

## **BAB 5**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **5.1. Kesimpulan**

Berdasarkan hasil dari seluruh pembahasan yang telah diuraikan pada penelitian ini, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Pada metode penelitian ini kriteria faktor kondisi jalan memiliki pengaruh tingkat kepentingan yang paling besar yaitu dengan bobot 38,80% kemudian disusul dengan faktor volume lalu lintas dengan bobot 26,70%, faktor kebijakan dengan bobot 18,40% dan terakhir faktor ekonomi dengan bobot 16,20%.
2. Urutan prioritas penanganan pemeliharaan jalan Kabupaten di Bangkalan berdasarkan *Analytical Hierarchy Process (AHP)* adalah sebagai berikut :
  1. Ruas jalan Labang – Sukolilo (R.99) dengan biaya penanganan sebesar Rp. 1.148.000.000,00 (*Satu Milyar Seratus Empat Pulu Delapan Juta Rupiah*)
  2. Ruas jalan Banyuajuh – Kebun (R.27) dengan biaya penanganan sebesar Rp. 1.047.000.000,00 (*Satu Milyar Empat Puluh Tujuh Juta Rupiah*)
  3. Ruas jalan Socah – Pernajuh (R.48) dengan biaya sebesar Rp. 1.822.000.000,00 (*Satu Milyar Delapan Ratus Dua Puluh Dua Juta Rupiah*)
  4. Ruas jalan Embong Anyar – Tajungan (R.12) dengan biaya penanganan sebesar Rp. 1.500.000.000,00 (*Satu Milyar Lima Ratus Juta Rupiah*)

#### **5.2. Saran.**

Berdasarkan hasil penelitian yang telah diperoleh, untuk hasil yang lebih baik maka saran yang dapat diajukan terkait dengan penentuan prioritas pemeliharaan dengan ketersediaan dana yaitu :

1. Dalam menentukan Skala prioritas penanganan jalan di Kabupaten Bangkalan, pemerintah daerah sebaiknya mempertimbangkan cara AHP selain Berdasarkan SK No.77 Dirjen Bina Marga, Tahun 1990. Adapun pertimbangannya yaitu dengan Metode AHP dapat

mengkombinasikan berbagai aspek dan kriteria yang dilakukan dengan pembobotan berdasarkan tingkat kepentingan sehingga hasil urutan prioritas penanganan jalan yang dihasilkan lebih representatif

2. Untuk mendapatkan hasil sesuai harapan dan tujuan, dalam penentuan skala prioritas penanganan jalan dengan metode AHP, respon expert yang dituju harus benar - benar memiliki kemampuan/keahlian di bidangnya dan tingkat konsistensi terhadap jawaban yang disampaikan, apabila tidak konsisten maka hasilnya tidak sesuai yang diharapkan

## DAFTAR PUSTAKA

- Departemen Pekerjaan Umum. 1995. Petunjuk Teknik Analisa dan Harga Satuan Pekerjaan Jalan Kabupaten. No.015/T/Bt/1995.
- Departemen Pekerjaan Umum. 2005. Teknik Evaluasi Kinerja Perkerasan Lentur, Panduan Pemeliharaan Jalan Kabupaten.
- Departemen Pekerjaan Umum. 2005. Teknik Pengelolaan Jalan, Panduan Pemeliharaan Jalan Kabupaten.
- Dirjen Bina Marga. 1990. Perencanaan dan Penyusunan Program Jalan Kabupaten. No. 77/KPTS/Db/1990.
- Irawan, Hafit. , Ismiyati, I., Pujiyanto, Bambang. 2016. Penentuan Skala Prioritas Penanganan Jalan Kabupaten di Kabupaten Kudus Dengan *Metode Analytical Hierarchy Process*.
- Iqnasius, Gerardus., Djakfar, Ludfi., Anwar, M. Ruslin. 2014. Studi Penentuan Prioritas Pengembangan Jaringan Jalan Di Kabupaten Lembata – Propinsi Nusa Tenggara Timur.
- Kurniawan, Heri., Ratnaningsih, Anik., Hasanuddin, Akhmad. 2020. *Priority Determination of Road Maintenance in Lumajang Regency Using the AHP Method*.
- Marimin. 2004. Pengambilan Keputusan Kriteria Majemuk. Jakarta : PT. Gramedia Widiasarana Indonesia.
- Wahyudiana. 2009. Penentuan Prioritas Pemeliharaan Jalan Kabupaten berdasarkan Ketersediaan Alokasi Dana (Studi Kasus Jalan Kabupaten Di Kabupaten Tulungagung)
- Ngurah Alit Putri, I Dewa Ayu. 2011. Penentuan Skala Prioritas Penanganan Jalan Kabupaten Di Kabupaten Bangli.
- Siswanto, Henri., Supriyanto, Bambang., Pranoto, Pasca Prihatditya, Redy., and Aviv Friansa, Maulana. 2019. *District Road Maintenance Priority Using Analytical Hierarchy Process*.
- Thomas L. Saaty. 1993. Pengambilan Keputusan (Edisi terjemahan oleh Ir. Liana Setiono). Jakarta : PT. Gramedia.
- Tjendani, Hanie Teki., Oetomo, Wateno., Witjaksana, Budi., Hariyadi, Eddy., 2018. Analisis Penentuan Prioritas Penanganan Jalan Kabupaten Barito Selatan Dengan Metode AHP.
- Undang-Undang No.38 Tahun 2004. Tentang Jalan.
- Yuniarso, Endhit., Handayani, Dewi. 2017 Analisa Prioritas Penanganan Jalan Di Kabupaten Pacitan (Studi Kasus Jalan Luar Kota).

- Zubairi. 2012. Penentuan Prioritas Pemeliharaan Jalan Kabupaten Berdasarkan Ketersediaan lokasi Dana (Studi Kasus Jalan Kabupaten Di Kabupaten Gresik)
- Zulkifli. 2012. Kajian Kebutuhan Anggaran Program Pemeliharaan Jalan Kabupaten (Studi Kasus Jalan Kabupaten Aceh Tengah)



**Lampiran 2. Data Kondisi Ruas Jalan Banyuajuh – Kebun (R.27)**

**FORM REKAPITULASI PER RUAS KONDISI JALAN (P2JN)**

|                        |       |      |        |              |             |
|------------------------|-------|------|--------|--------------|-------------|
| KEKURANGAN SURVAY (KM) | TOTAL | BAIK | SEDANG | RUSAK RINGAN | RUSAK BERAT |
| -                      | 2,40  | 0,80 | 0,60   | 0,60         | 0,40        |

|                   |
|-------------------|
| BANYUAJUH - KEBUN |
|-------------------|

|            |                   |       |   |
|------------|-------------------|-------|---|
| PROVINSI   | JAWA TIMUR        |       |   |
| KAB/KOTA   |                   |       |   |
| NO.RUAS    | 27                | 11    | K |
| NAMA RUAS  | BANYUAJUH - KEBUN |       |   |
| PANJANG    | 2,400             | Km    |   |
| STATIONING | BANYUAJUH         | +0    |   |
| SID        | KEBUN             | 2+400 |   |

| INPUT BERDASARKAN FORM SKJ PER 200 M |        |       |             |                      |       |         |                   |                  |            |       |                |          |               |               |                                      |                |       |              |       |                  |       |                         |       |                  |       |          |      |
|--------------------------------------|--------|-------|-------------|----------------------|-------|---------|-------------------|------------------|------------|-------|----------------|----------|---------------|---------------|--------------------------------------|----------------|-------|--------------|-------|------------------|-------|-------------------------|-------|------------------|-------|----------|------|
| PATOK KM                             | KM STA |       | PANJANG (M) | PERMUKAAN PERKERASAN |       |         |                   | RETAK-RETAK      |            |       | KERUSAKAN LAIN |          |               |               | KONDISI SALURAN SAMPIG DAN LAIN-LAIN |                |       |              |       |                  |       |                         |       |                  |       |          |      |
|                                      | DARI   | KE    |             | DARI                 | KE    | Susunan | Kondisi / Keadaan | Lagotan / Ambias | % Tambalan | Jenis | Lebar          | % Lubang | Jumlah Lubang | Ukuran Lubang | Bekas Roda                           | Kerusakan Tepi |       | Kondisi Bahu |       | Kemiringan Jalan |       | Kondisi Saluran Samping |       | Kerusakan Lereng |       | Trottoar |      |
|                                      |        |       |             |                      |       |         |                   |                  |            |       |                |          |               |               |                                      | Kanan          | Kiri  | Kanan        | Kiri  | Kanan            | Kiri  | Kanan                   | Kiri  | Kanan            | Kiri  | Kanan    | Kiri |
| (1-2)                                | (1-4)  | (1-4) | (1-4)       | (1-4)                | (1-4) | (1-4)   | (1-4)             | (1-4)            | (1-4)      | (1-4) | (1-4)          | (1-5)    | (1-4)         | (1-3)         | (1-3)                                | (1-4)          | (1-4) | (1-5)        | (1-5) | (1-4)            | (1-4) | (1-2)                   | (1-2) | (1-3)            | (1-3) |          |      |
| 0 + 200                              | 0      | 200   | 200         | 1                    | 1     | 1       | 1                 | 1                | 1          | 1     | 1              | 1        | 1             | 1             | 1                                    | 1              | 1     | 1            | 1     | 1                | 1     | 1                       | 1     | 1                | 1     | 1        |      |
| 200 + 400                            | 200    | 400   | 200         | 1                    | 1     | 1       | 1                 | 1                | 1          | 1     | 1              | 1        | 1             | 1             | 1                                    | 1              | 1     | 1            | 1     | 1                | 1     | 1                       | 1     | 1                | 1     | 1        |      |
| 400 + 600                            | 400    | 600   | 200         | 1                    | 1     | 1       | 1                 | 1                | 1          | 1     | 1              | 1        | 1             | 1             | 1                                    | 1              | 1     | 1            | 1     | 1                | 1     | 1                       | 1     | 1                | 1     | 1        |      |
| 600 + 800                            | 600    | 800   | 200         | 1                    | 1     | 3       | 3                 | 3                | 3          | 3     | 2              | 3        | 4             | 2             | 2                                    | 1              | 1     | 1            | 1     | 1                | 1     | 1                       | 1     | 1                | 1     | 1        |      |
| 800 + 1.000                          | 800    | 1.000 | 200         | 1                    | 1     | 1       | 1                 | 1                | 1          | 1     | 1              | 1        | 1             | 1             | 1                                    | 1              | 1     | 1            | 1     | 1                | 1     | 1                       | 1     | 1                | 1     | 1        |      |
| 1.000 + 1.200                        | 1.000  | 1.200 | 200         | 1                    | 1     | 3       | 3                 | 3                | 3          | 3     | 2              | 3        | 4             | 2             | 2                                    | 1              | 1     | 1            | 1     | 1                | 1     | 1                       | 1     | 1                | 1     | 1        |      |
| 1.200 + 1.400                        | 1.200  | 1.400 | 200         | 1                    | 1     | 3       | 3                 | 3                | 3          | 3     | 2              | 3        | 4             | 2             | 2                                    | 1              | 1     | 1            | 1     | 1                | 1     | 1                       | 1     | 1                | 1     | 1        |      |
| 1.400 + 1.600                        | 1.400  | 1.600 | 200         | 2                    | 3     | 3       | 3                 | 2                | 3          | 3     | 3              | 4        | 4             | 1             | 1                                    | 1              | 1     | 1            | 1     | 1                | 1     | 1                       | 1     | 1                | 1     | 1        |      |
| 1.600 + 1.800                        | 1.600  | 1.800 | 200         | 1                    | 1     | 3       | 3                 | 3                | 3          | 3     | 3              | 4        | 4             | 2             | 2                                    | 1              | 1     | 1            | 1     | 1                | 1     | 1                       | 1     | 1                | 1     | 1        |      |
| 1.800 + 2.000                        | 1.800  | 2.000 | 200         | 1                    | 1     | 3       | 3                 | 3                | 3          | 3     | 4              | 3        | 4             | 2             | 2                                    | 1              | 1     | 1            | 1     | 1                | 1     | 1                       | 1     | 1                | 1     | 1        |      |
| 2.000 + 2.200                        | 2.000  | 2.200 | 200         | 1                    | 1     | 3       | 3                 | 3                | 3          | 3     | 4              | 3        | 4             | 2             | 2                                    | 1              | 1     | 1            | 1     | 1                | 1     | 1                       | 1     | 1                | 1     | 1        |      |
| 2.200 + 2.400                        | 2.200  | 2.400 | 200         | 2                    | 3     | 3       | 3                 | 2                | 3          | 3     | 3              | 4        | 4             | 1             | 1                                    | 1              | 1     | 1            | 1     | 1                | 1     | 1                       | 1     | 1                | 1     | 1        |      |

| CEK STATUS ENTRY | PERHITUNGAN NILAI SDI PER 100M |             |               |            | LEGOKAN / AMBLAS | BAHU JALAN | KEMIRINGAN JALAN | NILAI SDI | BAIK         | 0,80 |
|------------------|--------------------------------|-------------|---------------|------------|------------------|------------|------------------|-----------|--------------|------|
|                  | RETAK LUAS                     | RETAK LEBAR | JUMLAH LUBANG | BEKAS RODA |                  |            |                  |           |              |      |
| BAIK             | 0                              | 0           | 0             | 0          | 25               | 25         | 25               | 0         | BAIK         | 0,80 |
| BAIK             | 0                              | 0           | 0             | 0          | 25               | 25         | 25               | 0         | BAIK         | 0,60 |
| BAIK             | 0                              | 0           | 0             | 0          | 25               | 25         | 25               | 0         | BAIK         | 0,60 |
| SEDANG           | 20                             | 0           | 35            | 56         | 75               | 25         | 25               | 55        | SEDANG       | 0,40 |
| BAIK             | 0                              | 0           | 0             | 0          | 25               | 25         | 25               | 0         | BAIK         | 0,80 |
| SEDANG           | 20                             | 0           | 35            | 56         | 75               | 25         | 25               | 55        | SEDANG       | 0,60 |
| SEDANG           | 20                             | 0           | 35            | 56         | 75               | 25         | 25               | 55        | SEDANG       | 0,60 |
| RUSAK RINGAN     | 20                             | 0           | 95            | 115        | 75               | 25         | 25               | 115       | RUSAK RINGAN | 0,40 |
| RUSAK RINGAN     | 20                             | 0           | 95            | 115        | 75               | 25         | 25               | 115       | RUSAK RINGAN | 0,40 |
| RUSAK BERAT      | 20                             | 0           | 245           | 265        | 75               | 25         | 25               | 265       | RUSAK BERAT  | 0,40 |
| RUSAK BERAT      | 20                             | 0           | 245           | 265        | 75               | 25         | 25               | 265       | RUSAK BERAT  | 0,40 |
| RUSAK RINGAN     | 20                             | 0           | 95            | 115        | 75               | 25         | 25               | 115       | RUSAK RINGAN | 0,40 |

Sumber : Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kab. Bangkalan, 2020



### Lampiran 4. Ruas Jalan Labang - Sukolilo (R.99)

#### FORM REKAPITULASI PER RUAS KONDISI JALAN (P2JN)

PROVINSI **JAWA TIMUR**  
 KAB/KOTA **LABANG**  
 NO. RUAS **99 11 K**  
 NAMA RUAS **LABANG - SUKOLILO**

PANJANG STATIONING **LABANG** **3,000** Km **-+0** SID **SUKOLILO** **3+000**

|                        |       |      |        |              |             |
|------------------------|-------|------|--------|--------------|-------------|
| KEKURANGAN SURVAY (KM) | TOTAL | BAIK | SEDANG | RUSAK RINGAN | RUSAK BERAT |
| -                      | 3,00  | 0,60 | 1,00   | 1,00         | 0,40        |

LABANG - SUKOLILO

| PATOM KM      |       | KM STA |     | PANJANG (M) | PERMUKAAN PERKERASAN |                   |                  |            | RETAK-RETAK |       |        | KERUSAKAN LAIN |               |            |                | KONDISI SALURAN SAMPIG DAN LAIN-LAIN |              |       |                  |       |                         |       |                  |       |          |       |
|---------------|-------|--------|-----|-------------|----------------------|-------------------|------------------|------------|-------------|-------|--------|----------------|---------------|------------|----------------|--------------------------------------|--------------|-------|------------------|-------|-------------------------|-------|------------------|-------|----------|-------|
| DARI          | KE    | DARI   | KE  |             | Susunan              | Kondisi / Keadaan | Legakan / Ambias | % Tambalan | Jenis       | Lebar | % Luas | Jumlah Lubang  | Ukuran Lubang | Bekas Roda | Kerusakan Tepi |                                      | Kondisi Bahu |       | Kemiringan Jalan |       | Kondisi Saluran Samping |       | Kerusakan Lering |       | Trottoar |       |
|               |       |        |     |             | (1-2)                | (1-4)             | (1-4)            | (1-4)      | (1-4)       | (1-4) | (1-4)  | (1-4)          | (1-5)         | (1-4)      | (1-3)          | (1-3)                                | (1-4)        | (1-4) | (1-5)            | (1-5) | (1-4)                   | (1-4) | (1-2)            | (1-2) | (1-3)    | (1-3) |
| 0 + 200       | 0     | 200    | 200 | 200         | 2                    | 3                 | 3                | 3          | 3           | 3     | 3      | 2              | 3             | 4          | 2              | 2                                    | 1            | 1     | 1                | 1     | 1                       | 1     | 1                | 1     | 1        | 1     |
| 200 + 400     | 200   | 400    | 200 | 200         | 2                    | 3                 | 3                | 3          | 3           | 3     | 3      | 2              | 3             | 4          | 2              | 2                                    | 1            | 1     | 1                | 1     | 1                       | 1     | 1                | 1     | 1        | 1     |
| 400 + 600     | 400   | 600    | 200 | 200         | 2                    | 3                 | 3                | 3          | 3           | 3     | 3      | 2              | 3             | 4          | 2              | 2                                    | 1            | 1     | 1                | 1     | 1                       | 1     | 1                | 1     | 1        | 1     |
| 600 + 800     | 600   | 800    | 200 | 200         | 2                    | 3                 | 3                | 3          | 2           | 3     | 3      | 3              | 4             | 4          | 1              | 1                                    | 1            | 1     | 1                | 1     | 1                       | 1     | 1                | 1     | 1        | 1     |
| 800 + 1.000   | 800   | 1.000  | 200 | 200         | 2                    | 3                 | 3                | 3          | 2           | 3     | 3      | 3              | 4             | 4          | 1              | 1                                    | 1            | 1     | 1                | 1     | 1                       | 1     | 1                | 1     | 1        | 1     |
| 1.000 + 1.200 | 1.000 | 1.200  | 200 | 200         | 2                    | 3                 | 3                | 3          | 2           | 3     | 3      | 3              | 4             | 4          | 1              | 1                                    | 1            | 1     | 1                | 1     | 1                       | 1     | 1                | 1     | 1        | 1     |
| 1.200 + 1.400 | 1.200 | 1.400  | 200 | 200         | 2                    | 3                 | 3                | 3          | 3           | 3     | 3      | 2              | 3             | 4          | 2              | 2                                    | 1            | 1     | 1                | 1     | 1                       | 1     | 1                | 1     | 1        | 1     |
| 1.400 + 1.600 | 1.400 | 1.600  | 200 | 200         | 2                    | 3                 | 3                | 3          | 2           | 3     | 3      | 3              | 4             | 4          | 1              | 1                                    | 1            | 1     | 1                | 1     | 1                       | 1     | 1                | 1     | 1        | 1     |
| 1.600 + 1.800 | 1.600 | 1.800  | 200 | 200         | 1                    | 1                 | 1                | 1          | 1           | 1     | 1      | 1              | 1             | 1          | 1              | 1                                    | 1            | 1     | 1                | 1     | 1                       | 1     | 1                | 1     | 1        | 1     |
| 1.800 + 2.000 | 1.800 | 2.000  | 200 | 200         | 1                    | 1                 | 1                | 1          | 1           | 1     | 1      | 1              | 1             | 1          | 1              | 1                                    | 1            | 1     | 1                | 1     | 1                       | 1     | 1                | 1     | 1        | 1     |
| 2.000 + 2.200 | 2.000 | 2.200  | 200 | 200         | 1                    | 1                 | 1                | 1          | 1           | 1     | 1      | 1              | 1             | 1          | 1              | 1                                    | 1            | 1     | 1                | 1     | 1                       | 1     | 1                | 1     | 1        | 1     |
| 2.200 + 2.400 | 2.200 | 2.400  | 200 | 200         | 2                    | 4                 | 4                | 4          | 3           | 3     | 3      | 4              | 3             | 3          | 2              | 2                                    | 1            | 1     | 1                | 1     | 1                       | 1     | 1                | 1     | 1        | 1     |
| 2.400 + 2.600 | 2.400 | 2.600  | 200 | 200         | 2                    | 3                 | 3                | 3          | 3           | 3     | 3      | 2              | 3             | 4          | 2              | 2                                    | 1            | 1     | 1                | 1     | 1                       | 1     | 1                | 1     | 1        | 1     |
| 2.600 + 2.800 | 2.600 | 2.800  | 200 | 200         | 2                    | 4                 | 4                | 4          | 3           | 3     | 3      | 4              | 3             | 3          | 2              | 2                                    | 1            | 1     | 1                | 1     | 1                       | 1     | 1                | 1     | 1        | 1     |
| 2.800 + 3.000 | 2.800 | 3.000  | 200 | 200         | 2                    | 3                 | 3                | 3          | 2           | 3     | 3      | 3              | 4             | 4          | 1              | 1                                    | 1            | 1     | 1                | 1     | 1                       | 1     | 1                | 1     | 1        | 1     |

| CEK STATUS ENTRY | PERHITUNGAN NILAI SDI PER 100M |             |               |            | LEGOKAN / AMBLAS | BAHU JALAN | KEMIRINGAN JALAN | NILAI SDI | BAIK | SEDANG | RUSAK RINGAN | RUSAK BERAT |
|------------------|--------------------------------|-------------|---------------|------------|------------------|------------|------------------|-----------|------|--------|--------------|-------------|
|                  | RETAK LUAS                     | RETAK LEBAR | JUMLAH LUBANG | BEKAS RODA |                  |            |                  |           |      |        |              |             |
| OK               | 20                             | 0           | 35            | 55         | 75               | 25         | 25               | 55        |      |        |              | 0,60        |
| OK               | 20                             | 0           | 35            | 55         | 75               | 25         | 25               | 55        |      |        |              | 1,00        |
| OK               | 20                             | 0           | 35            | 55         | 75               | 25         | 25               | 55        |      |        |              | 1,00        |
| OK               | 20                             | 0           | 95            | 115        | 75               | 25         | 25               | 115       |      |        |              | 0,40        |
| OK               | 20                             | 0           | 95            | 115        | 75               | 25         | 25               | 115       |      |        |              | 0,40        |
| OK               | 20                             | 0           | 95            | 115        | 75               | 25         | 25               | 115       |      |        |              | 0,40        |
| OK               | 20                             | 0           | 35            | 55         | 75               | 25         | 25               | 55        |      |        |              | 0,60        |
| OK               | 20                             | 0           | 95            | 115        | 75               | 25         | 25               | 115       |      |        |              | 0,40        |
| OK               | 0                              | 0           | 0             | 0          | 25               | 25         | 25               | 0         |      |        |              | 0,60        |
| OK               | 0                              | 0           | 0             | 0          | 25               | 25         | 25               | 0         |      |        |              | 0,60        |
| OK               | 0                              | 0           | 0             | 0          | 25               | 25         | 25               | 0         |      |        |              | 0,60        |
| OK               | 20                             | 0           | 245           | 255        | 100              | 25         | 25               | 255       |      |        |              | 0,40        |
| OK               | 20                             | 0           | 35            | 55         | 75               | 25         | 25               | 55        |      |        |              | 0,60        |
| OK               | 20                             | 0           | 245           | 255        | 100              | 25         | 25               | 255       |      |        |              | 0,40        |
| OK               | 20                             | 0           | 95            | 115        | 75               | 25         | 25               | 115       |      |        |              | 0,40        |

Sumber : Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kab. Bangkalan, 2020



**Lampiran 5. Jumlah Lalu Lintas Harian Rata-Rata 4 Ruas Jalan Kabupaten di Bangkalan**

| No. | Nama Ruas              | No. Ruas | Sepeda motor, kendaraan roda tiga | Mobil Pribadi | Angkot | Pick up / Box | Bis Mini | Bis Besar | Truk 2 sumbu | Truk 3 sumbu | Truk gandeng | Trailer | Kendaraan tidak bermotor |
|-----|------------------------|----------|-----------------------------------|---------------|--------|---------------|----------|-----------|--------------|--------------|--------------|---------|--------------------------|
| 1   | Embong Anyar -Tajungan | 12       | 434                               | 80            | 0      | 5             | 0        | 0         | 17           | 0            | 0            | 0       | 27                       |
| 2   | Banyuanjuh - Kebun     | 27       | 865                               | 281           | 90     | 94            | 6        | 0         | 41           | 0            | 0            | 0       | 45                       |
| 3   | Socah - Pernajuh       | 48       | 312                               | 72            | 0      | 5             | 0        | 0         | 13           | 0            | 0            | 0       | 32                       |
| 4   | Labang - Sukolilo      | 99       | 1.089                             | 468           | 0      | 127           | 15       | 0         | 55           | 13           | 0            | 0       | 36                       |

Sumber : Dinas Perhubungan Kabupaten Bangkalan, 2020

## Lampiran 6. Analisa Harga Satuan Pekerjaan (AHSP) Kabupaten Bangkalan Tahun 2020

Analisa EI-611

### FORMULIR STANDAR UNTUK PEREKAMAN ANALISA MASING-MASING HARGA SATUAN

PROYEK :  
 No. PAKET KONTRAK :  
 NAMA PAKET : Peningkatan Jalan  
 PROP / KAB / KODYA : Kabupaten Bangkalan  
 ITEM PEMBAYARAN NO. : 6.1 (1) PERKIRAAN VOL. PEK. : 1,00  
 JENIS PEKERJAAN : Lapis Resap Pengikat - Aspal Cair/Emul TOTAL HARGA (Rp.) : 16.848,36  
 SATUAN PEMBAYARAN : Liter % THD. BIAYA PROYEK : 0,00

| NO.  | KOMPONEN                            | SATUAN | PERKIRAAN KUANSTITAS | HARGA SATUAN (Rp.) | JUMLAH HARGA (Rp.) |
|--|-------------------------------------|--------|----------------------|--------------------|--------------------|
| <b>A. TENAGA</b>   |                                     |        |                      |                    |                    |
| 1.   | Pekerja (L01)                       | Jam    | 0,0015               | 16.075,40          | 23,55              |
| 2.   | Mandor (L03)                        | Jam    | 0,0007               | 23.214,29          | 17,00              |
| <b>JUMLAH HARGA TENAGA</b>                                       |                                     |        |                      |                    | 40,55              |
| <b>B. BAHAN</b>  |                                     |        |                      |                    |                    |
| 1.   | Aspal Emulsi CSS-1 atau SS-1 (M31a) | Liter  | 1,3733               | 10.500,00          | 14.420,00          |
| <b>JUMLAH HARGA BAHAN</b>  |                                     |        |                      |                    | 14.420,00          |
| <b>C. PERALATAN</b>  |                                     |        |                      |                    |                    |
| 1.   | Asp. Distributor E41                | Jam    | 0,00020              | 394.327,77         | 79,18              |
| 2.   | Compressor E05                      | Jam    | 0,00073              | 151.572,89         | 111,01             |
| <b>JUMLAH HARGA PERALATAN</b>                                    |                                     |        |                      |                    | 190,20             |
| <b>D. JUMLAH HARGA TENAGA, BAHAN DAN PERALATAN ( A + B + C )</b> |                                     |        |                      |                    | 14.650,75          |
| <b>E. OVERHEAD &amp; PROFIT 15,0 % x D</b>                       |                                     |        |                      |                    | 2.197,61           |
| <b>F. HARGA SATUAN PEKERJAAN ( D + E )</b>                       |                                     |        |                      |                    | 16.848,36          |

- Note: 1 Satuan dapat berdasarkan atas jam operasi untuk Tenaga Kerja dan Peralatan, volume dan/atau ukuran berat untuk bahan-bahan.  
 2 Kuantitas satuan adalah kuantitas perkiraan setiap komponen untuk menyelesaikan satu satuan pekerjaan dari nomor mata pembayaran. Harga Satuan yang disampaikan Penyedia Jasa tidak dapat diubah kecuali terdapat Penyesuaian Harga (Eskalasi/Deskalisasi) sesuai ketentuan dalam Instruksi Kepada Peserta Lelang  
 3 Biaya satuan untuk peralatan sudah termasuk bahan bakar, bahan habis dipakai dan operator.  
 4 Biaya satuan sudah termasuk pengeluaran untuk seluruh pajak yang berkaitan (tetapi tidak termasuk PPN yang dibayar dari kontrak) dan biaya-biaya lainnya.

Analisa EI-612a

**FORMULIR STANDAR UNTUK  
PEREKAMAN ANALISA MASING-MASING HARGA SATUAN**

PROYEK :  
 No. PAKET KONTRAK :  
 NAMA PAKET : Peningkatan Jalan  
 PROP / KAB / KODYA : Kabupaten Bangkalan  
 ITEM PEMBAYARAN NO. : 6.1 (2a) PERKIRAAN VOL. PEK. : 1,00  
 JENIS PEKERJAAN : Lapis Perekat - Aspal Cair/Emulsi TOTAL HARGA (Rp.) : 19.810,29  
 SATUAN PEMBAYARAN : Liter % THD. BIAYA PROYEK : 0,00

| NO.                           | KOMPONEN  | SATUAN | PERKIRAAN Kuantitas | HARGA SATUAN (Rp.) | JUMLAH HARGA (Rp.) |
|-------------------------------|---|--------|---------------------|--------------------|--------------------|
| <b>A. TENAGA</b>              |   |        |                     |                    |                    |
| 1.                            | Pekerja (L01)   | Jam    | 0,0016              | 16.075,40          | 26,08              |
| 2.                            | Mandor (L03)  | Jam    | 0,0008              | 23.214,29          | 18,83              |
| <b>JUMLAH HARGA TENAGA</b>    |   |        |                     |                    | 44,92              |
| <b>B. BAHAN</b>               |   |        |                     |                    |                    |
| 1.                            | Aspal Emulsi CRS-1 atau RS-1 (M31b)                           | Liter  | 1,3733              | 12.300,00          | 16.892,00          |
| <b>JUMLAH HARGA BAHAN</b>     |   |        |                     |                    | 16.892,00          |
| <b>C. PERALATAN</b>           |   |        |                     |                    |                    |
| 1.                            | Asp. Distributor E41  | Jam    | 0,0002              | 394.327,77         | 79,18              |
| 2.                            | Compressor E05  | Jam    | 0,0010              | 151.572,89         | 158,11             |
| 3.                            | Power Broom E03   | Jam    | 0,0008              | 64.252,31          | 52,13              |
| <b>JUMLAH HARGA PERALATAN</b> |   |        |                     |                    | 289,42             |
| <b>D.</b>                     | <b>JUMLAH HARGA TENAGA, BAHAN DAN PERALATAN ( A + B + C )</b> |        |                     |                    | <b>17.226,34</b>   |
| <b>E.</b>                     | <b>OVERHEAD &amp; PROFIT 15,0 % x D</b>                       |        |                     |                    | <b>2.583,95</b>    |
| <b>F.</b>                     | <b>HARGA SATUAN PEKERJAAN ( D + E )</b>                       |        |                     |                    | <b>19.810,29</b>   |

- Note: 1 Satuan dapat berdasarkan atas jam operasi untuk Tenaga Kerja dan Peralatan, volume dan/atau ukuran berat untuk bahan-bahan.  
 2 Kuantitas satuan adalah kuantitas perkiraan setiap komponen untuk menyelesaikan satu satuan pekerjaan dari nomor mata pembayaran. Harga Satuan yang disampaikan Penyedia Jasa tidak dapat diubah kecuali terdapat Penyesuaian Harga (Eskalasi/Deskalisasi) sesuai ketentuan dalam Instruksi Kepada Peserta Lelang  
 3 Biaya satuan untuk peralatan sudah termasuk bahan bakar, bahan habis dipakai dan operator.  
 4 Biaya satuan sudah termasuk pengeluaran untuk seluruh pajak yang berkaitan (tetapi tidak termasuk PPN yang dibayar dari kontrak) dan biaya-biaya lainnya.

**FORMULIR STANDAR UNTUK  
PEREKAMAN ANALISA MASING-MASING HARGA SATUAN**

PROYEK :  
 No. PAKET KONTRAK :  
 NAMA PAKET : Peningkatan Jalan  
 PROP / KAB / KODYA : Kabupaten Bangkalan  
 ITEM PEMBAYARAN NO. : 6.3(5a) PERKIRAAN VOL. PEK. : 1,00  
 JENIS PEKERJAAN : Laston Lapis Aus (AC-WC) TOTAL HARGA (Rp.) : 1.556.287,82  
 SATUAN PEMBAYARAN : Ton % THD. BIAYA PROYEK : 0,03

| NO.                           | KOMPONEN  | SATUAN | PERKIRAAN Kuantitas | HARGA SATUAN (Rp.) | JUMLAH HARGA (Rp.)  |
|-------------------------------|---|--------|---------------------|--------------------|---------------------|
| <b>A.</b>                     | <b>TENAGA</b>   |        |                     |                    |                     |
| 1.                            | Pekerja (L01)   | Jam    | 0,2222              | 16.075,40          | 3.572,31            |
| 2.                            | Mandor (L03)  | Jam    | 0,0222              | 23.214,29          | 515,87              |
| <b>JUMLAH HARGA TENAGA</b>    |   |        |                     |                    | <b>4.088,18</b>     |
| <b>B.</b>                     | <b>BAHAN</b>  |        |                     |                    |                     |
| 1.                            | Agr Pch Mesin 5-10 & (M92)                                    | M3     | 0,3206              | 411.638,66         | 131.958,26          |
| 2.                            | Agr Pch Mesin 0 - 5 (M91)                                     | M3     | 0,4193              | 477.457,99         | 200.190,54          |
| 3.                            | Semen (M12)   | Kg     | 9,6820              | 1.350,00           | 13.070,70           |
| 4.                            | Aspal (M10)   | Kg     | 59,7400             | 9.666,67           | 577.486,67          |
| <b>JUMLAH HARGA BAHAN</b>     |   |        |                     |                    | <b>922.706,16</b>   |
| <b>C.</b>                     | <b>PERALATAN</b>  |        |                     |                    |                     |
| 1.                            | Wheel Loader E15  | Jam    | 0,0054              | 475.705,72         | 2.554,10            |
| 2.                            | AMP E01   | Jam    | 0,0222              | 9.398.821,64       | 208.862,70          |
| 3.                            | Genset E12  | Jam    | 0,0222              | 348.092,93         | 7.735,40            |
| 4.                            | Dump Truck E09  | Jam    | 0,4833              | 400.648,79         | 193.630,69          |
| 5.                            | Asp. Finisher E02   | Jam    | 0,0126              | 312.336,44         | 3.929,71            |
| 6.                            | Tandem Roller E17a  | Jam    | 0,0128              | 441.567,12         | 5.657,42            |
| 7.                            | P. Tyre Roller E18  | Jam    | 0,0084              | 488.962,53         | 4.129,40            |
| 8.                            | Alat Bantu Ls   | Ls     | 1,0000              | 0,00               | 0,00                |
| <b>JUMLAH HARGA PERALATAN</b> |   |        |                     |                    | <b>426.499,41</b>   |
| <b>D.</b>                     | <b>JUMLAH HARGA TENAGA, BAHAN DAN PERALATAN ( A + B + C )</b> |        |                     |                    | <b>1.353.293,75</b> |
| <b>E.</b>                     | <b>OVERHEAD &amp; PROFIT 15,0 % x D</b>                       |        |                     |                    | <b>202.994,06</b>   |
| <b>F.</b>                     | <b>HARGA SATUAN PEKERJAAN ( D + E )</b>                       |        |                     |                    | <b>1.556.287,82</b> |

- Note: 1 Satuan dapat berdasarkan atas jam operasi untuk Tenaga Kerja dan Peralatan, volume dan/atau ukuran berat untuk bahan-bahan.  
 2 Kuantitas satuan adalah kuantitas perkiraan setiap komponen untuk menyelesaikan satu satuan pekerjaan dari nomor mata pembayaran. Harga Satuan yang disampaikan Penyedia Jasa tidak dapat diubah kecuali terdapat Penyesuaian Harga (Eskalasi/Deskalisasi) sesuai ketentuan dalam Instruksi Kepada Peserta Lelang  
 3 Biaya satuan untuk peralatan sudah termasuk bahan bakar, bahan habis dipakai dan operator.  
 4 Biaya satuan sudah termasuk pengeluaran untuk seluruh pajak yang berkaitan (tetapi tidak termasuk PPN yang dibayar dari kontrak) dan biaya-biaya lainnya.

Analisa EI-636a

**FORMULIR STANDAR UNTUK  
PEREKAMAN ANALISA MASING-MASING HARGA SATUAN**

PROYEK :  
 No. PAKET KONTRAK :  
 NAMA PAKET : Peningkatan Jalan  
 PROP / KAB / KODYA : Kabupaten Bangkalan  
 ITEM PEMBAYARAN NO. : 6.3(6a) PERKIRAAN VOL. PEK. : 1,00  
 JENIS PEKERJAAN : Laston Lapis Antara (AC-BC) TOTAL HARGA (Rp.) : 1.515.763,89  
 SATUAN PEMBAYARAN : Ton % THD. BIAYA PROYEK : 0,03

| NO.                           | KOMPONEN  | SATUAN | PERKIRAAN<br>KUANTITAS | HARGA<br>SATUAN<br>(Rp.) | JUMLAH<br>HARGA<br>(Rp.) |
|-------------------------------|---|--------|------------------------|--------------------------|--------------------------|
| <b>A. TENAGA</b>              |   |        |                        |                          |                          |
| 1.                            | Pekerja (L01)   | Jam    | 0,2008                 | 16.075,40                | 3.227,99                 |
| 2.                            | Mandor (L03)  | Jam    | 0,0201                 | 23.214,29                | 466,15                   |
| <b>JUMLAH HARGA TENAGA</b>    |   |        |                        |                          | 3.694,14                 |
| <b>B. BAHAN</b>               |   |        |                        |                          |                          |
| 1.                            | Agr Pch Mesin 5-10 & (M92)                                    | M3     | 0,3720                 | 411.638,66               | 153.110,87               |
| 2.                            | Agr Pch Mesin 0 - 5 (M91)                                     | M3     | 0,3719                 | 477.457,99               | 177.554,69               |
| 3.                            | Semen (M12)   | Kg     | 9,6820                 | 1.350,00                 | 13.070,70                |
| 4.                            | Aspal (M10)   | Kg     | 59,7400                | 9.666,67                 | 577.486,67               |
| <b>JUMLAH HARGA BAHAN</b>     |   |        |                        |                          | 921.222,93               |
| <b>C. PERALATAN</b>           |   |        |                        |                          |                          |
| 1.                            | Wheel Loader E15  | Jam    | 0,0054                 | 475.705,72               | 2.554,10                 |
| 2.                            | AMP E01   | Jam    | 0,0201                 | 9.398.821,64             | 188.731,36               |
| 3.                            | Genset E12  | Jam    | 0,0201                 | 348.092,93               | 6.989,82                 |
| 4.                            | Dump Truck E09  | Jam    | 0,4636                 | 400.648,79               | 185.758,80               |
| 5.                            | Asphalt Finisher E02  | Jam    | 0,0084                 | 312.336,44               | 2.608,37                 |
| 6.                            | Tandem Roller E17a  | Jam    | 0,0085                 | 441.567,12               | 3.755,14                 |
| 7.                            | P. Tyre Roller E18  | Jam    | 0,0056                 | 488.962,53               | 2.740,91                 |
| 8.                            | Alat Bantu  | Ls     | 1,0000                 | 0,00                     | 0,00                     |
| <b>JUMLAH HARGA PERALATAN</b> |   |        |                        |                          | 393.138,49               |
| <b>D.</b>                     | <b>JUMLAH HARGA TENAGA, BAHAN DAN PERALATAN ( A + B + C )</b> |        |                        |                          | 1.318.055,56             |
| <b>E.</b>                     | <b>OVERHEAD &amp; PROFIT 15,0 % x D</b>                       |        |                        |                          | 197.708,33               |
| <b>F.</b>                     | <b>HARGA SATUAN PEKERJAAN ( D + E )</b>                       |        |                        |                          | 1.515.763,89             |

- Note: 1 Satuan dapat berdasarkan atas jam operasi untuk Tenaga Kerja dan Peralatan, volume dan/atau ukuran berat untuk bahan-bahan.  
 2 Kuantitas satuan adalah kuantitas perkiraan setiap komponen untuk menyelesaikan satu satuan pekerjaan dari nomor mata pembayaran. Harga Satuan yang disampaikan Penyedia Jasa tidak dapat diubah kecuali terdapat Penyesuaian Harga (Eskalasi/Deskalasi) sesuai ketentuan dalam Instruksi Kepada Peserta Lelang  
 3 Biaya satuan untuk peralatan sudah termasuk bahan bakar, bahan habis dipakai dan operator.  
 4 Biaya satuan sudah termasuk pengeluaran untuk seluruh pajak yang berkaitan (tetapi tidak termasuk PPN yang dibayar dari kontrak) dan biaya-biaya lainnya.

**Lampiran 7. Kuisisioner****KUISISIONER**

K e p a d a  
Yth. Para Responden  
di –  
**TEMPAT**

Dengan hormat,

Dalam rangka penyusunan penelitian tesis pada Program Magister Teknik Sipil Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya, Konsentrasi Manajemen Proyek dan Rekayasa Konstruksi, kami mohon kepada bapak/ ibu/saudara untuk mengisi kuisisioner ini sebagai bahan masukan dan kelengkapan data. Adapun judul usulan penelitian ini adalah ” Penentuan Prioritas Penanganan Pemeliharaan Jalan Kabupaten Di Bangkalan Dengan Menggunakan Metode *Analytical Hierarchy Process (AHP)* (Studi Kasus Jalan Kabupaten Di BANGKALAN) ”.

Keberhasilan penelitian ini akan sangat tergantung pada kebenaran data yang diperoleh, karenanya dalam proses pengisian kuisisioner kami sangat mengharapkan partisipasinya seobyektif mungkin.

Atas perhatian dan kerjasamanya kami ucapkan banyak terimakasih.

Bangkalan, Oktober 2020  
Hormat Kami

**HOSNAWATI**

## **KUISIONER**

### **Petunjuk Penulisan Kuisisioner**

A. Dalam memberikan penilaian, digunakan skala penilaian dari 1 sampai dengan 9 dimana terdapat masing-masing skala menunjukkan tingkat kepentingan indikator kriteria yang dibandingkan terhadap indikator kriteria yang melengkapinya

Masing-masing angka dalam skala perbandingan memiliki arti sebagai berikut :

1. Sama penting
2. Diantara sama penting dan lebih penting
3. Lebih penting
4. Diantara lebih penting dengan penting
5. Penting
6. Diantara penting dan sangat penting
7. Sangat penting
8. Diantara nilai sangat penting dengan sangat penting sekali
9. Sangat penting sekali

B. Berdasarkan nomor urut prioritas yang bapak / ibu pilih, istilah penilaian terhadap uraian di bawah ini (beri tanda “√” pada salah satu jawaban)

### **I. PENILAIAN PADA LEVEL 2**

Penilaian level ini menggunakan :

1. Faktor Kondisi Jalan
2. Faktor Volume Lalu Lintas
3. Faktor Ekonomi
4. Faktor Kebijakan

### **PERTANYAAN LEVEL 2 :**

1. Dalam penilaian skala prioritas penanganan pemeliharaan jalan
  - Faktor kondisi jalan lebih penting daripada faktor volume lalu lintas
  - Faktor volume lalu lintas lebih penting daripada faktor kondisi jalan

**Seberapa besar tingkat kepentingannya ?**

| Faktor Kondisi Jalan |   |   |   |   |   |   |   |   |   | Faktor Volume Lalu Lintas |   |   |   |   |   |   |   |   |  |
|----------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---------------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|--|
|                      |   |   |   |   |   |   |   |   |   |                           |   |   |   |   |   |   |   |   |  |
| 9                    | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 | 0 | 1                         | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |  |

2. Dalam penilaian skala prioritas penanganan pemeliharaan jalan
- Faktor kondisi jalan lebih penting daripada faktor ekonomi
  - Faktor ekonomi lebih penting daripada faktor kondisi jalan
- Seberapa besar tingkat kepentingannya ?**

| Faktor Kondisi Jalan |   |   |   |   |   |   |   |   |   | Faktor Ekonomi |   |   |   |   |   |   |   |   |  |
|----------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----------------|---|---|---|---|---|---|---|---|--|
|                      |   |   |   |   |   |   |   |   |   |                |   |   |   |   |   |   |   |   |  |
| 9                    | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 | 0 | 1              | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |  |

3. Dalam penilaian skala prioritas penanganan pemeliharaan jalan
- Faktor kondisi jalan lebih penting daripada faktor kebijakan
  - Faktor kebijakan lebih penting daripada faktor kondisi jalan
- Seberapa besar tingkat kepentingannya ?**

| Faktor Kondisi Jalan |   |   |   |   |   |   |   |   |   | Faktor Kebijakan |   |   |   |   |   |   |   |   |  |
|----------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|--|
|                      |   |   |   |   |   |   |   |   |   |                  |   |   |   |   |   |   |   |   |  |
| 9                    | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 | 0 | 1                | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |  |

4. Dalam penilaian skala prioritas penanganan pemeliharaan jalan
- Faktor volume lalu lintas lebih penting daripada faktor ekonomi
  - Faktor ekonomi lebih penting daripada faktor volume lalu lintas
- Seberapa besar tingkat kepentingannya ?**

| Faktor Volume Lalu lintas |   |   |   |   |   |   |   |   |   | Faktor Ekonomi |   |   |   |   |   |   |   |   |  |
|---------------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----------------|---|---|---|---|---|---|---|---|--|
|                           |   |   |   |   |   |   |   |   |   |                |   |   |   |   |   |   |   |   |  |
| 9                         | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 | 0 | 1              | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |  |



5. Dalam penilaian skala prioritas penanganan pemeliharaan jalan
- Faktor volume lalu lintas lebih penting daripada faktor kebijakan
  - Faktor kebijakan lebih penting daripada faktor volume lalu lintas

**Seberapa besar tingkat kepentingannya ?**

| Faktor Volume Lalu lintas |   |   |   |   |   |   |   |   |   | Faktor Kebijakan |   |   |   |   |   |   |   |   |  |
|---------------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|--|
|                           |   |   |   |   |   |   |   |   |   |                  |   |   |   |   |   |   |   |   |  |
| 9                         | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 | 0 | 1                | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |  |

6. Dalam penilaian skala prioritas penanganan pemeliharaan jalan
- Faktor ekonomi lebih penting daripada faktor kebijakan
  - Faktor kebijakan lebih penting daripada faktor ekonomi

**Seberapa besar tingkat kepentingannya ?**

| Faktor Ekonomi |   |   |   |   |   |   |   |   |   | Faktor Kebijakan |   |   |   |   |   |   |   |   |  |
|----------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|--|
|                |   |   |   |   |   |   |   |   |   |                  |   |   |   |   |   |   |   |   |  |
| 9              | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 | 0 | 1                | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |  |

## II. PENILAIAN PADA LEVEL 3

### II.A. Faktor Kondisi Jalan

Dalam penilaian subkriteria kondisi jalan ini menggunakan data :

1. Lubang-lubang
2. Legokan / Amblas
3. Retak-Retak
4. Alur Bekas Roda
5. Bahu Jalan
6. Kemiringan Jalan

#### PERTANYAAN :

1. Dalam menentukan faktor kondisi jalan :

- Perbaikan pada jalan lubang-lubang lebih penting daripada jalan legokan / amblas
- Perbaikan pada jalan legokan / amblas lebih penting daripada jalan lubang-lubang

**Seberapa besar tingkat kepentingannya ?**

| Lubang-lubang |   |   |   |   |   |   |   |   |   | Amblas / Legokan |   |   |   |   |   |   |   |   |  |
|---------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|--|
|               |   |   |   |   |   |   |   |   |   |                  |   |   |   |   |   |   |   |   |  |
| 9             | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 | 0 | 1                | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |  |

2. Dalam menentukan faktor kondisi jalan :

- Perbaikan pada jalan lubang-lubang lebih penting daripada jalan retak – retak
- Perbaikan pada jalan retak-retak lebih penting daripada jalan lubang-lubang
- Seberapa besar tingkat kepentingannya ?

| Lubang-lubang |   |   |   |   |   |   |   |   |   | Retak-retak |   |   |   |   |   |   |   |   |  |
|---------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|-------------|---|---|---|---|---|---|---|---|--|
|               |   |   |   |   |   |   |   |   |   |             |   |   |   |   |   |   |   |   |  |
| 9             | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 | 0 | 1           | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |  |

3. Dalam menentukan faktor kondisi jalan :

- Perbaikan pada jalan lubang-lubang lebih penting daripada alur bekas roda

- Perbaikan pada jalan alur bekas roda lebih penting daripada jalan lubang-lubang
- Seberapa besar tingkat kepentingannya ?

| Lubang-lubang |   |   |   |   |   |   |   |   |   | Alur Bekas Roda |   |   |   |   |   |   |   |   |  |
|---------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|-----------------|---|---|---|---|---|---|---|---|--|
|               |   |   |   |   |   |   |   |   |   |                 |   |   |   |   |   |   |   |   |  |
| 9             | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 | 0 | 1               | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |  |

4. Dalam menentukan faktor kondisi jalan :

- Perbaikan pada jalan lubang-lubang lebih penting daripada bahu jalan
  - Perbaikan pada bahu jalan lebih penting daripada jalan lubang-lubang
- Seberapa besar tingkat kepentingannya ?**

| Lubang-lubang |   |   |   |   |   |   |   |   |   | Bahu Jalan |   |   |   |   |   |   |   |   |  |
|---------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|------------|---|---|---|---|---|---|---|---|--|
|               |   |   |   |   |   |   |   |   |   |            |   |   |   |   |   |   |   |   |  |
| 9             | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 | 0 | 1          | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |  |

5. Dalam menentukan faktor kondisi jalan :

- Perbaikan pada jalan lubang-lubang lebih penting daripada kemiringan jalan
- Perbaikan pada kemiringan jalan lebih penting daripada jalan lubang-lubang

**Seberapa besar tingkat kepentingannya ?**

| Lubang-lubang |   |   |   |   |   |   |   |   |   | Kemiringan Jalan |   |   |   |   |   |   |   |   |  |
|---------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|--|
|               |   |   |   |   |   |   |   |   |   |                  |   |   |   |   |   |   |   |   |  |
| 9             | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 | 0 | 1                | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |  |

6. Dalam menentukan faktor kondisi jalan :

- Perbaikan pada jalan legokan / amblas lebih penting daripada jalan retak-retak
- Perbaikan pada jalan rektak-retak lebih penting daripada jalan legokan / amblas

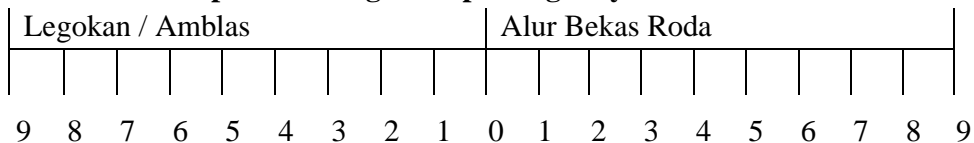
**Seberapa besar tingkat kepentingannya ?**

| Legokan / Amblas |   |   |   |   |   |   |   |   |   | Retak-Retak |   |   |   |   |   |   |   |   |  |
|------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|-------------|---|---|---|---|---|---|---|---|--|
|                  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |             |   |   |   |   |   |   |   |   |  |
| 9                | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 | 0 | 1           | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |  |

7. Dalam menentukan faktor kondisi jalan :

- Perbaikan pada jalan legokan / amblas lebih penting daripada jalan alur bekas roda
- Perbaikan pada jalan alur bekas roda lebih penting daripada jalan legokan / amblas

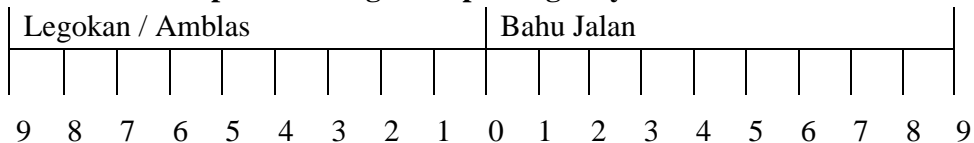
**Seberapa besar tingkat kepentingannya ?**



8. Dalam menentukan faktor kondisi jalan :

- Perbaikan pada jalan legokan / amblas lebih penting daripada bahu jalan
- Perbaikan pada bahu jalan lebih penting daripada jalan legokan / amblas

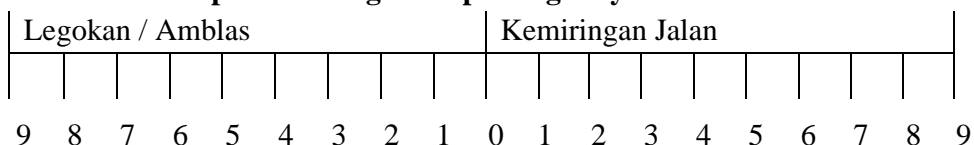
**Seberapa besar tingkat kepentingannya ?**



9. Dalam menentukan faktor kondisi jalan :

- Perbaikan pada jalan legokan / amblas lebih penting daripada kemiringan jalan
- Perbaikan pada kemiringan jalan lebih penting daripada jalan legokan / amblas

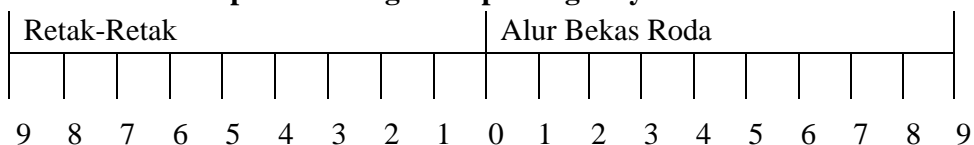
**Seberapa besar tingkat kepentingannya ?**



10. Dalam menentukan faktor kondisi jalan :

- Perbaikan pada jalan retak-retak lebih penting daripada alur bekas roda
- Perbaikan pada alur bekas roda lebih penting daripada jalan retak-retak

**Seberapa besar tingkat kepentingannya ?**



11. Dalam menentukan faktor kondisi jalan :

- Perbaikan pada jalan retak-retak lebih penting daripada bahu jalan
- Perbaikan pada bahu jalan lebih penting daripada jalan retak-retak

**Seberapa besar tingkat kepentingannya ?**

| Retak-Retak |   |   |   |   |   |   |   |   |   | Bahu Jalan |   |   |   |   |   |   |   |   |  |
|-------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|------------|---|---|---|---|---|---|---|---|--|
| 9           | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 | 0 | 1          | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |  |

12. Dalam menentukan faktor kondisi jalan :

- Perbaikan pada jalan retak-retak lebih penting daripada kemiringan jalan
- Perbaikan pada kemiringan jalan lebih penting daripada jalan retak-retak

**Seberapa besar tingkat kepentingannya ?**

| Retak-Retak |   |   |   |   |   |   |   |   |   | Kemiringan Jalan |   |   |   |   |   |   |   |   |  |
|-------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|--|
| 9           | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 | 0 | 1                | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |  |

13. Dalam menentukan faktor kondisi jalan :

- Perbaikan pada alur bekas roda lebih penting daripada bahu jalan
- Perbaikan pada bahu jalan lebih penting daripada alur bekas roda

**Seberapa besar tingkat kepentingannya ?**

| Alur Bekas Roda |   |   |   |   |   |   |   |   |   | Bahu Jalan |   |   |   |   |   |   |   |   |  |
|-----------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|------------|---|---|---|---|---|---|---|---|--|
| 9               | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 | 0 | 1          | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |  |

14. Dalam menentukan faktor kondisi jalan :

- Perbaikan pada alur bekas roda lebih penting daripada kemiringan jalan
- Perbaikan pada kemiringan jalan lebih penting daripada alur bekas roda

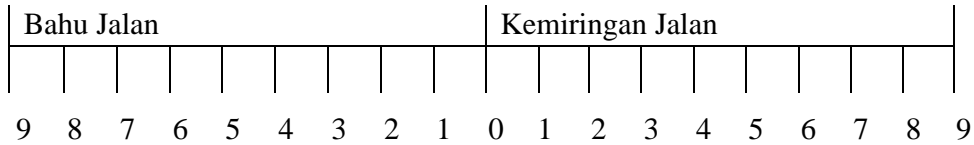
**Seberapa besar tingkat kepentingannya ?**

| Alur Bekas Roda |   |   |   |   |   |   |   |   |   | Kemiringan Jalan |   |   |   |   |   |   |   |   |  |
|-----------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|--|
| 9               | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 | 0 | 1                | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |  |

15. Dalam menentukan faktor kondisi jalan :

- Perbaikan pada bahu jalan lebih penting daripada kemiringan jalan
- Perbaikan pada kemiringan jalan lebih penting daripada bahu jalan

**Seberapa besar tingkat kepentingannya ?**



## II.B. Faktor Volume Lalu Lintas

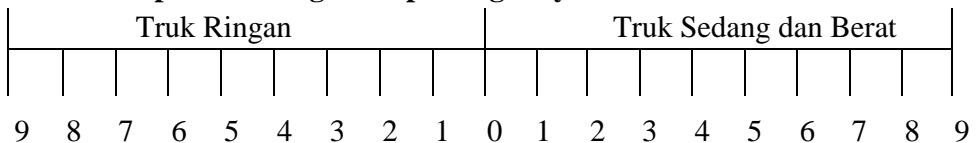
Dalam penilaian subkriteria faktor volume lalu lintas ini menggunakan data :

1. Truk Ringan
2. Truk sedang dan berat
3. Bis
4. Mobil Roda Empat
5. Sepeda Motor

### PERTANYAAN :

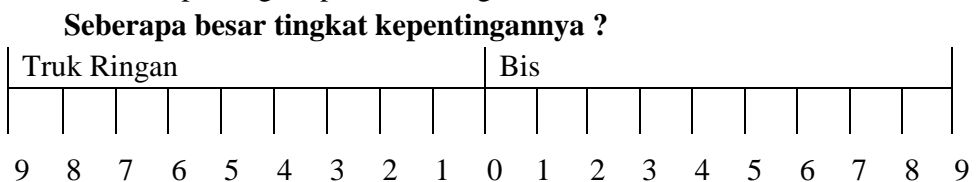
1. Dalam menentukan faktor volume lalu lintas :
  - Truk ringan lebih penting daripada truk sedang dan berat
  - Truk sedang dan berat lebih penting daripada truk ringan

**Seberapa besar tingkat kepentingannya ?**



2. Dalam menentukan faktor volume lalu lintas :
  - Truk ringan lebih penting daripada bis
  - Bis lebih penting daripada truk ringan

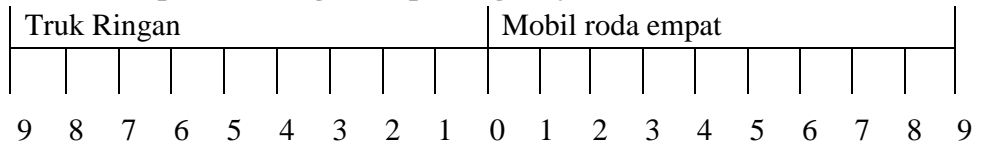
**Seberapa besar tingkat kepentingannya ?**



3. Dalam menentukan faktor volume lalu lintas :
  - Truk ringan lebih penting daripada mobil roda empat

- Mobil roda empat lebih penting daripada truk ringan

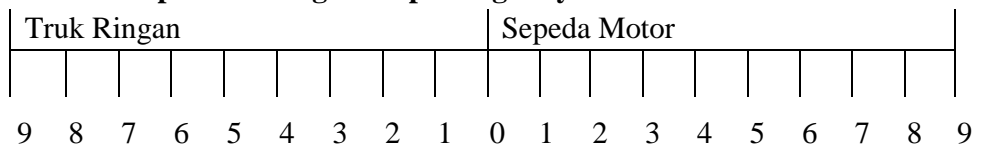
**Seberapa besar tingkat kepentingannya ?**



4. Dalam menentukan faktor volume lalu lintas :

- Truk ringan lebih penting daripada sepeda motor
- Sepeda motor lebih penting daripada truk ringan

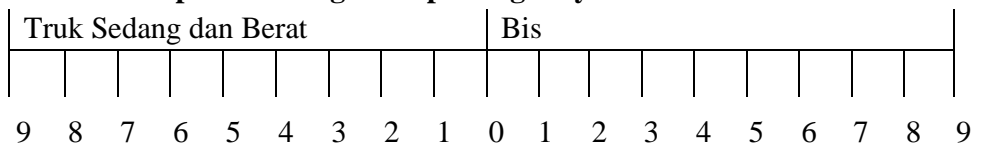
**Seberapa besar tingkat kepentingannya ?**



5. Dalam menentukan faktor volume lalu lintas :

- Truk sedang dan berat lebih penting daripada bis
- Bis lebih penting daripada truk sedang dan berat

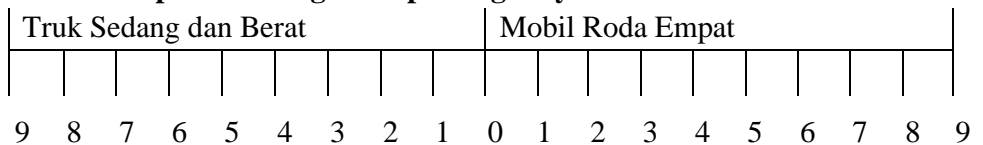
**Seberapa besar tingkat kepentingannya ?**



6. Dalam menentukan faktor volume lalu lintas :

- Truk sedang dan berat lebih penting daripada mobil roda empat
- Mobil roda empat lebih penting daripada truk sedang dan berat

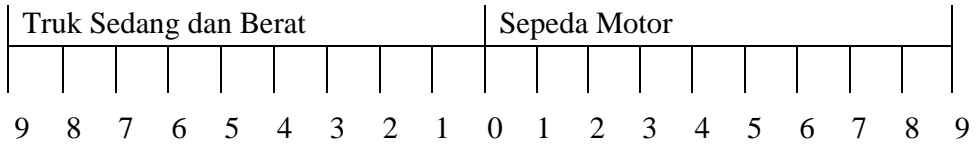
**Seberapa besar tingkat kepentingannya ?**



7. Dalam menentukan faktor volume lalu lintas :

- Truk sedang dan berat lebih penting daripada sepeda motor
- Sepeda motor lebih penting daripada truk sedang dan berat

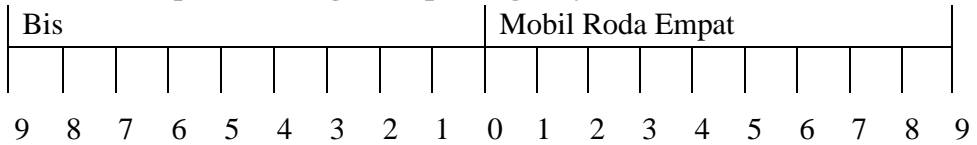
**Seberapa besar tingkat kepentingannya ?**



8. Dalam menentukan faktor volume lalu lintas :

- Bis lebih penting daripada mobil roda empat
- Mobil roda empat lebih penting daripada bis

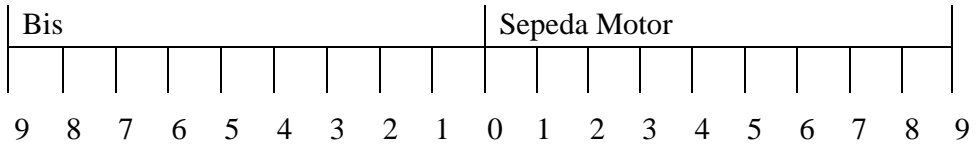
**Seberapa besar tingkat kepentingannya ?**



9. Dalam menentukan faktor volume lalu lintas :

- Bis lebih penting daripada sepeda motor
- Sepeda motor lebih penting daripada bis

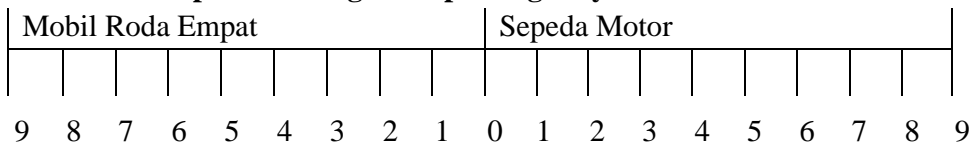
**Seberapa besar tingkat kepentingannya ?**



10. Dalam menentukan faktor volume lalu lintas :

- Mobil roda empat lebih penting daripada sepeda motor
- Sepeda motor lebih penting daripada mobil roda empat

**Seberapa besar tingkat kepentingannya ?**





### II.C. Faktor Ekonomi

Dalam penilaian subkriteria faktor ekonomi ini menggunakan data :

1. Manfaat / Kelayakan
2. Biaya Kegiatan

#### PERTANYAAN :

1. Dalam menentukan faktor ekonomi :
  - Manfaat / Kelayakan Ekonomi lebih penting daripada Biaya Kegiatan
  - Biaya Kegiatan lebih penting dari pada manfaat / kelayakan

**Seberapa besar tingkat kepentingannya ?**

| Manfaat / Kelayakan Ekonomi |   |   |   |   |   |   |   |   |   | Biaya Kegiatan |   |   |   |   |   |   |   |   |  |
|-----------------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----------------|---|---|---|---|---|---|---|---|--|
|                             |   |   |   |   |   |   |   |   |   |                |   |   |   |   |   |   |   |   |  |
| 9                           | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 | 0 | 1              | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |  |

### II.D. Faktor Kebijakan

Dalam penilaian subkriteria faktor kebijakan ini menggunakan data :

1. Musrenbang Kecamatan
2. Musrenbang Kabupaten
3. Musrenbang Provinsi
4. Anggaran Biaya Tambahan (ABT)

#### PERTANYAAN :

1. Dalam menentukan faktor kebijakan :
  - Musrenbang Kecamatan lebih penting daripada Musrenbang Kabupaten
  - Musrenbang Kabupaten lebih penting daripada Musrenbang Kecamatan

**Seberapa besar tingkat kepentingannya ?**

| Musrenbang Kecamatan |   |   |   |   |   |   |   |   |   | Musrenbang Kabupaten |   |   |   |   |   |   |   |   |  |
|----------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|--|
|                      |   |   |   |   |   |   |   |   |   |                      |   |   |   |   |   |   |   |   |  |
| 9                    | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 | 0 | 1                    | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |  |

2. Dalam menentukan faktor kebijakan :
  - Musrenbang Kecamatan lebih penting daripada Musrenbang Provinsi
  - Musrenbang Provinsi lebih penting daripada Musrenbang Kecamatan

**Seberapa besar tingkat kepentingannya ?**

| Musrenbang Kecamatan |   |   |   |   |   |   |   |   |   | Musrenbang Provinsi |   |   |   |   |   |   |   |   |  |
|----------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|--|
|                      |   |   |   |   |   |   |   |   |   |                     |   |   |   |   |   |   |   |   |  |
| 9                    | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 | 0 | 1                   | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |  |

3. Dalam menentukan faktor kebijakan :

- Musrenbang Kecamatan lebih penting daripada Anggaran Biaya Tambahan (ABT)
- Anggaran Biaya Tambahan (ABT) lebih penting daripada Musrenbang Kecamatan

**Seberapa besar tingkat kepentingannya ?**

| Musrenbang Kecamatan |   |   |   |   |   |   |   |   |   | Anggaran Biaya Tambahan (ABT) |   |   |   |   |   |   |   |   |  |
|----------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|-------------------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|--|
|                      |   |   |   |   |   |   |   |   |   |                               |   |   |   |   |   |   |   |   |  |
| 9                    | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 | 0 | 1                             | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |  |

4. Dalam menentukan faktor kebijakan :

- Musrenbang Kabupaten lebih penting daripada Musrenbang Provinsi
- Musrenbang Provinsi lebih penting daripada Musrenbang Kabupaten

**Seberapa besar tingkat kepentingannya ?**

| Musrenbang Kabupaten |   |   |   |   |   |   |   |   |   | Musrenbang Provinsi |   |   |   |   |   |   |   |   |  |
|----------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|--|
|                      |   |   |   |   |   |   |   |   |   |                     |   |   |   |   |   |   |   |   |  |
| 9                    | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 | 0 | 1                   | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |  |

5. Dalam menentukan faktor kebijakan :

- Musrenbang Kabupaten lebih penting daripada Anggaran Biaya Tambahan (ABT)
- Anggaran Biaya Tambahan (ABT) lebih penting daripada Musrenbang Kabupaten

**Seberapa besar tingkat kepentingannya ?**

| Musrenbang Kabupaten |   |   |   |   |   |   |   |   |   | Anggaran Biaya Tambahan (ABT) |   |   |   |   |   |   |   |   |  |
|----------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|-------------------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|--|
|                      |   |   |   |   |   |   |   |   |   |                               |   |   |   |   |   |   |   |   |  |
| 9                    | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 | 0 | 1                             | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |  |

6. Dalam menentukan faktor kebijakan :

- Musrenbang Provinsi lebih penting daripada Anggaran Biaya Tambahan (ABT)
- Anggaran Biaya Tambahan (ABT) lebih penting daripada Musrenbang Provinsi

**Seberapa besar tingkat kepentingannya ?**

| Musrenbang Provinsi |   |   |   |   |   |   |   |   |   | Anggaran Biaya Tambahan (ABT) |   |   |   |   |   |   |   |   |  |
|---------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|-------------------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|--|
|                     |   |   |   |   |   |   |   |   |   |                               |   |   |   |   |   |   |   |   |  |
| 9                   | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 | 0 | 1                             | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |  |

**Lampiran 8. Foto Dokumentasi Ruas Embong Anyar – Tajungan (R.12)**



**Lampiran 9. Foto Dokumentasi Ruas Banyuwajuh – Kebun (R.27)**

**Lampiran 10. Foto Dokumentasi Ruas Socah – Pernajuh (R.48)**



**Lampiran 11. Foto Dokumentasi Ruas Labang - Sukolilo (R.99)**

## DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Hosnawati, dilahirkan di Bangkalan, Propinsi Jawa Timur pada tanggal 28 Mei 1980. Anak pertama dari tiga bersaudara, pasangan dari bapak Marsuki dan Ibu Siti Maimunah. Sekolah dasar (SD) telah diselesaikan di SDN Banyuajuh 5 Kecamatan Kamal Kabupaten Bangkalan tamat tahun 1992, sekolah lanjutan tingkat pertama (SLTP) di SMPN 1 Kamal Kabupaten Bangkalan tamat tahun 1995, sekolah lanjutan tingkat atas (SLTA) di SMU 1 Kamal Kabupaten Bangkalan tamat tahun 1998.

Pendidikan di perguruan tinggi ditempuh di Fakultas Teknik, jurusan Teknik Sipil, Universitas Diponegoro Semarang dan selesai pada tahun 2003 Dengan tugas akhir dengan Judul : "Analisis Kestabilan Lereng dengan Penanaman Angker (Studi Kasus Perumahan Bukit Sentosa Semarang)".

Kariernya sebagai pegawai Tenaga Harian Lepas (THL) pada Dinas Permukiman dan Prasarana Wilayah (Kimpraswil) Kabupaten Bangkalan pada tahun 2006, pada tahun 2010 diangkat sebagai Pegawai Negeri Sipil di Dinas Bina Marga dan Pengairan Kabupaten Bangkalan, kemudian pada tahun 2018 menjabat sebagai Kepala Seksi Operasional, Pemeliharaan Jalan dan Jembatan di Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kabupaten Bangkalan sampai sekarang.

Menikah pada tahun 2006 dengan Saiful Islam dan telah dikaruniai 2 (dua) orang anak masing – masing : Aminul Yaqin (laki-laki) 13 tahun dan Alfiatul Badriyah (perempuan) 11 tahun.