

# IDENTIFIKASI PENILAIAN KINERJA PEJABAT PEMBUAT KOMITMEN JALAN NASIONAL BERBASIS INDIKATOR SIDLACOM

**Anggoro Ary Sutio**  
MSTT-JTSL Fakultas Teknik  
Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta  
Tlp. (0274) 524712  
anggoro\_ary\_sutio@yahoo.co.id

**Agus Taufik Mulyono**  
MSTT-JTSL Fakultas Teknik  
Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta  
Tlp. (0274) 545675  
atm8002@yahoo.com

## Abstract

The Committing Officer (PPK) as a manager of the national roads is responsible for the stability of the road construction in order to serve the traffic of vehicles with a safe, secure, and comfortable. PPK must have a performance based on SIDLACOM (survey, investigation, design, land acquisition, action programs, construction, operation, maintenance) in order to control the road handling in a comprehensive way. This study was carried out in the region of Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional V, Directorate General of Highways. The data analysis was conducted using IPA and CSI, factor analysis, and regression analysis. The results of this study indicate that there are many SIDLACOM indicators that affect the performance of the PPK.

**Key words:** stability of road construction, road maintenance, SIDLACOM indicator

## Abstrak

Pejabat Pembuat Komitmen (PPK) sebagai manajer ruas jalan nasional bertanggungjawab atas kemandapan konstruksi jalan agar dapat melayani lalu lintas kendaraan dengan selamat, aman, dan nyaman. PPK ini harus memiliki kinerja yang berbasis SIDLACOM (*survey, investigation, design, land acquisition, action program, construction, operation, maintenance*) agar dapat mengendalikan penanganan jalan secara komprehensif. Penelitian ini dilaksanakan di wilayah kerja Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional V, Ditjen Bina Marga. Analisis data dilakukan dengan metode IPA dan CSI, analisis faktor, dan analisis regresi. Hasil studi ini menunjukkan bahwa terdapat banyak indikator SIDLACOM yang mempengaruhi kinerja PPK.

**Kata-kata kunci:** kemandapan konstruksi jalan, penanganan jalan, indikator SIDLACOM

## PENDAHULUAN

Konektivitas jalan nasional sangat ditentukan kinerja pelayanannya dalam mempercepat perjalanan penumpang dan barang dengan nyaman, aman, dan selamat, yang menuntut kondisi struktural jalan yang mantap. Kemandapan jalan nasional sangat ditentukan faktor internal dan eksternal. Faktor internal berkaitan langsung dengan kinerja sumber daya yang melekat pada pihak terkait langsung, yaitu pejabat pembuat komitmen (PPK), kontraktor, dan konsultan. Tugas dan fungsi PPK yang paling penting, sebagai manajer ruas jalan, adalah melakukan pemeriksaan terhadap hasil laporan teknis yang dibuat konsultan pengawas. Identifikasi penilaian kinerja sebagai salah satu praktek yang paling penting dalam pengelolaan sumber daya khususnya menjaga kinerja sumber daya

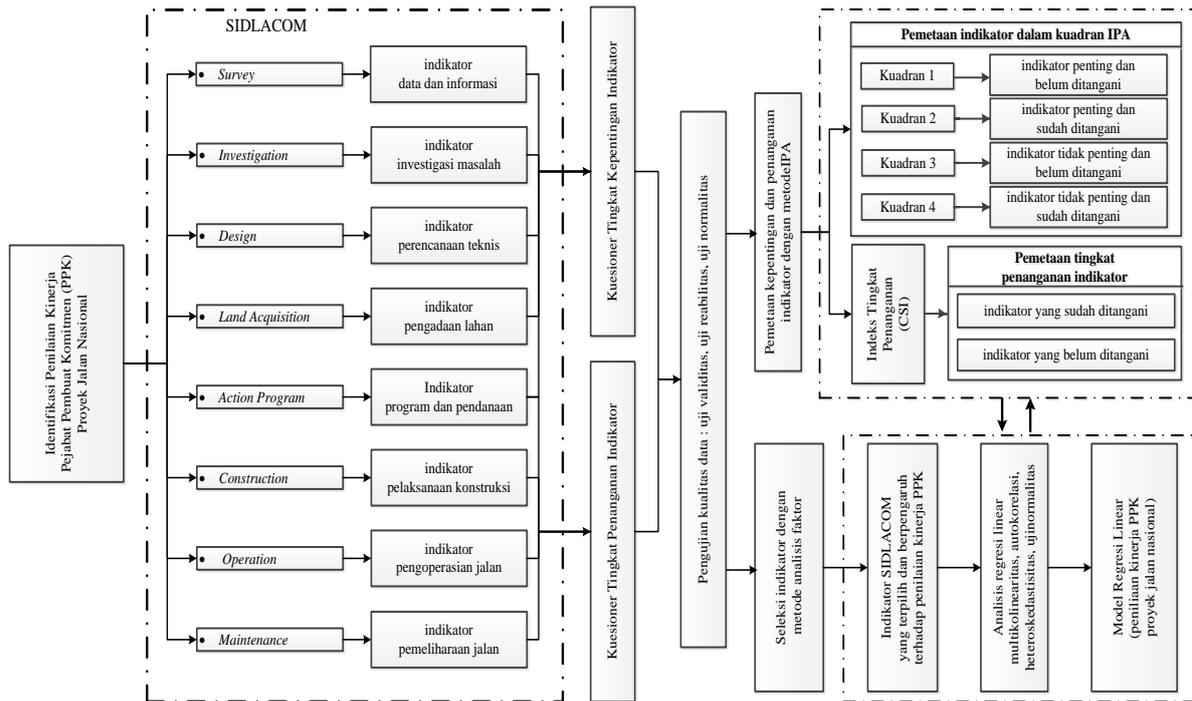
manusia yang sudah berjalan baik dalam suatu sistem (Pertama dan Sudibya, 2012). Ditjen Bina Marga sejauh ini melakukan penilaian kinerja PPK jalan nasional hanya berdasarkan pada Daftar Penilaian Pelaksanaan Pekerjaan (DP3), yang hasilnya selalu dalam kategori baik dan baik sekali. Artinya penilaian DP3 hanya sebagai persyaratan formalitas agar kinerja pimpinan juga dianggap baik.

PPK memiliki tanggung jawab yang berat dalam mewujudkan jalan nasional yang bermutu sehingga harus mampu secara komprehensif melakukan pemeriksaan hasil laporan konsultan pengawas di lapangan. Artinya PPK harus memahami laporan konsultan pengawas dari segi akurasi data, ketepatan investigasi dan kebutuhan lahan jalan, ketepatan desain dan mutu pelaksanaan, hingga ketepatan metode pemeliharaan dan sistem operasional jalan. Mulyono (2013) menyimpulkan hasil penelitiannya bahwa penanganan jalan nasional menuju jalan yang bermutu harus berbasis SIDLACOM, yang berarti bahwa dalam pengendalian mutu PPK, kontraktor, dan konsultan pengawas harus memahami kegiatan proyek jalan secara komprehensif dari aspek *survey, investigation, design, land acquisition, action program, construction, operation, hingga maintenance*.

Berkaitan dengan pemikiran Mulyono (2013) tersebut, perlu dilakukan identifikasi penilaian kinerja PPK proyek jalan nasional dengan mempertimbangkan indikator SIDLACOM sehingga dapat disusun model hubungan keterkaitan antar indikator. Tujuan penelitian tersebut adalah menyusun model penilaian kinerja PPK jalan nasional agar dapat dijadikan acuan untuk mencegah kegagalan pekerjaan konstruksi selama proyek berlangsung dan menjadi umpan balik jika terjadi kegagalan bangunan jalan.

## **METODOLOGI**

Penelitian ini dilakukan di wilayah kerja Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional (BBPJN)-V, Ditjen Bina Marga, yang meliputi PPK yang berada di Provinsi Jawa Timur, Provinsi Jawa Tengah, dan Provinsi DI Yogyakarta. Responden PPK harus memiliki pendidikan minimal sarjana teknik sipil dengan pengalaman sebagai manajer ruas jalan minimal 5 tahun. Jumlah responden yang menjawab kuesioner adalah 60 PPK yang menyebar di wilayah kerja BBPJN-V. Pengambilan data dilakukan dengan wawancara dan pengisian kuesioner dengan mengisi: (1) tingkat kepentingan: nilai-1 (tidak penting), nilai-2 (kurang penting), nilai-3 (penting), dan nilai-4 (sangat penting), contoh pengisian kuesioner ditunjukkan pada Tabel 1; dan (2) tingkat penanganan: nilai-1 (tidak serius); nilai-2 (kurang serius), nilai-3 (serius), dan nilai-4 (sangat serius), contoh pengisian kuesioner ditunjukkan dalam Tabel 2. Metode analisis yang digunakan adalah Impact-Performance Analysis (IPA), Customer Satisfaction Index (CSI), analisis faktor (*factor analysis*), dan analisis regresi. Bagan alir penelitian ini ditunjukkan pada Gambar 1.



**Gambar 1** Kerangka Berpikir Proses Penelitian

**Tabel 1** Contoh Pengisian Kuesioner Tingkat Kepentingan Indikator Kinerja PPK

1 = tidak penting; 2 = kurang penting; 3 = penting; 4 = sangat penting

No.	Indikator Capaian Program Kerja	Tingkat Kepentingan			
		1	2	3	4
1	Pemeriksaan capaian persyaratan mutu		√		
2	Pemeriksaan capaian progress proyek terhadap target capaian program Satker			√	
3	Pemeriksaan capaian kinerja kontraktor untuk mencegah temuan hukum				√
4	Pemeriksaan capaian kinerja konsultan pengawas untuk mencegah temuan hukum				√
5	Pemeriksaan proses penarikan termjin kontraktor sesuai perencanaan Satker				√
6	Pemeriksaan capaian persyaratan administrasi proyek			√	

Analisis data dengan metode IPA dimaksudkan untuk memetakan suatu indikator penilaian kinerja dalam 4 (empat) kuadran dalam bentuk Diagram Kartesius, yaitu: (1) kuadran-1 (indikator penting dan belum ditangani); (2) kuadran-2 (indikator penting dan sudah ditangani); (3) kuadran-3 (indikator tidak penting dan belum ditangani); (4) kuadran-4 (indikator tidak penting dan sudah ditangani). Indikator penilaian kinerja yang perlu mendapatkan perhatian bagi PPK adalah indikator yang berada di kuadran-1.

Analisis data dengan metode CSI dilakukan dengan cara menghitung bobot faktor (WF) yang merupakan perbandingan antara tingkat penanganan dan tingkat kepentingan. Nilai WF dikalikan nilai rata-rata tingkat kepentingan semua indikator untuk mendapatkan nilai WS (skor bobot). Nilai CSI adalah nilai WS dibagi dengan 4, dengan angka 4

merupakan skala maksimum kriteria penanganan. Indikator penilaian kinerja PPK perlu ditangani secara serius jika nilai CSI-nya lebih kecil dari CSI-rerata.

**Tabel 2** Contoh Pengisian Kuesioner Tingkat Penanganan Indikator Kinerja PPK

		1 = tidak penting; 2 = kurang penting; 3 = penting; 4 = sangat penting			
No.	Indikator Capaian Program Kerja	Tingkat Kepentingan			
		1	2	3	4
1	Pemeriksaan capaian persyaratan mutu	√			
2	Pemeriksaan capaian progress proyek terhadap target capaian program Satker	√			
3	Pemeriksaan capaian kinerja kontraktor untuk mencegah temuan hukum			√	
4	Pemeriksaan capaian kinerja konsultan pengawas untuk mencegah temuan hukum			√	
5	Pemeriksaan proses penarikan termjin kontraktor sesuai perencanaan Satker			√	
6	Pemeriksaan capaian persyaratan administrasi proyek				√

Analisis data dengan faktor analysis, dilakukan dengan bantuan program SPSS, dimaksudkan untuk menyeleksi indikator-indikator yang memiliki karakter yang sama agar mengelompok untuk membentuk indikator baru. Analisis faktor ini menghasilkan kelompok variabel atau indikator baru yang merupakan pengelompokan beberapa indikator yang memiliki sifat atau karakter yang hampir sama. Indikator-indikator baru tersebut dapat menyederhanakan model matematis dalam analisis regresi. Penyusunan model regresi dimaksudkan untuk mencari hubungan pengaruh indikator yang terpilih (terbentuk) terhadap capaian kinerja PPK. Tingkat kelayakan hasil analisis model regresi juga diuji normalitas, multikolinearitas, autokorelasi, heteroskedastisitas, validitas, dan reliabilitas (Lazim dan Triyaningsih, 2013).

## HASIL ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Indikator penilaian kinerja PPK proyek jalan nasional di wilayah kerja BBPJN-V yang sangat penting dan memerlukan penanganan yang sangat serius berdasarkan hasil analisis metode IPA dan CSI, adalah sebagai berikut:

- (1) Indikator survei data dan informasi yang harus diperiksa PPK terhadap hasil laporan konsultan pengawas adalah: (a) pemeriksaan legalitas izin sumber material; (b) identifikasi jumlah tenaga lokal; (c) identifikasi konflik sosial budaya; dan (d) pemeriksaan akurasi data lingkungan.
- (2) Indikator investigasi permasalahan lapangan yang harus diperiksa PPK terhadap hasil laporan konsultan pengawas adalah: (a) pemeriksaan kebutuhan sampel benda uji mutu; (b) pemeriksaan penyebab kecelakaan kerja; (c) pemeriksaan penyebab konflik antar pihak; (d) pemeriksaan keterlambatan pengiriman material; (e) pemeriksaan keterlambatan pengiriman alat berat; (f) pemeriksaan kegagalan pekerjaan konstruksi.
- (3) Indikator perencanaan teknis jalan yang harus diperiksa PPK terhadap hasil laporan konsultan pengawas berkaitan penerapan DED di lapangan adalah: (a) pemeriksaan

- volume pekerjaan; (b) pemeriksaan kesesuaian komponen pekerjaan terhadap kondisi lapangan; (c) pemeriksaan tingkat kesulitan di lapangan; (d) pemeriksaan pemenuhan terhadap kriteria jalan berkeselamatan; (e) pemeriksaan lokasi potensi bencana; (f) pemeriksaan ketersediaan teknologi; (g) pemeriksaan kebutuhan tenaga kerja; (h) pemeriksaan kebutuhan material; (i) pemeriksaan kebutuhan alat berat; (j) pemeriksaan interkoneksi sistem drainase.
- (4) Indikator pengadaan lahan jalan harus diperiksa PPK terhadap hasil laporan konsultan pengawas berkaitan dengan proses pengadaan lahan jalan dan ganti rugi bangunan adalah: (a) pemeriksaan hasil dokumen proses pengadaan lahan; (b) pemeriksaan jumlah rumah penduduk yang dipindahkan.
  - (5) Indikator pencapaian program kerja harus diperiksa PPK adalah: (a) pemeriksaan capaian kinerja kontraktor; dan (b) pemeriksaan capaian kinerja konsultan.
  - (6) Indikator pelaksanaan proyek harus diperiksa PPK terhadap hasil laporan konsultan pengawas adalah: (a) pemeriksaan penerapan sistem mutu pelaksanaan; (b) pemeriksaan penerapan metode kerja pelaksanaan; (c) pemeriksaan progres penyerapan keuangan; (d) pemeriksaan pengarsipan dokumen proyek; (e) pemeriksaan dokumen serah terima pekerjaan.
  - (7) Indikator pengoperasian jalan harus diperiksa PPK terhadap hasil laporan konsultan pengawas adalah: (a) pemeriksaan metode rehabilitasi dan rekonstruksi jalan; (b) pemeriksaan hasil evaluasi capaian umur rencana berdasarkan beban sumbu kendaraan; (c) pemeriksaan hasil evaluasi potensi kecelakaan; (d) pemeriksaan hasil evaluasi kelaikan fungsi jalan secara teknis; (e) pemeriksaan hasil evaluasi kelaikan fungsi jalan secara administrasi.
  - (8) Indikator pemeliharaan konstruksi jalan harus diperiksa PPK terhadap hasil laporan konsultan pengawas adalah: (a) pemeriksaan hasil pengukuran pemeliharaan jalan; (b) pemeriksaan penerapan dokumen lingkungan; (c) pemeriksaan uji mutu hasil pemeliharaan jalan; (d) pemeriksaan pelaporan kemajuan kegiatan pemeliharaan jalan.

Hasil analisis tersebut mengindikasikan masih banyak kendala dan permasalahan PPK yang harus diselesaikan karena selama ini PPK lebih percaya pada laporan kemajuan dan pengendalian mutu oleh konsultan pengawas. Selain itu PPK hampir tidak memiliki waktu untuk melakukan pemeriksaan rutin dan berkala terhadap laporan konsultan pengawas yang berkaitan dengan pengendalian mutu, waktu, dan volume pekerjaan. PPK juga tidak mengetahui proses pembiaran yang dilakukan konsultan pengawas terhadap kontraktor yang melakukan penyimpangan mutu pelaksanaan, yang akhirnya berdampak terjadi kegagalan bangunan jalan.

Hasil analisis faktor telah menyeleksi 92 indikator tingkat kepentingan kinerja PPK menjadi 25 indikator baru, dan 92 indikator tingkat penanganan kinerja PPK menjadi 25 indikator baru. Hasil seleksi tersebut tidak jauh berbeda dengan 34 indikator hasil pemetaan metode IPA dan CSI. Hasil seleksi indikator berdasarkan analisis faktor dapat ditunjukkan dalam Tabel 3. Langkah selanjutnya dari hasil analisis faktor tersebut dicari

hubungan pengaruh antar indikator terhadap capaian kinerja PPK jalan nasional sebagaimana ditunjukkan dalam Tabel 4 dan Tabel 5.

**Tabel 3** Indikator Terpilih Penilaian Kinerja PPK Hasil Analisis Faktor

SIDLACOM	Indikator Pengaruh Tingkat Kepentingan	Indikator Pengaruh Tingkat Penanganan
Survei data dan informasi	1. pemeriksaan akurasi data teknis 2. pemeriksaan legalitas sumber material 3. pemeriksaan potensi konflik sosial	1. pemeriksaan akurasi data teknis 2. pemeriksaan legalitas sumber material 3. pemeriksaan potensi konflik sosial
Investigasi permasalahan lapangan	1. pemeriksaan tenaga kerja lokal 2. pemeriksaan ketersediaan material 3. pemeriksaan keterlambatan progres 4. pemeriksaan sampel benda uji mutu	1. pemeriksaan ketersediaan material 2. pemeriksaan tenaga kerja lokal 3. pemeriksaan keterlambatan progres 4. pemeriksaan sampel benda uji mutu
Perencanaan teknis jalan	1. pemeriksaan kelengkapan DED 2. pemeriksaan ketersediaan uji mutu 3. pemeriksaan hasil audit keselamatan 4. pemeriksaan fasilitas drainase jalan 5. pemeriksaan ketersediaan teknologi	1. pemeriksaan kelengkapan DED 2. pemeriksaan ketersediaan uji mutu 3. pemeriksaan ketersediaan teknologi 4. pemeriksaan fasilitas drainase jalan 5. pemeriksaan hasil audit keselamatan
Pengadaan lahan jalan	1. pemeriksaan dokumen lahan jalan 2. pemeriksaan relokasi bangunan 3. pemeriksaan antisipasi konflik	1. pemeriksaan relokasi bangunan 2. proses pengadaan lahan 3. pemeriksaan antisipasi konflik
Pencapaian program kerja	1. pemeriksaan kinerja penyedia jasa 2. pemeriksaan persyaratan teknis dan administrasi proyek	1. pemeriksaan persyaratan teknis dan administrasi proyek 2. pemeriksaan kinerja penyedia jasa
Pelaksanaan proyek jalan	1. pemeriksaan pengarsipan dokumen 2. pemeriksaan penerapan rencana mutu 3. pemeriksaan capaian progres proyek	1. pemeriksaan pengarsipan dokumen 2. pemeriksaan penerapan rencana mutu 3. pemeriksaan capaian progres proyek
Pengoperasian jalan	1. pemeriksaan kegagalan bangunan 2. pemeriksaan hasil evaluasi laik fungsi	1. pemeriksaan hasil evaluasi laik fungsi 2. pemeriksaan kegagalan bangunan
Pemeliharaan konstruksi jalan	1. pemeriksaan uji mutu pemeliharaan 2. pemeriksaan penerapan rencana mutu pemeliharaan 3. pemeriksaan progres pemeliharaan	1. pemeriksaan penerapan rencana mutu pemeliharaan 2. pemeriksaan progres pemeliharaan 3. pemeriksaan uji mutu pemeliharaan

Indikator penting yang harus ditangani oleh PPK agar memiliki capaian kinerja yang sangat baik dan konsisten dalam upaya mewujudkan jalan nasional yang bermutu, berkeselamatan, dan berkelanjutan adalah melakukan pemeriksaan rutin terhadap laporan konsultan pengawas dan kontraktor dengan pemikiran berbasis integrasi SIDLACOM. Berdasarkan hasil analisis IPA dan CSI, analisis faktor, serta analisis regresi dapat diseleksi lagi beberapa indikator penting untuk menilai kinerja PPK proyek jalan nasional, adalah: (1) aspek survei data dan informasi meliputi pemeriksaan akurasi data teknis DED, legalitas sumber material, dan antisipasi konflik sosial budaya; (2) aspek investigasi permasalahan lapangan meliputi pemeriksaan ketersediaan tenaga kerja lokal, keterlambatan progres fisik, dan kebutuhan sampel benda uji mutu; (3) aspek perencanaan teknis jalan meliputi pemeriksaan kelengkapan komponen DED, ketersediaan alat uji mutu, dan ketepatan fasilitas drainase jalan; (4) aspek pengadaan lahan meliputi pemeriksaan

kelengkapan dokumen pembebasan lahan, jumlah bangunan yang direlokasi; (5) aspek capaian program kerja meliputi pemeriksaan capaian kinerja kontraktor dan konsultan; (6) aspek pelaksanaan konstruksi jalan meliputi pemeriksaan progres fisik, penerapan rencana mutu pelaksanaan, dan pengarsipan dokumen proyek; (7) aspek pengoperasian jalan meliputi pemeriksaan hasil evaluasi kelaikan fungsi jalan; dan (8) aspek pemeliharaan jalan meliputi pemeriksaan hasil uji mutu pemeliharaan konstruksi jalan.

**Tabel 4** Model Regresi Tingkat Kepentingan Indikator Penilaian Kinerja PPK

SIDLACOM	Model Regresi Tingkat Kepentingan Antar-Indikator
Survei data dan informasi	$Y_{is} = 23,025 + 1,508.X_{is-1} + 1,330.X_{is-2} + 1,002.X_{is-3}$ $Y_{is} = \text{tingkat kepentingan survei data dan informasi terhadap penilaian kinerja PPK}$ $X_{is-1} = \text{pemeriksaan akurasi data teknis pelaksanaan DED}$ $X_{is-2} = \text{pemeriksaan legalitas sumber material konstruksi jalan}$ $X_{is-3} = \text{pemeriksaan potensi konflik sosial budaya}$
Investigasi permasalahan lapangan	$Y_{ii} = 39,200 + 2,081.X_{ii-1} + 1,959.X_{ii-2} + 1,177.X_{ii-3} + 1,586.X_{ii-4}$ $Y_{ii} = \text{tingkat kepentingan investigasi permasalahan lapangan terhadap penilaian kinerja PPK}$ $X_{ii-1} = \text{pemeriksaan permasalahan tenaga kerja lokal}$ $X_{ii-2} = \text{pemeriksaan permasalahan material konstruksi jalan}$ $X_{ii-3} = \text{pemeriksaan permasalahan keterlambatan progres proyek}$ $X_{ii-4} = \text{pemeriksaan kebutuhan sampel benda uji mutu}$
Perencanaan teknis	$Y_{id} = 57,925 + 3,150.X_{id-1} + 2,715.X_{id-2} + 2,349.X_{id-3} + 1,922.X_{id-4} + 2,139.X_{id-5}$ $Y_{id} = \text{tingkat kepentingan perencanaan teknis jalan terkait dengan DED terhadap penilaian kinerja PPK}$ $X_{id-1} = \text{pemeriksaan kelengkapan komponen DED}$ $X_{id-2} = \text{pemeriksaan kebutuhan alat uji mutu}$ $X_{id-3} = \text{pemeriksaan hasil audit keselamatan jalan}$ $X_{id-4} = \text{pemeriksaan fasilitas drainase jalan}$ $X_{id-5} = \text{pemeriksaan ketersediaan teknologi}$
Pengadaan lahan	$Y_{il} = 21,700 + 1,212.X_{il-1} + 1,143.X_{il-2} + 0,964.X_{il-3}$ $Y_{il} = \text{tingkat kepentingan pengadaan lahan jalan (pembebasan lahan) terhadap penilaian kinerja PPK}$ $X_{il-1} = \text{pemeriksaan dokumen proses pengadaan lahan}$ $X_{il-2} = \text{pemeriksaan jumlah bangunan yang harus relokasi dan ganti rugi}$ $X_{il-3} = \text{pemeriksaan antisipasi konflik akibat proses pengadaan lahan}$
Pencapaian program kerja	$Y_{ip} = 20,850 + 1,198.X_{ip-1} + 1,432.X_{ip-2}$ $Y_{ip} = \text{tingkat kepentingan pencapaian program kerja terhadap penilaian kinerja PPK}$ $X_{ip-1} = \text{pemeriksaan capaian kinerja kontraktor dan konsultan}$ $X_{ip-2} = \text{pemeriksaan capaian persyaratan teknis dan administrasi}$
Pelaksanaan proyek	$Y_{ik} = 40,875 + 2,644.X_{ik-1} + 1,636.X_{ik-2} + 1,402.X_{ik-3}$ $Y_{ik} = \text{tingkat kepentingan pemeriksaan rutin pelaksanaan proyek terhadap penilaian kinerja PPK}$ $X_{ik-1} = \text{pemeriksaan pengarsipan dokumen proyek}$ $X_{ik-2} = \text{pemeriksaan rencana mutu pelaksanaan}$ $X_{ik-3} = \text{pemeriksaan capaian progres pelaksanaan}$
Pengoperasian jalan	$Y_{io} = 22,950 + 1,511.X_{io-1} + 1,998.X_{io-2}$ $Y_{io} = \text{tingkat kepentingan pemeriksaan kondisi jalan selama masa pakai terhadap penilaian kinerja PPK}$ $X_{io-1} = \text{pemeriksaan hasil identifikasi kegagalan bangunan}$ $X_{io-2} = \text{pemeriksaan hasil evaluasi laik fungsi jalan}$

**Tabel 4** Model Regresi Tingkat Kepentingan Indikator Penilaian Kinerja PPK (Lanjutan)

SIDLACOM	Model Regresi Tingkat Kepentingan Antar-Indikator
Pemeliharaan konstruksi jalan	$Y_{im} = 3,223 + 0,130.X_{im-1} + 0,078.X_{im-2} + 0,013.X_{im-3}$ $Y_{im} = \text{tingkat kepentingan pemeliharaan bangunan konstruksi jalan terhadap penilaian kinerja PPK}$ $X_{im-1} = \text{pemeriksaan hasil uji mutu pemeliharaan jalan}$ $X_{im-2} = \text{pemeriksaan penerapan rencana mutu pemeliharaan jalan}$ $X_{im-3} = \text{pemeriksaan capaian progres pemeliharaan}$

**Tabel 5** Model Regresi Tingkat Penanganan Indikator Penilaian Kinerja PPK

SIDLACOM	Model Regresi Tingkat Penanganan Antar-Indikator
Survei data dan informasi	$Y_{ps} = 19,300 + 2,889.X_{ps-1} + 2,040.X_{ps-2} + 1,969.X_{ps-3}$ $Y_{ps} = \text{tingkat penanganan survei data dan informasi terhadap penilaian kinerja PPK}$ $X_{ps-1} = \text{pemeriksaan akurasi data teknis pelaksanaan DED}$ $X_{ps-2} = \text{pemeriksaan legalitas sumber material konstruksi jalan}$ $X_{ps-3} = \text{pemeriksaan potensi konflik sosial budaya}$
Investigasi permasalahan lapangan	$Y_{pi} = 35,625 + 2,732.X_{pi-1} + 4,035.X_{pi-2} + 3,059.X_{pi-3} + 2,343.X_{pi-4}$ $Y_{pi} = \text{tingkat penanganan investigasi permasalahan lapangan terhadap penilaian kinerja PPK}$ $X_{pi-1} = \text{pemeriksaan permasalahan material konstruksi jalan}$ $X_{pi-2} = \text{pemeriksaan permasalahan tenaga kerja lokal}$ $X_{pi-3} = \text{pemeriksaan permasalahan keterlambatan progres proyek}$ $X_{pi-4} = \text{pemeriksaan kebutuhan sampel benda uji mutu}$
Perencanaan teknis	$Y_{pd} = 50,225 + 5,991.X_{pd-1} + 4,419.X_{pd-2} + 2,980.X_{pd-3} + 3,619.X_{pd-4} + 1,761.X_{pd-5}$ $Y_{pd} = \text{tingkat penanganan perencanaan teknis jalan terkait dengan DED terhadap penilaian kinerja PPK}$ $X_{pd-1} = \text{pemeriksaan kelengkapan komponen DED}$ $X_{pd-2} = \text{pemeriksaan kebutuhan alat uji mutu}$ $X_{pd-3} = \text{pemeriksaan ketersediaan teknologi}$ $X_{pd-4} = \text{pemeriksaan fasilitas drainase jalan}$ $X_{pd-5} = \text{pemeriksaan hasil audit keselamatan jalan}$
Pengadaan lahan	$Y_{pl} = 16,650 + 1,772.X_{pl-1} + 2,517.X_{pl-2} + 1,811.X_{pl-3}$ $Y_{pl} = \text{tingkat penanganan pengadaan lahan jalan (pembebasan lahan) terhadap penilaian kinerja PPK}$ $X_{pl-1} = \text{pemeriksaan jumlah bangunan yang harus relokasi dan ganti rugi}$ $X_{pl-2} = \text{pemeriksaan dokumen proses pengadaan lahan}$ $X_{pl-3} = \text{pemeriksaan antisipasi konflik akibat proses pengadaan lahan}$
Pencapaian program kerja	$Y_{pp} = 20,100 + 1,931.X_{pp-1} + 2,047.X_{pp-2}$ $Y_{pp} = \text{tingkat penanganan pencapaian program kerja terhadap penilaian kinerja PPK}$ $X_{pp-1} = \text{pemeriksaan capaian persyaratan teknis dan administrasi}$ $X_{pp-2} = \text{pemeriksaan capaian kinerja kontraktor dan konsultan}$
Pelaksanaan proyek	$Y_{pk} = 37,650 + 3,373.X_{pk-1} + 1,322.X_{pk-2} + 1,885.X_{pk-3}$ $Y_{pk} = \text{tingkat penanganan pemeriksaan rutin pelaksanaan proyek terhadap penilaian kinerja PPK}$ $X_{pk-1} = \text{pemeriksaan pengarsipan dokumen proyek}$ $X_{pk-2} = \text{pemeriksaan rencana mutu pelaksanaan}$ $X_{pk-3} = \text{pemeriksaan capaian progres pelaksanaan}$
Pengoperasian jalan	$Y_{po} = 19,450 + 3,637.X_{po-1} + 1,359.X_{po-2}$ $Y_{po} = \text{tingkat penanganan pemeriksaan kondisi jalan selama masa pakai terhadap penilaian kinerja PPK}$ $X_{po-1} = \text{pemeriksaan hasil evaluasi laik fungsi jalan}$ $X_{po-2} = \text{pemeriksaan hasil identifikasi kegagalan bangunan}$

**Tabel 5** Model Regresi Tingkat Penanganan Indikator Penilaian Kinerja PPK (Lanjutan)

SIDLACOM	Model Regresi Tingkat Penanganan Antar-Indikator
Pemeliharaan konstruksi jalan	$Y_{pm} = 24,975 + 2,314.X_{pm-1} + 1,857.X_{pm-2} + 1,908.X_{pm-3}$ <p><math>Y_{pm}</math> = tingkat penanganan pemeliharaan bangunan konstruksi jalan terhadap penilaian kinerja PPK</p> <p><math>X_{pm-1}</math> = pemeriksaan penerapan rencana mutu pemeliharaan jalan</p> <p><math>X_{pm-2}</math> = pemeriksaan capaian progres pemeliharaan</p> <p><math>X_{pm-3}</math> = pemeriksaan hasil uji mutu pemeliharaan jalan</p>

## KESIMPULAN

Indikator SIDLACOM (*survey, investigation, design, land acquisition, action program, construction, operation, maintenance*) yang harus ditangani oleh PPK jalan nasional agar memiliki capaian kinerja yang konsisten dalam mewujudkan jalan nasional yang bermutu, berkeselamatan, dan berkelanjutan adalah melakukan pemeriksaan rutin terhadap laporan konsultan pengawas dan kontraktor, yang meliputi:

- (1) Aspek suvei data dan informasi yang berkaitan dengan pemeriksaan akurasi data teknis DED, legalitas sumber material, dan antisipasi konflik sosial budaya;
- (2) Aspek investigasi permasalahan lapangan yang berkaitan dengan pemeriksaan ketersediaan tenaga kerja lokal, keterlambatan progres fisik, dan kebutuhan sampel benda uji mutu;
- (3) Aspek perencanaan teknis jalan yang berkaitan dengan pemeriksaan kelengkapan komponen DED, ketersediaan alat uji mutu, dan ketepatan fasilitas drainase jalan;
- (4) Aspek pengadaan lahan yang berkaitan dengan pemeriksaan kelengkapan dokumen pembebasan lahan dan jumlah bangunan yang direlokasi;
- (5) Aspek capaian program kerja yang berkaitan dengan pemeriksaan capaian kinerja kontraktor dan konsultan;
- (6) Aspek pelaksanaan konstruksi jalan yang berkaitan dengan pemeriksaan progres fisik, penerapan rencana mutu pelaksanaan, dan pengarsipan dokumen proyek;
- (7) Aspek pengoperasian jalan yang berkaitan dengan pemeriksaan hasil evaluasi kelaikan fungsi jalan; dan
- (8) Aspek pemeliharaan jalan yang berkaitan dengan pemeriksaan hasil uji mutu pemeliharaan konstruksi jalan.

## UCAPAN TERIMA KASIH

Penelitian ini tidak terlepas dari peran responden PPK proyek jalan nasional yang berada di wilayah kerja BBPJN-V, Ditjen Bina Marga, yang meliputi kegiatan penanganan jalan nasional di Jawa Timur, Jawa Tengah, dan DI Yogyakarta. Terima kasih yang sebesar-besarnya kepada Kepala BBPJN-V (Bapak Dr. Ir. Hedy Rahardian, M.Sc.) yang

memberikan izin survei lapangan dan wawancara, serta terima kasih kepada semua PPK proyek jalan nasional yang terlibat langsung sebagai responden.

## **DAFTAR PUTAKA**

- Lazim, M. dan Triyaningsih, S.L. 2013. *Pengaruh Pendidikan Formal, Motivasi dan Pendidikan Pelatihan terhadap Kinerja Petugas Pengawas di Lingkungan Balai Besar Wilayah Sungai Bengawan Solo*. Jurnal Manajemen Sumberdaya Manusia, 7 (1): 24-35
- Mulyono, A.T. 2013. *Akar Masalah Penurunan Mutu Jalan Nasional. Paparan Ilmiah Rapat Koordinasi Teknis*. Ditbinlak Wilayah-I, Ditjen Bina Marga, Palembang.
- Pertama, I.G.A.W. dan Sudibya, I.G.A. 2012. *Penilaian Kinerja dan Implikasinya Terhadap Pengembangan Pegawai pada dinas Pendapatan Provinsi Bali*. Jurnal Manajemen, 1 (1): 1-19.