

BAB 4

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1. Analisa Biaya Pembangunan Jembatan Kanor

Pembangunan suatu jalan baru selalu menghadapi tantangan yang besar terutama dalam masalah pembebasan lahan termasuk dalam Detail Engineering Desain (DED) Pembangunan Jembatan Kanor ini. Masalah pembebasan lahan adalah masalah utama yang harus diselesaikan agar tidak mengganggu keberlangsungan pekerjaan. Dalam perencanaan ini ada 2 (dua) jenis lahan yang akan dibebaskan. Yang pertama adalah lahan kosong yang mayoritas berupa persawahan sedangkan yang kedua adalah pembebasan area pekarangan dan permukiman.

Pembebasan lahan kosong dirasa tidak akan terlalu sulit, namun tidak demikian dengan lahan pekarangan dan permukiman. Akses jalan yang menuju Surabaya terutama mulai dari jembatan Kanor sampai Kecamatan Baureno perlu pelebaran jalan sesuai standart jalan nasional. Pembangunan jalan di jalan eksisting menuntut adanya pembebasan lahan di sepanjang kanan kiri jalan yang mayoritas tata guna lahannya adalah permukiman.

Untuk meminimalisir masalah pembebasan lahan, pemerintah daerah dapat secara rutin melakukan sosialisasi kepada masyarakat tentang pentingnya Pembangunan Jembatan Kanor ini. Dengan begitu masyarakat akan mengerti bahwa mereka akan mendapat manfaat yang besar dari pembangunan jalan ini sehingga dengan sukarela rela melepas lahan yang mereka miliki. Tentunya pemerintah daerah harus transparan dalam memberkan informasi dan penentuan harga tanah juga dilakukan sesuai harga pasar.

Masalah berikutnya yang diprediksi akan timbul adalah masalah elevasi muka air banjir yang tinggi mengakibatkan rencana elevasi Jembatan naik 2-3 m dari tanggul bengawan solo. Perencanaan ramp/oprit akses dari rumah penduduk ke jalan raya harus tetap

mempertimbangkan segi keselamatan pengguna jalan dan kenyamanan penduduk setempat.

Selanjutnya yang harus diperhatikan adalah terkait mobilisasi alat berat. Sosialisasi perlu dilakukan mengingat dampak dari mobilitas alat berat sangat besar. Polusi suara dan polusi lingkungan berupa debu-debu akan mengganggu aktivitas masyarakat sekitar lokasi. Untuk itu perlu dilakukan pengaturan yang baik tentang jalur lalu lintas alat berat. Hal lain yang perlu dicermati adalah pengalihan arus lalu lintas selama proses pembangunan. Beberapa bagian jalan dibangun di atas badan jalan yang sudah ada. Tentunya hal ini membuat jalan eksisting tidak dapat dilalui. Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga dan Penataan Ruang harus berkoordinasi dengan pihak-pihak terkait untuk memberikan jalur-jalur alternatif pengganti jalur yang tidak dapat dilalui selama proses konstruksi.

Dengan adanya jembatan Kanor dan jalan aksesnya, akan dapat menyambungkan jalur Kabupaten Bojonegoro bagian Timur dengan Kabupaten Tuban dengan jarak yang lebih pendek dan waktu tempuh yang lebih singkat. Selain itu Pembangunan jembatan Kanor dan jalan aksesnya ini akan memberikan fasilitas transportasi yang strategis bagi masyarakat Kabupaten Bojonegoro dan Kabupaten Tuban, karena secara langsung maupun tidak langsung akan meningkatkan kegiatan ekonomi.

Rencana pembangunan Jembatan Kanor dan jalan aksesnya ini merupakan rencana pembangunan fasilitas penghubung wilayah Kabupaten Bojonegoro, khususnya Kecamatan Kanor dengan Kabupaten Tuban, khususnya Kecamatan Rengel, karena pada saat ini fasilitas penghubung antara Kabupaten Tuban dan Bojonegoro di wilayah tersebut belum tersedia, karena hanya dengan menggunakan perahu tambangan yang hanya dapat mengangkut penumpang orang dan sepeda motor dengan kapasitas angkut yang terbatas serta tingkat keamanan yang rendah. Dimana hal ini mengakibatkan jarak perjalanan warga yang menggunakan kendaraan roda empat serta angkutan barang menuju antar kedua wilayah menjadi lebih jauh sehingga menyebabkan keterbatasan transportasi masyarakat.

Dengan adanya rencana pembangunan jembatan ini akan berdampak positif pada peningkatan arus lalu lintas orang dan barang yang pada akhirnya akan meningkatkan kondisi ekonomi Kecamatan Kanor dan Kecamatan Rengel khususnya seta Kabupaten Bojonegoro dan Kabupaten Tuban pada umumnya.

Dalam dokumen perencanaan Pembangunan Jembatan Kanor berada di desa Semambung Kec. Kanor Kabupaten Bojonegoro – Desa Ngadirejo Kec. Rengel Kabupaten Tuban. Jembatan Kanor direncanakan menggunakan Rangka Baja Kelas A dengan Panjang 225 m . Perkiraan biaya adalah Rp. 88.989.669.278,00 berdasarkan perhitungan volume gambar rencana.

Tabel 4.1 Rencana Anggaran Biaya Pembangunan Jembatan Kanor

REKAPITULASI RENCANA ANGGARAN BIAYA ENGINEERING ESTIMATE		
PEKERJAAN : DED PEMBANGUNAN JEMBATAN KANOR		
No. Divisi	Uraian	Jumlah Harga Penawaran (Rp.)
DIV. I	UMUM	162.400.000,00
DIV. III	GALIAN	851.893.350,90
DIV. IV	DRAINASE	832.705.540,00
DIV. V	PERKERASAN BERBUTIR	4.799.647.865,00
DIV. VI	PERKERASAN ASPAL	1.186.456.716,80
DIV. VII	STRUKTUR	72.001.532.551,40
	PEKERJAAN LAIN - LAIN	1.065.063.520,00
(A)	Jumlah	80.899.689.344,10
(B)	Pajak Pertambahan Nilai (PPN) = 10 % x (A)	8.089.969.934,41
(C)	JUMLAH TOTAL HARGA = (A) + (B) DIBULATKAN	88.989.689.278,51 88.989.689.278,00
Terbilang : Delapan Puluh Delapan Miliar Sembilan Ratus Delapan Puluh Sembilan Juta Enam Ratus Enam Puluh Sembilan Ribu Dua Ratus Tujuh Puluh Delapan Rupiah		

Mata Pembayaran	URAIAN	SATUAN	PEKIRAAAN Kuantitas	HARGA SATUAN (Rp)	TOTAL HARGA (Rp)
(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f = d x e)
DIV. I	UMUM				
1.2	Mobilisasi	Ls	1,00	162.400,00	162.400,00
Sub Total Divisi I					162.400,00
DIV. III	GALIAN				
3.1.(1a)	Galian Biasa (Menggunakan Alat)	M3	2.102,50	19.320,00	40.620.300,00
3.1.(3)	Galian Struktur dengan kedalaman 0 - 2 meter	M3	1.025,26	26.960,00	27.541.009,60
3.1.(4)	Galian Struktur dengan kedalaman 2 - 4 meter	M3	1.047,18	441.650,00	462.487.047,00
3.2.(2b)	Timbunan Plihan (Puddle)	M3	1.137,49	237.130,00	269.733.003,70
3.2.(2d)	Urugan Pasir	M3	62,34	332.050,00	20.702.490,60
3.3.(1)	Penyisipan Badan Jalan	M2	5.205,00	5.900,00	30.709.500,00
Sub Total Divisi III					851.893.350,90
DIV. IV	DRAINASE				
2.3 (a)2	Pengadaan dan Pemasangan Boxculvert (Precast) ukuran 1.50x1.50x1.20.20	unit	9,00	9.785.060,00	88.065.540,00
2.3 (b)	Pengadaan dan Pemasangan Uditoh (Precast) lebar 30 - 100 cm	unit	624,00	960.770,00	612.000.480,00
2.3 (c)	Pengadaan dan Pemasangan Cover Uditoh (Precast)	unit	208,00	637.650,00	132.639.520,00
Sub Total Divisi III					832.705.540,00
DIV. V	PERKERASAN BERBUTIR				
5.1.(1)	Lapis Pondasi Agregat Kelas A	M3	1.561,50	582.830,00	910.069.045,00
5.1.(2)	Lapis Pondasi Agregat Kelas B	M3	1.561,50	553.880,00	864.883.820,00
5.1.(2)1	Lapis Pondasi Agregat Kelas B (Puddle)	M3	8.437,50	358.480,00	3.024.675.000,00
Sub Total Divisi V					4.799.647.865,00
DIV. VI	PERKERASAN ASPAL				
6.1.(1) (a)	Lapis Resap Pengikat - Aspal Cair	Liter	1.275,23	18.250,00	23.272.947,50
6.1.(2a)	Lapis Perekat - Aspal Cair	Liter	910,88	18.250,00	16.623.980,00
6.3(5a)	Laston Lapis Atas (AC-W/C)	Ton	335,20	1.438.430,00	482.496.936,00
6.3(5b)	Laston Lapis Antara AC - BC (Base Coarse)	Ton	495,43	1.332.310,00	664.063.273,30
Sub Total Divisi VI					1.186.456.716,80
DIV. VII	STRUKTUR				
7.1 (5) b	Beton mutu sedang dengan f'c=30 Mpa (Readymix)				
	- Beton isian Pancang	M3	267,16	1.399.870,00	373.989.269,20
	- Chopping Sheet Pile	M3	108,46	1.399.870,00	151.829.900,20
	- Balok Tank	M3	28,34	1.399.870,00	39.672.315,80
	- Dinding Penahan Oprit	M3	318,34	1.399.870,00	445.634.615,80
	- Pondasi Plat Lejur	M3	255,10	1.399.870,00	357.106.837,00
	- Plat Injak	M3	17,30	1.399.870,00	24.217.751,00
	- Strouss Dia 30 cm	M3	77,22	1.399.870,00	108.067.961,40
	- Manhole	M3	4,05	1.399.870,00	5.669.473,50
7.1 (5) b1	Beton mutu sedang dengan f'c=30 Mpa (Readymix) Dengan concret pump				
	- Pelat Lantai Kendaraan	M3	700,51	1.430.660,00	1.002.191.636,60
	- Abutment 1	M3	342,13	1.430.660,00	489.471.705,80
	- Abutment 2	M3	342,13	1.430.660,00	489.471.705,80
	- Piler 1	M3	366,18	1.430.660,00	523.679.076,80
	- Piler 2	M3	366,18	1.430.660,00	523.679.076,80
	- Piler 3	M3	366,18	1.430.660,00	523.679.076,80
7.1 (10)	Beton mutu rendah dengan f'c= 10 Mpa (Cor Setempel)				
	- Lantai Kerja	M3	142,37	1.142.520,00	162.660.572,40
7.3 (2)	Beja Tulangan U 32 Polos				
	Dinding Penahan Oprit	Kg	3.108,07	19.650,00	61.197.896,30
	Pondasi Plat Lejur	Kg	3.461,26	19.650,00	68.152.209,40
	Strouss Dia 30 cm	Kg	2.786,51	19.650,00	54.866.381,90
	Manhole	Kg	423,67	19.650,00	8.346.000,30
7.3 (3)	Beja Tulangan U 32 Ulir				
	Pelat Lantai Kendaraan	Kg	93.027,21	19.650,00	1.831.705.764,90
	Abutment 1	Kg	66.412,20	19.650,00	1.307.656.216,00
	Abutment 2	Kg	66.412,20	19.650,00	1.307.656.216,00
	Piler 1	Kg	83.797,78	19.650,00	1.649.978.286,20
	Piler 2	Kg	83.797,78	19.650,00	1.649.978.286,20
	Piler 3	Kg	83.797,78	19.650,00	1.649.978.286,20
	Beton isian Pancang	Kg	74.117,38	19.650,00	1.459.371.212,20
	Chopping Sheet Pile	Kg	19.236,29	19.650,00	378.801.930,10
	Balok Tank	Kg	3.583,63	19.650,00	70.561.674,70
	Dinding Penahan Oprit	Kg	32.530,60	19.650,00	640.527.514,00
	Pondasi Plat Lejur	Kg	17.264,17	19.650,00	339.931.507,30
	Plat Injak	Kg	4.664,44	19.650,00	91.842.823,60
	Strouss Dia 30 cm	Kg	7.079,76	19.650,00	139.400.474,40

Mata Pembayaran	URAIAN	SATUAN	PEKIRAAN KWANTITAS	HARGA SATUAN (Rp)	TOTAL HARGA (Rp)
(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f = d x e)
7.4 (1).c	Penyediaan dan Pemasangan Baja Struktur BJ41(Tiik Leleh 250 MPa)	Kg	54.168,29	27.560,00	1.492.876.072,40
7.4 (3) a	Pengadaan Struktur Jembatan Rangka Baja Panjang 40 m, Lebar 9 m	Buah	1,00	3.420.000.000,00	3.420.000.000,00
7.4 (3) c	Pengadaan Struktur Jembatan Rangka Baja Panjang 60 m, Lebar 9 m	Buah	3,00	6.264.000.000,00	18.792.000.000,00
7.4.(4).a	Pemasangan jembatan rangka baja standar panjang 40 m, lebar 9 m	Buah	1,00	1.140.000.000,00	1.140.000.000,00
7.4.(4).c	Pemasangan jembatan rangka baja standar panjang 60 m, lebar 9 m	Buah	3,00	2.068.000.000,00	6.204.000.000,00
7.6 (8).c	Penyediaan Tiang Pancang Baja ukuran : diameter 711,20 mm tebal 12 mm	m1	5.760,00	3.000.000,00	17.280.000.000,00
7.6 (14).a	Pemancangan Tiang Pancang Baja Diameter 711,20 mm	M1	5.760,00	220.000,00	1.267.200.000,00
7.6 (19).b	Pembuatan Lubang Pondasi Bor (Strauss) dia.30 cm	M1	1.092,00	36.910,00	40.306.720,00
	Pengadaan Sheet Pile W-600 L 14.00 m	M1	1.008,00	1.446.500,00	1.458.072.000,00
	Pengadaan Sheet Pile W-400 L 12.00 m	M1	1.344,00	967.010,00	1.299.661.440,00
	Pemancangan Sheet Pile	M1	1.608,04	240.000,00	385.929.600,00
	Kayu Bekisting multipleks 1,2 mm	M2	7.013,46	102.890,00	721.614.899,40
7.9 (1)	Pasangan Batu	M3	10,97	744.650,00	8.168.810,50
7.9 (1.a)	Plesteran tebal 1,5 cm (1Pc - 4 PP) termasuk acian	M2	48,67	37.750,00	1.837.292,50
7.11 (6)	Expansion Joint Tipe baja berwujud (L50.90.9)	M1	70,00	320.530,00	22.437.100,00
7.12 (2)a	Pengadaan dan pemasangan Elastomer	Buah	16,00	7.500.000,00	120.000.000,00
7.13.(1)	Sanderan (Railing dan Drainase)	M1	1.234,00	264.580,00	326.491.720,00
7.14.(1)	Papan Nama Jembatan	Buah	2,00	932.950,00	1.865.900,00
	Pembobokan kepala sheet pile	titik	184,00	149.273,50	27.466.324,00
	Sub Total Divisi VII				72.001.532.551,40
SS.8.4(23)	PEKERJAAN LAIN - LAIN				
	Penangkal Petir	Set	1,00	60.063.520,00	60.063.520,00
	Pengendalian Mutu Beton	Unit	1,00	5.000.000,00	5.000.000,00
	Pengendalian Mutu Aspal	Unit	1,00	5.000.000,00	5.000.000,00
	Test PDA	Titik	4,00	12.000.000,00	48.000.000,00
	Test Lateral	La	1,00	160.000.000,00	160.000.000,00
	Test CBR	La	1,00	50.000.000,00	50.000.000,00
	Sewa Ponton	hari	60,00	5.000.000,00	300.000.000,00
	Pengaluran Lalu Lintas	Jam	720,00	200.000,00	144.000.000,00
	Rambu Jalan	bh	6,00	500.000,00	3.000.000,00
	Pengadaan dan Pemasangan PJU	bh	11,00	10.000.000,00	110.000.000,00
	Sewa Sheet Pile Baja	m1	120,00	1.500.000,00	180.000.000,00
	Sub Total				1.066.063.520,00

4.2. Faktor – Faktor SWOT dalam Pembangunan Jembatan Kanor

Berdasarkan analisa biaya pembangunan Jembatan Kanor yang telah dibahas oleh peneliti di atas, dianalisa lebih lanjut oleh peneliti sehingga didapatkan faktor – faktor internal dan eksternal yang mempengaruhi pembangunan jembatan Kanor. Faktor – faktor tersebut juga didapatkan dengan studi literatur dan studi di lokasi penelitian.

Faktor intenal dikelompokkan menjadi dua yaitu yang memberikan kekuatan (strength) dan yang menjadi kelemahan (weakness). Faktor eksternal juga demikian dibagi dalam dua kategori yaitu faktor yang menjadi peluang (opportunity) dan faktor yang menjadi ancaman (threat).

Faktor Internal yang merupakan kekuatan (Strenght), diantaranya :

1. Membantu akses masyarakat menjadi lebih mudah
2. Keamanan pengguna jembatan lebih terjamin
3. Mempersingkat waktu tempuh
4. Penghematan biaya karena jika tidak ada perbaikan jalan
5. Meningkatkan kesejahteraan masyarakat

6. Meningkatkan fasilitas infrastruktur
7. Meningkatkan kemajuan teknologi
8. Masyarakat mendukung penuh pembangunan Jembatan Kanor Bojonegoro
9. Penghematan biaya karena adanya perbaikan infrastruktur
10. Perbaikan mutu tenaga kerja

Faktor Internal yang merupakan kelemahan (Weakness), diantaranya :

1. Tidak bisa menjadi trademark
2. Sumber daya yang terbatas
3. Ketersediaan sarana prasarana yang masih kurang
4. Teknologi yang masih lemah
5. Pembuangan limbah atau pencemaran
6. Kesempatan investasi yang terbatas
7. Kurangnya kepedulian masyarakat
8. Berkurangnya kualitas air
9. Pemeliharaan yang tidak rutin
10. Meningkatkan beban daya dukung lingkungan

Faktor Eksternal yang merupakan Peluang (Opportunity), diantaranya :

1. Meningkatkan perekonomian masyarakat setempat
2. Menciptakan lapangan kerja
3. Menurunkan angka kecelakaan
4. Membuat ban kendaraan lebih tahan lama
5. Meningkatkan interaksi sosial antar masyarakat yang melintas
6. Bisa menjadi obyek wisata
7. Tumbuhnya industri di sekitar Jembatan Kanor Bojonegoro
8. Perbaikan distribusi pendapatan
9. Meningkatkan taraf kesehatan
10. Meningkatkan taraf pendidikan

Faktor Eksternal yang merupakan Ancaman (Threat), diantaranya :

1. Elemen struktur jembatan rawan pencurian
2. Banyak warga yang melintas yang membuang sampah ke sungai
3. Meningkatnya persaingan antar perusahaan konstruksi
4. Berkurangnya pendapatan desa dari penyeberangan

5. Berkurangnya lahan perkebunan warga desa setempat
6. Sedimentasi
7. Perubahan DAS
8. Inkosistensi program pemeliharaan sungai
9. Erosi

Untuk menganalisa faktor – faktor tersebut di atas dipilihlah beberapa responden yang terkait dengan Pembangunan Jembatan Kanor Bojonegoro. Responden yang dipilih oleh peneliti sebagaimana tertera pada Tabel 4.2. Daftar pertanyaan untuk para responden dibuat dalam dua tabel yaitu Tabel 4.3 dan Tabel 4.4.

Tabel 4.2 Data Responden

No	Nama	Instansi	Pendidikan		Jabatan		Pengalaman Kerja		Memenuhi Persyaratan
			Responden	Syarat	Responden	Syarat	Responden	Syarat	
1									
2									
3									
4									
5									
6									
7									
8									
9									
10									

Keterangan :

* = Syarat Pendidikan Responden Minimal SMA

** = Jabatan Responden adalah Kabid/Kasie/Staff/Pengelola Tambangan/Perangkat desa yang mengerti tentang kondisi Penyeberangan di Kanor Bojonegoro

*** = Pengalaman Kerja Responden minimal 1 tahun

Tabel 4.3 Daftar Pertanyaan 1

No.	Faktor – Faktor Internal / Eksternal	Ya	Tidak
1.	Kekuatan		
2.	Kelemahan		
3.	Peluang		
4.	Ancaman		

Tabel 4.4 Daftar Pertanyaan 2

No.	Faktor – Faktor Internal / Eksternal	Jumlah Responden yang Menjawab “Ya” (a)	Kualitas (a/b)
1.	Kekuatan		
2.	Kelemahan		
3.	Peluang		
4.	Ancaman		
	Total	(b)	(c)

Daftar pertanyaan pada Tabel 4.3 dan 4.4 diisi dengan memberikan tanda centang (✓) pada kolom yang dipilih, berdasarkan penilaian responden dan realita yang ada di lokasi penelitian.

Tabel 4.5 Daftar Pertanyaan 3

No.	Faktor – Faktor Internal / Eksternal	Nilai				
		1	2	3	4	5
1.	Kekuatan					
2.	Kelemahan					
3.	Peluang					
4.	Ancaman					

Tabel 4.6 Daftar Pertanyaan 4

No.	Faktor – Faktor Internal / Eksternal	Nilai					Rata - Rata
		1	2	3	4	5	
1.	Kekuatan						
2.	Kelemahan						
3.	Peluang						
4.	Ancaman						

Daftar pertanyaan pada Tabel 4.5 dan 4.6 diisi dengan memberikan tanda centang (√) pada kolom yang dipilih nilainya oleh responden, penilaian responden berdasarkan kondisi dan realita yang ada di lokasi penelitian. Rentang nilai yang dipakai dalam kuisisioner tersebut yaitu :

1. Sangat tidak setuju
2. Tidak setuju
3. Netral
4. Setuju
5. Sangat Setuju

Hasil dari kuisisioner tersebut diolah dan ditampilkan dalam bentuk tabel untuk masing – masing faktor yang akan dianalisa dalam analisa SWOT. Untuk hasil kuisisioner berdasarkan penilaian responden terhadap faktor kekuatan (strength) ditampilkan pada Tabel 4.7 sampai Tabel 4.10 di bawah ini.

Tabel 4.7 Hasil Penilaian Responden terhadap Faktor Internal yang menjadi Kekuatan (Strength)

No.	Faktor Internal	Ya	Tidak
1.	Membantu akses masyarakat menjadi lebih murah	10	0
2.	Mempersingkat waktu tempuh	10	0
3.	Keamanan pengguna jembatan lebih terjamin	9	1
4.	Penghematan biaya karena jika tidak ada perbaikan jalan	8	2
5.	Meningkatkan kesejahteraan masyarakat	6	4
6.	Meningkatkan fasilitas infrastruktur	10	0

7.	Meningkatkan kemajuan teknologi	9	1
8.	Masyarakat mendukung penuh pembangunan Jembatan Kanor	10	0
9.	Penghematan biaya karena adanya perbaikan infrastruktur	10	0
10.	Perbaikan mutu tenaga kerja	8	2

Tabel 4.8 Hasil Analisa terhadap Faktor Internal yang menjadi Kekuatan (Strength)

No.	Faktor Internal	Ya	Bobot
1.	Membantu akses masyarakat menjadi lebih murah	10	0,111
2.	Mempersingkat waktu tempuh	10	0,111
3.	Keamanan pengguna jembatan lebih terjamin	9	0,100
4.	Penghematan biaya karena jika tidak ada perbaikan jalan	8	0,089
5.	Meningkatkan kesejahteraan masyarakat	6	0,067
6.	Meningkatkan fasilitas infrastruktur	10	0,111
7.	Meningkatkan kemajuan teknologi	9	0,100
8.	Masyarakat mendukung penuh pembangunan Jembatan Kanor	10	0,111
9.	Penghematan biaya karena adanya perbaikan infrastruktur	10	0,111
10.	Perbaikan mutu tenaga kerja	8	0,089
	TOTAL	90	1,00

Tabel 4.9 Hasil Penilaian Responden terhadap Faktor Internal yang menjadi Kekuatan (Strength)

No.	Faktor Internal	Nilai					Rata - Rata
		1	2	3	4	5	
1.	Membantu akses masyarakat menjadi lebih murah	0	0	1	4	5	4,4
2.	Mempersingkat waktu tempuh	0	0	3	6	1	3,8
3.	Keamanan pengguna jembatan lebih terjamin	0	1	3	5	1	3,6

4.	Penghematan biaya karena jika tidak ada perbaikan jalan	1	2	2	4	1	3,2
5.	Meningkatkan kesejahteraan masyarakat	0	1	5	2	2	3,5
6.	Meningkatkan fasilitas infrastruktur	1	1	3	5	0	3,2
7.	Meningkatkan kemajuan teknologi	1	1	2	4	2	3,5
8.	Masyarakat mendukung penuh pembangunan Jembatan Kanor	2	2	5	1	0	2,5
9.	Penghematan biaya karena adanya perbaikan infrastruktur	2	1	3	3	1	3,0
10.	Perbaikan mutu tenaga kerja	1	3	5	1	0	2,6

Tabel 4.10 Hasil Analisa terhadap Faktor Internal yang menjadi Kekuatan (Strength)

No.	Faktor Internal	Bobot	Rating	Total
1.	Membantu akses masyarakat menjadi lebih murah	0,111	4,4	0,49
2.	Mempersingkat waktu tempuh	0,111	3,8	0,42
3.	Keamanan pengguna jembatan lebih terjamin	0,100	3,6	0,36
4.	Penghematan biaya karena jika tidak ada perbaikan jalan	0,089	3,2	0,28
5.	Meningkatkan kesejahteraan masyarakat	0,067	3,5	0,23
6.	Meningkatkan fasilitas infrastruktur	0,111	3,2	0,36
7.	Meningkatkan kemajuan teknologi	0,100	3,5	0,35
8.	Masyarakat mendukung penuh pembangunan Jembatan Kanor	0,111	2,5	0,28
9.	Penghematan biaya karena adanya perbaikan infrastruktur	0,111	3,0	0,33
10.	Perbaikan mutu tenaga kerja	0,089	2,6	0,23
	TOTAL	1,00		3,34

Hasil dari kuisioner tersebut diolah dan ditampilkan dalam bentuk tabel untuk masing – masing faktor yang akan dianalisa dalam analisa SWOT. Untuk hasil kuisioner berdasarkan penilaian responden terhadap faktor kelemahan (weaknes) ditampilkan pada Tabel 4.11 sampai Tabel 4.14 di bawah ini.

Tabel 4.11 Hasil Penilaian Responden terhadap Faktor Internal yang menjadi Kelemahan (Weakness)

No.	Faktor Internal	Ya	Tidak
1.	Tidak bisa menjadi trademark	9	1
2.	Sumber daya yang terbatas	5	5
3.	Ketersediaan sarana prasaran yang masih kurang	5	5
4.	Teknologi yang masih lemah	7	3
5.	Pembuangan limbah atau pencemaran	7	3
6	Kesempatan investasi yang terbatas	5	5
7.	Kurangnya kepedulian masyarakat	6	4
8.	Berkurangnya kualitas air	7	3
9.	Pemeliharaan yang tidak rutin	8	2
10.	Meningkatkan beban daya lingkungan	9	1

Tabel 4.12 Hasil Analisa terhadap Faktor Internal yang menjadi Kelemahan (Weakness)

No.	Faktor Internal	Ya	Bobot
1.	Tidak bisa menjadi trademark	9	0,132
2.	Sumber daya yang terbatas	5	0,074
3.	Ketersediaan sarana prasaran yang masih kurang	5	0,074
4.	Teknologi yang masih lemah	7	0,103
5.	Pembuangan limbah atau pencemaran	7	0,103
6	Kesempatan investasi yang terbatas	5	0,074
7.	Kurangnya kepedulian masyarakat	6	0,088
8.	Berkurangnya kualitas air	7	0,103
9.	Pemeliharaan yang tidak rutin	8	0,118
10.	Meningkatkan beban daya lingkungan	9	0,132
	TOTAL	68	1,00

Tabel 4.13 Hasil Penilaian Responden terhadap Faktor Internal yang menjadi Kelemahan (Weakness)

No.	Faktor Internal	Nilai					Rata - Rata
		1	2	3	4	5	
1.	Tidak bisa menjadi trademark	0	2	2	4	2	3,6
2.	Sumber daya yang terbatas	0	1	3	5	1	3,6
3.	Ketersediaan sarana prasaran yang masih kurang	1	1	3	2	3	3,5
4.	Teknologi yang masih lemah	1	1	2	3	3	3,6
5.	Pembuangan limbah atau pencemaran	0	1	1	7	1	3,8
6	Kesempatan investasi yang terbatas	1	3	4	2	0	2,7
7.	Kurangnya kepedulian masyarakat	1	1	2	6	0	3,3
8.	Berkurangnya kualitas air	0	0	1	5	4	4,3
9.	Pemeliharaan yang tidak rutin	0	1	4	4	1	3,5
10.	Meningkatkan beban daya lingkungan	1	3	2	4	0	2,9

Tabel 4.14 Hasil Analisa terhadap Faktor Internal yang menjadi Kelemahan (Weakness)

No.	Faktor Internal	Bobot	Rating	Total
1.	Tidak bisa menjadi trademark	0,132	3,6	0,4752
2.	Sumber daya yang terbatas	0,074	3,6	0,2664
3.	Ketersediaan sarana prasaran yang masih kurang	0,074	3,5	0,259
4.	Teknologi yang masih lemah	0,103	3,6	0,3708
5.	Pembuangan limbah atau pencemaran	0,103	3,8	0,2812
6	Kesempatan investasi yang terbatas	0,074	2,7	0,1998
7.	Kurangnya kepedulian masyarakat	0,088	3,3	0,2904
8.	Berkurangnya kualitas air	0,103	4,3	0,4429

9.	Pemeliharaan yang tidak rutin	0,118	3,5	0,413
10.	Meningkatkan beban daya lingkungan	0,132	2,9	0,3828
	TOTAL	1,00		3,38

Hasil dari kuisioner tersebut diolah dan ditampilkan dalam bentuk tabel untuk masing – masing faktor yang akan dianalisa dalam analisa SWOT. Untuk hasil kuisioner berdasarkan penilaian responden terhadap faktor peluang (opportunity) ditampilkan pada Tabel 4.15 sampai Tabel 4.18 di bawah ini.

Tabel 4.15 Hasil Penilaian Responden terhadap Faktor Internal yang menjadi Peluang (Opportunity)

No.	Faktor Internal	Ya	Tidak
1.	Meningkatkan perekonomian masyarakat setempat	10	0
2.	Menciptakan lapangan kerja	9	1
3.	Menurunkan angka kecelakaan	10	0
4.	Membuat ban kendaraan lebih tahan lama	9	1
5.	Meningkatkan interaksi sosial antar masyarakat yang melintas	9	1
6.	Bisa menjadi obyek wisata	4	6
7.	Tumbuhnya industri di sekitar Jembatan Kanor	7	3
8.	Perbaikan distribusi pendapatan	6	4
9.	Meningkatkan taraf kesehatan	7	3
10.	Meningkatkan taraf pendidikan	8	2

Tabel 4.16 Hasil Analisa terhadap Faktor Internal yang menjadi Peluang (Opportunity)

No.	Faktor Internal	Ya	Bobot
1.	Meningkatkan perekonomian masyarakat setempat	10	0,127
2.	Menciptakan lapangan kerja	9	0,114
3.	Menurunkan angka kecelakaan	10	0,127
4.	Membuat ban kendaraan lebih tahan lama	9	0,114
5.	Meningkatkan interaksi sosial antar masyarakat yang melintas	9	0,114
6.	Bisa menjadi obyek wisata	4	0,051

7.	Tumbuhnya industri di sekitar Jembatan Kanor	7	0,089
8.	Perbaikan distribusi pendapatan	6	0,076
9.	Meningkatkan taraf kesehatan	7	0,089
10.	Meningkatkan taraf pendidikan	8	0,101
	TOTAL	79	1,00

Tabel 4.17 Hasil Penilaian Responden terhadap Faktor Internal yang menjadi Peluang (Opportunity)

No.	Faktor Internal	Nilai					Rata - Rata
		1	2	3	4	5	
1.	Meningkatkan perekonomian masyarakat setempat	0	3	2	4	1	3,3
2.	Menciptakan lapangan kerja	0	2	2	5	1	3,5
3.	Menurunkan angka kecelakaan	0	1	1	6	2	3,9
4.	Membuat ban kendaraan lebih tahan lama	1	3	0	4	2	3,3
5.	Meningkatkan interaksi sosial antar masyarakat yang melintas	1	1	4	3	1	3,2
6.	Bisa menjadi obyek wisata	3	3	2	2	0	2,3
7.	Tumbuhnya industri di sekitar Jembatan Kanor	1	2	2	4	1	3,2
8.	Perbaikan distribusi pendapatan	1	4	1	3	1	2,9
9.	Meningkatkan taraf kesehatan	1	3	3	3	0	2,8
10.	Meningkatkan taraf pendidikan	0	2	0	7	1	3,7

Tabel 4.18 Hasil Analisa terhadap Faktor Internal yang menjadi Peluang (Opportunity)

No.	Faktor Internal	Bobot	Rating	Total
1.	Meningkatkan perekonomian masyarakat setempat	0,127	3,6	0,4572
2.	Menciptakan lapangan kerja	0,114	3,6	0,4104
3.	Menurunkan angka kecelakaan	0,127	3,5	0,4445
4.	Membuat ban kendaraan lebih tahan lama	0,114	3,6	0,4104

5.	Meningkatkan interaksi sosial antar masyarakat yang melintas	0,114	3,8	0,4332
6	Bisa menjadi obyek wisata	0,051	2,7	0,1377
7.	Tumbuhnya industri di sekitar Jembatan Kanor	0,089	3,3	0,2937
8.	Perbaiki distribusi pendapatan	0,076	4,3	0,3268
9.	Meningkatkan taraf kesehatan	0,089	3,5	0,3115
10.	Meningkatkan taraf pendidikan	0,101	2,9	0,2929
	TOTAL	1,00		3,52

Hasil dari kuisioner tersebut diolah dan ditampilkan dalam bentuk tabel untuk masing – masing faktor yang akan dianalisa dalam analisa SWOT. Untuk hasil kuisioner berdasarkan penilaian responden terhadap faktor eksternal yang merupakan ancaman (threat) ditampilkan pada Tabel 4.19 sampai Tabel 4.22 di bawah ini.

Tabel 4.19 Hasil Penilaian Responden terhadap Faktor Internal yang menjadi Ancaman (Threat)

No.	Faktor Internal	Ya	Tidak
1.	Elemen struktur jembatan rawan pencurian	10	0
2.	Banyak warga yang melintas yang membuang sampah ke sungai	8	2
3.	Meningkatnya persaingan antar perusahaan konstruksi	8	2
4.	Berkurangnya pendapatan desa dari penyeberangan	8	2
5.	Berkurangnya lahan perkebunan warga desa setempat	7	3
6	Sedimentasi	6	4
7.	Perubahan DAS	9	1
8.	Inkosistensi program pemeliharaan sungai	9	1
9.	Erosi	8	2

Tabel 4.20 Hasil Analisa terhadap Faktor Eksternal yang menjadi Ancaman (Threat)

No.	Faktor Internal	Ya	Bobot
1.	Rangka struktur jembatan rawan pencurian	10	0,137

2.	Banyak warga yang melintas yang membuang sampah ke sungai	8	0,110
3.	Meningkatnya persaingan antar perusahaan konstruksi	8	0,110
4.	Berkemungkinan menyebabkan kemacetann	8	0,110
5.	Tebing sekitar sungai menjadi rawan longsor	7	0,110
6.	Sedimentasi	6	0,096
7.	Perubahan DAS	9	0,082
8.	Inkosistensi program pemeliharaan sungai	9	0,123
9.	Erosi	8	0,110
	TOTAL	73	1,00

Tabel 4.21 Hasil Penilaian Responden terhadap Faktor Eksternal yang menjadi Ancaman (Threat)

No.	Faktor Internal	Nilai					Rata - Rata
		1	2	3	4	5	
1.	Elemen struktur jembatan rawan pencurian	0	0	1	6	3	4,2
2.	Banyak warga yang melintas yang membuang sampah ke sungai	0	1	1	7	1	3,8
3.	Meningkatnya persaingan antar perusahaan konstruksi	0	3	3	3	1	3,2
4.	Berkurangnya pendapatan desa dari penyeberangan	0	1	1	6	2	3,9
5.	Berkurangnya lahan perkebunan warga desa setempat	0	2	4	4	0	3,2
6.	Sedimentasi	1	2	4	3	0	2,9
7.	Perubahan DAS	0	2	2	5	1	3,5
8.	Inkosistensi program pemeliharaan sungai	2	2	1	4	1	3
9.	Erosi	1	2	2	3	2	3,3

Tabel 4.22 Hasil Analisa terhadap Faktor Eksternal yang menjadi Ancaman (Threat)

No.	Faktor Internal	Bobot	Rating	Total
1.	Elemen struktur jembatan rawan pencurian	0,137	4,2	0,5754
2.	Banyak warga yang melintas yang membuang sampah ke sungai	0,11	3,8	0,418
3.	Meningkatnya persaingan antar perusahaan konstruksi	0,11	3,2	0,352
4.	Berkurangnya pendapatan desa dari penyeberangan	0,11	3,9	0,429
5.	Berkurangnya lahan perkebunan warga desa setempat	0,096	3,2	0,3072
6.	Sedimentasi	0,082	2,9	0,2378
7.	Perubahan DAS	0,123	3,5	0,4305
8.	Inkosistensi program pemeliharaan sungai	0,123	0,03	0,00369
9.	Erosi	0,11	3,3	0,363
	TOTAL	1,00		3,12

Hasil analisa faktor – faktor internal dan eksternal selanjutnya diskoring untuk menunjukkan posisi SWOT dari Pembangunan Jembatan Kanor berada di kuadran mana. Hasil skoring tersebut ditampilkan pada Tabel 4.22 berikut.

Tabel 4.23 Skor IFAS dan EFAS Pembangunan Jembatan Kanor Bojonegoro

IFAS		EFAS	
Kategori	Total Skor	Kategori	Total Skor
Kekuatan (S)	3,34	Peluang (O)	3,52
Kelemahan (W)	3,38	Ancaman (T)	3,12
Total (S-W)	-0,04	Total (O-T)	0,40

Berdasarkan hasil analisa SWOT, dapat diketahui bahwa Pembangunan Jembatan Kanor terletak pada posisi Kuadran III. Selanjutnya dapat dihitung koordinatnya, yaitu :

Koordinat Analisis Internal : $(S-W)/2$
 : -0,02
 Koordinat Analisis External : $(O-T)/2$
 : 0,20

Hasil analisis SWOT selanjutnya ditampilkan pada Matriks SWOT pada Tabel 4.24, sehingga akan didapatkan strategi – strategi berdasarkan posisi di Kuadran III, yaitu Strategi W – O.

Tabel 4.24. Matriks SWOT

<p>Kelemahan (Weakness)</p> <p>Peluang (Opportunity)</p>	<p>Peluang (Opportunity)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Meningkatkan perekonomian masyarakat setempat 2. Menciptakan lapangan kerja 3. Menurunkan angka kecelakaan 4. Membuat ban kendaraan lebih tahan lama 5. Meningkatkan interaksi sosial antar masyarakat yang melintas 6. Bisa menjadi obyek wisata 7. Tumbuhnya industri di sekitar Jembatan Kanor Bojonegoro 8. Perbaikan distribusi pendapatan 9. Meningkatkan taraf kesehatan 10. Meningkatkan taraf pendidikan
--	---

<p>Kelemahan (Weakness)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tidak bisa menjadi trademark 2. Sumber daya yang terbatas 3. Ketersediaan sarana prasarana yang masih kurang 4. Teknologi yang masih lemah 5. Pembuangan limbah atau pencemaran 6. Kesempatan investasi yang terbatas 7. Kurangnya kepedulian masyarakat 8. Berkurangnya kualitas air 9. Pemeliharaan yang tidak rutin 10. Meningkatkan beban daya dukung lingkungan 	<p>Strategi (W – O)</p> <p>Memperindah atau mempercantik jembatan sehingga bisa dijadikan trademark bahkan objek wisata dan dapat meningkatkan perekonomian masyarakat setempat.</p> <p>Meningkatkan sumber daya sehingga dapat menciptakan lapangan kerja dan distribusi pendapatan.</p> <p>Meningkatkan teknologi dan sarana prasarana sehingga dapat menurunkan angka kecelakaan.</p> <p>Tidak melakukan pencemaran dengan membuang limbah sembarangan dengan meningkatkan kepedulian masyarakat sehingga tidak menurunkan kualitas air.</p> <p>Melakukan pemeliharaan terhadap jembatan secara rutin sehingga dapat meningkatkan interaksi sosial antar masyarakat yang melintas dan dapat meningkatkan taraf kesehatan maupun taraf pendidikan.</p> <p>Meningkatkan investasi sehingga tumbuh industri di sekitar jembatan.</p>
---	---

(HALAMAN SENGAJA DIKOSONGKAN)