

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pusat kepadatan penduduk dalam suatu daerah dapat memicu suatu permasalahan baru salah satunya bidang transportasi dalam memenuhi kebutuhan penduduk untuk kebutuhan berpindah dari satu daerah ke daerah lainnya. Khususnya kepadatan di Pulau Jawa terjadi kota besar. Misalnya Provinsi DKI Jakarta dengan Ibu Kota Provinsi Jawa Barat yaitu Bandung. Dengan adanya kondisi geografis yang sangat strategis dengan tingkat mobilitas penduduk yang cukup tinggi, sehingga dirasa perlu adanya suatu penghubung diantara kedua kota tersebut. Selanjutnya pemerintah perlu mengadakan suatu pembangunan infrastruktur koridor Jakarta sampai dengan Bandung sehingga dapat menumbuhkan dampak positif perkembangan beberapa sector kehidupan dan perekonomian yang terjadi di ibu kota negara Indonesia dan ibu kota Jawa Barat. Dengan mempertimbangkan beberapa kebutuhan penduduk, Kereta Cepat menjadi salah satu keputusan yang dapat dipilih oleh pemerintah sebagai bentuk modernisasi mobilitas masal di Indonesia dalam membangun keterhubungan daerah dengan daerah lain ataupun antar kota sehingga berdampak positif terhadap kawasan yang dapat mendorong pembangunan kawasan sekitar dan memaksimalkan potensi besar pada keterhubungan antar ruang salah satunya Jakarta-Bandung. (KCIC,2016)

Jalur kereta cepat Jakarta-Bandung ini akan membentang dari Halim Jakarta yang terletak di kota Jakarta Timur sampai dengan daerah Tegal Luar kota Bandung sepanjang 142,30km. Lintasan tersebut sepanjang 80 km dibangun layang atau elevated. Sedangkan sisa jalur kereta Cepat Jakarta-Bandung di bangun diatas tanah yang diantaranya melalui *tunnel* atau terowongan yang menembus bukit. Dengan keberadaan kereta ini, waktu tempuh dari Jakarta sampai dengan Bandung hanya membutuhkan 46 menit, dan jika perjalanan langsung tanpa berhenti hanya membutuhkan waktu 36 menit saja dalam mengkoneksikan kedua daerah tersebut. Hingga kecepatan

kereta api ini dapat bergerak dengan kecepatan operasi sekitar 350 km/jam (KCIC,2016).

Kereta cepat ini akan melintasi 9 kabupaten dan kota di Indonesia. Kesembilan kabupaten dan kota tersebut dimulai dari Kabupaten Bandung, Kota Bandung, Kota Cimahi, Kabupaten Bandung Barat, Kabupaten Purwakarta, Kabupaten Karawang, Kabupaten Bekasi, Kota Bekasi (Provinsi Jawa Barat) sampai dengan bagian Jakarta Timur (Provinsi DKI Jakarta) dan sebaliknya). Dalam koridor ini rencananya akan dibangun 4 buah stasiun pemberhentian, yakni Jakarta (Stasiun Halim), Kab. Karawang (Stasiun Karawang), Kab. Bandung Barat (Stasiun Walini) dan tentunya Kota Bandung (Stasiun Tegal Luar).

Pemerintah dalam merealisasikan proyek kereta cepat tersebut menyepakati sebuah kerjasama dengan Perseroan Terbatas (PT) Kereta Cepat Indonesia China dikenal dengan akronim (KCIC), dengan tidak ada jaminan pemerintah yaitu pembiayaan APBN dan subsidi tarif. Hingga nantinya pada umur operasi yang ke 50 tahun berdirinya Kereta Cepat Jakarta sampai dengan Bandung akan menjadi hak milik pemerintah Indonesia. KCIC merupakan gabungan konsorsium Tiongkok (*China Railway*) dan konsorsium BUMN Indonesia (PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia) yang terdiri atas PT. Wijaya Karya, PT. Jasa Marga, dan PT. Perkebunan Nusantara VIII, dan PT. Kereta Api Indonesia (KCIC,2016).

Proyek ini direncanakan akan beroperasi pada akhir 2021 nanti, dan merupakan Kereta Cepat pertama di Asia Tenggara dan belahan bumi bagian Selatan. Oleh karenanya proyek ini memiliki standar khusus yang harus terpenuhi dalam pengerjaanya. Setiap proyek konstruksi pasti terdapat suatu risiko dalam proses pembangunannya. Sehingga diperlukan suatu manajemen risiko yang dapat meminimalisir risiko pada proyek.

Manajemen risiko sangat penting dalam merealisasikan sebuah proyek meliputi beberapa kriteria seperti cara pengelolaan, pengalokasian, serta penjadwalan sumber daya dalam merealisasikan target proyek sesuai rencana. Dalam perencanaan dan pengendalian yang baik belum tentu menjamin terealisasinya proyek sesuai dengan tahap perencanaan awal. Hal ini

dimungkinkan atas dasar beberapa kemungkinan atau keputusan yang tidak efektif. Untuk itu diperlukan suatu kemampuan dalam pengelolaan dan mempelajari beberapa pertimbangan permasalahan atau risiko dalam suatu proyek. Manajemen risiko sebagai suatu langkah kegiatan yang dilaksanakan untuk merespon risiko yang didapat sehingga dapat diminimalisir risiko, sehingga dapat sebagai bekal pembelajaran suatu proyek lainnya agar kejadian buruknya yang tidak diharapkan tidak dapat terjadi menurut Cooper dan Chapman (di dalam Meylani, 2018).

Dalam menghadapi suatu risiko khususnya proyek perlu suatu kegiatan analisis untuk mengurangi, menghindari, maupun mengantisipasi sebaik mungkin agar risiko-risiko tersebut tidak terjadi ataupun risiko dengan kejadian tak terduga yang dapat merugikan dan berdampak pada efektifitas realisasi proyek dan efisiensi pelaksanaan proyek. Kalaupun risiko itu akan terjadi dan tidak dapat dihindari, semua pihak terkait pada pelaksanaan pembangunan lintasan kereta cepat Jakarta sampai dengan Bandung.

1.2 Rumusan Masalah

Dengan adanya penelitian ini, yang menjadi dasar pokok permasalahan terkait dengan risiko dalam pelaksanaan proyek pembangunan jalur kereta cepat Jakarta - Bandung di wilayah *section 2* adalah:

1. Bagaimana klasifikasi tingkatan risiko berdasarkan potensi risiko pada proyek ?
2. Faktor-faktor apa saja yang menjadi potensi *high risk* pada pelaksanaan proyek terhadap mutu proyek?

1.3 Batasan Masalah

Dalam penelitian ini tidak lepas dari beberapa batasan masalah yang digunakan agar tidak terjadi penyimpangan atau pelebaran pokok masalah, berikut adalah batasan masalah dalam penelitian ini :

1. Risiko yang diteliti hanya pada risiko teknis pelaksanaan pembangunan jalur Kereta Cepat Jakarta sampai dengan Bandung di wilayah *section 2*

Karawang dan Purwakarta.

2. Parameter di dalam penelitian ini meliputi probabilitas serta dampak yang nantinya akan terjadi terhadap risiko yang diukur atas dasar pandangan atau persepsi responden terhadap pemberian respon risiko
3. Responden yang dimaksud dalam penelitian ini adalah penyedia jasa dalam proyek Kereta Cepat Jakarta sampai dengan Bandung di *SECTION 2*
4. Penelitian ini mengambil lokasi penelitian di Karawang dan Purwakarta pada proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung

1.4 Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini meliputi:

1. Untuk mengetahui risiko-risiko pekerjaan yang terjadi dalam proyek kereta cepat Jakarta sampai dengan Bandung di *section 2* yang berpengaruh terhadap mutu proyek.
2. Untuk mengetahui klasifikasi variabel atau parameter risiko pekerjaan yang mempunyai pengaruh terendah hingga tertinggi pada proyek Kereta Cepat di *section 2*.

1.5 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Dapat mengetahui kemungkinan risiko yang terjadi dalam pelaksanaan pekerjaan proyek Kereta Cepat Jakarta sampai dengan Bandung pada *section 2* sehingga dapat menemukan solusi dan mengantisipasinya.
2. Dapat menjadi referensi dalam mengantisipasi dan penanggulangan risiko kepada penyedia jasa untuk proyek serupa serta bagi penelitian yang sejenis selanjutnya.