

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 LATAR BELAKANG MASALAH

Setiap hari puluhan ribu manusia yang berada di lingkungan ibu kota baik dari Bekasi, Depok, Bogor, dan Tangerang melangkah ke Ibu Kota Jakarta untuk menjalankan rutinitas kesehariannya. Transportasi menjadi faktor penting untuk mengangkut puluhan ribu warga ini, dari kereta, bus, kendaraan pribadi sampai dengan sepeda motor.

Dengan banyaknya aktivitas warga membuat transportasi menuju Jakarta terutama pada jam-jam pagi hari dan sore hari sepulang kerja menjadi padat. Pemandangan macet sudah menjadi pemandangan yang biasa dan masyarakat memang dipaksa untuk biasa dengan keadaan ini.

Penyebab kemacetan bisa beragam. Pertama, mungkin ini yang paling utama, jumlah kendaraan di Jakarta sudah jauh melampaui kapasitas jalan yang tersedia. Pertambahan panjang jalan tidak mungkin mengikuti jumlah kendaraan. Dalam kondisi sekarang, sekalipun seluruh lahan di Jakarta diubah menjadi jalan, mungkin tetap saja terjadi kemacetan lalu lintas. Pertambahan panjang jalan ada batasnya. Jumlah kendaraan seolah-olah tidak terhingga, seperti tidak terbatas. Kedua, ketidaktertiban dan ketidakpatuhan pemakai jalan terhadap rambu-rambu lalu lintas pun juga menjadi penyebab kemacetan. Misalnya sopir-sopir bus kota dan angkutan umum yang berhenti menunggu penumpang setelah lampu lalu lintas di pertigaan. Hal seperti ini sering terjadi di berbagai bagian jalan di Jakarta, terutama di pinggiran Jakarta yang hanya kadang-kadang saja dijaga polisi. Rambu-rambu sama sekali tidak diperhatikan. Bahkan ketika polisi ada pun mereka tetap berhenti menunggu penumpang¹.

Pemerintah bersusah payah mengantisipasi kemacetan yang tiap hari selalu menghampiri ruas-ruas jalan di ibu kota ini. Beberapa tahun lalu pemerintah menggulirkan *3 in 1* untuk kendaraan pribadi jika melewati ruas-ruas jalan protokol. Namun, usaha ini seakan-akan sia-sia belaka. Banyak joki *3 in 1* yang

¹ "Mengurai Kemacetan Lalu Lintas Ibu Kota", *Kompas*, 16 Desember 2004. Diakses 7 Januari 2008, dari: www.kompas.com

membuat para pengendara kendaraan pribadi menggunakan jasa mereka ketimbang memarkir kendaraan mereka di rumah².

Pemerintah kemudian membuat beberapa terobosan. Di antaranya pembuatan *flyover* dan *underpass* untuk mengatasi stagnansi kemacetan yang terjadi. Pembangunan *flyover* dan *underpass* ini bertujuan untuk memperlancar arus yang tadinya macet di suatu tempat. Kemajuan ini tentu akan sangat membantu kelancaran aktivitas penduduk di ibukota.

Pembangunan *flyover* dan *underpass* ini merupakan salah satu bagian dari dunia proyek konstruksi yang dalam pelaksanaannya sangat dibutuhkan ketrampilan dari setiap sumber daya dan pihak terkait untuk menghadapi segala tantangan yang ada. Tantangan yang dimaksud disini tidak hanya mengenai inovasi dan teknologi yang dapat membantu mempercepat pelaksanaan proyek tetapi juga tentang bagaimana menyelesaikan masalah-masalah yang timbul agar dampak yang terjadi akibat masalah tersebut tidak banyak memberi efek negatif terhadap kelancaran pelaksanaan proyek.

Dalam pelaksanaan pembangunan, setiap proyek pasti akan menghadapi masalah salah satunya yang berkaitan dengan lahan dan utilitas. Terlebih lagi untuk proyek pembangunan *flyover*, masalah dengan utilitas tidak mungkin dapat dihindarkan dan diabaikan begitu saja, karena berhubungan dengan fasilitas dan kebutuhan publik dan kelancaran proyek itu sendiri.

Salah satu contohnya seperti masalah yang pernah timbul pada saat pelaksanaan proyek *flyover* di Palembang. Seperti dimuat di Sriwijaya Post pada tanggal 6 Maret 2007³, bahwa keberadaan utilitas umum seperti kabel telkom, PDAM, PGN, Pertamina juga PLN ternyata mengganggu kelancaran pelaksanaan proyek. Ini disebabkan karena perbedaan jadwal dari setiap pemilik utilitas dalam hal pemindahan jaringan tersebut. Atau bahkan para pemilik jaringan utilitas itu sendiri yang tidak bergerak untuk memindahkan jaringannya karena kesulitan dana. Masalah keberadaan utilitas dan keterlambatan pemindahan jaringan ini

² Atur Toto S, "Hari-hari Melelahkan Menelusuri Jakarta", *Katana Owner Club*, Desember 2007. Diakses 7 januari 2008 dari suarapembaca.detik.com

³ "Masalah Utilitas Diserahkan ke Wako", *Sriwijaya Post*, Maret 2007. Diakses 3 Desember 2007, dari <http://www.indonesia.com>

terbukti sudah mengakibatkan keterlambatan dalam pelaksanaan proyek *flyover* di Palembang ini.

Untuk mengatasi masalah yang muncul seperti kasus di atas seorang pemimpin harus memiliki kemampuan dan pengetahuan yang tinggi dan luas dalam hal manajemen proyek khususnya dalam proyek yang sedang dikerjakan tersebut. Kemampuan manajemen yang baik akan membuat arah dan pelaksanaan proyek dapat berjalan secara cermat. Dengan demikian segala aspek mulai dari konseptual sampai dengan operasional atau penerapan akan dapat berjalan dengan baik sehingga dapat tercapai tujuan awal yang sudah direncanakan.

Permasalahan yang muncul tadi tentu akan menimbulkan risiko atau dampak negatif yang harus diperhatikan dengan baik dalam suatu proyek. Seperti telah disebutkan pada kasus *flyover* di Palembang keterlambatan yang akhirnya terjadi jika tidak segera ditangani maka akan berakibat pada kemunduran jadwal penyelesaian proyek dan sudah tentu akan berimbas pada waktu dan pembengkakan dana akhir yang harus dikeluarkan. Oleh karena itu maka sebaiknya dilakukan identifikasi risiko terhadap suatu proyek sebelum dilaksanakan.

Tujuan dilakukan identifikasi ini adalah untuk melancarkan kerja suatu proyek agar tidak terjadi kemunduran jadwal dari suatu proyek yang sedang berjalan. Jika ternyata ditemui masalah yang terjadi adalah di luar perkiraan atau di luar identifikasi awal, maka ini akan menjadi tugas bersama dalam menangani dan menyelesaikan masalah tersebut dengan tujuan untuk mengurangi dampak negatif yang muncul.

Risiko dapat terjadi pada semua proyek konstruksi baik proyek pembangunan gedung bertingkat maupun proyek pembangunan infrastruktur. Kemungkinan terjadinya risiko sangat dipengaruhi oleh sifat alami dari konstruksi itu sendiri dengan masing-masing keunikan yang dimiliki dari tiap proyek. Kegiatan konstruksi ini pasti dan akan selalu berhubungan dengan alam serta alat-alat berat juga dengan berbagai pihak-pihak lain yang terlibat. Inilah salah satu penyebab mengapa dunia konstruksi sangat penuh dengan kemungkinan terjadinya risiko. Jika risiko terjadi maka pekerjaan akan terganggu dan akan

mengganggu kinerja proyek yang sedang berjalan tersebut sehingga dapat menimbulkan kerugian pada waktu, biaya dan kualitas.

Pengaturan manajemen yang baik dalam mengatasi risiko yang muncul adalah suatu langkah yang harus dilakukan oleh setiap kontraktor dalam melaksanakan proyeknya. Manajemen dalam menangani risiko yang dimaksud disini adalah menggunakan penanganan-penanganan yang efektif untuk setiap risiko yang terjadi. Penanganan yang tidak efektif dapat menyebabkan hilangnya keuntungan dari proyek tersebut atau juga pembengkakan dana sebagai akibat dari buruknya penanganan risiko tersebut (Fisk, 1999)⁴. Dengan adanya penanganan yang efektif maka efek negatif dari risiko yang mungkin terjadi dapat diminimalkan sehingga proyek dapat berjalan dengan lancar sesuai jadwal dan anggaran yang telah direncanakan.

Dengan banyaknya risiko yang mungkin terjadi sangatlah tidak mungkin untuk menganalisa risiko itu satu per satu. Hanya risiko-risiko penting yang perlu diperhatikan secara khusus. Berbagai risiko yang penting ini biasanya didapat berdasarkan persepsi dari pihak-pihak yang terkait seperti *owner*, kontraktor juga subkontraktor.

1.2 PERUMUSAN MASALAH

1.2.1 Deskripsi Masalah

Pada pelaksanaan proyek konstruksi, banyak proyek konstruksi yang mengalami keterlambatan waktu penyelesaian, hal ini disebabkan oleh permasalahan eksternal dan internal. Masalah eksternal disini contohnya utilitas, manajemen lalu lintas, pembebasan lahan dan taman. Sedangkan masalah internal adalah permasalahan yang disebabkan oleh kontraktor sebagai pelaksana proyek ataupun pihak lain yang bertanggung jawab terhadap kelangsungan proyek termasuk juga diantaranya adalah *owner*, konsultan.

Masalah utilitas adalah salah satu masalah eksternal yang berpengaruh besar pada pelaksanaan proyek *flyover* dan *underpass* mengingat penanganan utilitas sebelum kegiatan proyek konstruksi dimulai harus dipelajari secara teliti apakah di dalam area proyek terdapat utilitas umum milik masyarakat atau tidak.

⁴ Irham Faisal. "Analisa CAR Pada Proyek Pembangunan Gedung Kuliah Universitas X." Skripsi, Program Sarjana Fakultas Teknik Universitas Petra, Surabaya, 2003, hal. 10.

Utilitas milik umum adalah satu hal yang tidak mungkin diganggu, dirusak bahkan dihilangkan begitu saja pada saat pelaksanaan pembangunan apapun bentuk dan tujuan didirikannya bangunan tersebut. Pada proyek pembangunan *flyover* dan *underpass*, pelaksanaannya tidak harus menunggu seluruh jaringan utilitas air bersih, listrik juga telepon yang merupakan kebutuhan warga di sekitar proyek dipindahkan, melainkan pekerjaan dilakukan bersamaan penataan sarana utilitas, namun jika memungkinkan, pemindahan seluruh jaringan sebelum pekerjaan dimulai adalah salah satu cara mengurangi keterlambatan. Untuk itulah diperlukan kesiapan dari pemilik sarana utilitas yang dikoordinasikan dengan pihak pelaksana proyek agar proyek dapat tetap berjalan lancar tanpa mengganggu fasilitas milik umum.

Pada prakteknya pemindahan utilitas milik umum yang sudah terpasang di area yang akan dibangun *flyover* dan *underpass* ternyata tidaklah mudah. Karena selain diperlukan perizinan dan dana yang tidak sedikit, kabel-kabel jaringan yang tertanam ataupun kabel udara yang sudah ada memiliki risiko masing-masing jika dibongkar untuk dipindahkan. Belum lagi jika ternyata pihak pemilik jaringan ini tidak dapat bekerja sama dengan baik untuk memindahkan atau menggeser dari posisi awal. Kepala Sub Direktorat Pelaksana Jalan dan Jembatan Kota Departemen PU bahkan mengakui pada pelaksanaan *flyover* di Ciputat pihaknya mengalami kesulitan pembangunan, terutama yang berkaitan dengan utilitas dan lingkungan⁵.

Karena itu diperlukan perencanaan yang baik dan matang dan juga koordinasi yang baik dengan pihak pemilik jaringan sebelum pelaksanaan proyek *flyover* dimulai untuk mengantisipasi ataupun menyelesaikan masalah yang muncul. Hal ini penting dilakukan karena jika masalah ini dibiarkan begitu saja maka akan berimbas pada proses pelaksanaan proyek dan akan mengakibatkan keterlambatan waktu penyelesaian.

Dari permasalahan tersebut penulis mencoba untuk mengulas lebih dalam mengenai permasalahan yang muncul sepanjang pelaksanaan proyek *flyover* dan *underpass* di Ciputat akibat keberadaan utilitas umum milik masyarakat di lokasi proyek.

⁵ “*Flyover* Ciputat Mulai Dibangun”, *Koran Tempo*, 31 Mei 2007. Diakses 3 Desember 2007, dari <http://www.tempointeraktif.com>

1.2.2 Signifikansi Masalah

Keberadaan utilitas umum yang berada di sekitar atau bahkan di dalam lokasi proyek akan memberi dampak pada pelaksanaan pekerjaan konstruksi *flyover*. Dalam hal ini keberadaan jaringan utilitas seperti kabel telkom dan PLN ternyata cukup mengganggu pelaksanaan *flyover* di Ciputat. Salah satu contohnya pada saat akan melakukan pengeboran, ternyata ditemukan jaringan kabel utilitas pada beberapa titik. Akibatnya pengeboran tidak dapat dilaksanakan sampai tuntas sebelum jaringan kabel utilitas dipindahkan. Selain itu pemancangan juga dapat mengakibatkan keretakan dinding rumah warga jika tidak berhati-hati dalam pelaksanaannya⁶.

Di titik lain ditemukan tiang listrik yang berada pada lokasi proyek. Inipun akan menjadi masalah yang cukup rumit karena pemindahan tiang listrik ini sendiri membutuhkan lokasi di luar proyek dimana lokasi di luar proyek ini bukan lagi ruang milik jalan. Sementara itu kabel-kabel udara dapat menimbulkan suatu ledakan jika terjadi kesalahan pada saat pemindahan⁷.

Beberapa masalah seperti yang telah diuraikan di atas dan kaitannya dengan kinerja waktu dijadikan pembahasan mendalam melalui penelitian ini.

1.2.3 Rumusan Masalah

Pembahasan dalam penelitian ini dapat dirumuskan sebagai berikut:

1. Jaringan utilitas jenis apa yang berpotensi menimbulkan masalah sehingga dapat mengakibatkan keterlambatan penyelesaian pekerjaan
2. Masalah seperti apa yang terjadi dalam pelaksanaan proyek sehingga dapat mengakibatkan keterlambatan penyelesaian pekerjaan
3. Bagaimana tindakan pencegahan dan tindakan koreksi yang dapat dilakukan untuk mengatasi masalah yang muncul tadi

⁶ “*Flyover* Ciputat Mulai Dibangun”, *Koran Tempo*, 31 Mei 2007. Diakses 3 Desember 2007, dari <http://www.tempointeraktif.com>

⁷ *ibid*

1.3 TUJUAN PENELITIAN

Tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Untuk mengidentifikasi jenis jaringan utilitas yang berpotensi menimbulkan masalah sehingga dapat mengakibatkan keterlambatan penyelesaian pekerjaan
2. Mengidentifikasi permasalahan yang muncul dalam pelaksanaan proyek sehingga dapat mengakibatkan keterlambatan penyelesaian pekerjaan
3. Untuk mengetahui bagaimana tindakan pencegahan dan tindakan koreksi yang dapat dilakukan agar permasalahan yang muncul dapat diatasi

1.4 BATASAN PENELITIAN

Studi kasus dilakukan terhadap proyek infrastruktur yaitu proyek jalan *flyover* di Ciputat, Tangerang berkaitan dengan permasalahan yang muncul dalam pelaksanaan akibat adanya utilitas milik umum di area proyek khususnya pada tahap awal pekerjaan ini.

1.5 MANFAAT DAN KONTRIBUSI

Penelitian mengenai dampak adanya utilitas di dalam lokasi proyek terhadap kelancaran kerja diharapkan dapat memberikan kontribusi bagi pihak-pihak yaitu:

1. Bagi Peneliti
Mengetahui dengan jelas masalah-masalah yang timbul dan dampaknya terhadap proyek akibat adanya utilitas umum di lokasi proyek
2. Bagi Universitas Indonesia
Menambah, melengkapi kumpulan penelitian yang telah dilakukan di lingkungan kampus Universitas Indonesia dan mempunyai asas manfaat secara langsung
3. Bagi Perusahaan Kontraktor dan Konsultan Nasional
Mendapatkan informasi secara jelas mengenai masalah yang timbul dan risiko yang timbul akibat utilitas serta cara penanganannya agar tidak berakibat pada kemunduran jadwal dan pembengkakan budget.

4. Bagi Peneliti Selanjutnya

Diharapkan ada penelitian yang dapat melengkapi penelitian yang telah dilakukan ini.

1.6 KEASLIAN PENELITIAN

Penelitian ini memiliki relevansi dengan beberapa penelitian lainnya mengenai proyek pembangunan *flyover* diantaranya adalah:

1. Yulianty Fitry Mokoginta, Faktor-faktor yang risiko yang berpengaruh pada kinerja waktu pelaksanaan konstruksi proyek pengembangan kampus swasta (Thesis, 2007)

Menemukan bahwa semakin tinggi atau semakin besar faktor pembayaran pada pelaksana tidak sesuai kontrak dan masalah manajemen proyek oleh SDM yang kurang berpengalaman, maka akan berpengaruh besar atau meningkatkan keterlambatan waktu pelaksanaan proyek.

2. Budi Setiawan, Pengaruh Kualitas Subkontraktor terhadap kinerja waktu pada proyek *flyover* di Jabotabek (Skripsi, 2006)

Menemukan bahwa dengan banyaknya pengalaman yang dimiliki subkontraktor juga manajemen skill dalam perencanaan, pengendalian dan penguasaan metode konstruksi maka akan sangat memberi dampak terhadap kinerja waktu penyelesaian proyek *flyover* di Jabotabek dan mutu yang dicapai.

3. Ari Makaro, Tindakan korektif dan Preventif terhadap sumber risiko yang menyebabkan keterlambatan pada proyek konstruksi *flyover* di Propinsi DKI Jakarta (Skripsi, 2004)

Menemukan sumber resiko yang diakibatkan oleh pihak luar kontraktor diantaranya adalah pembebasan lahan di sekitar lokasi proyek, rencana dan spesifikasi yang tidak sempurna. Sedangkan sumber resiko akibat kontraktor sendiri diantaranya adalah keterlambatan akibat mobilisasi proyek, kesalahan metode konstruksi, banyaknya perancah yang tidak layak pakai. Kemudian dengan mengetahui sumber risiko tersebut maka dapat diketahui pula tindakan korektif serta preventif yang dapat dilakukan agar tidak menyebabkan

keterlambatan pada proyek konstruksi *flyover* sehingga dapat meningkatkan kinerja waktu proyek tersebut.

- Kaitan dengan penelitian: Berbagai penelitian di atas membahas mengenai keterlambatan dalam pelaksanaan proyek fly over dan tindakan pencegahan dan tindakan koreksi yang dapat dilakukan kemudian. Hal mendasar yang membedakan adalah kasus yang dibahas pada penelitian ini adalah keterlambatan yang diakibatkan karena adanya jaringan utilitas dalam area proyek.

1.7 SISTEMATIKA PENULISAN

Sistematika penulisan laporan ini disusun dalam beberapa bab yang dapat menggambarkan maksud dan tujuan penulis, yaitu:

BAB I PENDAHULUAN

Berisi latar belakang dari permasalahan yang diajukan dan gambaran umum dari tugas ini.

BAB II LANDASAN TEORI

Berisi uraian dasar teori yang berhubungan dengan permasalahan yang diajukan.

BAB III METODE PENELITIAN

Bab ini berisi mengenai metode-metode yang digunakan dalam penelitian mengenai pendekatan manajemen risiko terhadap proyek yang bersangkutan.

BAB IV DATA UMUM PROYEK

Berisi mengenai data-data umum seputar proyek pembangunan *flyover* yang akan diteliti

BAB V PENGOLAHAN DATA

Berisi mengenai data-data yang diperoleh dari sumber yang terkait dan laporan pengolahan data-data tersebut

BAB VI PEMBAHASAN

Berisi tentang pembahasan dari hasil analisa atas data-data yang telah diolah sebelumnya

BAB VII KESIMPULAN DAN SARAN

Berisi kesimpulan dan saran berdasarkan data-data yang telah dianalisa pada bab sebelumnya.

