

**MANAJEMEN RISIKO PADA PROYEK PEMBANGUNAN JALAN DI
ATAS SUNGAI MATI, KECAMATAN KUTA, KABUPATEN BADUNG,
PROVINSI BALI**

**I Kadek Dwira Putra⁽¹⁾, I Gusti Agung Ayu Istri Lestari⁽²⁾,
Krisna Kurniari⁽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: dwiraputra644@gmail.com

ABSTRAK

Perencanaan Proyek Pembangunan Jalan di atas Sungai Mati, Kecamatan Kuta, Kabupaten Badung, Provinsi Bali dilakukan untuk menambah alternatif jalan dan mempermudah akses transportasi di daerah tersebut dan untuk mengatasi kemacetan lalu lintas simpang Jalan Raya Kuta - Jalan Blambangan. Rencana pelaksanaan Proyek Pembangunan Jalan di atas Sungai Mati, Kecamatan Kuta, Kabupaten Badung, Provinsi Bali memiliki berbagai macam risiko yang mungkin terjadi. Manajemen risiko diperlukan untuk meminimalisir dampak dan kemungkinan risiko yang akan terjadi pada proyek Pembangunan Jalan di atas Sungai Mati, Kecamatan Kuta, Kabupaten Badung, Provinsi Bali.

Metode pada penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif yaitu wawancara dan *brainstorming* terhadap pihak yang berkompeten serta pihak yang terlibat dalam Proyek Pembangunan Jalan di atas Sungai Mati, Kecamatan Kuta, Kabupaten Badung, Provinsi Bali dengan total 25 responden. Setiap responden memberikan jawaban mengenai kemungkinan terjadinya suatu risiko (*likelihood*) dan dampak/pengaruh yang terjadi akibat risiko tersebut (*consequences*), kemudian dari hasil yang diperoleh dari responden akan mendapatkan penilaian risiko dengan cara mengalikan nilai modus dari frekuensi/kemungkinan terjadinya risiko (*likelihood*) dengan nilai modus pengaruh/dampak risiko (*consequences*).

Dalam penelitian ini mendapatkan 34 identifikasi risiko. Risiko-risiko tersebut diantaranya 6 (17,65 %) risiko *unacceptable*, 21 (61,76%) risiko *undesirable*, 7 (20,59%) risiko *acceptable*, dan 0% atau tidak ada risiko yang tergolong *negligible* (dapat diabaikan). Untuk risiko yang tergolong *major risk* (*unacceptable* dan *undesirable*) dilakukan pengalokasian kepemilikan risiko dan mitigasi risiko. Kepemilikan risiko terbesar terdapat pada pihak Kontraktor yaitu sebanyak 4 (empat) risiko dengan kategori *unacceptable* (tidak dapat diterima) dan 17 (tujuh belas) risiko dengan kategori *undesirable* (tidak diharapkan). Jumlah penanganan atau mitigasi risiko yang dilakukan yaitu sebanyak 6 mitigasi risiko untuk risiko dengan kategori *unacceptable* (tidak dapat diterima) dan 21 mitigasi risiko untuk risiko dengan kategori *undesirable* (tidak diharapkan).

Kata Kunci: Risiko, Identifikasi, Penilaian, Mitigasi, Jalan di atas Sungai Mati

RISK MANAGEMENT ON ROAD CONSTRUCTION PROJECT ON DEAD RIVER, KUTA SUB-DISTRICT, BADUNG REGENCY, BALI PROVINCE

I Kadek Dwira Putra⁽¹⁾, I Gusti Agung Ayu Istri Lestari⁽²⁾,

Krisna Kurniari⁽³⁾

*^{(1) (2) (3)} Civil Engineering Study Program (S1), Civil Engineering Officer,
Mahasaraswati University Denpasar, Cambodia Road No. 11 A Denpasar 80223*

Telp/Fax: (0361)240551

E-mail: silaarta647@gmail.com

ABSTRACT

The planning of the Road Construction Project over the Mati River, Kuta District, Badung Regency, Bali Province is carried out to add alternative roads and facilitate access to transportation in the area and to overcome traffic congestion at the Jalan Raya Kuta - Jalan Blambangan intersection. The implementation plan of the Road Construction Project over the Mati River, Kuta District, Badung Regency, Bali Province has various risks that may occur. Risk management is needed to minimize the impact and possibility of risks that will occur in the Road Construction project over the Dead River, Kuta District, Badung Regency, Bali Province.

The method in this research uses a qualitative descriptive method, namely interviews and brainstorming with competent parties and parties involved in the Road Construction Project over the Dead River, Kuta District, Badung Regency, Bali Province with a total of 25 respondents. Each respondent provides answers regarding the likelihood of a risk occurring (likelihood) and the impact/influence that occurs due to the risk (consequences), then from the results obtained from the respondents will get a risk assessment by multiplying the mode value of the frequency/probability of risk occurrence (likelihood) with the mode value of the influence/impact of risk (consequences).

In this study, 34 risk identifications were obtained. These risks include 6 (17.65%) unacceptable risks, 21 (61.76%) undesirable risks, 7 (20.59%) acceptable risks, and 0% or no risks classified as negligible. For risks classified as major risks (unacceptable and undesirable), risk ownership and risk mitigation are allocated. The largest risk ownership lies with the Contractor, namely 4 (four) risks with the unacceptable category and 17 (seventeen) risks with the undesirable category. The number of risk handling or mitigation carried out is 6 risk mitigations for risks with unacceptable categories and 21 risk mitigations for risks with undesirable categories.

Keywords: Risk, Identification, Assessment, Mitigation, Road over Dead River