

**MANAJEMEN RISIKO PADA PROYEK PEMBANGUNAN JALUR LRT
(LIGHT RAIL TRANSIT) ULAPAN (UBUD, TEGALLALANG,
PAYANGAN) KABUPATEN GIANYAR – BALI**

**I Kadek Sila Arta Wibawa 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: silaarta647@gmail.com

ABSTRAK

Perencanaan Proyek Pembangunan Jalur LRT ULAPAN, Kabupaten Gianyar, Bali dilakukan untuk menghubungkan daerah ULAPAN dengan daerah-daerah lain di Bali, sehingga dapat meningkatkan pariwisata di daerah ULAPAN. Rencana pelaksanaan Proyek Pembangunan Jalur LRT ULAPAN memiliki berbagai macam risiko yang kemungkinan terjadi. Manajemen risiko diperlukan untuk meminimalisir dampak dan kemungkinan risiko yang akan terjadi pada proyek Pembangunan Jalur LRT ULAPAN, Kabupaten Gianyar, Bali.

Metode yang dilakukan pada penelitian ini adalah dengan metode kualitatif yaitu *brainstorming* dan wawancara terhadap pihak yang berkompeten serta pihak yang terlibat dalam Proyek Pembangunan Jalur LRT ULAPAN dengan total 28 responden. Pihak-pihak yang terlibat akan 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*).

Hasil dari penelitian ini mendapatkan 32 identifikasi risiko. Risiko-risiko tersebut diantaranya 9 risiko *unacceptable* (28,13%), 15 risiko *undesirable* (46,88%) dan 8 risiko *acceptable* (25%). Analisis risiko selanjutnya hanya menggunakan 32 risiko yang valid. Risiko-risiko yang masuk dalam kategori *unacceptable* (tidak dapat diterima) dan *undesirable* (tidak diharapkan) merupakan risiko dominan (*major risk*). Kepemilikan risiko terhadap risiko-risiko dominan dilakukan agar penanganan/mitigasi terhadap risiko tersebut sesuai dengan bidang dan tanggung jawab masing-masing pihak yaitu Dinas PUPR Kabupaten Gianyar, Dinas Perhubungan Kabupaten Gianyar, Dinas Lingkungan Hidup Kabupaten Gianyar, Kontraktor serta Pihak Perencana. Mitigasi yang dilakukan terhadap risiko adanya kesalahan estimasi waktu konstruksi dengan nilai risiko terbesar adalah dengan cara melakukan perhitungan ulang secara teliti serta memperhatikan pekerjaan yang bersifat prioritas sehingga waktu lebih efisien.

Kata Kunci: Risiko, Identifikasi, Penilaian, Mitigasi, LRT ULAPAN

**RISK MANAGEMENT LRT (LIGHT RAIL TRANSIT) ULAPAN (UBUD,
TEGALLALANG, PAYANGAN) DEVELOPMENT PROJECT, GIANYAR –
BALI**

***I Kadek Sila Arta Wibawa 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 for the ULAPAN LRT Line Development Project, Gianyar Regency, Bali is carried out to connect the ULAPAN area with other areas in Bali, so as to increase tourism in the ULAPAN area. The implementation plan for the ULAPAN LRT Line Development Project has various risks that may occur. Risk management is needed to minimize the impact and possible risks that will occur in the ULAPAN LRT Line Development project, Gianyar Regency, Bali.

The method used in this study was a qualitative method, namely brainstorming and interviewing competent parties and parties involved in the ULAPAN LRT Line Development Project with a total of 28 respondents. The parties involved will provide answers regarding the likelihood of a risk occurring (likelihood) and the impacts/influences that occur due to the risk (consequences), then from the results obtained from the respondents will obtain a risk assessment by multiplying the mode value of the frequency/probability of occurrence risk (likelihood) with the value of the mode of influence/risk impacts (consequences).

The results of this study get 32 risk identification. These risks include 9 unacceptable risks (28.13%), 15 undesirable risks (46.88%) and 8 acceptable risks (25%). The subsequent risk analysis uses only 32 valid risks. The risks that fall into the unacceptable (unacceptable) and undesirable (unexpected) categories are the dominant risks (major risks). Risk ownership of dominant risks is carried out so that the handling/mitigation of these risks is in accordance with the fields and responsibilities of each party, namely the Gianyar Regency PUPR Service, Gianyar Regency Transportation Service, Gianyar Regency Environmental Service, Contractors and Planning Parties. The mitigation carried out against the risk of an error in estimating construction time with the greatest risk value is by carefully recalculating and paying attention to priority work so that time is more efficient.

Keywords: Risk, Identification, Assessment, Mitigation, LRT ULAPAN