

MANAJEMEN RISIKO PADA PROYEK PEMBANGUNAN JALAN TOL GILIMANUK – MENGWI, PROVINSI BALI

I Nyoman Wiyasana Putra⁽¹⁾, I Gusti Agung Ayu Istri Lestari⁽²⁾, I Gede
Angga Diputera⁽³⁾

^{(1) (2) (3)} Program Studi Teknik Sipil (S1), Fakultas Teknik, Universitas
Mahasaraswati Denpasar, Jalan Kamboja No. 11 A Denpasar 80223 Telp/Fax:
(0361) 240551

E-mail: mangana376@gmail.com

ABSTRAK

Pada pelaksanaan suatu proyek konstruksi, tidak terlepas dari risiko yang akan terjadi dalam tahapannya. Untuk meminimalisasi dampak negatif dari risiko tersebut maka perlu dilakukan suatu manajemen risiko yang dapat mengidentifikasi serta menilai risiko-risiko yang akan dihadapi dalam upaya mengantisipasi pelaksanaan proyek konstruksi. Proyek yang akan segera terlaksana dan memerlukan pertimbangan tentang risiko tersebut yaitu Proyek Pembangunan Jalan Tol Gilimanuk-Mengwi, Provinsi Bali. Pembangunan jalan tol ini merupakan pendanaan kerjasama pemerintah dengan pihak swasta yang digarap oleh PT. Tol Jagat Kerthi Bali dalam pelaksanaan dan mewujudkannya, dengan tujuan memperkuat konektivitas transportasi jalan berupa peningkatan kinerja pemantapan jalan daerah.

Penelitian ini dilakukan dengan cara wawancara dengan berbagai pihak yaitu sebanyak 28 responden yang *expert* dan mempunyai kompetensi tentang Pembangunan Jalan Tol Gilimanuk-Mengwi untuk mengetahui bagaimana kemungkinan (*likelihood*) terhadap berbagai risiko dan untuk mengetahui seberapa besar pengaruh (*consequences*), kemudian dari hasil yang diperoleh dari responden akan mendapatkan penilaian risiko dengan cara mengalikan nilai modus dari frekuensi terjadinya risiko (*likelihood*) dengan nilai modus pengaruh (*consequences*), serta mengalokasikan kepemilikan risiko kepada masing-masing pihak.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat 34 risiko yang teridentifikasi. Berdasarkan jumlah tersebut, 6 (17,65%) risiko yang tergolong dalam kategori risiko *unacceptable* dengan jumlah mitigasi risiko yang dilakukan yaitu sebanyak 11 penanganan, 19 (55,88%) risiko *undesirable* dengan jumlah mitigasi risiko yang dilakukan yaitu sebanyak 29 penanganan, 9 (26,47%) risiko *acceptable*, dan 0% atau tidak ada risiko yang tergolong *negligible*. Untuk risiko yang tergolong *major risk* (*unacceptable* dan *undesirable*) dilakukan pengalokasian kepemilikan risiko adalah instansi dari Dinas PUPR Provinsi, Kabupaten Badung, dan Kabupaten Tabanan yaitu sebanyak 6 kepemilikan risiko dari 6 risiko (100%) dengan kategori *unacceptable* dan sebanyak 16 kepemilikan risiko dari 19 risiko (84,2 %) dengan kategori *undesirable*, serta dilakukan mitigasi risiko.

Kata Kunci: Risiko, identifikasi, mitigasi.

RISK MANAGEMENT ON THE GILIMANUK – MENGWI TOLL ROAD CONSTRUCTION PROJECT, BALI PROVINCE

***I Nyoman Wiyasana Putra⁽¹⁾, I Gusti Agung Ayu Istri Lestari⁽²⁾, I Gede Angga
Diputera⁽³⁾***

*(1) (2) (3) Civil Engineering Study Program (S1), Civil Engineering Officer,
Mahasaraswati University Denpasar, Kamboja Road No. 11 A Denpasar 80223
Telp/Fax: (0361) 240551*

E-mail: mangana376@gmail.com

ABSTRACT

The implementation of a construction project is inseparable from the risks that will occur in its stages. To minimize the negative impact of these risks, it is necessary to carry out risk management that can identify and measure/assess the risks that will be faced to anticipate the implementation of construction projects. The project that will be implemented soon and requires consideration of these risks is the Gilimanuk-Mengwi Toll Road Development Project, Bali Province. The construction of this toll road is a funding collaboration between the government and the private sector which is worked on by PT. The Jagat Kerthi Bali Toll Road is in implementation and making it happen, to strengthen road transportation connectivity in the form of increasing regional road stabilization performance.

This research was conducted through interviews with various parties, namely, as many as 28 respondents who were experts and had competence regarding the construction of the Gilimanuk-Mengwi Toll Road to find out how likely (likelihood) various risks and to find out how big the influence (consequences), then from the results obtained from the respondent will get a risk assessment by multiplying the value of the mode of the frequency/possibility of occurrence risk (likelihood) with the value of the mode of influence/risk impact (consequences), as well as allocating risk ownership to each party involved in the Gilimanuk-Mengwi Toll Road development.

The results showed that there were 34 (thirty-four) identified risks. Based on this amount, 6 (17.65%) risks belong to the unacceptable category as 11 risk handling, 19 (55.88%) undesirable risks as 29 risk handling, 9 (26.47%) acceptable risks, and 0% or no risk that is classified as negligible (can be ignored). For risks classified as major risks (unacceptable and undesirable), the allocation of risk ownership is carried out by parties or agencies from the PUPR Office of the Province, Badung Regency, and Tabanan Regency, namely 6 risk ownership out of 6 risks (100%) in the unacceptable category. And as many as 16 risk owners out of 19 risks (84.2%) in the undesirable category (unexpected), and risk mitigation was carried out.

Keywords: risk, identification, mitigation.