

**IDENTIFIKASI MANAJEMEN RISIKO PADA PEKERJAAN PRESEVASI JALAN
KABUPATENBANGGAI, SULAWESI TENGAH****Ardi Ahmad¹ dan Tutang Muhtar Kamaludin²**^{1,2}*Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Tadulako**Jl. Soekarno-Hatta Km. 9 Palu, Sulawesi Tengah.**Email: tutang@untad.ac.id***Abstrak**

Identifikasi risiko yakni tahapan untuk penerapan manajemen risiko yang mempunyai tahapan peranan penting dalam pelaksanaan suatu kegiatan. Manajemen risiko merangkul untuk tindakan- tindakan seperti mengidentifikasi, menilai, mengontrol dan mengusahakan dalam suatu pekerjaan untuk mengurangi dampak risiko. Tujuan dalam penelitian ini adalah mengidentifikasi manajemen risiko yang terjadi pada pekerjaan preservasi jalan. Untuk menganalisis data digunakan statistic deskriptif dan menyajikan tampilan data dalam bentuk tabel dan diagram batang. Data diolah menggunakan skala likert dan menggunakan program Microsoft excel untuk mendapatkan nilai Relatif Rank Index (RRI) yang menunjukkan peringkat dari faktor-faktor risiko yang mempengaruhi pada pekerjaan proyek preservasi jalan tersebut. Hasil dari penelitian ini menunjukkan 5 faktor dengan ranking tertinggi yang mempengaruhi manajemen risiko pada pekerjaan preservasi jalan yakni: 1) Pengaruh cuaca yang mempengaruhi proses pekerjaan, 76%. 2) Menurunnya produktifitas pekerjaan/peralatan, 76%. 3) Koordinasi yang lemah antara kontraktor dan konsultan, sehingga mempengaruhi proses kinerja pekerjaan, 76%. Serta 5 rangking tertinggi pada daerah pembanding yakni: 1) Spesifikasi hasil pekerjaan yang tidak sesuai dengan kontrak, 70%. 2) Lemahnya kontrol waktu proyek pengawasan yang tidak memadai, 65%, 3) Tidak transparan pihak kontraktor dalam memberi informasi, 65%.

Kata kunci: Proyek Kostruksi, Manajemen Risiko, Preservasi Jalan**Abstract**

Risk identification, namely the stages for the application of risk management which has an important role in the implementation of an activity. Embrace risk management for actions such as identifying, assessing, controlling and engaging in a job to reduce the impact of risk. The purpose of this research is to identify risk management that occurs in road preservation works. Descriptive statistics were used to analyze the data and present data displays in the form of tables and bar charts. The data is processed using a Likert scale and using the Microsoft Excel program to obtain the Relative Rank Index (RRI) value which shows the ranking of the risk factors that affect the road preservation project work. The results of this study indicate 5 factors with the highest ranking that affect risk management in road preservation work, namely: 1) The influence of weather that affects the work process, 76%. 2) Decreased productivity of work / equipment, 76%. 3) Weak coordination between contractors and consultants, thus affecting the work performance process, 76%. As well as the 5 highest rankings in the comparison area, namely: 1) Specifications of work that are not in accordance with the contract, 70%. 2) Weak control of project timing, inadequate supervision, 65%, 3) The contractor is not transparent in providing information, 65%.

Key words: Construction Projects, Risk Management, Road Preservation

1. Pendahuluan

1.1 Latar Belakang

Identifikasi risiko yakni tahapan untuk penerapan manajemen risiko (Tjakra & Sangari, 2011) yang mempunyai tahapan peranan penting dalam pelaksanaan suatu kegiatan. Dengan diadakannya identifikasi risiko pada proyek konstruksi dapat diketahui risiko-risiko apa saja yang dapat terjadi pada sebuah proyek konstruksi (Hermawan et al., 2011) dan indikasi penyebab terjadinya risiko yang dapat di timbulka oleh atau dari berbagai pihak-pihak bertanggung jawab yang terdapat pada suatu proyek konstruksi. Tumimomor, (2014). Manajemen risiko (Joni, 2012) merangkul untuk tindakan-tindakan seperti mengidentifikasi, menilai, mengontrol dan mengusahakan dalam suatu pekerjaan untuk mengurangi dampak risiko. Sandyavitri, (2008)

1.2 Tujuan penelitian

Untuk mengetahui faktor-faktor risiko yang dapat mempengaruhi dalam mengidentifikasi manajemen risiko pada pekerjaan preservasi jalan tersebut.

1.3 Rumusan Masalah

Merumuskan faktor-faktor risiko yang dapat mempengaruhi dalam mengidentifikasi manajemen risiko (Joni, 2012) pada proyek serta kerja sama yang menguntungkan pihak-pihak pada pekerjaan tersebut.

2. Tinjauan Pustaka

2.1 Jalan

Jalan adalah sebuah sarana penghubung untuk kebutuhan manusia (Sandhyavitri et al., 2017) berpergian dari suatu wilayah ke wilayah lain dengan tujuan untuk mempermudah dan mempercepat akses menuju ke suatu wilayah yang akan ditujuh (Hendarsih, 2000), (Amoatey & Ankrah, 2017)

2.2 Preservasi Jalan

Preservasi jalan merupakan kegiatan untuk meleksanakan pemelihara (Widyantari et al., 2018) dan mempertahankan kondisi fungsi jalan agar umur jalan menjadi panjang (Afifah, 2020) dan keawatan suatu rusa jalan menjadi lama. Agah dan Rarasati, (2010). Dalam widyantari dkk, (2018)

2.3 Manajemen Resiko

Manajemen risiko merupakan suatu cara untuk dapat menanggulangi dan menegetahui risiko- risiko (Joni, 2012) yang mungkinakan terjadi pada hal-hal yang ada diluar perkiraan. Dalam manajemen resiko untuk mencegah terjadinya risiko yang tidak diinginkan di tempuh dengan pentingnya informasi yang di dapat dalam suatu proses pekerjaan (Sato et al., 2005). Hal ini dilakukan agar kemungkinan kecil terjadinya resiko dan kegagalan-kegagalan diluar dari taksiran (Kerzner, 2001. Dalam Sangari, 2011)

3. Metode Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi risiko yang kemungkinan akan terjadi yang dengan dilengkapi atau didasari oleh data-data yang diperlukan data primer dan sekunder (Wiwaha et al.,2016). Data primer meliputi kuesioner dan dokumentasi lapangan serta data sekunder kontrak dan dokumen hasil pelaksanaan.(Hanie et al., 2017) Teknik pengolahan data yang digunakan yakni Pengolahan data dengan metode statistic deskriptif mengumpulkan, mengelola dan menyajikan data kuantitatif berwujud angka-angka yang masih belum tersusun atau telah tersusun. Dengan membuat ringkasan data dan menyajikan tampilan data dalam bentuk tabel dan grafik atau diagram batang.

4. Hasil Pembahasan

4.1 Gambaran Umum Proyek

Preservasi Jalan Batui – Toili – Rata – Baturube adalah proyek yang diadakan oleh instansi kementerian pekerjaan umum dan perumahan rakyat yang kemudian dikelola oleh PT. Karya Anuntolufu selaku kontraktor pelaksana. Dimana lokasi proyek ini berlokasi di daerah Batui-Toili- Rata-Baturube, Kabupaten Banggai, Sulawesi Tengah dengan biaya sebesar Rp.45.726.091.000.00, dan waktu pelaksanaan 323 hari kalender.



Gambar 1. Lokasi Penelitian

Dari hasil penelitian yang telah dilakukan dengan menggunakan kuesioner penelitian, maka didapat hasil penelitian yang dapat menerangkan tentang Identifikasi Manajemen Risiko Pada Pekerjaan Preservasi jalan Batui-Toili-Rata-Baturube.

Identifikasi Manajemen Risiko Pada daerah penelitian dan daerah pembandingan

1. Pada daerah penelitian Batui – toili – rata – baturube

Identifikasi risiko antara pihak-pihak yang terkait pada pelaksanaan proyek preservasi tersebut berdasarkan faktor internal dan faktor eksternal. Kuesioner penelitian terdiri atas 12 pertanyaan, jawaban dari setiap pertanyaan diolah dan hasilnya akan menerangkan tentang faktor-faktor yang mempengaruhi berhasilnya sebuah pekerjaan proyek tersebut.

Contoh Perhitungan:

a. Skala Litkert

Jumlah jawaban untuk seluruh responden = 6

Nilai maksimum dari seluruh jawaban = 5 x 5 Responden = 25

Presentase yang diperoleh dapat dihitung dengan menggunakan persamaan sebagai berikut:

$$\% = \frac{(Skor\ tinggi\ x\ Responden)}{(SKor\ tinggi\ x\ Responden)} \times 100\ \% = \frac{6}{25} \times 100\ \% = 24\ \%$$

b. Relatif Rank Indeks

(RRI)Diketahui: n = 5

li = 1 = 4, 2 = 1, 3 = 0, 4 = 0, 5 = 0

(Jumlah jawaban responden pada setiap skala interval)xi = i = 1 sampai 5

Penyelesaian:

nN = 5 x 15 = 75

li . xi = (1 x 4), (2x1), (3 x 0), (4 x 0), (5 x 0)

∑ li . xi = 4 + 2 + 0 + 0 + 0 = 6

RRI = (∑ li . xi) / nN = 0,24 atau 24 %

Berdasarkan contoh perhitungan faktor identifikasi dan analisis manajemen risiko pada pekerjaan preservasi jalan batui-tolili-rata-baturube, bahwa dari dua cara perhitungan menunjukkan hasil yang sama, oleh sebab itu cara perhitungan tersebut layak digunakan mencari presentase perhitungan dalam mengidentifikasi dan menganalisis manajemen risiko pada pekerjaan preservasi jalan batui- tolili-rata-baturube sebagai daerah penelitian, yang selanjutnya disajikan dalam bentuk tabel yang menerangkan hasil persentase perhitungna dan penentuan ranking berdasarkan nilai persentase tertinggi.

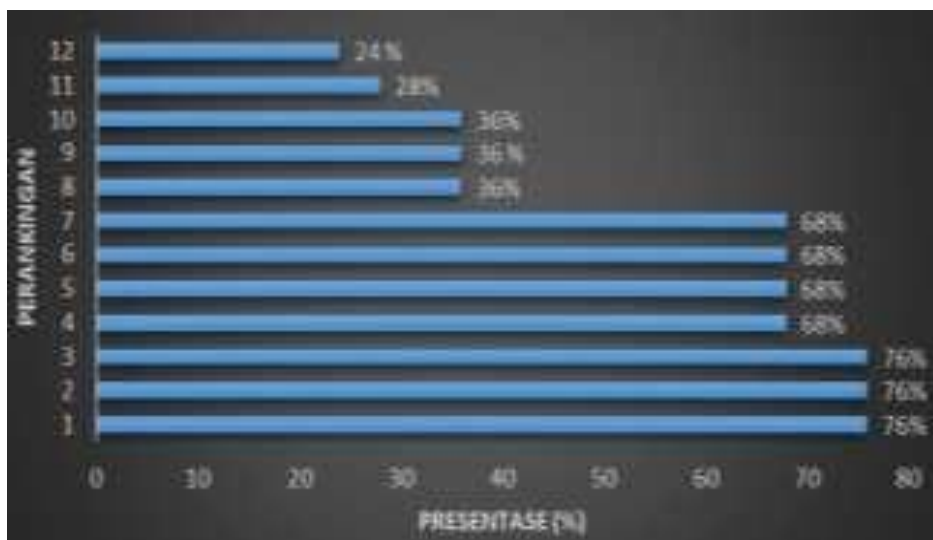
Tabel 1. Perangkaian Hasil Perhitungan Dan Perankingan Pada Daerah Penelitian

Rank	Nomor Pernyataan	Faktor	Skala Likert	RRI	Faktor Yang Mempengaruhi
1	10	eksternal	76	0,76	Pengaruh cuaca yang memperoses pekerjaan
2	11	eksternal	76	0,76	Menurunnya produktifitas pekerjaan/peralatan
3	3	internal	76	0,76	Koordinasi yang lemah antara kontraktor dan konsultan sehingga mempengaruhi proses kinerja pekerjaan
4	12	eksternal	68	0,68	Perubahan desain/terjadinya pekerjaan tambah kurang pada saat proses konstruksi
5	4	internal	68	0,68	Adanya keterlambatan dalam pemecahan masalah sengketa
6	5	internal	68	0,68	Spesifikasi hasil pekerjaan yang tidak sesuai dengan kontrak
7	8	internal	68	0,68	Lemahnya kontrol waktu proyek pengawasan yang tidak mamadai
8	7	internal	36	0,36	Tidak jelasnya pihak kontraktor dalam memberi informasi
9	9	internal	36	0,36	Metode pelaksanaan tidak sesuai
10	2	internal	36	0,36	Adanya saling percaya terhadap kontraktor dan konsultan dan sebaliknya
11	6	internal	28	0,28	Kekurangan tenaga kerja, material dan peralatan yang dimiliki kontraktor
12	1	internal	24	0,24	Adanya saling membutuhkan menguatkan dan menghubungkan pada penyelesaian pekerjaan

Sumber: Hasil pengolahan data primer, 2019 dengan merujuk pada penelitian (Suriyanti, 2015)

Berdasarkan Tabel 1 dapat dijelaskan bahwa dari hasil perankingan faktor risiko antara pihak-pihak yang terkait pada pekerjaan preservasi jalan batui-toili-rata-baturube didapatkan tiga presntasi tertinggi yaitu sebesar 0,76 yakni (1) Pengaruh cuaca yang mempengaruhi proses pekerjaan. (2). Menurunnya produktifitas pekerjaan/peralatan. (3) Koordinasi yang lemah antara kontraktor dan konsultan, sehingga mempengaruhi proses kinerja pekerjaan. Serta terdapat juga tiga presentasi rangking terendah yaitu sebesar 0,36, 0,28 dan 0,24 yakni (1) Adanya saling percaya kontraktor terhadap konsultan dan sebaliknya, (2) Kekurangan tenaga kerja, material dan peralatan yang dimiliki kontraktor. (3) Adanya saling membutuhkan, menguatkan dan menguntungkan dalam meyelesaikan pekerjaan. Berdasarkan Tabel 1 di dapat 3 faktor risiko yang memnduduki ranking rertinggi dan 3 faktor risiko yang menduduki ranking terendah. Enam faktor ini di peroleh dari pengolahan data faktor risiko pada pekerjaan prservasi jalan Batui – Toili – Rata – Baturube, yakni:

1. Faktor risiko dengan ranking tertinggi sebagai berikut:
 - a. Pengaruh cuaca yang mempengaruhi proses pekerjaan
 - b. Menurunnya produktifitas pekerjaan/peralatan.
 - c. Koordinasi yang lemah antara kontraktor dan konsultan, sehingga mempengaruhi proses kinerja pekerjaan.
2. Faktor risiko dengan ranking terendah se bagai berikut:
 - a. Adanya saling percaya kontraktor terhadap konsultan dan sebaliknya,
 - b. Kekurangan tenaga kerja, material dan peralatan yang dimiliki kontraktor.
 - c. Adanya saling membutuhkan, menguatkan dan menguntungkan dalam menyelesaikan pekerjaan.



Gambar 2. Dua Belas (12) Faktor Risiko Yang Paling Berpengaruh Pada Saat Proses PengejaanProyek Preservasi Jalan Batui-Toili-Rata-Baturube.

4.2 Pembahasan Hasil Penelitian & Merujuk Dengan Penelitian Sebelumnya.

1. Tumimomor dkk (2014)

Pada penelitian yang dilakukan oleh Tumimomor dkk, 2014, dengan judul “Analisis Risiko Pada Konstruksi Jembata Di Sulawesi Utara “ telah mengelompokan faktor risiko dengan aspek risiko berdasarkan kemungkinan terjadinya kejadian, maksud dari penulis menghubungkan dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh (Tumimomor,2014). Berikut merupakan tabel aspek risiko yang berada pada penelitian Tumimomor dkk,2015 yang menjadi rujukan dari pertanyaan yang ada pada penelitian ini.

Tabel 2. Aspek Resiko Berdasarkan Terjadinya Kejadian

Aspek	Variabel Olah data, 2014	Rangking Penelitian Baturube, 2019	
Strategi koordinasi dan lokasi	Kurangnya pengalaman manajer kontraktor	8	
	Kurangnya kounikasi dan koordinasi antar pihak yang terlibat dalam proyek		
	Kurangnya perawatan peralatan		
	Bencana alam		
	Kondisi lokasi yang sulit dijangkau		
	Kurangnya pengawasan pada subkontraktor dan supleyer		
	Kondisi lokasi yang buruk		
	Adanya perubahan desain		4
	Metode konstruksi yang tidak tepat		9 dan 6
	Keterlambatan pengiriman peralatan		3
	Tidak memperhitungkan biaya contigiens		
Peralatan, material dan keuangan	Kemacetan arus kas	1	
	Kesalahan manusia		
	Keadaan cuaca		
	Keterlambatan perizinan		
	Masalah pembebasan lahan		5
	Fluktuasi suku bunga bank		
	Perlatan yang tidak sesuai		11
	Kesalahan penempatan peralatan		
Tidak stabil moneter			
Perencanaan	Kualiatas material	2	
	Kegagalan peralatan	2	
	Ketidsk tepatan estimasi biaya	7	
Kurangnya pengendalian nterhadap jadwal pekerjaan			
Cara pembayaran yang tidak tepat waktu			
Pengendalian dan teknologi	Pengendalian biaya yang buruk dilapangan		
	Penerapan teknologi baru khususnya yang belum dikenal dengan baik		

Masalah pembebasan lahanSumber: dengan merujuk pada penelitian Tumimomor, J.E.E dkk , 2014

Dari Tabel 2 di atas penulis dapat menyimpulkan bahwa dari 12 faktor risiko, dan digolongkan pada tabel aspek risiko yang dikemukakan oleh Tumimomor dkk,2014 yakni pada ranking 1 sampai 5 berada di klasifikasi risiko dengan rangking *High Risk* dan selebihnya dapat di lihat pada Tabel 3 dibawah ini:

Tabel 3. Klasifikasi Resiko Berdasarkan Kemungkinan Kejadian

Aspek	Rangking	Rangking pada pengolahan data 2019 Baturube
Strategi, koordinasi dan lokasi	Resiko tinggi	3, 4, 8, 9, 6
Keuangan, peralatan dan material	Resiko tinggi	1, 2, 5, 11
Perencanaan	Resiko sedang	7, 12, 10
Pengendalian dan Teknologi	Resiko sedang	

Sumber: Dengan merujuk pada penelitian yang dilakukan oleh Tumimomor, J.E.E dkk, 2014

Dari keterangan Tabel 3 diatas disimpulkan bahwa komponen-komponen utama yang menghasilkan aspek-aspek risiko yaitu: strategi, koordinasi, dan lokasi, aspek keuangan, peralatan, dan material, perencanaan, pengendalian, dan teknologi. Analisis risiko yang menghasilkan rangking High Risk terdiri dari aspek strategi, koordinasi, lokasi, keuangan, peralatan, dan material. Sedangkan untuk Analisis risiko yang menghasilkan ranking Moderat Risk yakni perencanaan.

Dari penjelasan diatas dengan menghubungkan dengan Tabel 3 dapat di tarik kesimpulan bahwa untuk faktor-faktor risiko yang mengakibatkan ranking High Risk berdasarkan kejadian yang ada dilapangan pada pekerjaan preservasi jalan batui – toili – rata – baturube yakni berada pada faktormaterial, peralatan, finansial, manajemen konstruksi, kontrak, peristiwa alam, dan kondisi sosial. Untuk faktor-faktor risiko yang mengakibatkan ranking Moderate Risk dengan berdasarkan kejadian yang ada dilapangan yakni salah satunya berada pada faktor manajemen kontaktor.

2. Daerah pembanding

Penilaian Cuaca Dikota Palu Sebagai Pembanding Pada Tempat Penelitian. Identifikasi risiko antara pihak-pihak yang terkait pada pelaksanaan proyek pekerjaan jalan yang berada di lingkup kota palu dan sekitarnya sebagai daerah pembanding tersebut berdasarkan faktor internal dan faktor eksternal. Kuesioner penelitian terdiri atas 12 pertanyaan, jawaban dari setiap pertanyaan diolah dan hasilnya akan menerangkan tentang faktor-faktor yang mempengaruhi keberhasilan sebuah pekerjaan proyek tersebut.

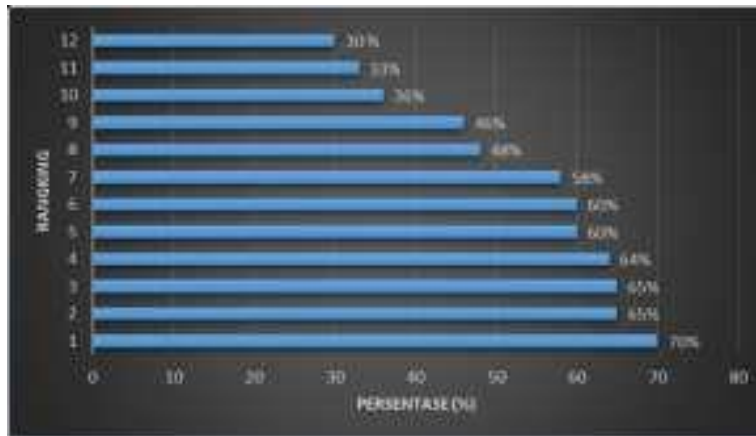
Berdasarkan contoh perhitungan faktor identifikasi manajemen risiko pada pekerjaan jalan yang ada di kota Palu sebagai pembanding pada daerah penelitian, bahwa dari dua cara perhitungan menunjukkan hasil yang sama, oleh sebab itu cara perhitungan tersebut layak digunakan mencari presentase perhitungan.

Tabel 4. Perbandingan Perangkaan Faktor Identifikasi Manajemen Risiko Pada Pekerjaan Preservasi Jalan Batui-Toili-Rata-Baturube Dan Jalan Yang Ada Di Kota Palu.

Rank	Nomor Pernyataan	Faktor	Jumlah Persentase	RRI	Faktor Yang Mempengaruhi
1	5	internal	70	0,7	Spesifikasi hasil pekerjaan yang tidak sesuai kontrak
2	8	internal	65	0,7	Lemahnya kontrol waktu proyek pengawasan yang tidak memadai
3	7	internal	85	0,7	Tidak transparan pihak kontraktor dalam memberi informasi
4	9	internal	64	0,7	Metode pelaksanaan yang tidak sesuai
5	11	eksternal	60	0,6	Menurunnya produktifitasm pekerjaan/peralatn
6	6	internal	60	0,6	Kekurangan tenaga kerja, material dan peralatan yang dimiliki kontraktor
7	4	internal	58	0,6	Adanya keterlambatan dalam pemecahan masalah sengketa
8	10	eksternal	48	0,5	Pengaruh cuaca yang mempengaruhi proses pekerjaan
9	12	eksternal	46	0,5	Perubahan desain/terjadinya pekerjaan tambah kurang pada saat proses konstruksi
10	3	internal	48	0,5	Koordinasi yang lemah antara kontraktor dannkonsultan sehingga mempengaruhi proses kinerja pekerjaan

Berdasarkan Tabel 4 di dapat 3 faktor risiko yang menduduki rangking tertinggi dan 3 faktor risiko yang menduduki rangking terendah. Enam factor ini di peroleh dari pengolahan data factor risikopada pekerjaan prservasi jalan Batui – Toili – Rata – Baturube, yakni:

1. Faktor risiko dengan ranking tertinggi sebagai berikut::
 - a. Spesifikasi hasil pekerjaan yang tidak sesuai dengan kontrak
 - b. Lemahnya kontrol waktu proyek pengawasan yang tidak memadai.
2. Tidak transparan pihak kontraktor dalam memberi informasi
3. Faktor risiko dengan ranking terendah:
 - a. Koordinasi yang lemah antara kontraktor dan konsultan, sehingga mempengaruhi proses kinerja pekerjaan.
 - b. Adanya saling percaya kontraktor terhadap konsultan dan sebaliknya.
 - c. Adanya saling membutuhkan, menguatkan dan menguntungkan dalam menyelesaikan pekerjaan.



Gambar 2. Persentase dan Perangkingan dari Pengisian Kuesioner Yang Di Isi Oleh Responden Yang Ada Di Kota Palu , Dengan Dua Belas (12) Faktor Risiko Yang Paling Berpengaruh, Sebagai Pembanding Pada Daerah Penelitian.

3. Rangking 3 teratas

a. Rankig 1

Pada ranking ini antara kuesiner yang tersebar pada daerah penelitian (banggai) pada nomor pertanyaan 10 yakni, “pengaruh cuaca yang mempengaruhi proses pekerjaan. seperti yang suda dijelaskan sebelumnya bahwa pekerjaan preservasi jalan yang sedang dilakukan mengalami kendala dalam pengerjaannya dengan intensitas curah hujan yang hampir disetiap hari selalu melanda padalokasi pekerjaan. Sehingga membuat para direksi teknis yang menangani proyek tersebut harus memperhitungkan solusi untuk dapat melaksanakan pekerjaan tersebut yang sesuai dengan kontrak yang telah di sepakati. Dan pada kuesioner yang tersebar di daerah palu dengan nomor pertanyaan 5 yakni, Spesifikasi hasil pekerjaan yang tidak sesuai dengan kontrak. Pada faktor ini sebagai faktor yang berpengaruh pada terhambatnya pekerjaan pambangunan proyek pekerjaan jalan dengan menyangkutkan faktor cuaca yang tidak berhsahabat merupakan dampak yang sangat akan dihindarioleh para pelaksana pekerjaan, hasilnya yang akan terjadi apabila pekerjaan tersebut tetap di teruskan dengan mengingat waktu yang di berikan sangat terbatas dan keadaan cuaca di lapangan juga sangat tidak mendukung untuk di lanjutkannya jam kerja, sehingga hasil yang didapatkan tidak sama dengan kontrak sebelumnya yang suda di sepakati. Meskipun hanya sebagian saja hasil pekerjaan yang tidak sesuai, hal ini dapat menimbulkan dampak yang buruk baik bagi pihak tenagakerja maupun bagi perusahaan apabila hasil yang mereka kerjakan tidak akan bertahan lama yang sesuai dengan umur rencana.

b. Ranking 2

Pada ranking ini antara kuesiner yang tersebar pada daerah penelitian (Banggai) pada nomor pertanyaan 11 yakni, Menurunnya Produktifitas Pekerjaan/Peralatan. Untuk faktor ini tidak maksimalnya pekerjaan di lapangan dan produktifitas yang dihasilkan oleh peralatan yang ada dilapangan terganggu dengan keadaan cuaca yang tidak bersahabat pada lokasi proyek, sering terjadinya hujan mengakibatkan pada bagian bagian untuk proses pekerjaan terganggu, contohnya untuk produktifitas AMP terhambat untuk kebutuhan penghamparan, serta untuk pengangkutan material dan jam operasional untuk peralatan terhambat dan terhenti ketika terjadi curah hujan padadaerah pekerjaan. Dan pada kuesioner yang tersebar di daerah palu dengan nomor pertanyaan 8 yakni, Lemahnya kontrol waktu proyek pengawasan yang tidak meadai. Pada faktor ini untuk pengawasan kebanyakan dalam skala kecil untuk pengawas yang ada di lapangan hanya memandangatau mengontrol dari kejauhan saja, tidak mau secara dekat untuk melihat secara langsung tahapanproses pekerjaan, akibatnya kadang kala pada ketebalan atau lebar dari bagian pekerjaan jalan yang sudah tidak sesuai lagi dengan yang sebagai mana mestinya.

c. Ranking 3

Pada rangking ini antara kuesioner yang tersebar pada daerah penelitian (Banggai) pada nomor pertanyaan 3 yakni, koordinasi yang lemah antara kontraktor dan konsultan, sehingga mempengaruhi proses kinerja pekerjaan. Pada faktor ini mempunyai maksud bahwa lemahnya koordinasi yang terjadi antar konsultan dan kontraktor yang terjadi dilapangan diakibatkan oleh beberapa penyebab yakni jauhnya base camp dari titik lokasi yang sedang dikerjakan sangatlah jauh, sehingga mengakibatkan tidak kompaknya antar pihak kontraktor dan konsultan dalam berbagi laporan kondisi dan tahap pekerjaan yang ada pada saat pekerjaan dilokasi tersebut, dari dampak inilah mengakibatkan lemahnya koordiansi yang terjadi di lapangan yang dapat membuat proses kinerja pekerjaan menjadi terhambat atau tidak dalam waktu pelaksanaannya.

4. Rangking 3 terbawah

Pada ranking ini antara kuesiner yang tersebar pada daerah penelitian (Banggai) pada nomor pertanyaan 2 yakni, adanya aaling percaya terhadap konsultan dan sebaliknya. Pada faktor ini merupakan hal yang paling menunjang pada pekerjaan proyek preservasi dan sekaligus peran utama dilokasi peroyek untuk tingkat keberhasilan dan penyelesaian proyek. Kontraktor selalu memberikan informasi pada konsultan tentang apa yang terjadi pada lokasi pekerjaan tersebut. Lancarnya dan terhambatnya informasi yang bisa disampaikan tergantung pada lokasi di mana pekerjaan itu dilakukan.

5. Penutup

5.1 Kesimpulan

Dari hasil penelitian yang telah dilakukan oleh penulis bahwa didapat 5 poin ranking resiko yang berpengaruh dalam pekerjaan preservasi jalan batui-toili-rata-baturube adalah 1) Pengaruh cuaca yang mempengaruhi proses pekerjaan, 76%. 2) Menurunnya produktifitas pekerjaan/peralatan,76%. 2) Koordinasi yang lemah antara kontraktor dan konsultan, sehingga mempengaruhi proses kinerja pekerjaan,76%. 4) Perubahan desain/terjadinya pekerjaan (tambah-kurang) pada saat proses konstruksi,68%. 5) Adanya keterlambatan dalam pemecahan masalah sengketa,68%. Serta 5 poin ranking tertinggi pada pekerjaan jalan di Kota palu sebagai pembanding yakni: 1) Spesifikasi hasil pekerjaan yang tidak sesuai dengan kontrak,70%. 2) Lemahnya kontrol waktu proyek pengawasan yang tidak memadai,65%. 3) Tidak transparan pihak kontraktor dalam memberi informasi,65%. 4) Metode pelaksanaan yang tidak sesuai,64%. 5) Menurunnya produktifitas pekerjaan/peralatan,60%

5.2 Saran

Dalam proyek pekerjaan preservasi jalan batui-toili-rata-baturube, bahwa Kekurangan Tenaga Kerja, Material Dan Peralatan Yang Dimiliki Kontraktor, Tidak Jelas Pihak Kontraktor Dalam Memberi Informasi, Metode Pelaksanaan Yang Tidak Sesuai yang perlu diperhatikan. Agar hubungan kerja yang baik dan informasi yang saling terbuka dan transparan satu sama lainnya dapat mengsucceskanpekerjaan tersebut. Sehingga tidak ada pelaksanaan pekerjaan yang akan terhambat dalam pelaksanaan pekerjaan preservasi jalan tersebut.

Daftar Pustaka

- Afifah, N. (2020). Analisis Anggaran Biaya Proyek Preservasi Jalan Jolosutro-Kedungsalam-Balekambang-Sendangbiru Sebagai Alat Pengendalian Biaya pada PT. Gunung Mujur Indonesia.
- Amoatey, C. T., & Ankrah, A. N. O. (2017). Exploring critical road project delay factors in Ghana. *Journal of Facilities Management*, 15(2), 110–127. <https://doi.org/10.1108/JFM-09-2016-0036>
- Hanie, M. Z., Tarigan, A. P. M., & Khair, H. (2017). Analisis Mitigasi Banjir di Daerah Aliran Sungai Babura Berbasis Sistem Informasi Geografis (SIG). *Jurnal Dampak*, 14(1), 23. <https://doi.org/10.25077/dampak.14.1.23-32.2017>
- Hermawan, F., Kristiani, F., & Santoso, T. D. (2011). Pengaruh Pembebasan Lahan Terhadap Risiko Proyek Konstruksi (Studi Kasus Social Engineering Proyek Jalan Tol Ruas Semarang Bawen) Ferry Hermawan, Frida Kistiani dan Tanto Djoko Santoso *). *Teknik*, 32(2), 88–94.
- Joni, I. (2012). Resiko Manajemen Proyek. *Jurnal Ilmiah Teknik Sipil*, 16(1), 48–55.
- Sandhyavitri, A., Talha, I., Fauzi, M., & Sutikno, S. (2017). Managing construction risks of the tollroad project in Indonesia. *International Journal on Advanced Science, Engineering and Information Technology*, 7(5), 1934–1942. <https://doi.org/10.18517/ijaseit.7.5.1349>
- Sato, Y., Kitazume, K., & Miyamoto, K. (2005). Quantitative Risk Analysis of Road Projects. 6,3971–3984.
- Suriyanti, (2015). Identifikasi Dalam Hubungan Kemitraan Antara Kontraktor Dan Subkontraktor Pada Pembangunan Proyek Konstruksi Palu Grand Mall. Skripsi. Universitas Tadulako. Palu. Indonesia.
- Sandyavitri, A. (2008). Pengendalian Dampak Perubahan Desain Terhadap Waktu Dan Biaya Pekerjaan

- Konstruksi. *Jurnal Teknik Sipil*. Vol.9: No.1:57 – 70. Pekanbaru.
- Sangari, (2011). Analisis Risiko Pada Proyek Konstruksi Perumahan Di Kota Manado. *Jurnal Ilmiah MEDIA ENGINEERING*. Vol.1: No.1: 2087-9334 (29-37). Manado.
- Tumimomor, J. E. E. Dkk. (2014). Analisis Risiko Pada Kkonstruksi Jembatan Di Sulawesi Utara.
- Tjakra, J., & Sangari, F. (2011). Analisis Resiko Pada Proyek Konstruksi Perumahan Di Kota Manado. *Jurnal Ilmiah Media Engineering*, 1(1), 29–37.
- Widyantari, I. G. A., Agustawijaya, D. S., & Murtiadi, S. (2018). Analisis Risiko Preservasi Jalan Sp . Tohpati – Tampak Siring – Istana Presiden , Kabupaten Gianyar , Provinsi Bali Risk Analysis onRoad Preservation Tohpati-Tampak Siring-Istana Presiden Intersection , Gianyar Regency , Bali Province. 6(1), 86–94.
- Wiwaha, A. A., Mei, E. T. W., & Rachmawati, R. (2016). Perencanaan Partisipatif Jalur Evakuasi dan Titik Kumpul Desa Ngargomulyo dalam Upaya Pengurangan Resiko Bencana GunungapiMerapi. *Journal of Regional and City Planning*, 27(1), 34–48. <https://doi.org/10.5614/jrcp.2016.27.1.4>