

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar belakang

Kabupaten Malang adalah salah satu kabupaten di Provinsi Jawa Timur dan merupakan kabupaten terluas kedua setelah Kabupaten Banyuwangi. Kabupaten Malang berbatasan langsung dengan Kota Malang, Kabupaten Jombang, dan Kota Batu di utara dan Kabupaten Lumajang dan Probolinggo di Timur, Samudera Hindia di selatan serta Kabupaten Blitar dan Kabupaten Kediri di Barat. Sebagian besar wilayah kabupaten Malang adalah pegunungan. Kondisi topografi kabupaten Malang merupakan dataran tinggi yang dikelilingi beberapa gunung dan dataran rendah atau daerah lembah pada ketinggian 250-500 meter di atas permukaan laut. Kondisi geografis yang luas dan dikelilingi gunung dan dataran rendah mengharuskan adanya jalan dan jembatan dalam jumlah yang memadai dan kondisi yang baik untuk memastikan sistem transportasi darat yang efektif dan efisien.

Infrastruktur penghubung seperti jalan dan jembatan memiliki peran penting dalam sistem transportasi darat di kabupaten Malang karena berfungsi untuk menghubungkan satu daerah dengan daerah lain. Secara khusus, jembatan juga memiliki peran sangat penting karena berfungsi untuk menghubungkan dua wilayah yang secara geografis terpisah karena adanya sungai, lembah atau jurang. Jembatan memastikan adanya konektivitas yang baik antara satu wilayah dengan wilayah yang lain. Oleh karena itu, jembatan menjadi urat nadi perekonomian dari suatu daerah. Jembatan yang baik akan memberikan jaminan sistem transportasi darat yang efektif dan efisien. Hal itu akan mempengaruhi mobilitas warga dan juga barang. Jika mobilitas orang dan barang lancar, maka perekonomian masyarakat akan berkembang dengan baik. Harga barang bisa lebih terjangkau karena

murahnya ongkos transportasi dikarenakan sistem transportasi darat yang baik.

Pembangunan jembatan di kabupaten Malang dilaksanakan dengan menggunakan dana APBD dan dikendalikan oleh Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga Kabupaten Malang. Namun demikian, seperti halnya proyek konstruksi lainnya, pekerjaan pembangunan jembatan juga berpotensi menimbulkan berbagai macam resiko yang mempengaruhi kualitas ataupun kuantitasnya. Pekerjaan konstruksi merupakan salah satu pekerjaan yang mempunyai resiko tinggi terutama pada tahap pelaksanaan konstruksi, tidak terkecuali dalam pelaksanaan konstruksi jembatan (Pedoman Pelaksanaan K3 untuk Konstruksi Jalan dan Jembatan, 2006). Pembuatan rencana sebuah pekerjaan konstruksi pasti disusun dengan menggunakan perkiraan dan asumsi pada saat perencanaan tersebut dibuat. Seringkali ada ketidaksesuaian antara rencana yang sudah disusun dan yang akan dilaksanakan. Resiko dapat mempengaruhi produktifitas, kinerja, kalitas dan biaya proyek. Walaupun perencanaan pekerjaan sudah dibuat sebaik mungkin, tetapi tidak ada jaminan bahwa rencana tersebut akan berjalan sepenuhnya. Resiko yang juga mungkin terjadi dalam suatu pekerjaan konstruksi adalah kecelakaan kerja, kelangkaan material dan lain lain yang berpotensi untuk memperlambat penyelesaian proyek, membuat biaya pekerjaan menjadi membengkak dan mutu pekerjaan yang kurang maksimal. Atas dasar pertimbangan bahwa pembangunan jembatan menggunakan dana APBD dan tingginya resiko dalam proyek pembangunan jembatan, maka diperlukan langkah-langkah preventif untuk meminimalisir resiko yang mungkin muncul.

Tindakan pencegahan dan mitigasi resiko dilakukan dengan cara melaksanakan manajemen resiko. Manajemen risiko merupakan suatu usaha untuk mengetahui, menganalisis serta mengendalikan risiko-risiko yang ada dalam setiap kegiatan serta sebagai bentuk pengelolaan terhadap risiko untuk meminimalisasi konsekuensi buruk yang mungkin muncul dari

kegiatan proyek yang dilaksanakan. Manajemen resiko seringkali diabaikan walaupun dapat membantu meningkatkan kemungkinan keberhasilan proyek. Tujuan dari manajemen risiko adalah mengurangi risiko yang berpotensi mengakibatkan kerugian, sehingga dengan berkurangnya risiko diharapkan dapat meningkatkan keuntungan.

Salah satu metode manajemen resiko yang banyak dipakai adalah metode *House of Risk* (HOR). Ini adalah metode yang menggunakan prinsip FMEA (*Failure Mode and Error of Analysis*) untuk mengukur resiko secara kuantitatif dan dipadukan dengan model *House of Quality* (HOQ) yang bertujuan untuk menemukan agen resiko yang harus diprioritaskan untuk dijadikan dasar memilih tindakan yang paling efektif untuk mengurangi potensi resiko yang ditimbulkan oleh agen resiko. Kemudian akan disusun tindakan mitigasi untuk agen resiko terpilih berdasarkan rasio total efektifitas tingkat kesulitan dan tindakan mitigasi mana yang dapat mereduksi agen resiko dengan potensi resiko yang tinggi.

1.2. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas, maka masalah yang bisa diidentifikasi dalam penelitian ini adalah

- a. Penyebab resiko yang ada pada pelaksanaan pekerjaan pembangunan jembatan Duwet Krajan
- b. Kejadian resiko terhadap pelaksanaan pekerjaan pembangunan jembatan Duwet Krajan.
- c. Agen resiko yang muncul dalam pelaksanaan proyek pembangunan jembatan Duwet Krajan.
- d. Strategi mitigasi untuk agen resiko yang muncul dalam pelaksanaan pembangunan jembatan Duwet Krajan.

1.3. Rumusan Masalah

Rumusan masalah yang akan diteliti dalam penelitian ini adalah

- a. Bagaimana menganalisis Penyebab Resiko (*Risk Agent*) yang ada pada pembangunan jembatan Duwet Krajan untuk di modelkan dengan *House of Risk*?
- b. Bagaimana menganalisis kejadian resiko(*risk event*)yang terjadi pada pembangunan jembatan Duwet Krajan?
- c. Bagaimana menganalisis agen resiko(*risk agent*) dominan pada pembangunan jembatan Duwet Krajan?
- d. Bagaimana strategi mitigasi resiko yang terjadi pada pembangunan jembatan Duwet Krajan?

1.4. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian yang akan dicapai dalam penelitian ini adalah untuk

- a. Menganalisis penyebab resiko (*risk agent*) yang ada pada pelaksanaan pembangunan jembatan Duwet Krajan.
- b. Menganalisis kejadian resiko (*risk event*) yang muncul dalam pelaksanaan pembangunan jembatan Duwet Krajan.
- c. Menganalisis agen resiko (*risk agent*) dominan dalam pelaksanaan pembangunan jembatan Duwet Krajan.
- d. Merumuskan strategi mitigasi resiko untuk meminimalisir agen resiko dominan (*risk agent*) pada jembatan Duwet Krajan.

1.5. Batasan Penelitian

Batasan yang digunakan dalam penelitian ini adalah

- a. Obyek penelitian adalah proyek pembangunan jembatan Duwet Krajan.
- b. Resiko yang diteliti adalah resiko dalam pelaksanaan pekerjaan.

1.6. Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan memberikan manfaat sebagaimana berikut

- a. Manfaat Praktis
 - 1) Hasil penelitian ini diharapkan bisa memberikan masukan kepada pemerintah Kabupaten Maleng khususnya Dinas

Pekerjaan Umum Bina Marga untuk perencanaan proyek pembangunan yang akan dilaksanakan.

- 2) Hasil penelitian ini diharapkan bisa memberikan informasi kepada kontraktor pelaksana pekerjaan konstruksi di kabupaten Malang agar bisa meminimalisir potensi resiko yang muncul dalam proses pembangunan.

b. Manfaat Keilmuan

- 1) Hasil penelitian ini diharapkan bisa memberikan kerangka analisis untuk penelitian lain yang sejenis.