

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 LATAR BELAKANG MASALAH

Dampak pembangunan Busway menimbulkan kemacetan <sup>[1]</sup>. Demikian berita yang dilansir pada harian Kompas. Dampak pembangunan Busway koridor VI Ragunan-Kuningan menimbulkan kemacetan. Kemacetan serupa terjadi di sejumlah ruas jalan lain yang sedang dibangun proyek serupa.

Busway koridor IV-VII mengkhawatirkan <sup>[2]</sup>. Realisasi proyek bus transjakarta dengan lajur khusus atau Busway lanjutan untuk koridor IV, V, VI, dan VII mengkhawatirkan. Berpijak pada pengalaman sebelumnya, terdapat berbagai hambatan yang tidak teratasi dengan baik..

Busway dan kemacetan yang ditimbulkan <sup>[3]</sup>. Proyek Busway menuai banyak kritik karena kemacetan yang ditimbulkannya.

Uji coba lajur Busway <sup>[4]</sup>. Bus Transjakarta melintas di Halte Bus Mangga Dua, Jl. Gunung Sahari, Jakarta Utara, saat uji coba jalur Busway (22/12). Ujicoba dilakukan di koridor IV, V, VI, VII meski belum siap seluruhnya.

Semua cuplikan berita diatas adalah beberapa dari sekian banyak berita yang membahas mengenai busway. Mengapa busway yang dibangun dengan tujuan mulia malah mendatangkan banyak masalah? apakah ada yang salah dengan pembangunan proyek busway? bagaimana seharusnya proyek busway dijalankan? siapa yang berhak bertanggung jawab atas semua masalah diatas? kiranya dengan penelitian ini diharapkan dapat ditemukan jawaban-jawaban atas semua pertanyaan yang ada selama ini. Jawaban sekaligus respon untuk mencegah agar semua pertanyaan yang ada tidak muncul kembali.

---

[1] "Dampak Pembangunan Busway Menimbulkan Kemacetan", *Kompas*, 16 Agustus 2006.

[2] "Busway Koridor IV-VII Mengkhawatirkan", *Kompas*, 22 Agustus 2006, hal 26.

[3] "Busway dan Kemacetan yang Ditimbulkan", *Kompas*, 29 Agustus 2006.

[4] "Ujicoba Lajur Busway", *Kompas*, 23 Desember 2006.

## 1.2 PERUMUSAN MASALAH

### 1.2.1 Deskripsi Masalah

Tujuan dibangunnya Busway adalah untuk mengatasi sebagian kemacetan lalu lintas di Jakarta. Hal ini dapat dilakukan dengan cara menggunakan ruang (*space*) yang ada. Penggunaan *space* ini dilakukan bilamana kondisi jalan yang dilalui tidak memungkinkan untuk dilakukan pelebaran/penambahan lajur baru. Penggunaan *space* ini dapat menyebabkan bertambahnya kemacetan pada jalan eksisting.

Busway koridor 4-7 yang telah dibangun pada tahun 2006 mempunyai tujuan serupa. Empat koridor dimaksud melewati rute OD (*origin-destination*) sebagai berikut : Pulo Gadung-Dukuh Atas (Koridor 4), Kampung Melayu-Ancol (Koridor 5), Ragunan-Kuningan (Koridor 6), dan Kampung Rambutan-Kampung Melayu (Koridor 7).

Busway koridor 4 Pulo Gadung-Dukuh Atas melalui rute pulang-pergi: Terminal Pulo Gadung - Jl. Bekasi Raya – Jl. Pemuda – Jl. Pramuka – Jl. Matraman – Jl. Proklamasi – Jl. Sultan Agung – Jl. Galunggung – Dukuh Atas (berputar di Landmark Center dan Jl. Setiabudi Utara 1)..

Busway koridor 5 Kampung Melayu-Ancol mengambil rute pergi: Terminal Kampung Melayu – Jl. Jatinegara Barat – Jl. Matraman Raya – Jl. Salemba Raya – Jl. Kramat Raya – Jl. Pasar Senen – Jl. Gunung Sahari – Ancol (berputar di dekat Hotel Radin Ancol). Untuk rute pulang melalui rute yang sama hanya sebelum sampai di Terminal Kampung Melayu bus melalui Jl. Jatinegara Timur.

Busway koridor 6 Ragunan-Kuningan mengambil rute pergi: Taman Margasatwa Ragunan – Jl. Harsono RM – Jl. Warung Jati Barat – Jl. Mampang Prapatan – Jl. HR. Rasuna Said – Jl. HOS Cokroaminoto - Jl. Latuharhary – Jembatan Halimun – Sultan Agung. Untuk rute pulang melalui rute yang sama hanya bus sebelum sampai di Sultan Agung tidak melalui Jl. HOS Cokroaminoto sampai dengan Jembatan Halimun.

Busway koridor 7 Kampung Rambutan-Kampung Melayu mengambil rute pergi: Terminal Kampung Rambutan - Jl. Lingkar Luar Selatan - Jl. Bogor

Raya - Jl. Mayjend Sutoyo - Jl. MT. Haryono - Jl. Otto Iskandardinata - Terminal Kampung Melayu. Untuk rute pulang jalan yang dilalui sama, hanya sebelum sampai di Terminal Kampung Melayu bus berputar di TMII *Junction*.

Pelaksanaan pembangunan busway dimaksud tidak hanya menyelesaikan jalur buswaynya itu sendiri, melainkan juga menyelesaikan pembangunan untuk jalur biasa (reguler) agar jalur yang telah jadi dapat digunakan untuk umum sebelum jalur itu nantinya benar-benar dipakai untuk busway.

Pelaksanaan pembangunan memakan rata-rata waktu pelaksanaan 156 hari kalender dengan rata-rata panjang ruas penanganan 12,356 km, dan rata-rata nilai total proyek ±Rp. 80 Milyar <sup>[5]</sup>. Dengan membagi rata-rata nilai total proyek dan rata-rata waktu pelaksanaan didapatkan rata-rata nilai proyek/hari kalender sebesar ±Rp. 510 juta.

### 1.2.2 Signifikasi Masalah

Pentingnya masalah ini diteliti adalah dengan rata-rata waktu pelaksanaan 156 hari kalender, proyek ini harus dapat menangani rata-rata panjang ruas 12,356 km. Sempitnya waktu pelaksanaan membuat setiap detik waktu menjadi sangat berharga. Waktu pelaksanaan harus dijaga secara ketat mulai dari awal proyek sampai dengan selesai proyek. Ketatnya waktu pelaksanaan mengharuskan setiap kegiatan selesai tepat pada waktunya agar dampak dari terlambatnya setiap kegiatan tidak merugikan pihak ketiga.

Selain hal diatas, pentingnya masalah ini diteliti adalah besar dan luasnya konflik yang mungkin timbul pada saat pelaksanaan. Konflik yang ada menjadikan proyek semakin sulit terselesaikan tepat pada waktunya. Mulai dari konflik antar pemakai jalan (karena jalan yang ada menjadi semakin sempit), konflik dengan masyarakat sekitar (karena kemungkinan tergusurnya mata pencaharian mereka dari berdagang dan mengatur parkir), sampai dengan konflik antar instansi (terkait dengan adanya relokasi beberapa utilitas jalan).

---

[5] "Ringkasan Busway Koridor 4,5,6,7", diolah dari berbagai sumber.

### **1.2.3 Research Question**

Berdasarkan latar belakang dan signifikansi masalah diatas, kiranya menggugah peneliti untuk membuat pertanyaan berikut ini:

“Faktor-faktor risiko apa saja yang dapat mengakibatkan keterlambatan proyek busway?”

### **1.3 TUJUAN PENELITIAN**

1. Mencari ranking faktor risiko penyebab keterlambatan proyek busway.
2. Mencari respon untuk faktor-faktor risiko dimaksud berdasarkan pendapat para pakar..

### **1.4 BATASAN MASALAH**

Untuk membatasi ruang lingkup penelitian dan lebih memfokuskan pada inti masalah maka dibuatlah batasan-batasan masalah berikut.

1. Subyek Penelitian adalah faktor-faktor risiko.
2. Obyek penelitian: proyek infrastruktur busway Koridor 4,5,6,7.
3. Waktu pelaksanaan proyek adalah tahun 2006.
4. Ruang lingkup penelitian adalah pada saat konstruksi.
5. Responden penelitian : *Owner*, Konsultan Pengawas, dan Kontraktor pelaksana konstruksi Busway.

### **1.5 METODOLOGI PENELITIAN**

1. Pendekatan penelitian penelitian menggunakan analisis resiko untuk Proyek Busway koridor 4,5,6,7.
2. Data yang digunakan adalah data primer dan data sekunder. Data primer berupa data wawancara dengan narasumber dan data kuesioner yang disebarkan ke para responden. Data sekunder berupa kurva S Rencana-Realisasi pelaksanaan proyek Busway.
3. Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah pengamatan terstruktur berupa pengamatan terhadap data primer dan data sekunder.

## **1.6 MANFAAT PENELITIAN**

1. Sebagai bahan evaluasi pelaksanaan proyek Busway koridor 4,5,6,7.
2. Sebagai bahan referensi untuk pelaksanaan proyek Busway selanjutnya.
3. Sebagai sarana implementasi, bagi penulis khususnya, terhadap pengetahuan yang telah didapatkan selama mengikuti Program Pasca Sarjana Kekhususan Manajemen Proyek Universitas Indonesia.

## **1.7 SISTEMATIKA PENELITIAN**

Secara umum sistematika penelitian mengikuti desain penelitian yang meliputi penyusunan instrumen, penarikan sampel, uji coba, pengumpulan data, pengolahan data, pembahasan hasil, analisis hasil, dan penulisan laporan.

Sistematika pembahasan dan penulisan tesis ini disusun menurut Pedoman Format Tesis Universitas Indonesia dan disusun oleh penulis setelah melalui pembahasan serta konsultasi dengan dua dosen pembimbing yaitu DR. Ir. Jachrizal Sumabrata M.Si dan Ir. Asiyanto, MBA, IPM baik meliputi lingkup penelitian maupun substansi penelitian, kemudian disusun secara sistematis sebagai berikut :

- o **BAB I Pendahuluan**

Bab ini membahas tentang latar belakang masalah, perumusan masalah, tujuan penelitian, batasan masalah, metodologi penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penelitian..

- o **BAB II Landasan Teori**

Bab II akan membahas dasar teori yang diperkirakan akan mendukung atau dapat menjelaskan tentang resiko-resiko pada tahap pelaksanaan yang mungkin timbul pada proyek Busway. Diharapkan ada benang merah antara masalah dengan dasar teori dimaksud.

- o **BAB III. Proyek Infrastruktur Jalur Busway.**

Bab ini membahas secara detil mengenai proyek infrastruktur jalur Busway. Mulai dari pelaksanaan masing-masing koridor busway (lokasi, data teknis, struktur organisasi, jenis kegiatan proyek) sampai dengan metode pelaksanaan.

- o BAB IV Metodologi Penelitian

Diawali dengan pemahaman tentang Kerangka Berpikir akan lebih mempermudah untuk mencari benang merah antara dasar-dasar teori dengan risiko-risiko pada proyek Busway dalam lingkup tesis ini.

Pada bab ini dibahas juga masalah pemilihan metode dan proses penelitian, variabel penelitian, instrumen penelitian, metode pengumpulan data, dan metode analisis data.

- o BAB V Analisis Data.

Bab ini akan membahas mengenai analisis data penelitian. Dimulai dari pengumpulan data. Pengumpulan data dimaksud berupa data sekunder dan data primer. Pengumpulan data sekunder dilakukan dengan mengamati kinerja waktu proyek dan kegiatan-kegiatannya dari kurva S rencana-realisis pelaksanaan. Pengumpulan data primer dilakukan dengan cara mengajukan kuesioner tahap I dan tahap II kepada para pakar. Kuesioner dimaksud bertujuan untuk mereduksi jumlah kegiatan proyek dan jumlah variabel. Hasil dari kuesioner ini selanjutnya diteruskan ke *stakeholder* (*owner*, konsultan pengawas dan kontraktor pelaksana). Kepada *stakeholder* akan diajukan kuesioner. Kuesioner dimaksud bertujuan untuk mengetahui besar dampak dan frekuensi faktor risiko. Hasil dari survey *stakeholder* selanjutnya dianalisis dengan metode AHP. Hasil dari AHP inilah yang akan menentukan faktor risiko yang dominan. Setelah didapat hasilnya, maka perlu dilakukan validasi sekaligus respon faktor risiko. Untuk keperluan ini, kuesioner dilempar kembali ke para pakar. Tahap akhir dari bab ini adalah pembahasan.

- o BAB VI Temuan dan Pembahasan

Bab ini secara khusus akan memuat masalah temuan-temuan yang didapatkan peneliti pada saat penelitian dan membahas hasil temuan-temuan tersebut.

- o BAB VII Kesimpulan dan Saran

Pada bab terakhir penulis akan membandingkan hasil analisis dan penelitian dengan *reserach question* yang pernah dibuat oleh penulis, sehingga dapat ditarik kesimpulan dan saran tentang hal-hal yang perlu diperhatikan masalah faktor-faktor risiko pada proyek infrastruktur busway dan respon atas faktor-faktor tersebut.

