

**ANALISIS MANAJEMEN RISIKO KEBIJAKAN PEMBANGUNAN  
JEMBATAN LAYANG  
(Studi Pada Jl. Zainal Abidin Pagar Alam)**

**(Skripsi)**

**Oleh**

**ASFHIRA NOVTHYA**



**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK  
UNIVERSITAS LAMPUNG  
BANDAR LAMPUNG  
2018**

## ABSTRAK

### ANALISIS MANAJEMEN RISIKO KEBIJAKAN PEMBANGUNAN JEMBATAN LAYANG (Studi Pada Jl. Zainal Abidin Pagar Alam)

Oleh

**Asfhira Novthya**

Kebijakan pembangunan jembatan layang MBK di Jl. Zainal Abidin Pagar Alam Bandar Lampung telah menjadi pembicaraan sejak masa perencanaan pembangunan. Pembangunan berada di Jalan Nasional seharusnya kewenangan dipegang oleh Pemerintah Pusat tetapi diambil alih oleh Pemerintah Kota menjadi salah satu permasalahan yang melatarbelakangi penelitian ini. Tujuan penelitian ini untuk mengetahui risiko dominan yang muncul selama pembangunan *flyover* MBK. Metode dalam penelitian ini yaitu deskriptif kualitatif dengan analisis statistik sederhana. Teknik pengumpulan data dengan memberikan kuisioner dan melakukan wawancara kepada 6 informan. Hasil dari penelitian mengenai risiko dominan berdasarkan aspek waktu yaitu perselisihan antar elit sebesar 45% masuk dalam kategori risiko sedang terhadap dampak pembangunan, perubahan design *flyover* sebesar 70% masuk dalam kategori risiko tinggi terhadap dampak pembangunan, dan keterlambatan waktu penyelesaian sebesar 40% masuk dalam kategori risiko sedang terhadap dampak pembangunan. Hasil dari penelitian mengenai risiko dominan berdasarkan aspek biaya yaitu perubahan design *flyover* dan penambahan biaya sebesar 40% masuk dalam kategori risiko sedang terhadap dampak pembangunan dan keterlambatan waktu penyelesaian sebesar 25% masuk dalam kategori risiko rendah terhadap dampak pembangunan. Berdasarkan hasil penelitian diatas dapat disimpulkan bahwa risiko tersebut masih bisa ditangani dengan cara melakukan perencanaan yang matang dan melakukan kontrol serta koordinasi.

**Kata Kunci : Analisis Risiko, Kebijakan Pembangunan, Proses Risiko.**

## **ABSTRACT**

### **RISK MANAGEMENT ANALYSIS OF FLY OVER DEVELOPMENT POLICY (Study On Jl Zainal Abidin Pagar Alam)**

**By**

**Asfhira Novthya**

Development policy of MBK flyover on Jl. Zainal Abidin Pagar Alam Bandar Lampung has been the talk since the development planning period. Development on the National Road should be the authority held by the Central Government but taken over by the City Government to be one of the underlying problems of this research. The purpose of this study was to determine the dominant risk that arose during the construction of the MBK flyover. The method in this research is descriptive qualitative with simple statistical analysis. Data collection techniques by giving questionnaires and conducting interviews to six informants. The result of research on the dominant risk based on time aspect is elite dispute of 45% included in moderate risk category to development impact, design flyover change 70% included in high risk category of development impact, and delay of completion time 40% medium risk to development impact. The results of research on the dominant risk based on the cost aspect of design flyover change and the additional cost of 40% fall into the moderate risk category of the impact of development and the delay of completion by 25% fall into the low risk category of development impact. Based on the results of the above research can be concluded that these risks can still be handled by doing careful planning and control and coordination.

**Keywords : Risk Analysis, Development Policy, Risk Process.**

**ANALISIS MANAJEMEN RISIKO KEBIJAKAN PEMBANGUNAN  
JEMBATAN LAYANG  
(Studi Pada Jl. Zainal Abidin Pagar Alam)**

**Oleh**

**Asfhira Novthya**

**Skripsi**

**Sebagai salah satu syarat untuk mencapai gelar  
SARJANA ILMU PEMERINTAHAN**

**Pada**

**Jurusan Ilmu Pemerintahan  
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Lampung**



**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK  
UNIVERSITAS LAMPUNG  
BANDAR LAMPUNG  
2018**

Judul Skripsi : **ANALISIS MANAJEMEN RISIKO  
KEBIJAKAN PEMBANGUNAN  
JEMBATAN LAYANG (Studi Pada  
Jl. Zainal Abidin Pagar Alam)**

Nama Mahasiswa : **Asfhira Novthya**

Nomor Pokok Mahasiswa : 1416021020

Jurusan : Ilmu Pemerintahan

Fakultas : Ilmu Sosial dan Ilmu Politik



1. Komisi Pembimbing

**Dr. Syarif Makhya, M.Si.**  
NIP 19590803 198603 1 003

**Dr. Supto, S.Sos., M.AB.**  
NIP 19690226 199903 1 001

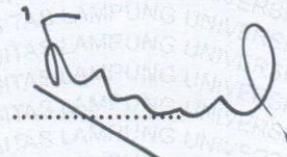
2. Ketua Jurusan Ilmu Pemerintahan

**Drs. R. Sigit Krisbintoro, M.IP.**  
NIP 19611218 198902 1 001

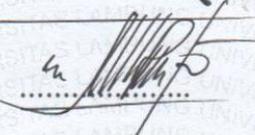
**MENGESAHKAN**

**1. Tim Penguji**

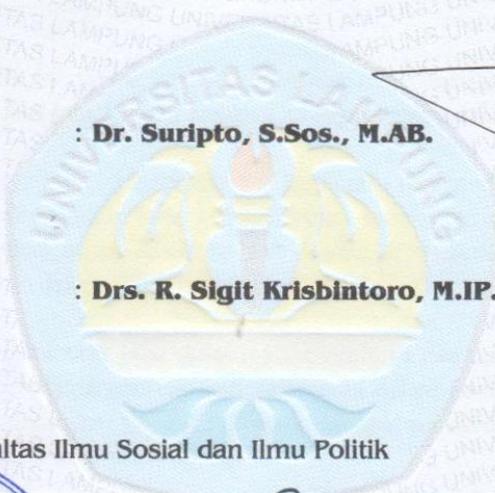
**Ketua : Dr. Syarif Makhya, M.Si.**



**Sekretaris : Dr. Suripto, S.Sos., M.AB.**



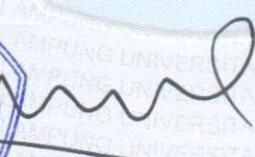
**Penguji : Drs. R. Sigit Krisbintoro, M.IP.**



**2. Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik**



**Dr. Syarif Makhya, M.Si.**  
NIP 19590803 198603 1 003



**Tanggal Lulus Ujian Skripsi : 12 Februari 2018**

## PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa:

1. Karya tulis saya, Skripsi ini adalah asli dan belum pernah diajukan untuk mendapatkan gelar akademik (Sarjana), baik di Universitas Lampung maupun di perguruan tinggi lain.
2. Karya tulis ini murni gagasan, rumusan dan penelitian saya sendiri, tanpa bantuan pihak lain, kecuali arahan Tim Pembimbing dan Penguji.
3. Dalam karya tulis ini tidak terdapat karya atau pendapat yang telah ditulis atau dipublikasikan orang lain, kecuali secara tertulis dengan jelas dicantumkan sebagai bahan acuan dalam naskah dengan disebutkan nama pengarang dan dicantumkan dalam daftar pustaka.
4. Pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan apabila dikemudian hari terdapat penyimpangan dan ketidakbenaran dalam pernyataan ini, maka saya bersedia menerima sanksi akademik berupa pencabutan gelar yang telah berlaku di Universitas Lampung.

Bandar Lampung, 20 Februari 2018  
Yang Membuat Pernyataan,



Asfhira Novthya  
NPM. 1416021020

## RIWAYAT HIDUP



Penulis bernama lengkap Asfhira Novthya, dilahirkan di Bangko pada tanggal 24 November 1996, penulis merupakan anak ke tiga dari tiga bersaudara, putri pasangan Bapak Nirwan dan Ibu Yunof Linda.

Jenjang pendidikan penulis dimulai dari SD Negeri 2 Beringin Raya Bandar Lampung yang diselesaikan tahun 2008. Penulis melanjutkan pendidikan ke Sekolah Menengah Pertama di SMP Negeri 7 Bandar Lampung dan lulus pada tahun 2011. Selanjutnya, penulis mengenyam pendidikan ke Sekolah Menengah Atas di SMA Negeri 14 Bandar Lampung yang diselesaikan tahun 2014.

Pendidikan dilanjutkan ke jenjang yang lebih tinggi melalui jalur tes SBMPTN pada tahun 2014, dan diterima sebagai mahasiswa jurusan Ilmu Pemerintahan pada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik di Universitas Lampung. Pada tahun 2017 di bulan Januari, penulis melaksanakan kuliah kerja nyata (KKN) di Desa Payung Mulya, Kecamatan Pubian, Kabupaten Lampung Tengah selama 40 hari.

## ***Motto***

*Dan janganlah kamu iri hati terhadap apa yang dikaruniakan Allah kepada sebagian kamu lebih banyak dari sebagian orang lain.*

*(Q.S An-Nisa : 32)*

*Kesuksesan hanya dapat diraih dengan segala upaya dan usaha yang disertai dengan doa, karena nasib seorang manusia tidak akan berubah dengan sendirinya tanpa berusaha.*

*(Asfhira Novthya)*

# *Persembahan*

Ku Persembahkan Karya ini  
Kepada

Kedua orang tuaku tercinta atas segala pengorbanannya disertai do'a yang tulus dan tiada henti untuk segala urusanku dan keberhasilanku. Terimakasih yang tak terhingga untuk segala cinta dan kasih sayang yang telah diberikan kepadaku.

Kakak-kakakku yang selalu memberikan doa, semangat serta dukungannya yang tiada henti selama ini.

Seluruh keluarga besarku, sahabat dan teman-teman yang selalu mendukungku.

Para Pendidik Tanpa Tanda Jasa yang Ku Hormati.

**Almamater Tercinta Universitas Lampung**

## SANWACANA

Segala puji bagi Allah SWT atas nikmat dan karunia-Nya, sehingga penulis dapat menyusun skripsi yang berjudul “**Analisis Manajemen Risiko Kebijakan Pembangunan Jembatan Layang (Studi pada Jl. Zainal Abidin Pagar Alam)**” sebagai salah satu syarat untuk mencapai gelar Sarjana Ilmu Pemerintahan. Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari sempurna sebagai akibat dari keterbatasan yang ada pada diri penulis.

Pada kesempatan ini, penulis sampaikan ucapan terimakasih kepada pihak-pihak yang telah banyak membantu dalam penyusunan skripsi ini antara lain:

1. Kedua orang tuaku, yang selalu memberikan dukungan yang tiada henti tanpa terputusnya do'a sehingga dedek bisa selalu semangat untuk menyelesaikan skripsi ini hingga selesai demi menjadi kebanggaan kedua orang tuaku yang tercinta.
2. Bapak Dr. Syarief Makhya, M.Si. selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Lampung sekaligus selaku Dosen Pembimbing I yang telah sabar membimbing serta memberikan saran demi terciptanya skripsi ini. Terimakasih atas semangat dan motivasi sehingga penulis mampu menyelesaikan penyusunan skripsi ini.
3. Bapak Drs. R. Sigit Krisbintoro, M.IP. selaku Ketua Jurusan Ilmu Pemerintahan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Lampung

sekaligus selaku Dosen Pembahas dan Penguji yang telah memberikan kritik, saran dan motivasi sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini.

4. Bapak Dr. Suripto, S.Sos., M.AB. selaku Dosen Pembimbing II yang telah sabar membimbing serta memberikan saran demi terciptanya skripsi ini sehingga penulis dapat menyelesaikan penyusunan skripsi ini.
5. Seluruh Dosen dan Staf Jurusan Ilmu Pemerintahan FISIP Universitas Lampung, terimakasih atas ilmu dan waktu yang telah diberikan kepada penulis selama masa belajar di Jurusan Ilmu Pemerintahan.
6. Seluruh informan Dinas Pekerjaan Umum Kota Bandar Lampung, Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung, Kontraktor PT. Dewanto Cipta Pratama, Konsultan PT. Eikelia Mitra Consultant dan Akademisi Teknik Sipil Universitas Bandar Lampung, terimakasih atas informasi dan serta waktunya.
7. Kedua kakakku tersayang, Ryand Yudha Prawira, A.Md. dan Viendira Try Eriza, S.Si. serta kakak iparku Yusefa Imelda, terimakasih atas support yang selalu diberikan kepadaku hingga dapat menyelesaikan skripsi ini.
8. Ponakanku tersayang, Azka Khalfani Prawira yang sangat lucu dan selalu memberikan kebahagiaan karena melihat Azka rasa lelahku menjadi hilang.
9. Dua sahabatku yang tiada duanya, sahabat terbaikku Mike Nurjanah, S.IP. dan Debby Nurlita, S.IP. terimakasih telah hadir di kehidupanku sehingga hidupku menjadi lebih berwarna dan terimakasih sudah selalu menemani

dan memberikan dukungan yang tiada henti, InshaAllah sampai kapanpun kita bareng-bareng ya.

10. Teman-teman tersayangku, Julina Yasinta, S.Pd dan Rosinta, S.Pd yang telah menemaniku dari SMP hingga sekarang, terimakasih telah menemaniku mengisi waktu kosongku.
11. Teman-teman KKN ku, Amieria Citra Gita, S.TP., Aldo Christian, S.TP., Akbar Ramadhan, S.H., Winda Jayanti, S.Si., Alexander Indrawan, S.E. dan Sherly Meiriza Putri, S.IP, terimakasih sudah bersama sama selama 40 hari.
12. Abang-abangku, bang Rifky Febrihanuddin, S.IP. dan bang Habrianda Bukit, S.IP. terimakasih telah membantu mengajari proses berskripsi dan bersedia membantu dalam mengerjakan skripsi ini.
13. Mba-mbaku, mba Putri Aphrodite, S.IP. dan mba Hesti Seftia Wulandari, S.IP. terimakasih telah membantu dalam proses skripsi ini, maaf apabila sering direpotkan karena banyak bertanya.
14. Teman-temanku CHILIPINK, Bella Puspita Dwiranti, S.IP., Devi Indriani, S.IP., Nurul Adiyati Hapsari, S.IP., terimakasih atas kebersamaan selama 4 tahun ini.
15. Teman-teman wanita seperjuanganku, Renata Septiani Putri, Nia Novput, Iranda Putri, Aziza Novirania, Dhian Safitri, Ani Aminah, Nosi Marisa, Gita Pratiwi, Nurul Fatia, Dita Maharani, Shinta SN, Miss Retno, Kartika Nur Fitriana, Mirani Simanungkalit, Mega Putri, Ria Novia, dan Ulfa Umayasari, terimakasih telah belajar dan berjuang bersama selama 4 tahun ini.

16. Teman-teman lelaki seperjuanganku, Ahmad Safta, Aldin Muharom, Bayu Yustisianto, M.Dhian Bagus, Dhean Pratama, Ikhsan Taufik, dan Dhian Kurniawan, terimakasih pernah berjuang di Jurusan Ilmu Pemerintahan bersama, sukses ya buat kalian.
17. Seluruh teman-teman Ilmu Pemerintahan angkatan 2014 yang tidak bisa saya sebutkan satu persatu terimakasih untuk kebersamaannya selama ini!
18. Semua pihak yang tidak bisa disebutkan namanya satu persatu, terimakasih untuk semangat dan do'a serta bantuan yang telah diberikan.

Semoga Allah SWT membalas amal baik kita semua dan semoga skripsi ini dapat bermanfaat. Aamiin.

Bandar Lampung, Februari 2018

Asfhira Novthya

## DAFTAR ISI

	Halaman
<b>DAFTAR ISI</b> .....	i
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	iv
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	v
<b>I. PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Rumusan Masalah .....	13
C. Tujuan Penelitian .....	14
D. Manfaat Penelitian .....	14
<b>II. TINJAUAN PUSTAKA</b>	
A. Tinjauan tentang Manajemen Risiko .....	15
1. Risiko ( <i>risk</i> ).....	15
2. Manajemen Risiko .....	16
3. Proses Manajemen Risiko .....	17
4. Prinsip Pencegahan Risiko .....	20
5. Strategi Manajemen Risiko .....	21
6. Pemetaan Risiko.....	23
B. Tinjauan tentang Kebijakan .....	23
1. Pengertian Kebijakan .....	23
2. Ruang Lingkup Kebijakan Publik.....	24
3. Tujuan Kebijakan Publik.....	26
4. Jenis Kebijakan Publik.....	26
C. Pembangunan .....	27
D. Peraturan Pemerintah Nomor 60 Tahun 2008.....	28
E. Kerangka Pikir Penelitian .....	29
<b>III. METODE PENELITIAN</b>	
A. Jenis Penelitian.....	32
B. Fokus Penelitian .....	33
1. Identifikasi Risiko .....	33
2. Analisis Risiko .....	34
3. Respon Risiko .....	38
C. Lokasi Penelitian.....	39

D. Informan .....	39
E. Jenis Data .....	40
1. Data Primer .....	40
2. Data Sekunder .....	41
F. Teknik Pengumpulan Data .....	42
1. Wawancara .....	42
2. Observasi .....	43
3. Dokumentasi .....	44
4. Kuisisioner .....	44
G. Teknik Pengolahan Data .....	44
1. Editing Data .....	44
2. Interpretasi Data .....	45
H. Teknik Analisis Data .....	45
1. Reduksi Data .....	46
2. Penyajian Data .....	46
3. Verifikasi Data .....	46
4. Skala Likert .....	47
I. Teknik Keabsahan Data .....	47

#### **IV. GAMBARAN UMUM**

A. Gambaran Umum Kota Bandar Lampung .....	49
1. Kondisi Umum Kota Bandar Lampung .....	49
2. Penduduk Kota Bandar Lampung .....	49
3. Kawasan Kemacetan Lalu Lintas di Kota Bandar Lampung .....	50
4. Kebijakan Pemerintah Kota dalam Mengatasi Kemacetan di Kota Bandar Lampung .....	52
B. Gambaran Umum Dinas Pekerjaan Umum Kota Bandar Lampung .....	53
1. Kondisi Umum Dinas Pekerjaan Umum Kota Bandar Lampung .....	53
2. Tugas Pokok dan Fungsi Dinas Pekerjaan Umum Kota Bandar Lampung .....	53
3. Susunan Organisasi Dinas Pekerjaan Umum Kota Bandar Lampung .....	54
4. Uraian Tugas Unsur Dinas Pekerjaan Umum Kota Bandar Lampung .....	55
C. Gambaran Umum Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung .....	59
1. Kondisi Umum Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung .....	59
2. Tugas Pokok dan Fungsi Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung .....	60
3. Susunan Organisasi Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung .....	61
4. Uraian Tugas Unsur Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung .....	62

<b>V.</b>	<b>HASIL DAN PEMBAHASAN</b>	
	A. Hasil Penelitian Mengenai Analisis Manajemen Risiko	
	Kebijakan Pembangunan Jembatan Layang .....	67
	1. Identifikasi Risiko .....	67
	2. Analisis Risiko .....	70
	B. Pembahasan Penelitian Mengenai Analisis Manajemen	
	Risiko Kebijakan Pembangunan Jembatan Layang .....	101
	1. Faktor Risiko .....	101
	2. Risiko Dominan .....	127
	3. Respon Risiko .....	127
	C. Hasil dan Pembahasan Wawancara.....	128
<b>VI.</b>	<b>SIMPULAN DAN SARAN</b>	
	A. Simpulan .....	134
	B. Saran.....	135

## **DAFTAR PUSTAKA**

## **LAMPIRAN**

## DAFTAR GAMBAR

Gambar	Halaman
1. Kerangka Pikir Penelitian .....	31
2. Matriks probabilitas dan dampak .....	36
3. <i>Risk Map</i> .....	38
4. Lokasi Penelitian .....	39

## DAFTAR TABEL

Tabel	Halaman
1. Usul Perubahan Fungsi dan Status Ruas Jalan Nasional .....	7
2. Penelitian Terdahulu .....	9
3. Identifikasi Risiko .....	34
4. Informan Penelitian .....	40
5. Data Primer .....	41
6. Data Sekunder .....	42
7. Skor Metode Skala Likert .....	47
8. Jumlah Penduduk Kota Bandar Lampung .....	50
9. Probabilitas berdasarkan Indikator Sumber Daya Manusia .....	68
10. Probabilitas berdasarkan Indikator Teknologi .....	68
11. Probabilitas berdasarkan Indikator Anggaran .....	69
12. Probabilitas berdasarkan Indikator Waktu .....	70
13. Probabilitas .....	78
14. Penilaian Dampak Risiko terhadap Aspek Waktu .....	87
15. Penilaian Dampak Risiko terhadap Aspek Biaya .....	96
16. Probabilitas x Impact terhadap Waktu .....	98
17. Probabilitas x Impact terhadap Biaya .....	99
18. Risiko yang Dominan/Signifikan terhadap Waktu .....	100
19. Risiko yang Dominan/Signifikan terhadap Biaya .....	100
20. Deskripsi Risiko .....	124
21. Triangulasi Data Penelitian .....	128

## I. PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang Masalah

Pembangunan pada saat ini menjadi hal yang paling menarik untuk diperdebatkan. Pembangunan sebagai suatu upaya terkoordinasi untuk menciptakan alternatif yang lebih banyak secara sah kepada setiap warga negara untuk memenuhi dan mencapai aspirasinya yang paling manusiawi (Nugroho, 2004), diartikan bahwa pembangunan hendaknya berorientasi kepada keberagaman dalam seluruh aspek kehidupan. Mekanismenya menuntut kepada terciptanya kelembagaan dan hukum yang terpercaya yang mampu berperan secara adil. Pembangunan juga berorientasi kepada pemecahan masalah dan pembinaan nilai moral dan etika.

Pembangunan dimulai dari proses perubahan-perubahan sosial yang besar dan secara kontinu. Perubahan sosial dimulai dari proses kemandirian atau dimulai dari proses emansipasi diri. Manusia atau masyarakat secara pribadi yang harus mengambil keputusan di dalam sebuah pembangunan. Melalui bantuan dari agen-agen pembangunan yang berada di dalam masyarakat, mereka memiliki kemampuan untuk mengambil keputusan. Pembangunan tidak akan tercapai tanpa melibatkan secara langsung

seseorang atau masyarakat yang harus mengalami perubahan. Pembangunan yang terdapat di dalam masyarakat harus diperhitungkan secara matang.

Ikut sertanya masyarakat dalam pembangunan akan tercipta perubahan-perubahan sosial yang berkembang secara dinamis. Faktor-faktor dominan di dalam masyarakat harus diperhitungkan secara rinci dan bertanggung jawab. Jika dilihat dan dievaluasi secara menyeluruh, berkaitan dengan proses pembangunan sosial atau politik, dapat disimpulkan karena kekuatan pembaharuan dalam masyarakat masih sangat lemah, hal ini disebabkan oleh karena tingkatan pendidikan di masyarakat masih sangat rendah. Selanjutnya seiring dengan perkembangan ilmu pengetahuan, termasuk ilmu-ilmu sosial, para ahli manajemen pembangunan terus berupaya untuk menggali konsep-konsep pembangunan secara ilmiah.

Secara sederhana pembangunan sering diartikan sebagai suatu upaya untuk melakukan perubahan menjadi lebih baik, karena perubahan yang dimaksud adalah menuju arah peningkatan dari keadaan semula, tidak jarang pula ada yang mengasumsikan bahwa pembangunan juga merupakan pertumbuhan. Seiring dengan perkembangannya hingga saat ini belum ditemukan adanya suatu kesepakatan yang dapat menolak asumsi tersebut, akan tetapi keduanya dapat dibedakan tanpa harus dipisahkan secara tegas batasannya.

Siagian dalam buku (Sumampouw, 2017:9) mengemukakan, “Pembangunan sebagai suatu perubahan, mewujudkan suatu kondisi kehidupan bernegara dan bermasyarakat yang lebih baik dari kondisi sekarang, sedangkan pembangunan sebagai suatu pertumbuhan menunjukkan kemampuan suatu kelompok untuk terus berkembang, baik secara kualitatif maupun kuantitatif dan merupakan sesuatu yang mutlak harus terjadi dalam pembangunan”, dapat dikatakan bahwa pada dasarnya pembangunan tidak dapat dipisahkan dari pertumbuhan, dalam arti bahwa pembangunan dapat menyebabkan terjadinya pertumbuhan dan pertumbuhan akan terjadi sebagai akibat adanya pembangunan.

Pertumbuhan dapat berupa pengembangan atau perluasan (*expansion*) atau peningkatan (*improvement*) dari aktivitas yang dilakukan oleh suatu komunitas masyarakat. Masyarakat sebagai orang atau orang-orang yang menempati suatu wilayah dan merupakan aset pembangunan atau sering disebut sebagai Sumber Daya Manusia (SDM). Pertumbuhan penduduk yang pesat menyebabkan tingkat kepadatan penduduk menjadi tinggi. Adapun pertumbuhan penduduk yang tinggi disebabkan oleh angka kelahiran yang tinggi daripada angka kematian. Faktor kepadatan penduduk inilah yang menjadi masalah pada kehidupan manusia.

Kepadatan penduduk menyebabkan muncul beberapa dampak. Salah satunya yaitu peningkatan kebutuhan ruang untuk aktivitas di kota. Akibatnya penduduk perkotaan mengalami kesulitan mendapatkan lahan untuk beraktivitas, salah satu contohnya adalah aktivitas infrastruktur

jalan, hal ini memberikan dampak lebih lanjut terhadap kondisi perkotaan yang mengalami penurunan kualitas lingkungan yaitu kemacetan lalu lintas.

Kemacetan lalu lintas terjadi disebabkan oleh beberapa faktor, yaitu karena kapasitas jalan lebih kecil daripada jumlah kendaraan yang ada, pengurangan lebar jalan yang ada karena berbagai aktivitas seperti pedagang kaki lima yang berjualan di pinggir jalan, mobil atau motor yang parkir dipinggir jalan dan perencanaan alur jalan raya dan tata kota yang tidak baik sehingga tidak memberikan kenyamanan dari segi transportasi khususnya pengguna jalan raya. Hal inilah yang membuat arus lalu lintas menjadi padat dan terjadi kemacetan yang parah di beberapa jam seperti saat jam pergi dan pulang kantor dan saat hari libur (*weekend*). Kemacetan biasanya terjadi di beberapa lokasi, seperti di pusat-pusat kota saja.

Strategi untuk mengurangi kemacetan yang terjadi di pusat kota membuat Pemerintah Kota Bandar Lampung melakukan penataan kawasan di pusat kota dengan membangun jembatan layang (*flyover*). Rencana Pemerintah Kota Bandar Lampung untuk menata kawasan Jl. Zainal Abidin Pagar Alam tampaknya bakal terganjal, pasalnya Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PU-PERA) menghentikan pembangunan jalan layang (*flyover*) di kawasan Mal Boemi Kedaton (MBK) Kota Bandar Lampung.

Perintah itu tertuang dalam Surat Kementrian PU-PERA Nomor HK.05.02-Mn/656 tanggal 27 Juli 2017. Surat tersebut berisi tentang Penghentian Pembangunan *Flyover* MBK Bandar Lampung. Hal-hal yang tertuang dalam surat Kementrian PU-PERA tersebut yaitu Pemkot Bandar Lampung harus menyampaikan dokumen Readiness Criteria (FS DED, Amdal/UKL-UPL dan ANDALALIN) untuk dikaji oleh Direktorat Jenderal Bina Marga.

Pembangunan *flyover* MBK di ruas jalan nasional dapat dilakukan apabila terbit secara resmi surat perjanjian kerja sama pelimpahan pengelolaan aset jalan nasional. Salah satu point yang disepakati adalah jaringan jalan yang berkaitan dengan *Flyover* MBK akan diserahkan pengelolaan kepada Pemkot Bandar Lampung. Pembangunan jembatan layang (*Flyover*) tersebut harus berpedoman kepada UU 38/2004 tentang Jalan dan Peraturan Pemerintah 34/2006 tentang Jalan. (Sumber:[duajurai.co.id](http://duajurai.co.id) diakses pada 18 Maret 2017 pukul 14.34).

Pemerintah Kota Bandar Lampung belum mengantongi Peraturan Daerah (perda) mengenai pembangunan *flyover* yang berada di Jalan Zainal Abidin Pagar Alam tersebut. Namun Pemerintah Kota Bandar Lampung masih tetap melaksanakan pembangunan *flyover* tersebut. Pengakuan salah satu pemilik ruko yang berada di Jalan Zainal Abidin Pagar Alam tersebut mengaku bahwa dampak dari pembangunan *flyover* tersebut akan mengakibatkan menurunnya omset perharinya. Dirjen Otonomi Daerah

Kemendagri, Soni Sumarsono, mengkritik pembangunan *flyover* oleh Pemerintah Kota Bandar Lampung terkesan dipaksakan.

Mengambil alih jalan nasional yang berubah status menjadi jalan Kabupaten atau Kota adalah suatu hal yang ganjil. Pembangunan *flyover* oleh Pemkot Bandar Lampung ini seharusnya menggunakan dana APBN, akan tetapi karena kesan dipaksakan Pemerintah Kota menggunakan APBD.(Sumber: <https://fajarsumatera.co.id/index.php/2017/05/30/pemkot-belum-kantongi-perda-pembangunan-flyover/> diakses pada 19 Maret 2017 pukul 13.23).

Sementara Gubernur Lampung melalui surat tanggal 3 April 2017 nomor 620/0735/V.03/2017 perihal perubahan fungsi dan status jalan nasional menjadi Status Jalan Provinsi yang ditujukan kepada Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, menyampaikan bahwa jalan nasional yang berada di Kota Bandar Lampung merupakan akses utama yang digunakan masyarakat Provinsi Lampung, untuk mempermudah penyelenggaraan jalan, Pemerintah Provinsi Lampung mengusulkan pengalihan jalan nasional menjadi jalan provinsi di Kota Bandar Lampung.

**Tabel 1. Usul Perubahan Fungsi dan Status Ruas Jalan Nasional di Kota Bandar Lampung oleh Gubernur Lampung**

No	No. Ruas	Nama Ruas	Panjang (km)
1	'021	Simpang Tanjung Karang-Tanjungkarang	7.51
2	'022.11	Jln. Malahayati	1.36
3	'022.12	Jln. Tenggiri	0.38
4	'023.11	Sp. Teluk Betung-Sp. Pelabuhan Panjang	5,98
5	'023.12	Sp. Pelabuhan Panjang-Km 10	2.21
6	'023.13	Jln. Teluk Ambon	0.30
7	'034.11	Jln. Imam Bonjol	6.37
8	'034.12	Jln. Kartini 9b	1.32
9	'034.13	Jln. Monginsidi	3.25
<b>TOTAL</b>			<b>28.68</b>

Sumber : Pemerintah Kota Bandar Lampung (2017)

Berdasarkan data tersebut menunjukkan bahwa ada konflik kepentingan antara Gubernur dengan Pemerintah Kota yang tidak bisa diselesaikan di internal Lampung. Kasus kebijakan *flyover* di Jl. Zainal Abidin di Bandar Lampung bukan pada persoalan substansi tetapi lebih kepada persoalan proses. Secara substansi Pemkot maupun Pemprov Lampung bertujuan untuk mempermudah mempercepat penyelenggaraan jalan, dengan cara pelimpahan jalan nasional ke jalan daerah, namun dari aspek proses, prosedur teknis birokrasi tidak ada koordinasi dan komunikasi yang memungkinkan tidak terjadi perebutan pengalihan jalan nasional ke jalan daerah. (Makhya, *Analisis Kebijakan Pembangunan Jembatan Layang Di Jalan Teuku Umar Kota Bandar Lampung Dalam Perspektif Etika Kebijakan Publik*, 2017)

Proses dalam pembangunan selalu ada risiko yang diterima akibat pro dan kontra yang muncul dari berbagai pihak. Kata risiko tentu tidak asing lagi untuk didengar, dimana risiko merupakan ketidakpastian akan terjadinya suatu peristiwa yang dapat menimbulkan kerugian. Risiko merupakan kejadian yang berpeluang mempengaruhi proyek secara negatif sebagai akibat dari adanya ketidakpastian. Risiko dikaitkan dengan kemungkinan atau probabilitas terjadinya peristiwa diluar yang tidak diharapkan. Kejadian di masa yang akan datang tidak dapat diketahui secara pasti. Kejadian ini atau suatu keluaran (*output*) dari suatu kegiatan atau peristiwa dapat berupa kondisi yang baik atau kondisi yang buruk.

Jika yang terjadi adalah kondisi yang baik maka hal tersebut merupakan peluang (*opportunity*), namun jika terjadi hal yang buruk maka hal tersebut merupakan risiko (Tjakra, *Analisis Risiko Pada Proyek Konstruksi Perumahan Di Kota Manado*, 2011). Maka itu dibuat manajemen risiko yang ditujukan untuk mengurangi kerugian yang kemungkinan di alami dalam peristiwa yang tidak di inginkan dalam suatu pembangunan. Manajemen risiko sebagai suatu proses terstruktur dan sistematis dalam mengidentifikasi, mengukur, memetakan, mengembangkan alternatif penanganan risiko dan memonitor dan mengendalikan penanganan risiko (Djohanputro, 2008:43).

Terdapat beberapa penelitian yang relevan dengan penelitian yang akan peneliti lakukan, pada penelitian terdahulu untuk lebih jelasnya akan peneliti sajikan dalam bentuk tabel sebagai berikut:

**Tabel 2. Penelitian Terdahulu**

No (1)	Peneliti (2)	Tahun (3)	Jenis (4)	Judul Penelitian (5)	Hasil (6)
1	I Nyoman norken	2012	Jurnal	Manajemen Risiko Pada Proyek Konstruksi di Pemerintah Kabupaten Jembrana	Risiko proyek konstruksi teridentifikasi sebanyak 71 risiko, terdapat 48 risiko yang berpengaruh besar pada proyek konstruksi, yaitu 5 risiko dengan kategori tidak dapat diterima (unacceptable) dan 43 risiko kategori tidak diharapkan (undesirable).
2	Joshua Jenriwan L. Tobing	2015	Jurnal	Analisis Manajemen Risiko Untuk Evaluasi Aset Menggunakan Metode <i>Octave Allegro</i>	Dampak ancaman, kerawanan dan akibat dari masing-masing aset dan dilakukan penanganan risiko dengan empat cara, yaitu menghindari risiko ( <i>avoidance</i> ), menerima risiko ( <i>acceptance</i> ), mengalihkan risiko ( <i>transfer</i> ) dan mitigasi
3	I Ketut Yasa Dharmika	2015	Jurnal	Manajemen Risiko Pada Pembangunan Pengembangan Hotel yang Sedang Beroperasi (Studi Kasus pada Pembangunan Extension Villa Hotel Alila Ubud)	Risiko paling banyak bersumber dari sumber risiko teknis (technical risk) yaitu sebanyak 14 (empat belas) risiko atau 29,79% dari 47 risiko yang teridentifikasi

Sumber : Diolah Peneliti (2017)

Penelitian yang dilakukan oleh I Nyoman Norken pada tahun 2012 dalam jurnal yang berjudul Manajemen Risiko Pada Proyek Konstruksi di Pemerintah Kabupaten Jembrana. Penelitian ini menggunakan tipe penelitian deskriptif kualitatif. Responden diambil dari pihak-pihak yang berkompeten dalam pelaksanaan proyek konstruksi di pemerintah Kabupaten Jembrana. Sedangkan populasi antara lain: konsultan perencana, pemerintah diwakili oleh direksi, kontraktor dan pengguna fasilitas baik pegawai Pemerintah Kabupaten Jembrana maupun masyarakat pengguna fasilitas umum di Kabupaten Jembrana.

Kesimpulan penelitian tersebut adalah risiko proyek konstruksi berdasarkan sumbernya yang teridentifikasi adalah sebanyak 71 risiko, dimana terdapat 48 risiko yang berpengaruh besar pada proyek konstruksi, yaitu 5 risiko dengan kategori tidak dapat diterima (*unacceptable*) dan 43 risiko kategori tidak diharapkan (*undesirable*). Saran yang diberikan peneliti Kontraktor diharapkan dapat melakukan penanganan proyek dengan meningkatkan kompetensi dan kinerja. Pemerintah diwakili direksi sebagai motor penggerak proyek konstruksi harus meningkatkan kemampuan dalam pengelolaan proyek konstruksi.

Penelitian lainnya yang berkaitan dengan analisis manajemen risiko dilakukan oleh Joshua Jenriwan L. Tobing pada tahun 2015 dalam Jurnal yang berjudul Analisis Manajemen Risiko Untuk Evaluasi Aset Menggunakan Metode *Octave Allegro*. Penelitian ini menggunakan tipe penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Pengumpulan data yang

dilakukan yaitu melalui wawancara dan observasi di SMK-K BPK Penabur Bandar Lampung. Penelitian ini menggunakan metode Octave Allegro dalam penilaian risiko difokuskan pada ancaman dan kelemahan.

Kesimpulan penelitian tersebut adalah mengetahui dampak ancaman, kerawanan dan akibat dari masing-masing aset dan dilakukan penanganan risiko dengan empat cara, yaitu menghindari risiko (*avoidance*), menerima risiko (*acceptance*), mengalihkan risiko (*transfer*) dan mitigasi. Saran yang diberikan peneliti adalah harus dilakukan pengontrolan secara berkala untuk setiap aset yang ada oleh pihak yang berwenang dan merancang rencana kerja untuk mengatasi ancaman, kerawanan dan akibat dari aset yang ada.

Penelitian terdahulu juga dilakukan oleh I Ketut Yasa Dharmika pada tahun 2015 dalam jurnal Manajemen Risiko Pada Pembangunan Pengembangan Hotel Yang Sedang Beroperasi (Studi Kasus Pada Pembangunan Extension Villa Hotel Alila Ubud). Penelitian ini dilakukan dengan wawancara dan pemberian kuisioner melalui pihak-pihak yang berkompeten dari Alila Ubud. Identifikasi risiko dalam penelitian ini menurut Godfrey (1996) berdasarkan sumber, kejadian dan akibat.

Kesimpulannya risiko paling banyak yaitu risiko teknis sebanyak 14 risiko atau 29,79% dari 47 risiko yang teridentifikasi. Saran peneliti yaitu perencanaan dan pembangunan pengembangan hotel yang sedang beroperasi harus melibatkan tim proyek yang profesional dan kompeten.

Sedangkan perbedaan dalam penelitian kali ini, peneliti melakukan analisis manajemen risiko dengan menggunakan proses risiko menurut *Hazard Identification of Assessment* (HIRA) menggunakan tiga komponen, yaitu identifikasi risiko, analisa risiko dan respon risiko, guna memberikan penilaian dan pengukuran risiko atas kebijakan pembangunan *flyover* MBK Bandar Lampung, peneliti menggunakan kategorisasi identifikasi risiko menurut PP No. 60 Tahun 2008 pasal 16 huruf b yaitu, risiko eksternal dan risiko internal.

Identifikasi risiko dibagi menjadi dua faktor yaitu faktor eksternal dan internal yang dikaitkan dengan konsep Riant Nugroho menggunakan empat sub risiko yaitu timbul konflik antar elit seperti muncul pro dan kontra antara Kementrian PU-PERA dengan Pemkot. Timbul konflik sosial yaitu terjadinya demonstrasi oleh masyarakat yang tidak setuju dengan pembangunan *flyover*, tidak memiliki kecakapan yang memadai untuk mengimplementasikan kebijakan publik seperti kurang matangnya perencanaan pembangunan, tidak mempunyai pemahaman tentang kebijakan publik seperti pembangunan *flyover* yang tidak didasari oleh regulasi sehingga tidak adanya perizinan dalam proyek pembangunan.

Masalah yang dihadapi Kota Bandar Lampung saat ini dalam masalah pembangunan dan pertumbuhan yang sangat cepat dan akan berdampak pada masalah kemacetan yang terjadi di masa yang akan datang, hal ini menjadi salah satu program yang di laksanakan oleh Pemerintah Kota Bandar Lampung, khususnya Dinas Pekerjaan Umum Kota Bandar

Lampung dalam mengatasi masalah yang akan terjadi di masa yang akan datang, namun hal ini akan berdampak pada beberapa risiko yang akan muncul dalam proses pembangunannya.

Hal ini yang akhirnya membuat masyarakat sendiri sulit untuk mencari jalur alternatif dalam menghindari kemacetan yang ada. Proses pembangunan ini terjadi di jalan protokol yang merupakan jalan langganan yang dilalui oleh masyarakat untuk melakukan aktivitasnya setiap hari. Peneliti ingin melihat risiko apa saja yang terjadi dalam proses pembangunan yang ada saat ini, khususnya dalam proses pembangunan *flyover* yang dilakukan di Jalan Zainal Abidin Pagar Alam.

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang masalah di atas, maka yang menjadi permasalahan yang akan dibahas yaitu:

1. Apa saja faktor risiko yang terjadi akibat pembangunan *flyover* MBK Bandar Lampung?
2. Risiko apa yang paling dominan terjadi atas pelaksanaan pembangunan *flyover* MBK?
3. Bagaimana penanganan respon risiko untuk risiko yang paling dominan terjadi pada saat pembangunan *flyover* MBK?

### **C. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan latar belakang dan perumusan masalah di atas, maka penelitian ini memiliki tujuan sebagai berikut:

1. Mengidentifikasi faktor-faktor risiko terhadap pelaksanaan pembangunan *flyover* MBK.
2. Mengetahui risiko yang paling dominan terjadi selama pelaksanaan pembangunan *flyover* MBK.
3. Mengetahui respon risiko yang paling dominan terjadi selama pelaksanaan pembangunan *flyover* MBK.

### **D. Manfaat Penelitian**

Berdasarkan tujuan penelitian diatas, maka manfaat penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Secara teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi khususnya mengenai faktor-faktor risiko yang muncul pada pembangunan jembatan layang (*flyover*) MBK Bandar Lampung.

2. Secara praktis

Penelitian ini diharapkan dapat digunakan sebagai pedoman untuk mengevaluasi risiko yang terjadi dan juga dapat menjadi referensi untuk penelitian selanjutnya mengenai evaluasi risiko kebijakan pembangunan.

## II. TINJAUAN PUSTAKA

### A. Tinjauan tentang Manajemen Risiko (*Risk Management*)

#### 1. Risiko (*risk*)

Risiko adalah ketidakpastian yang terukur dan karenanya dapat diperhitungkan kemungkinan-kemungkinannya. Manajemen risiko dalam kebijakan publik berkenaan dengan tiga hal. Pertama, mengenali risiko kebijakan publik. Kedua, menilai seberapa besar risiko tersebut dapat ditoleransi sehingga kebijakan tidak gagal. Ketiga, mengembangkan manajemen untuk menggantikan dan mengatasi risiko tersebut yang akan muncul baik pada saat perumusan, implementasi, maupun pasca-implementasi. Strategi manajemen ini termasuk strategi untuk melakukan distribusi sumber daya kebijakan.

Kebijakan publik sangat erat berkaitan dengan manajemen risiko, sehingga setiap pembuatan kebijakan publik harus memasukkan proses analisis dengan tujuan menilai risiko yang akan terjadi jika kebijakan tersebut ditetapkan kemudian dilaksanakan. Namun, pemahaman tentang unsur manajemen risiko masih belum menjadi agenda penting dalam pembuatan kebijakan di Indonesia. Akibatnya banyak kebijakan yang kemudian menuai kegagalan. (Nugroho, 2017 : 688)

Risiko (*Risk*) adalah kejadian yang berpeluang mempengaruhi proyek secara negatif sebagai akibat dari adanya ketidakpastian. Risiko dikaitkan dengan kemungkinan atau probabilitas terjadinya peristiwa diluar yang diharapkan. Kejadian di masa yang akan datang tidak dapat diketahui secara pasti. Kejadian ini atau suatu keluaran (*output*) dari suatu kegiatan atau peristiwa dapat berupa kondisi yang baik atau kondisi yang buruk. Jika yang terjadi adalah kondisi yang baik maka hal tersebut merupakan peluang (*opportunity*), namun jika terjadi hal yang buruk maka hal tersebut merupakan risiko. (Tjakra, *Analisis Resiko Pada Proyek Konstruksi Perumahan Di Kota Manado*, 2011)

## **2. Manajemen Risiko**

Manajemen risiko merupakan pendekatan terorganisasi untuk menemukan risiko-risiko yang potensial sehingga dapat mengurangi terjadinya hal-hal diluar dugaan. Manajemen risiko harus dilakukan sedini mungkin dengan didukung informasi tersebut. Prosesnya merupakan tindakan preventif dimana kondisi usaha sesungguhnya dapat menjadi jelas sebelum terlambat dan dapat terhindar dari kegagalan yang lebih besar. (Kerzner, 2001)

Menurut *Project Management Institut Body of Knowledge* (PMBOK, 1992) dalam jurnal (Febriana Setiawan, *Manajemen Resiko Proyek Vale di PT. Multipanel Intermitra Mandiri*, 2014) manajemen risiko didefinisikan sebuah proses yang berkaitan dengan identifikasi, analisis, tanggapan terhadap ketidakpastian termasuk memaksimalkan

hasil dari peristiwa positif dan meminimalkan dampak dari peristiwa sebaliknya. Pendekatan yang dilakukan terhadap risiko yaitu mengidentifikasi serta mengevaluasi risiko proyek dapat mempertimbangkan apa yang akan dilakukan terhadap dampak yang ditimbulkan, kemungkinan pengalihan risiko kepada pihak lain atau bagaimana mengurangi risiko yang terjadi.

### 3. Proses Manajemen Risiko

Pemahaman *Risk Management* memungkinkan manajemen untuk terlibat secara efektif dalam menghadapi *uncertainty* dengan risiko dan peluang yang berhubungan dan meningkatkan kemampuan organisasi untuk memberikan nilai tambah. Menurut Coso Erm (2004), proses manajemen risiko dapat dibagi ke dalam 8 komponen atau tahap sebagai berikut:

#### a. Lingkungan Internal

Komponen ini berkaitan dengan lingkungan dimana instansi Pemerintah berada dan beroperasi. Cakupannya adalah kultur manajemen risiko, integritas, perspektif terhadap risiko, penerimaan terhadap risiko, nilai moral, struktur dan pendelegasian wewenang.

#### b. Penentuan Tujuan

Manajemen harus menentukan objektif (tujuan-tujuan) dari organisasi agar dapat mengidentifikasi mengakses dan

mengelola risiko. Objektif dapat diklasifikasikan menjadi *strategic objective* di instansi Pemerintah berhubungan dengan pencapaian dan peningkatan kinerja instansi dalam jangka menengah dan panjang. Sedangkan *activity objective* dibagi dalam 3 kategori yaitu *operations objective*, *reporting objectives*; dan *compliance objective*.

c. Identifikasi Risiko

Komponen ini mengidentifikasi kejadian-kejadian potensial baik yang terjadi di lingkungan internal maupun eksternal organisasi yang mempengaruhi strategi atau pencapaian tujuan dari organisasi. Terdapat 4 model identifikasi risiko yaitu *expoure analysis*, *environtmental analysis*, *threat scenario* dan *brainstorming questions*.

d. Penilaian Risiko

Komponen ini menilai sejauh mana dampak kejadian yang dapat mengganggu pencapaian dari objektif. Penilaian risiko dapat menggunakan dua teknik, yaitu: *qualitative techniques* menggunakan *self-assessment*, *questionnaires* dan *internal audit reviews*. Sedangkan *quantitative techniques* data berbentuk angka yang diperoleh dari *probability based*, *non-probabilistic models* dan *benchmarking*.

e. Sikap atas Risiko

Organisasi harus menentukan sikap atas hasil penilaian risiko yang berupa: (1) *avoidance*, yaitu dihentikannya aktivitas atau pelayanan yang menyebabkan risiko; (2) *reduction*, yaitu mengambil langkah-langkah mengurangi dampak dari risiko; (3) *sharing*, yaitu mengalihkan atau menanggung bersama risiko dengan pihak lain; (4) *acceptance*, yaitu menerima risiko yang terjadi dan tidak ada upaya khusus yang dilakukan.

f. Aktifitas-aktifitas Pengendalian

Komponen ini berperan dalam penyusunan kebijakan-kebijakan dan prosedur-prosedur untuk menjamin *risk response* terlaksana dengan efektif. Aktifitas pengendalian memerlukan lingkungan pengendalian yang meliputi (1) integritas dan nilai etika; (2) kompetensi; (3) kebijakan dan praktik-praktik SDM; (4) budaya organisasi; (5) filosofi dan gaya kepemimpinan manajemen; (6) struktur organisasi; dan (7) wewenang dan tanggung jawab.

g. Informasi dan Komunikasi

Fokus dari komponen ini adalah menyampaikan informasi yang relevan kepada pihak terkait melalui media komunikasi yang sesuai. Faktor-faktor yang perlu diperhatikan dalam penyampaian informasi dan komunikasi adalah kualitas informasi, arah komunikasi dan alat komunikasi.

#### h. Monitoring

Monitoring dapat dilaksanakan baik secara terus menerus (*ongoing*) maupun terpisah (*separate evaluation*). Aktifitas monitoring *ongoing* tercermin pada aktifitas supervisi, rekonsiliasi dan aktifitas rutin lainnya.

### 4. Prinsip Pencegahan Risiko

Pada bagian analisis, dikemukakan bahwa Patton dan Savicky (1993) dalam buku (Nugroho, 2017 : 658) menawarkan teknik-teknik dalam analisis kebijakan, yang sebenarnya adalah juga teknik-teknik untuk *risk management* dalam proses perumusan kebijakan. Teknik-teknik tersebut sebagai berikut:

- a. Teknik *discounting* yang menghitung *future value* impak dari suatu kebijakan
- b. Teknik *three measures of efficiency*, yaitu teknik evaluasi yang mengombinasikan tiga ukuran efisiensi: *Nett Present Value* atau *discounted net benefits*, *benefits costs ratio*, dan *internal rate of return*. Ketiga konsep ini sangat mudah ditemui pada teknik pengambilan kebijakan investasi atau rekruturisasi bisnis.
- c. *Analysis sensitivitas*, yaitu proses yang digunakan untuk menemukan asumsi-asumsi yang bersifat kritical atau sensitif terhadap analisis. Caranya dengan menguji setiap nilai yang masuk akal pada setiap variabel penting. Teknik yang digunakan biasanya digunakan untuk sektor bisnis, yaitu *break event*

*analysis, contingency analysis* dan *fortiary analysis*. Ketiga teknik ini mempergunakan *Nett Present Value* (NPV) sebagai dasar perhitungannya.

## 5. Strategi Manajemen Risiko

Manajemen risiko dalam kebijakan publik untuk mengantisipasi dan mengatasi risiko yang akan muncul baik pada saat perumusan, implementasi maupun pasca-implementasi. Strategi manajemen ini termasuk strategi untuk melakukan distribusi sumber daya kebijakan, terdapat dua model dalam strategi manajemen risiko dalam buku (Nugroho, 2017 : 625) sebagai berikut:

### a. *Regulatory Impact Assessment*

RIA berperan memastikan secara sistematis dalam menentukan pilihan kebijakan yang paling efisien dan efektif. RIA dapat memberikan alasan perlunya intervensi pemerintah memberikan alasan bahwa regulasi adalah alternatif yang terbaik, memberikan alasan bahwa regulasi memberikan manfaat yang lebih besar dari biayanya. Review regulasi bertujuan menilai efektifitas kebijakan, memastikan bahwa perumusan kebijakan telah mempertimbangkan semua alternatif tindakan, meneliti berbagai manfaat dan biaya dan menilai secara strategis implementasinya.

Untuk melakukan review dapat menggunakan metode RIA yang terdiri dari 7 langkah, yaitu:

- 1) Perumusan masalah
- 2) Identifikasi tujuan
- 3) Alternatif penyelesaian masalah
- 4) Analisis manfaat dan biaya setiap alternatif
- 5) Penentuan alternatif terbaik dalam menyelesaikan masalah
- 6) Perumusan strategis implementasi
- 7) Penyusunan regulasi impact analysis statement.

*b. Cost Benefit Analysis*

CBA atau analisis biaya dan manfaat mengedepankan pemahaman bahwa setiap keputusan harus didasarkan kepada analisis apakah menghasilkan manfaat lebih banyak daripada biaya yang dikeluarkan. metode ini mengedepankan dalam kebijakan publik karena apapun kebijakannya, baik pendidikan, perumahan, kesehatan, infrastruktur dan yang lainnya berkenaan dengan pembiayaan, dan pembiayaan berkenaan dengan sumberdaya keuangan dan setiap penggunaan sumberdaya keuangan senantiasa dipertanggung-jawabkan dengan keuangan pula.

*Cost Benefit Analysis* lebih banyak digunakan untuk kepentingan proyek, terutama proyek infrastruktur. Dengan demikian, kemanfaatannya biasanya bersifat mikro dan sering kali sangat ekonomikal, jika tidak dikatakan sangat “finansial”. *Cost Benefit Analysis* menjadi identik dengan analisis *return on*

*investment* pada sebuah korporasi. Penggunaan *Cost Benefit Analysis* untuk keperluan analisis proyek infrastruktur yang sudah lazim dan sudah sepatutnya.

## 6. Pemetaan Risiko

Konsep pemetaan risiko yang dikembangkan oleh (Nugroho, 2017:672) dalam bukunya *Public Policy*, yaitu dengan melihat sumber risiko berdasarkan faktor internal dan faktor eksternal yang dibagi ke dalam empat kuadran, sebagai berikut:

- a. Kuadran I, yaitu konflik antar elit;
- b. Kuadran II, yaitu konflik sosial;
- c. Kuadran III, yaitu tidak mempunyai kecakapan yang memadai untuk merumuskan dan mengimplementasikan kebijakan publik;
- d. Kuadran IV, yaitu tidak mempunyai pemahaman yang memadai tentang kebijakan publik.

## B. Tinjauan tentang Kebijakan

### 1. Pengertian Kebijakan

Berbicara mengenai kebijakan publik, ada baiknya terlebih dahulu kita menjelaskan tentang kebijakan. Kebijakan (*policy*) adalah sebuah instrumen pemerintahan, bukan saja dalam arti *government* yang hanya saja menyangkut aparatur negara, melainkan pula *governance* yang menyentuh pengelolaan sumberdaya publik. Kebijakan pada intinya merupakan keputusan-keputusan atau

pilihan-pilihan tindakan yang secara langsung mengatur pengelolaan dan pendistribusian sumberdaya alam, finansial dan manusia demi kepentingan publik, yakni rakyat banyak, penduduk, masyarakat atau warga negara.

Kebijakan merupakan hasil dari adanya sinergi, kompromi atau bahkan kompetisi antara berbagai gagasan, teori, ideologi dan kepentingan-kepentingan yang mewakili sistem politik suatu negara. (Suharto, 2008:3). Kebijakan adalah serangkaian tindakan/kegiatan yang diusulkan oleh seseorang, kelompok atau pemerintah dalam suatu lingkungan tertentu dimana terdapat hambatan-hambatan dan kemungkinan-kemungkinan di mana kebijakan tersebut diusulkan agar berguna dalam mengatasinya untuk mencapai tujuan yang dimaksud. (Friedrich dalam Agustino, 2012:7).

Definisi kebijakan yang dimaksud oleh Friedrich tersebut berhubungan dengan penyelesaian beberapa maksud dan tujuan yang meskipun maksud atau tujuan dari kegiatan pemerintah tidak selalu mudah untuk dilihat, tetapi ide bahwa kebijakan melibatkan perilaku yang mempunyai maksud, merupakan bagian penting dari definisi kebijakan.

## **2. Ruang Lingkup Kebijakan Publik**

Hogwood dan Gunn 1984 dalam buku (Irawati, 2015:10) menyebutkan 10 penggunaan istilah kebijakan publik, yang menunjukkan makna yang berbeda-beda:

- a. Kebijakan sebagai label untuk sebuah aktivitas, misal: kebijakan pendidikan, kebijakan industri;
- b. Kebijakan sebagai ekspresi tujuan umum atau aktivitas negara yang diharapkan, misal kebijakan tentang pelayanan publik yang berkualitas dan terjangkau oleh seluruh masyarakat, kebijakan pengurangan angka kemiskinan;
- c. Kebijakan sebagai proposal spesifik, misal kebijakan pengurangan subsidi bahan bakar minyak;
- d. Kebijakan sebagai keputusan pemerintah, misal: Keppres, keputusan menteri;
- e. Kebijakan sebagai otorisasi formal, misal: keputusan DPR;
- f. Kebijakan sebagai sebagai sebuah program, misal: program pengarusutamaan gender;
- g. Kebijakan sebagai sebuah keluaran (output), misal pengalihan subsidi bahan bakar minyak untuk mendorong pengembangan usaha kecil;
- h. Kebijakan sebagai sebuah hasil (outcome), misal: peningkatan nilai investasi dan pendapatan pengusaha kecil sebagai implikasi pengalihan subsidi bahan bakar minyak untuk usaha kecil;
- i. Kebijakan sebagai sebagai teori atau model, misal: jika infrastruktur fisik wilayah Indonesia Timur diperbaiki maka perkembangan sosial ekonomi wilayah itu semakin meningkat; dan

- j. Kebijakan sebagai sebuah proses, misal pembuatan kebijakan dimulai sejak penetapan agenda, keputusan tentang tujuan, implementasi sampai dengan evaluasi.

### **3. Tujuan Kebijakan Publik**

Pada dasarnya, tujuan kebijakan dapat dibedakan menjadi empat, yaitu:

- a. mendistribusi, realokatif dan redistribusi, versus menabsorbsi atau menyerap sumber daya ke dalam negara;
- b. mengatur (*regulatif*) versus membebaskan (*deregulatif*);
- c. men-dinamisasi versus men-stabilisasi;
- d. memperkuat negara versus memperkuat masyarakat/pasar  
(Nugroho, 2017 : 170).

### **4. Jenis Kebijakan Publik**

Secara taksonomi, kebijakan publik dapat dikelompokkan menjadi kebijakan menurut sektor yang diatur, atau kebijakan sektoral, dan kebijakan menurut area yang diatur atau kebijakan kewilayahan. Berikut jenis-jenis kebijakan publik:

#### **a. Kebijakan Sektor**

Kebijakan secara sektor adalah kebijakan yang dibuat sesuai dengan bidang yang diatur oleh kebijakan tersebut. Setidaknya terdapat empat sektor utama dari kebijakan yaitu sektor politik, sektor sosial, sektor ekonomi dan sektor infrastruktur.

b. Kebijakan Kewilayahan (Regional)

Kebijakan kewilayahan atau regional dikelompokkan menjadi kebijakan pada tingkat pusat dan nasional dan ada tingkat daerah. Kebijakan berbasis kawasan atau regional berkenaan dengan urusan pemerintahan. Dinyatakan pada UU. No. 23 tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah terdapat tiga jenis urusan pemerintahan, yaitu urusan pemerintahan absolut, urusan pemerintahan konkuren dan urusan pemerintahan umum. (Nugroho, 2017:107)

### **C. Pembangunan**

Pembangunan menurut Soekanto (2006:382), disamping memiliki tujuan-tujuan yang diinginkan tidak mustahil pembangunan mengakibatkan terjadinya dampak pada sub sistem kemasyarakatan. Dampak tersebut akan timbul apabila terjadi gejala-gejala, antara lain :

- a. Perubahan yang cepat;
- b. Perubahan sosial, ekonomi dan politik yang simultan;
- c. Pencarian faktor kesalahan karena ketidakmampuan membawa perubahan yang cepat.

Siagian (1987) dalam bukunya Administrasi Pembangunan memberikan pengertian tentang pembangunan sebagai “suatu usaha atau rangkaian usaha pertumbuhan dan perubahan yang berencana dan dilakukan secara sadar oleh suatu bangsa, negara dan pemerintah, menuju modernitas dalam

rangka pembinaan bangsa (nation building)”. Sedangkan Ginanjar Kartasasmita (1994) memberikan pengertian yang lebih sederhana, yaitu sebagai “suatu proses perubahan kearah yang lebih baik melalui upaya yang dilakukan secara terencana”.

Menurut Riyadi dan Deddy Supriyadi Bratakusumah (2005) istilah pembangunan bisa saja diartikan berbeda oleh satu orang dengan orang lain, daerah yang satu dengan daerah yang lainnya, negara satu dengan negara lain. Namun secara umum ada suatu kesepakatan bahwa pembangunan merupakan proses untuk melakukan perubahan. Sedangkan makna pembangunan itu sendiri menurut Deddy T. Tikson (2005) bahwa pembangunan nasional dapat pula diartikan sebagai transformasi ekonomi, sosial dan budaya secara sengaja melalui kebijakan dan strategi menuju arah yang diinginkan.

#### **D. Peraturan Pemerintah Nomor 60 Tahun 2008**

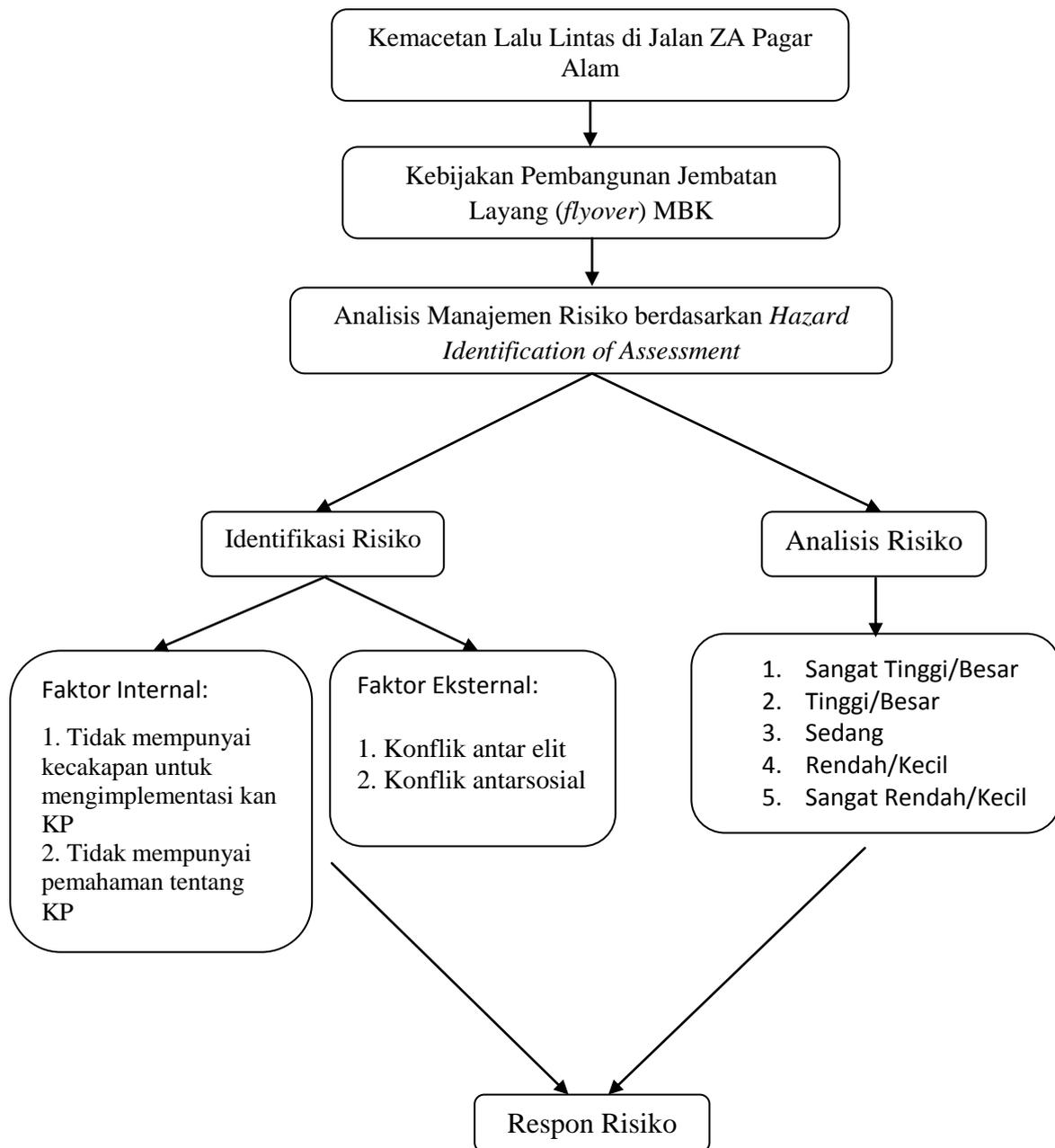
Peraturan Pemerintah Nomor 60 Tahun 2008 tentang Sistem Pengendalian Intern Pemerintah merupakan suatu peraturan perundang-undangan di Indonesia yang ditetapkan oleh Presiden dan ditandatangani oleh Presiden untuk menjalankan Undang-undang sebagaimana mestinya. Di dalam Undang-undang Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan dinyatakan bahwa Peraturan Pemerintah sebagai aturan “organik” daripada Undang-undang menurut hierarkinya tidak boleh tumpang tindih atau bertolak belakang.

Dalam melaksanakan pengendalian internal pemerintah yang selanjutnya disingkat SPI adalah Sistem Pengendalian Intern yang diselenggarakan secara menyeluruh di lingkungan pemerintah pusat dan pemerintah daerah. Pengawasan Intern merupakan seluruh proses kegiatan audit, review, evaluasi, pemantauan dan kegiatan pengawasan lain terhadap penyelenggaraan tugas dan fungsi organisasi dalam rangka memberikan keyakinan memadai bahwa kegiatan telah dilaksanakan sesuai dengan tolak ukur yang telah ditetapkan secara efektif dan efisien untuk kepentingan pimpinan dalam mewujudkan tata pemerintahan yang baik.

#### **E. Kerangka Pikir Penelitian**

Perencanaan pembangunan kebijakan di kota harus dipikirkan dan dipertimbangkan secara matang, artinya pemerintah harus memikirkan bagaimana memanajementi suatu risiko yang kemungkinan akan terjadi dari pembangunan tersebut agar pembangunan tidak gagal dan kebutuhan masyarakat di kota tersebut tetap terpenuhi. Keberhasilan manajemen risiko akan tergantung pada efektivitas kerangka kerja yang digunakan untuk memberikan dasar-dasar dan pengaturan dalam organisasi di semua tingkatan. Kerangka kerja tersebut dapat membantu kita dalam mengelola risiko secara efektif melalui penerapan proses manajemen risiko pada berbagai tingkat.

Jika dilihat berdasarkan uraian di atas maka seharusnya Pemerintah Kota Bandar Lampung dapat saling bekerjasama dengan Pemerintah Pusat dalam pembangunan jembatan layang tersebut agar kebutuhan masyarakat dapat terpenuhi. Berdasarkan hal tersebut penulis ingin mengetahui bagaimana analisis manajemen risiko oleh Pemerintah Kota dalam pembangunan jembatan layang di Jl. Zainal Abidin Pagar Alam dengan menggunakan tiga komponen proses risiko berdasarkan *Hazard Identification Assessment* (HIRA), yaitu identifikasi risiko, analisa risiko, respon risiko. Untuk lebih jelasnya gambar kerangka pikir dapat dilihat pada bagan berikut ini :



**Gambar 1. Kerangka Pikir Penelitian**

*Sumber: Diolah peneliti (2017)*

### **III. METODOLOGI PENELITIAN**

#### **A. Jenis Penelitian**

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian deskriptif dengan menggunakan pendekatan kualitatif. Penelitian kualitatif merupakan prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif yang berupa kata-kata tertulis maupun lisan dari seorang peneliti. Sasaran atau kajian penelitian merupakan gejala-gejala sebagai yang saling terkait satu sama lainnya dalam hubungan-hubungan fungsional dan yang keseluruhannya merupakan sebuah satuan yang menyeluruh (Patilima, 2011:5).

Data yang diperoleh seperti hasil pengamatan, hasil wawancara, hasil pemotretan, analisis dokumen, catatan lapangan, disusun peneliti dilokasi tertuang dalam bentuk kata kata yang mendeskripsikan atau menggambarkan suatu fenomena sosial yang diteliti. Peneliti menggunakan metode deskriptif dengan pendekatan kualitatif melalui analisis statistik risiko sederhana, tujuannya untuk mempermudah mendapat informasi yang jelas dari sampel dan populasi. Dengan pendekatan ini, penulis dapat memperoleh gambaran yang lengkap dari

permasalahan yang dirumuskan dan penulis dapat mendeskripsikan atau mengukur tingkat risiko terhadap pembangunan.

## **B. Fokus Penelitian**

Batasan masalah dalam penelitian kualitatif disebut dengan fokus penelitian sehingga dalam penelitian ini peneliti dapat memahami masalah-masalah yang menjadi tujuan penelitian. Menurut Moleong (2000), fokus penelitian dimaksudkan untuk membatasi penelitian guna memilih mana data yang relevan dan data yang tidak relevan, agar tidak di masukkan ke dalam sejumlah data yang sedang dikumpulkan, meskipun data itu menarik. Fokus dalam penelitian ini sesuai dengan kerangka pikir yaitu mengidentifikasi dan menganalisis risiko pembangunan *flyover* MBK yang dikaji melalui komponen proses risiko menurut *Hazard Identification Assessment (HIRA)*, yaitu:

### **1. Identifikasi risiko**

Mengetahui hasil resiko apa yang paling dominan terjadi dalam proses pembangunan *flyover*, penulis akan menganalisis masalah apa yang akan terjadi selama pembangunan dan menyebutkan risiko yang paling dominan yang terjadi selama proses pembangunan.

2. Analisis risiko, dilakukan dengan 2 tahap, yaitu:

a. Analisis Risiko Kualitatif

Metode untuk mengkategorisasikan risiko yang digunakan penulis dalam penelitian ini untuk mengidentifikasi risiko yaitu berdasarkan pasal 16 huruf b Peraturan Pemerintah No. 60 Tahun 2008 tentang Sistem Pengendalian Intern Pemerintah menggunakan mekanisme yang memadai untuk mengenali risiko melalui dua faktor, yaitu faktor eksternal dan faktor internal. Faktor eksternal dan faktor internal yang kemudian dikaitkan dengan konsep kebijakan Riant Nugroho menggunakan empat sub risiko. Identifikasi risiko kebijakan pembangunan disajikan dalam bentuk tabel sebagai berikut:

**Tabel 3. Identifikasi Risiko**

No	Risiko	Sub Risiko
<b>A</b>	<b>Eksternal</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Muncul konflik antar elit</li> <li>2. Muncul konflik antar sosial</li> </ol>
<b>B</b>	<b>Internal</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tidak mempunyai kecakapan yang memadai untuk merumuskan dan mengimplementasikan kebijakan publik</li> <li>2. Tidak mempunyai pemahaman yang memadai tentang kebijakan publik</li> </ol>

*Sumber: Diolah Peneliti, 2017*

b. Analisis Risiko Kuantitatif

Metode analisis ini biasanya dilakukan berdasarkan identifikasi risiko melalui studi literatur, observasi dan wawancara dengan menyebarkan kuisioner survei pendahuluan pada responden yang terpilih. Selanjutnya melakukan analisis risiko dengan melakukan menggunakan metode penilaian (*assessment*) tingkat risiko terhadap frekuensi probabilitas risiko yang terjadi dan dampak yang ditimbulkan dari risiko tersebut. Setelah melakukan penilaian risiko selanjutnya dilakukan penggambaran atau pemetaan hasil dari penilaian risiko kedalam diagram matriks berdasarkan frekuensi kemungkinan (*probabilitas*) dan dampak (*impact*).

Untuk mengukur risiko, menggunakan rumus:

$$R = P * I$$

Dimana :

R = tingkat risiko

P = kemungkinan (*Probability*) risiko yang terjadi

I = tingkat dampak (*Impact*) risiko yang terjadi

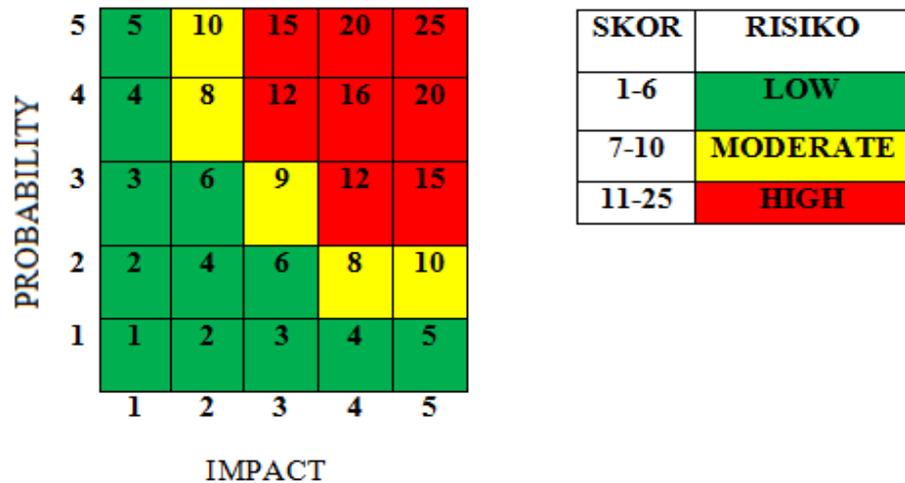
Skala yang digunakan dalam mengukur potensi risiko terhadap frekuensi dan dampak risiko adalah skala Likert dengan menggunakan rentang angka 1 sampai dengan 5, yaitu:

Pengukuran probabilitas risiko (P):

- 1 = sangat jarang
- 2 = jarang
- 3 = cukup
- 4 = sering
- 5 = sangat sering

Pengukuran dampak (*impact*) risiko (I):

- 1 = sangat kecil
- 2 = kecil
- 3 = sedang
- 4 = besar
- 5 = sangat besar



**Gambar 2. Matriks probabilitas dan dampak**

Analisis risiko berikutnya adalah dengan menggunakan metode *Severity Index* (SI) untuk menghitung tingkat risiko dengan rumus:

$$SI = \frac{\sum_{i=0}^4 a_i x_i}{4 \sum_{i=0}^4 x_i} (100\%)$$

Dimana,

$a_i$  = konstanta penilaian

$x_i$  = frekuensi responden

$i = 0, 1, 2, 3, 4, \dots, n$

$x_0, x_1, x_2, x_3, x_4$  adalah respon frekuensi responden

$a_0 = 0, a_1 = 1, a_2 = 2, a_3 = 3, a_4 = 4$

$x_0$  = frekuensi responden “sangat rendah”, maka  $a_0 = 0$

$x_1$  = frekuensi responden “rendah”, maka  $a_1 = 1$

$x_2$  = frekuensi responden “cukup tinggi”, maka  $a_2 = 2$

$x_3$  = frekuensi responden “tinggi”, maka  $a_3 = 3$

$x_4$  = frekuensi responden “sangat tinggi”, maka  $a_4 = 4$

Klasifikasi skala penilaian pada probabilitas dan dampak menurut

Majid dan McCaffer (1997) adalah sebagai berikut:

Sangat Rendah/Kecil (SR/SK)

$$0.0 \leq SI < 12.5$$

Rendah/Kecil (R/K)

$$12.5 \leq SI < 37.5$$

Cukup/Sedang (C)

$$37.5 \leq SI < 62.5$$

Tinggi/Besar (T/B)

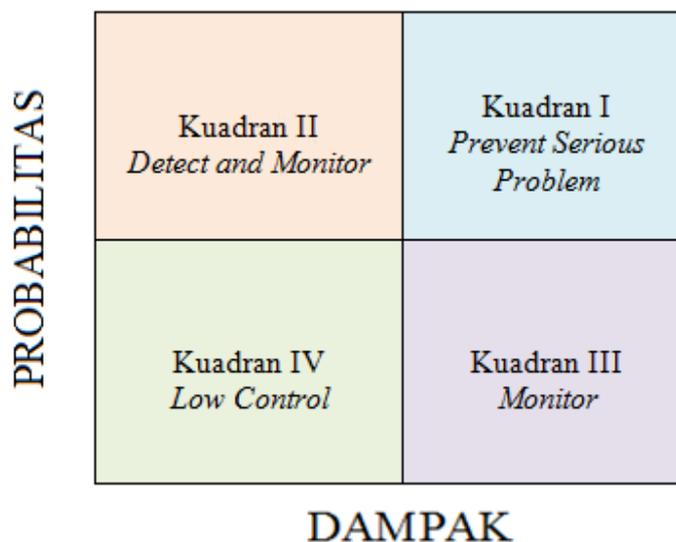
$$62.5 \leq SI < 87.5$$

Sangat Tinggi/Besar (ST/SB)

$$87.5 \leq SI < 100$$

### 3. Respon risiko

Setelah mengetahui tingkat risiko, dilakukan wawancara respon risiko pada responden terpilih bagaimana mengatasi risiko yang muncul. Untuk menangani risiko-risiko yang terjadi, dapat digunakan *Risk Map*. Berikut adalah gambar dari *Risk Map* yang dapat digunakan:



**Gambar 3. Risk Map**

Pada kuadran I ditempatkan untuk risiko yang harus mendapatkan perhatian serius agar meminimalkan kemungkinan dan dampak yang terjadi. Pada kuadran II ditempatkan untuk risiko yang membutuhkan rencana yang teruji untuk menjawab situasi risiko terjadi. Pada kuadran III memerlukan pengawasan dan pengendalian internal untuk menjaga tingkat kemungkinan dan dampak terjadinya risiko. pada kuadran IV risiko yang terjadi membutuhkan informasi teratur (*low control*).

### C. Lokasi Penelitian

Pembangunan Jembatan Layang (*flyover*) Mal Boemi Kedaton ini terletak di jalan Zainal Abidin Pagar Alam Bandar Lampung. Lokasi pembangunan dapat dilihat pada gambar berikut.



**Gambar 4. Lokasi Penelitian**

### D. Informan

Informan merupakan seseorang yang dijadikan sebagai sumber pengumpulan data melalui wawancara. Sugiyono (2012:208) dalam penelitian kualitatif teknik sampling yang sering digunakan adalah *purposive sampling*. *Purposive sampling* adalah teknik pengambilan sampel sumber data dengan pertimbangan tertentu dengan memilih orang yang dianggap paling tahu tentang apa yang kita harapkan.

Informan dalam penelitian ini ditentukan dengan teknik *purposive sampling*, ditentukan sendiri oleh peneliti yang ditujukan untuk orang yang benar-benar mengerti tentang pembangunan *flyover* tersebut MBK. Peneliti menetapkan beberapa kelompok informan dalam penelitian ini sebagai berikut:

**Tabel 4. Informan Penelitian**

No	Nama	Jabatan
1	Syamsul Rahman	Kepala Bidang Bina Marga Dinas Pekerjaan Umum Kota Bandar Lampung
2	Iskandar Zulkarnaen	Kepala Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung
3	Yusuf Rizal	Konsultan Konstruksi PT. Eikelia Mitra Consultant
4	Sutarno	Pelaksana Lapangan Kontraktor PT. Dewanto Cipta Pratama
5	Agung	Pendamping Pelaksana Lapangan Kontraktor PT. Dewanto Cipta Pratama
6	Ilham Malik	Akademisi Teknik Sipil Universitas Bandar Lampung

*Sumber: Diolah Peneliti (2017)*

## **E. Jenis Data**

Sumber data dalam penelitian ini merupakan informasi mengenai keberadaan konsep penelitian yang diperoleh dari analisis dalam kegiatan penelitian, adapun jenis-jenis data yang dipergunakan adalah:

### **1. Data Primer**

Data primer berupa segala informasi atau hal-hal yang berkaitan dengan konsep penelitian yang diperoleh secara langsung sebagai obyek penelitian. Data primer yang diperoleh peneliti sebagai proses pengumpulan data menggunakan teknik wawancara dan observasi. Data primer dalam penelitian ini sebagai berikut:

**Tabel 5. Data Primer**

<b>No</b>	<b>Nama</b>	<b>Jabatan</b>
1	Syamsul Rahman	Kepala Bidang Bina Marga Dinas Pekerjaan Umum Kota Bandar Lampung
2	Iskandar Zulkarnaen	Kepala Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung
3	Yusuf Rizal	Konsultan Konstruksi PT. Eikelia Mitra Consultant
4	Sutarno	Pelaksana Lapangan Kontraktor PT. Dewanto Cipta Pratama
5	Agung	Pendamping Pelaksana Lapangan Kontraktor PT. Dewanto Cipta Pratama
6	Ilham Malik	Akademisi Teknik Sipil Universitas Bandar Lampung

Sumber: Diolah Peneliti (2017)

## 2. Data Sekunder

Data sekunder merupakan data pendukung dan juga tambahan yang diperoleh dari berbagai sumber yang terkait dengan penelitian sebagai pendukung dalam analisis data primer. Data ini pada umumnya berupa dokumen-dokumen tertulis yang berkaitan dengan pembangunan *flyover* MBK. Sumber data sekunder dalam penelitian ini diperoleh melalui dokumen yang terkait dengan penelitian, yaitu gambaran umum mengenai tugas dinas yang berwenang terhadap pembangunan *flyover* MBK dan foto dokumentasi. Data sekunder dalam penelitian ini sebagai berikut:

**Tabel 6. Data Sekunder**

No	Sumber
1	Peraturan Pemerintah Nomor 60 Tahun 2008 tentang Sistem Pengendalian Intern Pemerintah
2	Peraturan Walikota Nomor 40 Tahun 2016 tentang Tugas Fungsi dan Tata Kerja Dinas Pekerjaan Umum Kota Bandar Lampung
3	Peraturan Walikota Nomor 50 Tahun 2016 tentang Tugas Fungsi dan Tata Kerja Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung
4	<a href="https://fajarsumatera.co.id/index.php/2017/05/30/pemkot-belum-kantongi-perda-pembangunan-flyover/">https://fajarsumatera.co.id/index.php/2017/05/30/pemkot-belum-kantongi-perda-pembangunan-flyover/</a>
5	<a href="http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=608582&amp;page=64">http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=608582&amp;page=64</a>

*Sumber: Diolah Peneliti (2017)*

## F. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data didapatkan dari berbagai macam teknik, diantaranya sebagai berikut:

### 1. Wawancara

Teknik pengumpulan data didapatkan melalui proses wawancara. Wawancara dilakukan untuk mendapatkan informasi secara langsung dengan mengungkapkan pertanyaan-pertanyaan pada informan. Wawancara tersebut dilakukan dengan cara bertemu langsung dan melakukan wawancara mendalam dari Instansi Pemerintah dengan Bapak Syamsul Rahman selaku Kepala Bidang Bina Marga Dinas Pekerjaan Umum Kota Bandar Lampung dan dengan Bapak Iskandar Zulkarnaen selaku Kepala Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung,

Wawancara juga peneliti lakukan dari pihak konsultan dan kontraktor yaitu dengan Bapak Yusuf Rizal selaku Konsultan Konstruksi dari PT. Eikelia Mitra Consultant, Bapak Sutarno dan Bapak Agung selaku Pelaksana Lapangan dan Pendamping Pelaksana Lapangan dari PT. Dewanto Cipta Pratama. Guna mendapatkan data yang valid maka peneliti juga melakukan wawancara kepada Bapak Ilham Malik selaku Akademisi Teknik Sipil dari Universitas Bandar Lampung.

## **2. Observasi**

Peneliti melakukan observasi atau pengamatan langsung dengan cara peneliti secara langsung turun lapangan di lokasi penelitian yaitu di *flyover* MBK yang berada di Jl. Zainal Abidin Pagar Alam, observasi mulai dilakukan pada tanggal 5 Desember 2017. Melalui observasi peneliti mencari informasi lebih banyak dengan melihat faktor-faktor apa saja yang dapat memicu timbulnya risiko dalam pembangunan *flyover* MBK Bandar Lampung.

Peneliti juga mencocokkan hasil informasi yang didapat dari hasil wawancara terhadap informan ketika melakukan observasi. Observasi dilakukan dengan cara mengamati dan mendokumentasikan area pembangunan *flyover* MBK Bandar Lampung.

### **3. Dokumentasi**

Dokumentasi yang disajikan berupa informasi yang terkait dan dibutuhkan serta digunakan peneliti. Dokumen yang diperoleh berupa peraturan pemerintah maupun peraturan walikota, hasil wawancara dan foto-foto dokumentasi terkait objek yang diteliti.

### **4. Kuisisioner**

Kuisisioner merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberi seperangkat pertanyaan atau pertanyaan tertulis kepada responden untuk dijawab (Sugiyono, 2014:142). Setelah dilakukan wawancara, peneliti menggunakan kuisisioner untuk mengukur risiko yang terjadi karena peneliti ingin melihat risiko yang muncul akibat pembangunan *flyover* dalam bentuk angka atau persentase.

## **G. Teknik Pengolahan Data**

Setelah melakukan pengumpulan data, tahap selanjutnya yaitu pengolahan data penelitian. Peneliti melakukan tahapan dalam proses pengolahan data, yaitu:

### **1. Editing Data**

Editing data merupakan sebuah proses yang bertujuan agar data yang dikumpulkan dapat memberikan kejelasan, mudah dibaca, konsisten

dan lengkap. Dalam tahap ini, data yang dianggap tidak bernilai ataupun tidak relevan harus disingkirkan. Semua hasil wawancara dengan informan kemudian tidak semuanya di cantumkan, tetapi data tersebut dipilah lagi oleh peneliti, sehingga data yang diperlukan saja yang ditampilkan sementara data lengkapnya disajikan sebagai transkrip wawancara atau lampiran.

## 2. Interpretasi Data

Interpretasi data digunakan untuk mencari makna dan hasil penelitian yang mendalam. Interpretasi Data dalam penelitian ini yaitu pembahasan mengenai risiko dari kebijakan pembangunan *flyover* MBK. Dalam penelitian ini, kutipan wawancara yang ditampilkan merupakan penyederhanaan terhadap arti dan makna dari informan yang disajikan. Interpretasi dilakukan dengan cara menghubungkan hasil wawancara dengan informan dengan teori atau konsep yang peneliti gunakan pada tinjauan pustaka dan dokumen lainnya, sehingga didapat analisis yang tepat.

## H. Teknik Analisis Data

Data yang diperoleh mengenai risiko pembangunan *flyover* MBK, selanjutnya akan dianalisis secara deskriptif dengan pendekatan kualitatif dan persentase. Tujuannya untuk membuat deskriptif secara sistematis, faktual dan akurat mengenai bagaimana respon risiko dari pembangunan *flyover* MBK. Terdapat empat komponen analisis data, yaitu:

### **1. Reduksi Data**

Reduksi data diidentifikasi adanya bagian terkecil yang ditemukan dalam data yang memiliki makna bila dikaitkan dengan fokus dan masalah penelitian (Moleong, 2013:288). Reduksi data berlangsung terus-menerus selama penelitian berlangsung. Selama pengumpulan data berlangsung reduksi data selanjutnya berupa membuat ringkasan, mengkode, membuat memo/catatan dan sebagainya. Proses reduksi data terus berlanjut setelah penelitian lapangan sambil laporan akhir tersusun.

### **2. Penyajian Data**

Penyajian data dapat dilakukan dalam bentuk tabel, grafik dan sejenisnya. Penyajian data memudahkan untuk memahami apa yang terjadi, merencanakan kerja selanjutnya berdasarkan apa yang telah dipahami tersebut (Sugiyono, 2009:247). Penyajian data dalam penelitian ini yaitu menyajikan kumpulan informasi tersusun dalam bentuk teks naratif, sehingga dalam penyajian data ini akan terlihat bagaimana analisis manajemen risiko terhadap kebijakan pembangunan *flyover* MBK.

### **3. Verifikasi Data**

Verifikasi data merupakan penarikan kesimpulan dan verifikasi. Kesimpulan awal yang dikemukakan masih bersifat sementara, dan akan berubah bila tidak ditemukan bukti-bukti yang kuat yang

mendukung pada tahap pengumpulan data berikutnya (Sugiyono, 2009 : 250). Masalah reduksi data, penyajian data dan verifikasi data menjadi gambaran keberhasilan secara berurutan sebagai rangkaian analisis yang terus menerus.

#### 4. Skala Likert

Skala pertanyaan yang diajukan oleh peneliti kepada informan dengan memberi kuisioner berupa angka, dengan memberikan kode angka yang relatif karena angka tersebut hanyalah sebuah simbol penilaian dari sebuah jawaban. Penelitian ini menggunakan skala likert yang dapat dilihat pada tabel berikut:

**Tabel 7. Skor Metode Skala Likert**

No	Pertanyaan dengan memilih jawaban	Skor
1	Sangat Kecil/Sangat Rendah	1
2	Kecil/Rendah	2
3	Sedang/Cukup	3
4	Besar/Tinggi	4
5	Sangat Besar/Sangat Tinggi	5

#### I. Teknik Keabsahan Data

Teknik keabsahan data merupakan cara menyelaraskan antara data yang dilaporkan peneliti dengan data yang terjadi pada obyek penelitian (Sugiyono, 2009 : 274). Uji keabsahan data dalam penelitian kualitatif meliputi: Data dalam penelitian kualitatif dapat dikatakan valid apabila tidak ada perbedaan antara yang dilaporkan peneliti dengan apa yang

sesungguhnya terjadi pada obyek yang diteliti. Untuk menetapkan keabsahan data diperlukan teknik pemeriksaan. Uji keabsahan data dalam penelitian ini dilakukan dengan menggunakan triangulasi data.

Triangulasi data dilakukan untuk menguji kebenaran dan keabsahan data. Dalam penelitian ini peneliti menggunakan triangulasi sumber yang dilakukan dengan cara mencocokkan data yang didapat melalui teknik wawancara, observasi dan dokumentasi. Data yang didapat dari hasil wawancara dengan pihak Dinas Pekerjaan Umum Kota Bandar Lampung, Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dan pihak kontraktor serta pihak konsultan kemudian di analisis dan dicocokkan dengan data-data yang didapat melalui dokumentasi.

Langkah berikutnya, peneliti mengkonfirmasi kebenaran data dengan cara melakukan observasi di lapangan guna memperoleh kecocokan dengan data lainnya. Data lain yang dimaksud adalah keterangan informan penelitian dari akademisi yaitu Bapak Ilham Malik selaku akademisi Teknik Sipil Universitas Bandar Lampung. Melalui triangulasi data, maka diperoleh informasi yang valid dan jelas mengenai Analisis Manajemen Risiko Kebijakan Pembangunan Jembatan Layang (Studi pada Jl. Zainal Abidin Pagar Alam).

## **IV. GAMBARAN UMUM**

### **A. Gambaran Umum Kota Bandar Lampung**

#### **1. Kondisi Umum Kota Bandar Lampung**

Kota Bandar Lampung merupakan sebuah kota yang menjadi pusat kota di Provinsi Lampung. Kota Bandar Lampung merupakan terletak di Pulau Sumatera sekitar 165 km sebelah barat laut Kota Jakarta yang merupakan ibukota Negara Indonesia. Kota Bandar Lampung juga merupakan kota terbesar dan terpadat ketiga di Pulau Sumatera setelah Medan dan Palembang berdasarkan jumlah penduduk, serta termasuk salah satu kota besar di Indonesia dan kota terpadat di luar Pulau Jawa. Kota Bandar Lampung terletak pada tempat yang strategis karena sebagai daerah transit kegiatan perekonomian antar Pulau Sumatera dan Pulau Jawa.

#### **2. Penduduk Kota Bandar Lampung**

Berdasarkan sensus BPS, kota ini memiliki populasi penduduk sebanyak 1.251.642 jiwa (sensus 2016), dengan luas wilayah sekitar 197,22 km<sup>2</sup>, maka Bandar Lampung memiliki kepadatan penduduk 8.316 jiwa/km<sup>2</sup> dan tingkat pertumbuhan penduduk 1,79% per tahun.

Berikut adalah tabel jumlah penduduk Kota Bandar Lampung per kecamatan pada tahun 2016:

**Tabel 8. Jumlah Penduduk Kota Bandar Lampung**

No	Kecamatan	Jumlah Penduduk
1	Kedaton	72.953 jiwa
2	Sukarame	73.443 jiwa
3	Tanjung Karang Barat	74.157 jiwa
4	Tanjung Karang Pusat	72.195 jiwa
5	Tanjung Karang Timur	56.284 jiwa
6	Teluk Betung Utara	62.611 jiwa
7	Teluk Betung Barat	35.951 jiwa
8	Teluk Betung Selatan	49.916 jiwa
9	Teluk Betung Timur	52.765 jiwa
10	Bumi Waras	68.030 jiwa
11	Kedamaian	49.840 jiwa
12	Enggal	40.660 jiwa
13	Langkapura	29.024 jiwa
14	Panjang	96.287 jiwa
15	Kemiling	81.122 jiwa
16	Rajabasa	81.122 jiwa
17	Labuhan Ratu	60.692 jiwa
18	Sukabumi	69.621 jiwa
19	Tanjung Senang	54.873 jiwa
20	Way Halim	92.163 jiwa
<b>Jumlah</b>		<b>1.251.642 jiwa</b>

*Sumber: BPS Kota Bandar Lampung, 2016*

### 3. Kawasan Kemacetan Lalu Lintas di Kota Bandar Lampung

Bertambahnya penduduk di kota-kota besar yang diiringi dengan bertambahnya jumlah kendaraan yang memakai sarana jalanan umum yang ada di Indonesia pada umumnya, khususnya di Kota Bandar Lampung hendaklah diiringi juga dengan pembangunan sarana jalan yang memadai bagi pengguna jalan untuk merespon dari kondisi kemajuan jaman dan perekonomian. Jalan-jalan umum saat ini terasa

semakin sempit dan padat kendaraan, diruas-ruas jalan Kota Bandar Lampung dan perempatan lampu merah banyak terjadi penumpukan kendaraan.

Akibat dari hal tersebut, terjadi kemacetan lalu lintas terutama di jam-jam sibuk beraktifitas padat kendaraan seperti pagi hari dan pada sore hari. Kemacetan lalu lintas di kawasan Kota Bandar Lampung disebabkan oleh pengguna jalan baik pengemudi kendaraan pribadi, angkutan umum maupun pejalan kaki yang tidak disiplin. Kemacetan yang disebabkan karena tidak disiplinnya pengguna jalan disebabkan oleh penumpang yang menyetop dan menaiki kendaraan umum di tepi jalan. Besarnya hambatan di jalan yang menyebabkan macet berupa gerobak yang berjalan melawan arus lalu lintas yang menyebabkan kondisi lalu lintas semakin parah.

Kemacetan lalu lintas di Kota Bandar Lampung terjadi di ruas jalan protokol yaitu tepatnya di Jalan Zainal Abidin Pagar Alam. Kemacetan lalu lintas tersebut ditunjukkan di beberapa titik yang mewakili lokasi kemacetan pada jalan tersebut antara lain kemacetan di titik Mal Boemi Kedaton, kampus Teknokrat, Puskesmas Rawat Inap, Suzuki Lampung dan SPBU.

#### **4. Kebijakan Pemerintah Kota dalam Mengatasi Kemacetan di Kota Bandar Lampung**

Setiap simpang di Kota Bandar Lampung terutama di simpang utama sudah dapat dikatakan sebagai simpang kritis, yang disebut dengan simpang kritis yaitu simpang yang sudah mengalami titik jenuh atau bisa disebut juga jalanan yang terlalu padat oleh kendaraan sehingga menyebabkan kendaraan berjalan lambat. Sejak tahun 2011 Pemerintah Kota berupaya untuk menyelesaikan simpang kritis tersebut dengan melakukan pembangunan *flyover*, sebelum memutuskan untuk dibangun *flyover* Pemerintah Kota melakukan pengkajian melalui tiga hal, yaitu yang pertama Pemerintah Kota melakukan pelebaran jalan, yang kedua Pemerintah Kota melakukan pelebaran simpang dan yang ketiga Pemerintah mengembangkan angkutan umum.

Setelah dilakukan kajian tersebut, ternyata ketiga upaya ini tidak dapat menyelesaikan masalah simpang kritis atau kemacetan lalu lintas, oleh karena itu Pemerintah melakukan pembangunan *flyover*. Pemerintah Kota Bandar Lampung sudah merespon dengan sangat baik kondisi akan pembangunan *flyover* di titik kemacetan tersebut. Pelaksanaan proyek pembangunan *flyover* di Kota Bandar Lampung ini pada dasarnya dilaksanakan oleh Pemerintah guna menunjang usaha Pembangunan Nasional untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat. (Aldo, Sudirman dan Ati, *Pelaksanaan Pengadaan Tanah Untuk Pembangunan Fly Over Di Kota Bandar Lampung*, 2014)

## **B. Gambaran Umum Dinas Pekerjaan Umum Kota Bandar Lampung**

### **1. Kondisi Umum Dinas Pekerjaan Umum Kota Bandar Lampung**

Dinas Pekerjaan Umum Kota Bandar Lampung sebagai instansi pelaksana, pengendalian dan pengawasan pembangunan di Kota Bandar Lampung. Dinas Pekerjaan Umum Kota Bandar Lampung merupakan unsur pelaksana otonomi daerah yang melaksanakan urusan pemerintahan daerah yang dipimpin oleh Kepala Dinas yang berkedudukan dibawah dan bertanggung jawab kepada Walikota melalui Sekretaris Daerah.

Tata kerja Pekerjaan Umum Kota Bandar Lampung diatur berdasarkan:

1. Peraturan Daerah Nomor 07 Tahun 2016 tentang Pembentukan dan Susunan Perangkat Daerah Kota Bandar Lampung.
2. Peraturan Walikota Bandar Lampung Nomor 40 Tahun 2016 tentang Tugas Fungsi dan Tata Kerja Pekerjaan Umum Kota Bandar Lampung.

### **2. Tugas Pokok dan Fungsi Pekerjaan Umum Kota Bandar Lampung**

Dinas Pekerjaan Umum mempunyai tugas pokok melaksanakan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan daerah dalam hal penyusunan, perumusan kebijakan dan pelaksanaan dibidang Pekerjaan Umum meliputi bidang Bina Marga, Cipta Karya, Sumber

Daya Air dan Penerangan Jalan berdasarkan peraturan perundang-undangan.

Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud pada pasal 3 Dinas Pekerjaan Umum menelenggarakan fungsi:

- a. Perumusan kebijakan sesuai dengan lingkup tugasnya;
- b. Pelaksanaan kebijakan sesuai dengan lingkup tugasnya;
- c. Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan sesuai dengan lingkup tugasnya;
- d. Pelaksanaan administrasi dinas sesuai dengan lingkup tugasnya;
- e. Pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Walikota terkait dengan tugas dan fungsinya.

### **3. Susunan Organisasi Dinas Pekerjaan Umum Kota Bandar Lampung**

Dinas Pekerjaan Umum Kota Bandar Lampung sebagai unsur pelaksana teknis di bidang pekerjaan umum dan perumahan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Walikota Bandar Lampung. Adapun susunan organisasi Dinas Pekerjaan Umum Kota Bandar Lampung adalah sebagai berikut:

- a. Kepala Dinas;
- b. Sekretariat;
  1. Sub Bagian Program dan Informasi;
  2. Sub Bagian Umum dan Kepegawaian;
  3. Sub Bagian Keuangan dan Aset.

- c. Bidang Bina Marga;
  - 1. Seksi Perencanaan;
  - 2. Seksi Jalan dan Jembatan;
  - 3. Seksi Pemeliharaan.
- d. Bidang Cipta Karya;
  - 1. Seksi Perencanaan;
  - 2. Seksi Gedung dan Penyehatan Lingkungan;
  - 3. Seksi Pemeliharaan.
- e. Bidang Sumber Daya Air;
  - 1. Seksi Perencanaan;
  - 2. Seksi Sungai, Jaringan Drainase dan Air Bersih;
  - 3. Seksi Pemeliharaan.
- f. Bidang Penerangan Jalan
  - 1. Seksi Perencanaan;
  - 2. Seksi Dekorasi;
  - 3. Seksi Penerangan Jalan.
- g. Unit Pelaksana Teknis;
- h. Kelompok Jabatan Fungsional.

#### **4. Uraian Tugas Unsur Dinas Pekerjaan Umum Kota Bandar Lampung**

Uraian tugas unsur dalam organisasi Dinas Pekerjaan Umum Kota Bandar Lampung adalah sebagai berikut:

a. Kepala Dinas

Kepala Dinas mempunyai tugas memimpin, mengkoordinasikan, merencanakan dan melaksanakan sebagian urusan Pemerintahan dibidang pekerjaan umum sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku dan kebijakan yang diberikan Walikota.

b. Sekretariat

1. Sekretariat dipimpin oleh seorang Sekretaris yang dalam melaksanakan tugasnya bertanggung jawab kepada Kepala Dinas.
2. Sekretaris mempunyai tugas melaksanakan sebagian tugas di bidang kesekretariatan yang memiliki fungsi;
  - 2.1.Penyusunan Kebijakan Teknis di Bidang Keatausahaan
  - 2.2.Pengelolaan urusan penyusunan Program dan Informasi
  - 2.3.Pengelolaan Administrasi umum dan Kepegawaian
3. Dalam melaksanakan tugas dan fungsi Sekretariat dibantu oleh:
  - 3.1.Sub Bagian Penyusunan Program dan Informasi
  - 3.2.Sub Bagian Umum dan Kepegawaian
  - 3.3.Sub Bagian Keuangan dan Aset
4. Masing-masing Sub Bagian dipimpin oleh seorang Kepala Sub Bagian yang dalam melaksanakan tugasnya bertanggung jawab kepada Sekretaris.

c. Bidang Bina Marga

1. Bidang Bina Marga dipimpin oleh seorang Kepala Bidang yang dalam melaksanakan pembagian tugasnya bertanggung jawab kepada Kepala Dinas.
2. Bidang Bina Marga mempunyai tugas melaksanakan sebagian tugas Dinas dibidang kebinamargaan.
3. Dalam melaksanakan tugas Bidang Bina Marga mempunyai fungsi;
  - 3.1. Perencanaan teknis desain, penyusunan program pembinaan dan bimbingan teknis jalan dan jembatan
  - 3.2. Pelaksanaan pembangunan jaringan jalan perkotaan dan jembatan
  - 3.3. Pelaksanaan pengawasan dan pengendalian dan pemanfaatan jalan berikut utilitasnya

d. Bidang Cipta Karya

1. Bidang Cipta Karya dipimpin oleh seorang Kepala Bidang yang dalam melaksanakan tugasnya bertanggungjawab kepada Kepala Dinas.
2. Bidang Cipta Karya mempunyai tugas melaksanakan sebagian tugas Dinas dibidang keciptakaryaan.
3. Dalam melaksanakan tugas Bidang Cipta Karya mempunyai fungsi:

3.1.Penyusunan program meliputi perencanaan Gedung dan  
Penyehatan Lingkungan

3.2.Pelaksanaan program pembangunan, peningkatan dan  
pemeliharaan terhadap sarana dan prasarana dasar  
lingkungan permukiman

3.3.Pembinaan, monitoring, evaluasi dan pelaporan hasil  
pelaksanaan pembangunan.

e. Bidang Sumber Daya Air

1. Bidang Sumber Daya air dipimpin oleh seorang Kepala Bidang  
yang dalam melaksanakan tugasnya bertanggungjawab kepada  
Kepala Dinas.

2. Bidang Sumber Daya Air mempunyai tugas melaksanakan  
sebagian tugas yang memiliki fungsi:

3.4.Perumusan kebijakan teknis di Bidang sumber Daya Air  
meliputi perencanaan, pengelolaan sumber daya air serta  
pemeliharaan.

3.5.Pelaksanaan pembangunan dan pemeliharaan terhadap  
jaringan drainase.

3.6.Penyusunan laporan hasil pelaksanaan pembangunan.

f. Bidang Penerangan Jalan

1. Bidang Penerangan Jalan dipimpin oleh seorang Kepala Bidang yang dalam melaksanakan tugasnya bertanggungjawab kepada Kepala Dinas.
2. Bidang Penerangan Jalan mempunyai tugas melaksanakan sebagian tugas dinas di bidang perencanaan, dekorasi dan penerangan jalan.
3. Dalam melaksanakan tugas Bidang Penerangan Jalan mempunyai fungsi:
  - 3.1. Perumusan kebijakan teknis di Bidang Penerangan Jalan
  - 3.2. Pelaksanaan pengadaan dan pemeliharaan terhadap lampu penerangan jalan
  - 3.3. Penyusunan laporan, monitoring dan evaluasi pelaksanaan bidang penerangan jalan.

**C. Gambaran Umum Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung**

**1. Kondisi Umum Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung**

Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung sebagai instansi pelaksana teknis pembangunan di Kota Bandar Lampung. Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung merupakan unsur pelaksana pelaksanaan kebijakan yang dipimpin oleh seorang Kepala Dinas yang berkedudukan dibawah dan bertanggung jawab kepada Walikota melalui Sekretaris Daerah.

Tata kerja Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung diatur berdasarkan:

1. Peraturan Daerah Kota Bandar Lampung Nomor 07 Tahun 2016 tentang Pembentukan dan Susunan Perangkat Daerah Kota Bandar Lampung.
2. Peraturan Walikota Bandar Lampung Nomor 50 Tahun 2016 tentang Tugas, Fungsi dan Tata Kerja Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung.

## **2. Tugas Pokok dan Fungsi Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung**

Dinas Perhubungan mempunyai tugas pokok melaksanakan urusan pemerintahan daerah dibidang Perhubungan berdasarkan asas otonomi dan tugas pembantuan. Dalam melaksanakan tugas pokok, Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung mempunyai fungsi:

- a. Perumusan kebijakan sesuai dengan lingkup tugasnya Perumusan kebijakan sesuai dengan lingkup tugasnya;
- b. Pelaksanaan kebijakan sesuai dengan lingkup tugasnya;
- c. Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan sesuai dengan lingkup tugasnya;
- d. Pelaksanaan administrasi dinas sesuai dengan lingkup tugasnya;
- e. Pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Walikota terkait dengan tugas dan fungsinya.

### **3. Susunan Organisasi Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung**

Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung sebagai unsur pelaksana teknis dibidang perhubungan yang berada dibawah dan bertanggung jawab kepada Walikota Bandar Lampung. Adapun susunan organisasi Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung adalah sebagai berikut:

- a. Kepala Dinas;
- b. Sekretariat;
  1. Sub Bagian Program dan Informasi;
  2. Sub Bagian Umum dan Kepegawaian;
  3. Sub Bagian Keuangan dan Aset.
- c. Bidang Lalu Lintas Jalan;
  1. Seksi Manajemen dan Rekayasa;
  2. Seksi Perlengkapan Jalan;
  3. Seksi Pengendalian dan pengawasan.
- d. Bidang Angkutan Jalan dan Perhubungan Laut;
  1. Seksi Angkutan Orang;
  2. Seksi Angkutan Barang dan Khusus;
  3. Seksi Perhubungan Laut.
- e. Bidang Sarana Prasarana dan Pembinaan Keselamatan;
  1. Seksi Sarana;
  2. Seksi Prasarana;
  3. Seksi Pembinaan Keselamatan.
- f. Bidang Perparkiran;

1. Seksi Pendataan Perparkiran;
2. Seksi Pengawasan dan Penertiban Perparkiran;
3. Seksi Pendataan Perparkiran.

#### **4. Uraian Tugas Unsur Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung**

Uraian tugas dalam organisasi Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung adalah sebagai berikut:

##### **a. Kepala Dinas**

Kepala Dinas mempunyai tugas memimpin, mengkoordinasikan, merencanakan dan melaksanakan sebagian urusan Pemerintahan dibidang pekerjaan umum sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku dan kebijakan yang diberikan Walikota.

##### **b. Sekretariat**

1. Sekretariat dipimpin oleh seorang Sekretaris yang dalam melaksanakan tugasnya bertanggung jawab kepada Kepala Dinas.
2. Sekretaris mempunyai tugas melaksanakan sebagian tugas dibidang kesekretariatan.
3. Dalam melaksanakan tugas Sekretaris mempunyai fungsi:
  - 3.1. Penyusunan kebijakan teknis di bidang kesekretariatan
  - 3.2. Pengelolaan urusan Penyusunan Program dan Informasi
  - 3.3. Pengelolaan urusan Umum dan Kepegawaian

c. Bidang Lalu Lintas

1. Bidang Lalu Lintas Jalan dipimpin oleh seorang Kepala Bidang yang dalam melaksanakan tugasnya bertanggung jawab kepada Kepala Dinas.
2. Bidang Lalu Lintas mempunyai tugas melaksanakan sebagian tugas Dinas di bidang Lalu Lintas Jalan.
3. Dalam melaksanakan tugas Bidang Lalu Lintas Jalan mempunyai tugas:
  - 3.1. Perencanaan dan penyusunan program dibidang lalu lintas jalan.
  - 3.2. Pembinaan terhadap pengguna jalan.
  - 3.3. Penyusunan petunjuk teknis.

d. Bidang Angkutan Jalan dan Perhubungan Laut

1. Bidang Angkutan Jalan dan Perhubungan Laut dipimpin oleh seorang Kepala Bidang yang dalam melaksanakan tugasnya bertanggung jawab kepada Kepala Dinas.
2. Bidang Angkutan Jalan dan Perhubungan Laut mempunyai tugas di bidang Angkutan Jalan dan Perhubungan Laut.
3. Dalam melaksanakan tugas Bidang Angkutan Jalan dan Perhubungan Laut mempunyai fungsi:
  - 3.1. Perencanaan Penyusunan Program.
  - 3.2. Pelaksanaan dan penyusunan petunjuk teknis

### 3.3.Pengkoordinasian penyelenggaraan tugas-tugas.

#### e. Bidang Sarana, Prasarana dan Pembinaan Keselamatan

1. Bidang Sarana, Prasarana dan Pembinaan Keselamatan dipimpin oleh seorang Kepala Bidang yang dalam melaksanakan tugasnya bertanggung jawab kepada Kepala Dinas.
2. Bidang Sarana, Prasarana dan Pembinaan Keselamatan mempunyai tugas melaksanakan sebagian tugasnya di Bidang Sarana, Prasarana dan Pembinaan Keselamatan
3. Dalam melaksanakan tugas Bidang Sarana, Prasarana dan Pembinaan Keselamatan mempunyai fungsi:
  - 3.1.Penyusunan program perencanaan
  - 3.2.Pelaksanaan dan penyusunan petunjuk teknis
  - 3.3.Pengkoordinasian penyelenggaraan tugas-tugas

#### f. Bidang Perparkiran

1. Bidang Perparkiran dipimpin oleh seorang Kepala Bidang yang dalam melaksanakan tugasnya bertanggung jawab kepada Kepala Dinas.
2. Bidang Perparkiran mempunyai tugas melaksanakan sebagian tugasnya di Bidang Perparkiran.  
  
Dalam melaksanakan tugas Bidang Perparkiran mempunyai fungsi:

3.1.Penyusunan program dan perencanaan

3.2.Pelaksanaan dan penyusunan petunjuk teknis

3.3.Pelaksanaan, pengawasan dan pengaturan

## VI. SIMPULAN DAN SARAN

### A. Simpulan

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui risiko dominan yang muncul selama proses pembangunan *flyover* MBK, studi penelitian ini dilakukan di Jl. Zainal Abidin Pagar Alam. Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan di *flyover* MBK ini dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Jenis risiko yang teridentifikasi saat pembangunan *flyover* yaitu risiko sumber daya alam, risiko teknologi, risiko anggaran dan risiko waktu.
2. Analisis risiko yang dilakukan dihitung berdasarkan aspek waktu dan aspek biaya setelah mengidentifikasi risiko berdasarkan *probabilitas* yang muncul. Risiko dominan berdasarkan aspek biaya muncul risiko teknologi yaitu terjadi perubahan design *flyover* sebesar 40% yang artinya risiko sedang terhadap dampak pembangunan, muncul risiko anggaran yaitu terjadi kenaikan biaya pembangunan sebesar 40% yang artinya risiko sedang terhadap dampak pembangunan dan muncul risiko waktu yaitu keterlambatan waktu penyelesaian pengerjaan sebesar 25% yang artinya risiko rendah terhadap dampak pembangunan.

Risiko dominan berdasarkan aspek waktu muncul risiko sumber daya manusia yaitu menimbulkan perselisihan antar elit sebesar 45% yang artinya risiko sedang terhadap dampak pembangunan, muncul risiko teknologi yaitu terjadi perubahan design *flyover* sebesar 70% yang artinya risiko tinggi terhadap dampak pembangunan dan muncul risiko waktu yaitu keterlambatan waktu penyelesaian pengerjaan pembangunan sebesar 40% yang artinya risiko sedang terhadap dampak pembangunan.

3. Respon risiko terhadap risiko dominan yang muncul saat pembangunan *flyover* yaitu untuk risiko eksternal yaitu timbulnya perselisihan antar elit dengan melakukan sosialisasi, komunikasi dan koordinasi baik di tingkat Pemerintah Pusat maupun Pemerintah Kota. Untuk menangani risiko internal yaitu perubahan kondisi/design *flyover*, kenaikan biaya pembangunan dan keterlambatan waktu dalam penyelesaian pengerjaan sebaiknya dilakukan perencanaan yang matang sebelum melaksanakan pembangunan, selalu mengawasi atau *memonitoring* sesuai dengan spesifikasi dan perencanaannya. Setelah pasca pembangunan harus dilakukan pemeliharaan terhadap pembangunan yang sudah jadi.

## **B. Saran**

1. Dalam sebuah kebijakan, sebelum melakukan pembangunan seharusnya dilakukan perencanaan yang matang dengan melakukan studi kelayakan dan dengan mengkaji kebijakan apa yang tepat untuk

dibangun sebelum melakukan pembangunan agar mengurangi risiko yang tidak diinginkan terjadi.

2. Risiko dominan yang muncul terhadap pembangunan yaitu timbul perselisihan antar elit, untuk mengurangi risiko ini seharusnya sebelum melakukan pembangunan pemerintah menyelesaikan secara tuntas proses perizinan atau membuat regulasi mengenai pembangunan *flyover* tersebut agar tidak terjadi suatu masalah di kemudian hari.
3. Risiko dominan yang muncul terhadap pembangunan yaitu terjadinya perubahan design *flyover*, untuk mengurangi risiko ini seharusnya sebelum melakukan pembangunan direncanakan secara matang dan selama proses pembangunan harus dilakukan sosialisasi, komunikasi, kontrol dan koordinasi baik di tingkat Pemerintah maupun pihak kontraktor dan konsultan selaku pelaksana pembangunan, apabila perencanaan sudah matang maka tidak mungkin muncul risiko kenaikan biaya pembangunan dan keterlambatan waktu dalam penyelesaian pengerjaan, karena apabila tidak terjadi perubahan design *flyover* maka risiko tersebut tidak mungkin terjadi.

## DAFTAR PUSTAKA

### Buku :

- Agustino, Leo. 2012. *Dasar-dasar Kebijakan Publik*. Bandung: Alfabeta. 234 hlm.
- Djohanputro. 2008. *Manajemen Risiko Korporat*. Jakarta: PPM Manajemen. 345 hlm.
- Irawati, Erna. 2015. *Modul Pelatihan: Analisis Kebijakan*. Jakarta: Lembaga Administrasi Negara. 350 hlm.
- Kerzner, Harold. 2001. *Project Management: A Systems Approach to Planning, Scheduling, and Controlling, 12th Edition*. New York: Inc. 914 hlm.
- Moleong, Lexy J. 2013. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Rosda. 424 hlm.
- Nugroho, Iwan. 2004. *Pembangunan Wilayah: Perspektif Ekonomi Sosial dan Lingkungan*. Jakarta: LP3ES. 372 hlm.
- Nugroho, Riant. 2017. *Public Policy: Dinamika Kebijakan Publik*. Jakarta: PT Elex Media Komputindo. 898 hlm.
- Patilima, Hamid. 2011. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: Alfabeta. 290 hlm.
- Siagian, Sondang P. 1987. *Administrasi Pembangunan*. Jakarta: Haji Masagung. 212 hlm.
- Soekanto, Soerjono. 2006. *Sosiologi: Suatu Pengantar*. Jakarta: Raja Grafindo Persada. 404 hlm.
- Sugiyono. 2009. *Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif*. Bandung: Alfabeta. 334 hlm.
- Sugiyono. 2012. *Metode Penelitian Pendidikan*. Bandung: Alfabeta. 136 hlm.
- Sugiyono. 2014. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta. 380 hlm.

Suharto, Edi. 2008. *Kebijakan Sosial Sebagai Kebijakan Publik*. Bandung: Alfabeta. 288 hlm.

Sumampouw, Oksfriani J. 2017. *Pembangunan Wilayah Berwawasan Kesehatan*. Yogyakarta: Budi Utama. 107 hlm.

**Jurnal :**

Dharmika. 2015. *Manajemen Risiko pada Pembangunan Pengembangan Hotel yang Sedang Beroperasi (Studi pada Pembangunan Extension Villa Hotel Alila Ubud)*.

Febriana Setiawan. 2014. *Manajemen Resiko Proyek Vale di PT. Multipanel Intermitra Mandiri*.

Jenriwan L Tobing, Joshua. 2015. *Analisis Manajemen Risiko Untuk Evaluasi Aset Menggunakan Metode Octave Allegro*.

Makhya, Syarief. 2017. *Analisis Kebijakan Pembangunan Jembatan Layang Di Jalan Teuku Umar Kota Bandar Lampung Dalam Perspektif Etika Kebijakan Publik*.

Norken, I Nyoman. 2012. *Manajemen Risiko pada Proyek Konstruksi di Pemerintah Kabupaten Jembrana*.

Putra Perdana, Aldo. 2014. *Pelaksanaan Pengadaan Tanah Untuk Pembangunan Fly Over Di Kota Bandar Lampung*.

Tjakra, Jermias. 2011. *Analisis Resiko Pada Proyek Konstruksi Perumahan Di Kota Manado*.

**Sumber Dokumen :**

Peraturan Pemerintah Nomor 60 Tahun 2008

Peraturan Walikota Nomor 40 Tahun 2016

Peraturan Walikota Nomor 50 Tahun 2016

**Sumber Lain :**

[duajurai.co.id](http://duajurai.co.id) diakses pada 18 Maret 2017 pukul 14.34

<https://fajarsumatera.co.id/index.php/2017/05/30/pemkot-belum-kantongi-perda-pembangunan-flyover/> diakses pada tanggal 19 Maret 2017 pukul 13.23

<http://www.jejamo.com/herman-hn-surat-kementerian-pupr-setop-pembangunan-flyover-palsu.html> diakses pada tanggal 7 Januari 2018 pukul 11.12

<https://lampungpro.com/investigasi-biaya-rp449-miliar-flyover-mbk-diragukan-untuk-jalan-nasional> diakses pada tanggal 7 Januari 2018 pukul 11.00

Koran Lampung Post, Rabu 8 Maret 2017