). Populasi pada penelitian ini adalah seluruh staff Dinas Prasarana wilayah Kabupaten Kutai Kartanegara dalam proyek perencanaan pekerjaan jalan di tahun 2010 dengan jumlah populasi yang berjumlah 76 orang yang terdiri dari Pegawai Negeri Sipil, tenaga honorer (administrasi dan perbengkelan) dan tim inspektorat, tim pemeriksa dan pengadaan barang, konsultan, dan kontraktor pelaksana.

Setelah menentukan populasi, maka langkah berikutnya yaitu menentukan sampel. Sampel adalah bagian dari populasi (Husein, 2000 : 136). Sampel yang diambil dalam penelitian ini adalah seluruh populasi.

3. Variabel Penelitian

Menurut Hatch dan Farhadi dalam Sugiyono (2007) variabel adalah atribut dari seseorang atau obyek yang mempunyai variasi antara satu orang dengan yang lain atau satu obyek dengan obyek yang lain.

Variabel pada penelitian ini adalah faktor-faktor perencanaan pra operasional yang di pertimbangkan dalam pekerjaan pada pembangunan jalan di kabupaten Kutai Katanegara :

- a. Lingkup proyek dan penyusunan SRK (X_1), indikator yang dapat dipergunakan sebagai tolok ukur yaitu :
 - Dapat dikelola sebagai satuan unit kerja
 - Dapat diberi kode identifikasi, seperti kode akuntansi biaya Dapat direncanakan jadwal pelaksanaan dan anggarannya

- Mudah diukur kemajuan pelaksanaan serta pemakaian biasanya
 - Dapat dikaji kualitas kerja dan hasil akhirnya
 - Bisa diintegrasikan dengan SRK yang lain akan menjadi lingkup proyek secara keseluruhan.
- b. Organisasi atau team (X_2), indikator yang dapat dipergunakan sebagai tolok ukur yaitu :
- Team perencana
 - Pengawas
 - Jasa konstruksi
- c. Jadwal Kegiatan (X_3), indikator yang dapat dipergunakan sebagai tolok ukur yaitu
- Umur proyek
 - Proses pengesahan anggaran oleh DPR
 - Batas waktu
- d. Perkiraan biaya atau anggaran (X_4), indikator yang dapat dipergunakan sebagai tolok ukur yaitu :

5. Instrumen penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif yaitu penelitian yang menitik beratkan pada pengujian hipotesis dengan Alat utama dalam penelitian ini adalah kuesioner Setiap item pernyataan disertai 5 alternatif jawaban (mulai dari Sangat Tidak Setuju s.d Sangat Setuju) hal ini untuk memberikan kepastian terhadap jawaban

ANALISA HASIL PENELITIAN

I. Gambaran Umum Objek Penelitian

Penelitian ini akan dilaksanakan kepada para pegawai dilingkungan Dinas Prasarana Kabupaten Kutai Kartanegara dan segenap pihak yang terlibat dalam Biaya atau

- Sumber anggaran
 - Ketersediaan anggaran
 - Besar anggaran
- e. Tenaga kerja (X_5), indikator yang dapat dipergunakan sebagai tolok ukur yaitu :
- Jumlah total tenaga kerja
 - Jenis dan jumlah tenaga kerja masing-masing disiplin dan keahlian
 - Jumlahnya pada masing-masing tahap kemajuan proyek
- f. Program Mutu (X_6), indikator yang dapat dipergunakan sebagai tolok ukur yaitu :
- Menyusun Program QA/QC
 - Inspeksi
 - Uji coba operasi

4. Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian ini akan dilaksanakan kepada para pegawai dilingkungan Dinas Prasarana wilayah Kabupaten Kutai Kartanegara tahun 2010 dengan jumlah populasi yang berjumlah 76 orang responden. Alternatif jawaban beserta pemberian skor disusun sebagai berikut :

STS = Sangat tidak Setuju, dengan skor 1.

TS = Tidak Setuju, dengan skor

N = Netral, dengan skor 3.

S = Setuju, dengan skor 4

SS = Sangat Setuju, dengan skor 5.

Anggaran proyek serta pihak ketiga yang melaksanakan proyek Tahun anggaran 2010 dengan jumlah populasi yang berjumlah 76 responden terdiri :

1. Pegawai Dinas Prasarana Pekerjaan Jalan sebanyak 35

2. Pegawai Bappeda sebanyak 10 Responden,
3. Pegawai Inspektorat sebanyak 10 Responden,
4. Tim Pemeriksa dan pengadaan Barang sebanyak 7 Responden,
5. Kontraktor sebanyak 9 Responden,
6. Konsultan sebanyak 5 Responden.

Data responden diatas tersebut sesuai dengan lampiran 3.

2. Analisis Deskriptif Jawaban Responden

A. Analisis Deskriptif Variabel Lingkup proyek dan penyusunan SRK (X_1)

Sebagaimana dijelaskan dalam definisi Lingkup proyek dan penyusunan SRK (X_1) yang merupakan salah satu variabel/faktor yang dipertimbangkan dalam perencanaan pra operasional pekerjaan pada pembangunan jalan dengan beberapa indikator yang ditunjukkan pada Tabel 4.1 sebagai berikut :

Tabel 4.1
Hasil Penilaian
Rata-rata Variabel Lingkup proyek dan penyusunan SRK (X_1)

No.	Pernyataan	Rata-Rata
1	Dalam lingkup proyek dan penyusunan SRK satuan unit kerja dikelola sebagai mutu pekerjaan jalan	3.32
2	Dalam lingkup proyek dan penyusunan SRK kode identifikasi, seperti kode akuntansi biaya Dapat direncanakan jadwal Biaya atau Anggaran dan anggarannya sebagai mutu pekerjaan jalan	3.47
3	Dalam lingkup proyek dan penyusunan SRK kemajuan Biaya atau Anggaran serta pemakaian biasanya mudah diukur sebagai mutu pekerjaan	3.91

	jalan	
4	Dalam lingkup proyek dan penyusunan SRK dapat dikaji kualitas kerja dan hasil akhirnya sebagai mutu pekerjaan jalan	3.13
5	Dalam lingkup proyek dan penyusunan SRK bisa diintegrasikan menjadi lingkup proyek secara keseluruhan	3.76
Rata-Rata Variabel Lingkup proyek dan penyusunan SRK (X₁)		3.52

B. Lingkup proyek dan penyusunan SRK (X₁)

Lingkup proyek dan penyusunan SRK (X₁) merupakan variabel laten yang diukur melalui 5 indikator pernyataan responden yaitu Dalam lingkup proyek dan penyusunan SRK satuan unit kerja dikelola sebagai mutu pekerjaan jalan (A.1), Dalam lingkup proyek dan penyusunan SRK kode identifikasi, seperti kode akuntansi biaya Dapat direncanakan jadwal Biaya atau Anggaran dan anggarannya sebagai mutu pekerjaan jalan (A.2), Dalam lingkup proyek dan penyusunan SRK kemajuan Biaya atau Anggaran serta pemakaian biasanya mudah diukur sebagai mutu pekerjaan jalan (A.3), Dalam lingkup proyek dan penyusunan SRK dapat dikaji kualitas kerja dan hasil akhirnya sebagai mutu pekerjaan

jalan (A.4), dan Dalam lingkup proyek dan penyusunan SRK bisa diintegrasikan menjadi lingkup proyek secara keseluruhan (A.5). Lima indikator pernyataan responden tersebut merupakan pembentuk variabel Lingkup proyek dan penyusunan SRK (X₁) yang merupakan salah satu faktor-faktor Perencanaan pra operasional yang di pertimbangkan dalam pekerjaan pada Pembangunan Jalan di Dinas Prasarana Kabupaten Kutai Kartanegara. Berikut merupakan tabel 4.7 dari hasil uji validitas yang dilakukan melalui program SPSS untuk mengetahui kevalidan dari setiap indikator pada variabel Lingkup proyek dan penyusunan SRK tersebut. Indikator variabel Lingkup proyek dan penyusunan SRK dikatakan valid jika nilai probabilitas < 0.05.

Tabel 4.7 Validasi Lingkup proyek dan penyusunan SRK

Indikator	Nilai Korelasi Pearson	Probabilitas/sig (2.tailed_	N	Keputusan
A.1	0.690	0.000	76	Valid
A.2	0.762	0.000	76	Valid
A.3	0.732	0.000	76	Valid
A.4	0.707	0.000	76	Valid

A.5	0.736	0.000	76	Valid
-----	-------	-------	----	-------

Sedangkan Uji Reliabilitas dari penyusunan SRK dapat dilihat pada Variabel Lingkup proyek dan tabel 4.8

Tabel 4.8 Reliabilitas Lingkup proyek dan penyusunan SRK

Indikator	Cronbach Alpha If Item Deleted	Sig	N	Keputusan
A.1	0.747	0.6	76	Reliabel
A.2	0.700	0.6	76	Reliabel
A.3	0.713	0.6	76	Reliabel
A.4	0.739	0.6	76	Reliabel
A.5	0.725	0.6	76	Reliabel

Berdasarkan tabel 4.8 didapatkan nilai reliabilitas untuk variabel Lingkup proyek dan penyusunan SRK memiliki nilai Cronbach Alpha If Item Deleted yang berada diatas nilai 0,6. Sehingga dapat dikatakan Reliabel untuk variabel Lingkup proyek dan penyusunan SRK.

Guna mengetahui faktor-faktor pembentuk dari Lingkup proyek dan penyusunan SRK dapat digunakan uji Deskripsi Analisis Faktor Konfirmatori . Untuk melihat PCA yang terbentuk dari Analisis Faktor Konfirmatori Variabel Lingkup proyek dan penyusunan SRK dapat dilihat pada Tabel 4.20.

C. Analisis Variabel Lingkup proyek dan penyusunan SRK

Tabel 4.20 Total Varian dari variabel Lingkup proyek dan penyusunan SRK

Total Variance Explained

Component	Initial Eigenvalues			Extraction Sums of Squared Loadings		
	Total	% of Variance	Cumulative %	Total	% of Variance	Cumulative %
1	2.647	52.945	52.945	2.647	52.945	52.945
2	.762	15.245	68.190			
3	.683	13.654	81.844			
4	.520	10.394	92.238			
5	.388	7.762	100.000			

Extraction Method: Principal Component Analysis.

Berdasarkan Tabel 4.20 dapat dilihat bahwa ada 2 PCA yang terbentuk karena nilai eigen value yang lebih besar dari 1 ada 1 PCA yaitu PCA 1 mampu menjelaskan 52.945 variasi dari variabel Lingkup proyek dan

penyusunan SRK yang merupakan faktor - faktor Perencanaan pra operasional yang di pertimbangkan dalam pekerjaan pada Pembangunan Jalan di Dinas Prasarana Kabupaten Kutai Kartanegara.

Component Matrix

	Component
	1
a1.1	.662
a1.2	.804
a1.3	.766
a1.4	.691

Tabel 4.21 *Component matrix* dari variabel Lingkup proyek dan penyusunan SRK

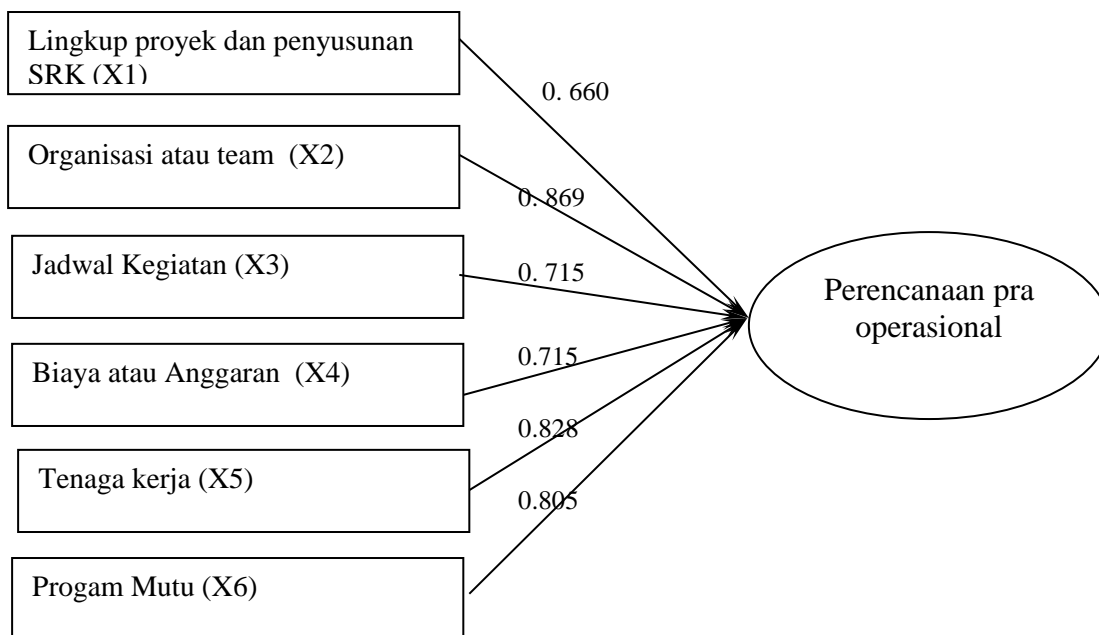
Tabel 4.33 *Component matrix* dari Faktor-faktor perencanaan pra operasional

Component Matrix

	Component		
	1	2	3
Lingkup proyek dan penyusunan SRK (X1)	-.421	.060	.660
Organisasi atau team (X2)	.142	.869	-.058
Jadwal Kegiatan (X3)	-.373	.088	.715
Perkiraan biaya atau anggaran (X4)	.446	.715	.119
Tenaga kerja (X5)	.828	-.124	.340
Program Mutu (X6)	.805	-.349	.271

Extraction Method: Principal Component Analysis.

a. 3 components extracted.



Gambar 4.7 *Confirmatory Factor Analysis* Faktor-faktor perencanaan pra operasional

Berdasarkan gambar 4.7 dan Tabel 4.33 terlihat bahwa ada Enam variabel yang membentuk Faktor-faktor perencanaan pra

operasional dapat dikatakan valid karena loading factor dari 6 indikator > 0,5 dan variabel yang terbesar pembentuk Faktor-

faktor perencanaan pra operasional adalah Organisasi atau Team (X2) yang di pertimbangkan dalam pekerjaan pada Pembangunan Jalan di Dinas Prasarana Kabupaten Kutai Kartanegara.

Jadi model analisis faktor untuk variabel Faktor-faktor perencanaan pra operasional adalah :

$$\text{PCA I} = 0.828 X5 + 0.808 X6 \dots(1)$$

$$\text{PCA II} = 0.869 X2 + 0.715 X4 \dots(2)$$

$$\text{PCA III} = 0.660 X1 + 0.715 X3 \dots(3)$$

Sehingga model dalam penelitian yang membentuk Perencanaan pra operasional yang di pertimbangkan dalam pekerjaan pada jalan adalah sebagai berikut :

$$\begin{aligned} \text{Perencanaan Operasional} = & 0.660 X1 + 0.869 \\ & X2 + 0.715 X3 + 0.715 X4 + 0.828 X5 + \\ & 0.808 X6 \dots(4) \end{aligned} \text{ (lihat sesuai gambar 4.7)}$$

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil Analisis penelitian dan pembahasan, dapat diambil kesimpulan bahwa dari faktor Lingkup proyek dan penyusunan SRK, Organisasi atau team, Jadwal Kegiatan, Perkiraan biaya atau anggaran, Tenaga kerja dan Program Mutu, faktor yang paling dominan yang di pertimbangkan dalam pekerjaan pada Pembangunan Jalan di Dinas Prasarana Kabupaten Kutai Kartanegara adalah Organisasi atau Team dengan nilai 0,869 Dan ada 3 indikator yang membentuk variabel Organisasi atau Team yaitu :

1. Dalam organisasi atau team terdapat team perencana sebagai mutu pekerjaan jalan,
2. Dalam organisasi atau team juga terdapat pengawas sebagai mutu pekerjaan jalan,

3. Dalam organisasi atau team terdapat jasa konstruksi sebagai mutu pekerjaan jalan.

Tiga indikator tersebut dapat dikatakan valid karena loading factor dari 3 indikator > 0,5 dan indikator yang terbesar pembentuk variabel cuaca adalah Dalam organisasi atau team juga terdapat pengawas sebagai mutu pekerjaan jalan (B.2) yang merupakan indikator dari faktor-faktor Perencanaan pra operasional yang di pertimbangkan dalam pekerjaan pada Pembangunan Jalan di Dinas Prasarana Kabupaten Kutai Kartanegara.

B. Saran

Adapun saran yang diberikan oleh penulis kepada Pihak yang terkait Bidang Pekerjaan Jalan Dinas Prasarana di Kabupaten Kutai Kartanegara :

1. Agar lebih memperhatikan Organisasi atau team terutama pada indikatornya yaitu Dalam organisasi atau team juga terdapat pengawas sebagai mutu pekerjaan jalan (B.2) yang merupakan indikator dari faktor-faktor Perencanaan pra operasional yang di pertimbangkan dalam pekerjaan pada Pembangunan Jalan di Dinas Prasarana Kabupaten Kutai Kartanegara.
2. Di perlukan penelitian lebih lanjut pada proyek - proyek di bidang bina marga dan pengairan dengan tujuan untuk memperdalam hal tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

Anonim. Undang - undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan. Jakarta.

_____. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan. Jakarta.

Joyopuspito, Sunaryo. 1989. Jalan Raya I dan II : Kuliah dan Kliping. Universitas Trisakti. Jakarta. Mahmudi. 2007. Manajemen Kinerja Sektor Publik. UPP STIM YKPN. Yogyakarta.

Ratminto dan Atik Septi Winarsih. 2009. Manajemen Pelayanan :

Pengembangan Model Konseptual, Penerapan Citizen's Charter dan Standar

Pelayanan Minimal. Cetakan Keenam. Pustaka Pelajar. Yogyakarta.

Sinambela dkk, Lijan Poltak. 2005. Reformasi Pelayanan Publik : Teori, Kebijakan dan Implementasi. Cetakan Pertama. Bumi Aksara. Jakarta.