

LAPORAN
PENGABDIAN KEPADA MASYARAKAT INTERNAL
DOSEN



PENDAMPINGAN EVALUASI KERUSAKAN JALAN LINGKUNGAN
UNTUK PENGAJUAN ANGGARAN PERBAIKAN

Tim Pengusul:

M. Zainul Ikhwan, S.T., M.T
Toni Budi Santoso, S.T., M.T
Bella Lutfiani Al-zakina., S.T., M.Eng
Fitrul Putri Damastuti
Andy Yanuar Putra Riyadi

Dibiayai oleh:

Universitas Bojonegoro

Periode II Tahun Anggaran 2025/2026

UNIVERSITAS BOJONEGORO

2025

HALAMAN PENGESAHAN
PROPOSAL PENGABDIAN KEPADA MASYARAKAT PENDANAAN
PERGURUAN TINGGI

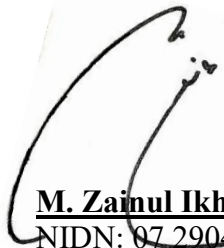
- 1. Judul Pengabdian** : Pendampingan Evaluasi Kerusakan Jalan Lingkungan Untuk Pengajuan Perbaikan
- 2. Ketua**
- a. Nama Peneliti : M. Zainul Ikhwan, S.T., M.T
 - b. NIDN : 07 290495 01
 - c. Program Studi : Teknik Sipil
 - d. E-mail : zaeny.ikhwan@gmail.com
 - e. Bidang Keilmuan : Teknik Sipil
- 3. Anggota 1**
- a. Nama Peneliti : Toni Budi Santoso, S.T., M.T
 - b. NIDN : 07 270193 02
 - c. Program Studi : Teknik Sipil
 - d. E-mail : prawoto.poni@gmail.com
 - e. Bidang Keilmuan : Teknik Sipil
- Anggota 2**
- a. Nama Peneliti : Bella Lutfiani Al-zakina., S.T., M.Eng
 - b. NIDN : 07 010495 01
 - c. Program Studi : Teknik Sipil
 - d. E-mail : bellalutfiani.alzakina01@gmail.com
 - e. Bidang Keilmuan : Teknik Sipil
- Anggota 3**
- a. Nama Peneliti : Fitrul Putri Darmastuti
 - b. NIM : 21222011137
 - c. Program Studi : Teknik Sipil
 - d. E-mail : fitrulpd@gmail.com
 - e. Bidang Keilmuan : Teknik Sipil
- Anggota 4**
- a. Nama Peneliti : Andy Yanuar Putra Riyadi
 - b. NIM : 22222011001
 - c. Program Studi : Teknik Sipil
 - d. E-mail : sayasendiri890@gmail.com
 - e. Bidang Keilmuan : Teknik Sipil

4. Jangka Waktu Pengabdian : 6 Bulan
6. Lokasi Pengabdian : Desa Jumput Kecamatan Sukosewu Kabupaten Bojonegoro
7. Dana Diusulkan : Rp. 2.000.000

Bojonegoro, 27 Juli 2025

Mengetahui,
Ketua LPPM Universitas Bojonegoro

Pengusul,



M. Zainul Ikhwan, S.T., M.P.
NIDN: 07 2904 9501

Laily Agustina Rahmawati, S.Si., M.Sc.
NIDN 07 2108 8601

KATA PENGANTAR

Dengan memanjatkan puji syukur Kepada ALLAH SWT atas segala rahmat dan karunia-Nya, sehingga penyusun dapat menyelesaikan Laporan Pengabdian Masyarakat dengan judul “Pendampingan Evaluasi Kerusakan Jalan Lingkungan Untuk Pengajuan Perbaikan”. Dalam penyusunan Laporan Pengabdian Masyarakat ini, tidak luput dari kekurangan dan kesulitan baik berupa hambatan maupun rintangan sehingga penulis merasa bahwa Laporan Pengabdian Masyarakat ini jauh dari kata sempurna. Namun, dalam proses ini tidak terlepas dari bantuan berbagai pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan rasa terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Bapak Dr. Arief Januwarso S.sos, M.si Selaku Ketua Yayasan Universitas Bojonegoro.
2. Ibu Dr. Tri Astuti Handayani, SH., M.Hum Selaku Rektor Universitas Bojonegoro.
3. Ibu Laily Agustina Rahmawati, S.Si., M.Sc. Selaku Ketua LPPM Universitas Bojonegoro dan Seluruh Jajarannya
4. Ir. H. Zainuddin, M.T Selaku Dekan Fakultas Sains dan Teknik.

Dengan demikian, penulis mengharapkan petunjuk dan saran dari berbagai pihak yang bersifat membangun kearah perbaikan untuk kesempurnaan. Penulis berharap semoga Laporan Pengabdian Masyarakat ini mendapatkan persetujuan untuk dapat dilaksanakan dengan baik.

Bojonegoro,

Penulis

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
KATA PENGANTAR.....	iii
DAFTAR ISI.....	iv
DAFTAR TABEL	v
DAFTAR LAMPIRAN	vii
DAFTAR GAMBAR.....	vi
RINGKASAN	vii
BAB I PENDAHULUAN	
1.1. Isu dan Fokus Pengabdian	1
1.2. Lokasi Pendampingan	4
BAB II SOLUSI PERMASALAHAN	
2.1. Solusi Permasalahan Pendampingan.....	6
2.2. Riset Terdahulu dan Teori Yang Relevan.....	6
BAB III METODE PELAKSANAAN	
3.1. Teknik Pendampingan	10
3.2. Strategi Yang Digunakan	10
3.3. Tahapan Kegiatan	10
BAB IV KELAYAKAN PERGURUAN TINGGI	
4.1. Kelayakan Perguruan Tinggi	17
BAB V HASIL DAN PEMBAHASAN	
5.1 Hasil Pendampingan	14
5.2 Pembahasan	16
BAB VI PENUTUP	
6.1 Kesimpulan.....	19
6.2 Saran	19
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 Surat Permohonan Kepada Rektor
- Lampiran 2 Surat Pernyataan Kesanggupan Mitra
- Lampiran 3 Log Book

INFORMASI KELAYAKAN PENGABDIAN MASYARAKAT

Judul	:	Pendampingan Evaluasi Kerusakan Jalan Lingkungan Untuk Pengajuan Perbaikan
Bidang Keilmuan	:	Teknik Sipil
Nomor Kontrak	:	-
Nama Ketua	:	M. Zainul Ikhwan, S.T., M.T
NIDN Ketua	:	07 290495 01
SINTA ID	:	-
Nama Anggota 1	:	Toni Budi Santoso, S.T., M.T
NIDN Anggota 1	:	07 270193 02
Nama Anggota 1	:	Fadhil Zaid Al Ma'ruf
Nama Anggota 2	:	Satria Aril Pratama
Tahun Usulan	:	2025
Tahun Pelaksanaan	:	2025
Luaran Wajib		
Alamat OJS	:	https://ejurnal.ung.ac.id/index.php/jpit/index
Nama OJS	:	Jurnal Pengabdian Teknik Industri
Volume dan Issue	:	Vol 18 No. 02 April 2025
ISSN	:	2987-2111 - 2987-0275
Tahun Publikasi	:	2025
Peringkat Akreditasi	:	Sinta 4

RINGKASAN

Kegiatan peningkatan sarana jalan diupayakan melibatkan masyarakat secara aktif melalui pemberdayaan masyarakat. Jalan desa jumpat sering mengalami kerusakan meskipun telah di perbaiki perkerasan tersebut tetap mengalami kerusakan walaupun tingkat kerusakannya tidak separah sebelum digunakannya perkerasan kaku. Penanganan kerusakan yang kurang tepat disertai dengan curah hujan yang tinggi menyebabkan struktur perkerasan berpotensi mengalami kerusakan sampai dengan kegagalan. program pemeliharaan jalan dapat dilaksanakan secara efisien. Kerusakan jalan lingkungan terjadi karena beberapa faktor, salah satu penyebabnya ialah ketidaksesuaian antara kualitas mutu perkerasan jalan lingkungan dengan pengguna jalan lingkungan tersebut. Pada umumnya, kerusakan jalan lingkungan terjadi berulang dalam setiap tahun. Jalan lingkungan di desain dapat menampung beban bobot kendaraan tertentu, namun jalan lingkungan seringkali dilewati oleh kendaraan bermuatan besar sehingga menimbulkan potensi yang lebih besar dalam kerusakan jalan tersebut karena menanggung beban kendaraan berlebih yang tidak sesuai dengan yang seharusnya (overload). Usulan dari masyarakat sekitar mengenai kerusakan perkerasan jalan lingkungan akan lebih diperhatikan apabila usulan tersebut disusun secara terstruktur bentuk formulir.

Kata Kunci : *Jalan lingkungan, kerusakan jalan, perbaikan jalan.*

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Isu dan Fokus Pengabdian

Jalan merupakan salah satu prasarana perhubungan darat yang mempunyai peranan penting bagi pertumbuhan perekonomian, sosial budaya, pengembangan wilayah pariwisata, dan pertahanan keamanan untuk menunjang pembangunan nasional sebagaimana tercantum dalam Undang - Undang No. 38 Tahun 2004 serta Peraturan Pemerintah No. 34 Tahun 2006 tentang Jalan, digunakan sebagai acuan hukum dalam pembagian wewenang antara Pemerintah (Pusat) dengan Pemerintah Kabupaten/Kota. Jalan umum menurut fungsinya dikelompokkan ke dalam jalan arteri, jalan kolektor, jalan lokal, dan jalan lingkungan. Jalan lingkungan merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan lingkungan dengan ciri perjalanan jarak dekat, dan kecepatan rata-rata rendah.

Perkerasan jalan adalah suatu konstruksi yang dibangun diatas tanah dasar dengan maksud untuk dapat menahan beban lalu-lintas atau kendaraan serta tanah terhadap perubahan cuaca yang terjadi. Ditinjau dari cara penyebaran tegangan akibat beban kendaraan ke tanah dasar, konstruksi perkerasan jalan dapat dibedakan menjadi dua yaitu perkerasan lentur (Flexible Pavement) dan perkerasan kaku (Rigid Pavement). Perkerasan kaku adalah suatu susunan konstruksi perkerasan dimana untuk lapisan atas digunakan pelat beton yang terletak di atas pondasi atau di atas tanah dasar pondasi atau langsung di atas tanah dasar (subgrade). Perkerasan lentur adalah suatu susunan konstruksi perkerasan yang umumnya menggunakan bahan campuran beraspal sebagai lapisan permukaan serta bahan berbutir sebagai lapisan di bawah.

Perbaikan jalan lingkungan adalah kegiatan yang dilakukan oleh Pemerintah setempat atas usulan warga, dalam rangka memajukan lingkungan dan meningkatkan kesejahteraan warga masyarakat lingkungan. Dana pembangunan lingkungan diambil dari pendapatan asli Pemerintah setempat melalui Anggaran Pendapatan dan Belanja Lingkungan setiap tahunnya yang dibahas bersama Badan Permusyawaratan lingkungan maupun dari sumber lain dan swadaya masyarakat.

Proses pengelolaan Anggaran Pendapatan dan Belanja Lingkungan yang didasarkan pada prinsip partisipasi, transparansi dan akuntabel akan memberikan arti dan nilai bahwa pemerintahan lingkungan dijalankan dengan baik. Banyaknya tahapan dalam penyusunan anggaran di lingkungan menjadikan alasan perlunya pemberdayaan kepada masyarakat dalam perencanaan, penyusunan, pelaksanaan dan pertanggungjawaban anggaran yang perlu pendampingan.

1.2 Lokasi Pendampingan

Lokasi pendampingan ini dilakukan di Desa Jumput Kecamatan Sukosewu Kabupaten Bojonegoro dengan permasalahan yang dihadapi Permasalahan :

1. Penanganan yang kurang tepat disertai dengan curah hujan yang tinggi menyebabkan struktur perkerasan berpotensi mengalami kerusakan sampai dengan kegagalan. Kemampuan ahli Teknik sipil sangat dibutuhkan agar kerusakan jalan dan penangannya dapat diidentifikasi dengan tepat, serta rencana anggaran perbaikan dapat diperkirakan dengan cermat, sehingga program pemeliharaan jalan dapat dilaksanakan secara efisien.
2. Kurangnya ketersediaan ahli Teknik Sipil menyebabkan sulitnya membuat rencana anggaran yang tepat atau mendapatkan penawaran terbaik dari pihak pemberi jasa perbaikan. Kemampuan ahli Teknik sipil dalam menghitung kebutuhan anggaran perbaikan sesuai dengan jenis dan tingkat kerusakan yang telah disurvei juga dibutuhkan oleh mitra, sehingga dapat dijadikan masukan dan bahan pertimbangan dalam pengajuan anggaran perbaikan ke birokrat terkait.

Melalui Pendampingan Evaluasi Kerusakan Jalan Lingkungan Untuk Pengajuan Perbaikan diharapkan permasalahan - permasalahan ini dapat diatasi. Jalan di lingkungan Desa Jumput akan diberikan dengan keterampilan yang dapat membantu mereka mengevaluasi kerusakan jalan lingkungan yang dapat disajikan dalam bentuk kebutuhan perbaikan dengan lebih baik,

BAB II

SOLUSI PERMASALAHAN

2.1 Solusi Permasalahan Pendampingan

Untuk mengatasi permasalahan yang dihadapi oleh penduduk di Desa Jumput terkait Pendampingan Evaluasi Kerusakan Jalan Lingkungan Untuk Pengajuan Perbaikan, kami mengusulkan pelaksanaan program pelatihan intensif yang ditujukan untuk meningkatkan pengetahuan mereka dalam hal ini. Berikut adalah usulan langkah-langkah penyelesaian masalah yang akan diimplementasikan dalam proposal ini:

1. Memberikan pendampingan dalam identifikasi dan pengukuran kerusakan jalan.
2. Memberikan pendampingan dalam penyusunan RAB perbaikan jalan sesuai dengan hasil survei identifikasi dan pengukuran kerusakan jalan.
3. Memberikan pedoman pelaksanaan dan perhitungan agar perangkat terkait dapat mengidentifikasi, mengevaluasi, dan melakukan perbaikan kerusakan secara mandiri.

Dengan mengimplementasikan usulan ini, diharapkan penduduk di desa jumput dapat mengatasi kendala-kendala dalam Evaluasi Kerusakan Jalan Lingkungan Untuk Pengajuan Perbaikan. Mereka akan memiliki keterampilan yang lebih baik dalam mengevaluasi, melaksanakan, dan mengelola perbaikan jalan desa dengan lebih efektif, sehingga berdampak pada peningkatan kualitas hidup pada masyarakat desa.

2.2 Riset Terdahulu dan Teori Yang Relevan

Berikut merupakan beberapa penelitian sebelumnya yang dilakukan:

1. Studi yang dilakukan oleh VDA Anggorowati (2024) menjelaskan bahwa menunjukkan perlu dilakukannya kegiatan penyuluhan kepada pihak mitra dalam menyelesaikan permasalahan, yang bertujuan untuk memberikan pemahaman dan wacana seputar jalan pedesaan dalam hal penentuan pemilihan

perkerasan yang disesuaikan dengan kondisi lingkungan dan kondisi jalan yang sudah ada namun dalam keadaan rusak. Penyuluhan ini diberikan dalam bentuk paparan dan diskusi tentang jalan pedesaan, peruntukannya dan jenis lapisan perkerasan jalan yang sesuai. Selain penyuluhan, juga diberikan pelatihan kepada para pemangku Kelurahan Kalirejo sehari setelah penyuluhan selesai dilakukan guna memperdalam dan memberikan gambaran keadaan lingkungan jalan pedesaan. Pemateri juga memberikan buku saku kepada masyarakat Kalirejo yang berisi mengenai materi penyuluhan untuk dibaca dan dipahami. Setelah melakukan penyuluhan masyarakat desa Kalirejo mulai memahami bagaimana memilih jenis lapis perkerasan jalan pedesaan di desanya yang sesuai dengan kebutuhan mereka berdasarkan pemahaman mereka mengenai fungsi jalan pedesaan dengan peruntukannya serta memahami jenis kendaraan yang diijinkan melewatinya juga memahami cara perawatannya guna kelanggengan umur lapisan perkerasan jalan pedesaannya nantinya.

2. Studi yang dilakukan oleh B. Anondho dkk. (2021) menjelaskan bahwa hasil penelitian menunjukkan Kemampuan ahli Teknik sipil dalam menghitung kebutuhan anggaran perbaikan sesuai dengan jenis dan tingkat kerusakan yang telah disurvei juga dibutuhkan oleh mitra, sehingga dapat dijadikan masukan dan bahan pertimbangan dalam pengajuan anggaran perbaikan ke birokrat terkait. Sebagai solusi dari permasalahan tersebut, disusunlah kegiatan PKM ini dengan tujuan untuk memberikan pelatihan, pendampingan, dan pedoman dalam indentifikasi dan pengukuran kerusakan jalan serta penyusunan RAB perbaikan jalan. Luaran yang diharapkan adalah artikel prosiding dalam temu ilmiah dan video kegiatan. Metode pelaksanaan dimulai dengan koordinasi awal, pelatihan kerusakan jalan, persiapan survei, survei indentifikasi dan pengukuran kerusakan jalan dengan metode PCI, analisis kerusakan dan saran penanganan, analisis RAB, dan pelatihan RAB.

- a. Teori Pemberdayaan Masyarakat

Pemberdayaan masyarakat adalah upaya meningkatkan harkat dan martabat golongan warga tertentu yang ada di dalam kondisi kemiskinan dan

keterbelakangan. Upaya tersebut dimaksudkan guna membangun kemampuan masyarakat dengan cara mendorong, memotivasi, dan membangkitkan kesadaran mereka, serta mengembangkan potensinya (Eko Sudarmanto dkk, 2020:21)

Sementara dikutip dari penjelasan di buku Pengembangan Masyarakat karya Zubaedi (2013:162), konsep pemberdayaan muncul dari kegiatan dan upaya penguatan modal sosial yang dimiliki oleh suatu kelompok masyarakat. Konsep pemberdayaan pada dasarnya adalah transfer kekuasaan melalui penguatan modal sosial pada kelompok masyarakat, untuk menjadikan mereka lebih produktif dan menghindari kebiasaan-kebiasaan yang kurang produktif.

Pertama, perspektif pluralis melihat pemberdayaan sebagai proses buat menolong individu maupun kelompok masyarakat yang kurang beruntung, supaya mereka dapat bersaing secara lebih efektif. Dalam perspektif pluralis, pemberdayaan yang dilakukan adalah menolong masyarakat dengan memberikan pembelajaran tentang cara menggunakan keahlian dalam melobi, menggunakan media yang berhubungan dengan tindakan politik dan memahami bagaimana bekerjanya system. Pemberdayaan dilakukan dengan meningkatkan kapasitas masyarakat agar dapat bersaing secara wajar sehingga tidak ada yang menang atau kalah.

Kedua, perspektif elitis memandang pemberdayaan sebagai upaya untuk mempengaruhi kalangan elite, seperti para pemuka atau tokoh masyarakat, pejabat, orang kaya, dengan cara membentuk aliansi dengan mereka, atau melakukan konfrontasi dan mengupayakan perubahan pada kalangan elite. Upaya ini dilakukan mengingat masyarakat menjadi tak berdaya karena adanya power dan kontrol yang kuat dari para elite.

Ketiga, perspektif strukturalis memandang pemberdayaan sebagai agenda perjuangan yang lebih menantang karena tujuannya adalah menghapus bentuk-bentuk ketimpangan struktural. Dengan kata lain, pemberdayaan masyarakat adalah suatu proses pembebasan yang harus dibarengi oleh perubahan struktural secara fundamental serta hilangnya penindasan struktural.

Keempat, perspektif Post-strukturalis menilai pemberdayaan sebagai upaya mengubah diskursus yang menekankan pada aspek intelektualitas ketimbang aksi

atau praksis. Jadi, pemberdayaan masyarakat dipahami sebagai langkah mengembangkan pemahaman terhadap perkembangan pemikiran baru dan analitis. Titik tekan pemberdayaan pada aspek pendidikan kepada masyarakat.

b. Sistem Jaringan Jalan dan Fungsi Jalan Umum

Menurut UU Nomor 38 tahun 2004 tentang Jalan, jalan umum adalah jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum. Jalan umum ini dikelompokkan menurut sistem, fungsi, status, dan kelas jalannya.

Sistem jaringan jalan terdiri atas sistem jaringan jalan primer dan sistem jaringan jalan sekunder, dimana sistem jaringan jalan primer merupakan sistem jaringan jalan dengan peranan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk pengembangan semua wilayah di tingkat nasional, dengan menghubungkan semua simpul jasa distribusi yang berwujud pusat-pusat kegiatan, sedangkan sistem jaringan jalan sekunder merupakan sistem jaringan jalan dengan peranan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk masyarakat di dalam kawasan perkotaan.

Jalan umum menurut fungsinya dikelompokkan ke dalam jalan arteri, jalan kolektor, jalan lokal, dan jalan lingkungan. Jalan arteri merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan utama dengan ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi, dan jumlah jalan masuk dibatasi secara berdaya guna. Jalan kolektor merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan pengumpul atau pembagi dengan ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang, dan jumlah jalan masuk dibatasi. Jalan lokal merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan setempat dengan ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah, dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi. Jalan lingkungan merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan lingkungan dengan ciri perjalanan jarak dekat, dan kecepatan rata-rata rendah. Yang dimaksud dengan jalan lingkungan meliputi jalan lingkungan primer dan jalan lingkungan sekunder. Jalan lingkungan primer merupakan jalan lingkungan dalam skala wilayah tingkat lingkungan seperti di kawasan perdesaan di wilayah kabupaten, sedangkan jalan lingkungan sekunder

merupakan jalan lingkungan dalam skala perkotaan seperti di lingkungan perumahan, perdagangan, dan pariwisata di kawasan perkotaan.

c. Jenis Perkerasan Jalan

Berdasarkan bahan pengikatnya konstruksi perkerasan jalan dapat dibedakan menjadi dua macam (Indriyani, 2018), yaitu :

1. Perkerasan Lentur (*Flexible Pavement*)

Perkerasan lentur adalah konstruksi perkerasan yang terdiri dari lapisan-lapisan perkerasan yang dihampar diatas tanah dasar yang dipadatkan. Lapisan tersebut dapat menggunakan aspal sebagai bahan pengikat. Kekuatan konstruksi perkerasan ini ditentukan oleh kemampuan penyebaran tegangan tiap lapisan, yang ditentukan oleh tebal lapisan tersebut dan kekuatan tanah dasar yang diharapkan. Struktur perkerasan beraspal pada umumnya terdiri atas: Lapisan Tanah Dasar (*subgrade*), Lapis Pondasi Bawah (*Subbase*), Lapis Pondasi Atas (*Base*) dan Lapis Permukaan (*Surface*).

2. Perkerasan Kaku (*Rigid Pavement*)

Perkerasan kaku adalah konstruksi perkerasan dengan bahan baku agregat yang menggunakan semen sebagai bahan pengikat. Beton dengan tulangan atau tanpa tulangan diletakkan di atas lapis pondasi bawah atau langsung di atas tanah dasar yang sudah disiapkan, dengan atau tanpa lapisan aspal sebagai lapis permukaan. Perkerasan beton mempunyai kekakuan atau modulus elastisitas yang relatif lebih tinggi dari perkerasan lentur. Beban yang diterima akan disebarkan ke lapisan dibawahnya sampai ke lapis tanah dasar. Dengan kekakuan beton yang tinggi, maka beban yang disalurkan tersebut berkurang tekanannya karena makin luasnya areal yang menampung tekanan beban sehingga mampu dipikul oleh lapisan dibawah (tanah dasar) sesuai dengan kemampuan CBR. Pelat beton semen mempunyai sifat yang cukup kaku serta dapat menyebarkan beban pada

bidang yang luas dan menghasilkan tegangan yang rendah pada lapisan-lapisan di bawahnya.

Modulus Elastisitas (E) merupakan salah satu parameter yang menunjukkan tingkat kekakuan konstruksi disamping dimensinya; dan dapat dipergunakan sebagai acuan ilustrasi tingkat kekakuan konstruksi perkerasan. Pada perkerasan aspal (perkerasan lentur), modulus elastisitas sekitar (E_a) sekitar 4.000 MPa, sedangkan pada perkerasan kaku (beton semen) modulus elastisitas rata-rata (E_b) berkisar pada besaran 40.000 MPa atau 10 kali lipat dari perkerasan aspal. (Kementerian PUPR, 2017).

Untuk tingkat kenyamanan yang tinggi, biasanya perkerasan kaku dilapisi perkerasan beraspal. Pada perkerasan kaku ini, satu lapis beton semen mutu tinggi (sesuai dengan kelasnya) pada konstruksi perkerasan tersebut merupakan konstruksi utama. Pada konstruksi perkerasan kaku, konstruksi utamanya adalah satu lapis beton semen mutu tinggi, lapisan permukaan (surface) merupakan lapisan opsional dan lapisan tanah dasar (subgrade). Sedangkan pada konstruksi perkerasan lentur umumnya terdiri dari beberapa lapis (3 atau lebih) yaitu lapis permukaan (surface), lapis pondasi dan lapis pondasi bawah, yang semuanya merupakan konstruksi utama. Gambar 1.10 menunjukkan struktur perkerasan kaku.

BAB III METODE PELAKSANAAN

3.1 Teknik Pendampingan

Dalam kegiatan ini, peneliti menggunakan pendekatan participatory yang sering disebut partisipatory action research (PAR). Pada dasarnya, PAR merupakan penelitian yang melibatkan secara aktif semua pihak-pihak yang relevan (stakeholders) dalam mengkaji tindakan yang sedang berlangsung (dimana pengalaman mereka sendiri sebagai persoalan) dalam rangka melakukan perubahan dan perbaikan ke arah yang lebih baik. Untuk itu, mereka harus melakukan refleksi kritis terhadap konteks sejarah, politik, budaya, ekonomi, geografis, dan konteks lain-lain terkait, yang mendasari dilakukannya PAR adalah kebutuhan kita untuk mendapatkan perubahan yang diinginkan.

3.2 Strategi Yang Digunakan

Adapun strategi yang digunakan dalam pengabdian ini adalah sebagai berikut:

1. Pelatihan Intensif: Menyelenggarakan serangkaian pelatihan interaktif tentang Evaluasi Kerusakan Jalan Lingkungan Untuk Pengajuan Perbaikan.
2. Studi Kasus: Melibatkan peserta dalam studi kasus nyata untuk mengaplikasikan cara melakukan Evaluasi Kerusakan Jalan Lingkungan Untuk Pengajuan Perbaikan dalam skenario yang realistis.
3. Diskusi dan Konsultasi: Memberikan ruang bagi peserta untuk berdiskusi, bertanya, dan berbagi pengalaman terkait Evaluasi Kerusakan Jalan Lingkungan Untuk Pengajuan Perbaikan.

Melalui kegiatan ini, diharapkan penduduk di Desa Jumput dapat mengambil langkah konkret menuju peningkatan profesionalisme, efisiensi, dan kemandirian dalam perbaikan jalan lingkungan. Dengan demikian, proposal ini sejalan dengan tujuan pengembangan masyarakat berkelanjutan tingkat desa.

3.3 Tahapan Kegiatan

Pendampingan ini dilakukan dalam bentuk pemberian materi mengenai pentingnya peran masyarakat dalam melakukan Evaluasi Kerusakan Jalan Lingkungan Untuk Pengajuan Perbaikan dan memberikan rekomendasi, beberapa bentuk kegiatan yang dilakukan adalah sebagai berikut:

1. Pertama melakukan survei secara lisan/pendataan pada objek dampingan sampai sejauh mana pemahamannya mengenai Evaluasi Kerusakan Jalan Lingkungan Untuk Pengajuan Perbaikan.
2. Melakukan pemberian materi/pengajaran pertama berupa teori tentang Evaluasi Kerusakan Jalan Lingkungan Untuk Pengajuan Perbaikan.
3. Melakukan pendampingan langsung mengenai Evaluasi Kerusakan Jalan Lingkungan Untuk Pengajuan Perbaikan.

Adapun tahapan-tahapan kegiatan adalah sebagai berikut:

1. Tahap pendahuluan :
 - a) Pemetaan kebutuhan dan permasalahan pada objek dampingan
 - b) Identifikasi faktor eksternal dan internal dalam melakukan pendampingan yang berfokus pada tata kelola jalan lingkungan dan saluran drainase.
2. Tahap Pelaksanaan Program Pemberdayaan :
 - a) Pengumpulan data awal
 - b) Pelatihan
 - c) Pengumpulan data tahap akhir
3. Evaluasi dan Pelaporan
 - a) Analisis data
 - b) Pelaporan

BAB IV

KELAYAKAN PERGURUAN TINGGI

Perguruan Tinggi yang mengusulkan program ini adalah Universitas Bojonegoro. Program pengabdian masyarakat di Universitas Bojonegoro di bawah Lembaga Penelitian dan Pengabdian Masyarakat (LPPM). Kegiatan pengabdian pada masyarakat merupakan kegiatan rutin yang dilakukan oleh LPPM Universitas Bojonegoro. Pengabdian masyarakat merupakan salah satu bagian Tri Dharma Perguruan Tinggi. Sebagai sebuah lembaga yang menaungi seluruh kegiatan pengabdian masyarakat, LPPM Universitas Bojonegoro telah melakukan beberapa cara (seperti pelatihan penulisan proposal pengabdian) untuk meningkatkan partisipasi dosen untuk mengajukan proposal pengabdian masyarakat baik yang didanai oleh DIKTI maupun lembaga lainnya. Hal ini terbukti dengan meningkatnya perolehan proposal pengabdian masyarakat yang didanai. Universitas Bojonegoro terdiri 5 Fakultas yaitu, Hukum, Pertanian, Ekonomi, Ilmu Sosial, dan SainsTek.

BAB V

HASIL DAN PEMBAHASAN

5.1 Hasil Pendampingan

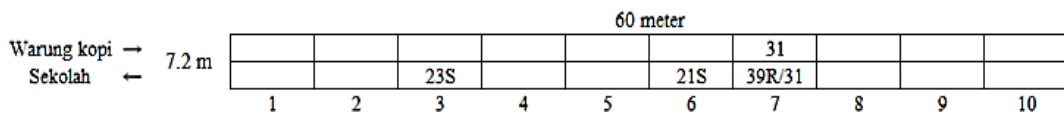
1. Identifikasi

Dilakukan penelitian pada jalan lingkungan 2 lajur 2 arah sepanjang 500 meter dengan lebar jalan 7.2 meter. Penelitian ini dibagi menjadi 6 seksi. Untuk memudahkan penelitian, kerusakan perkerasan jalan yang teridentifikasi akan diberikan kode seperti Gambar 5.1.

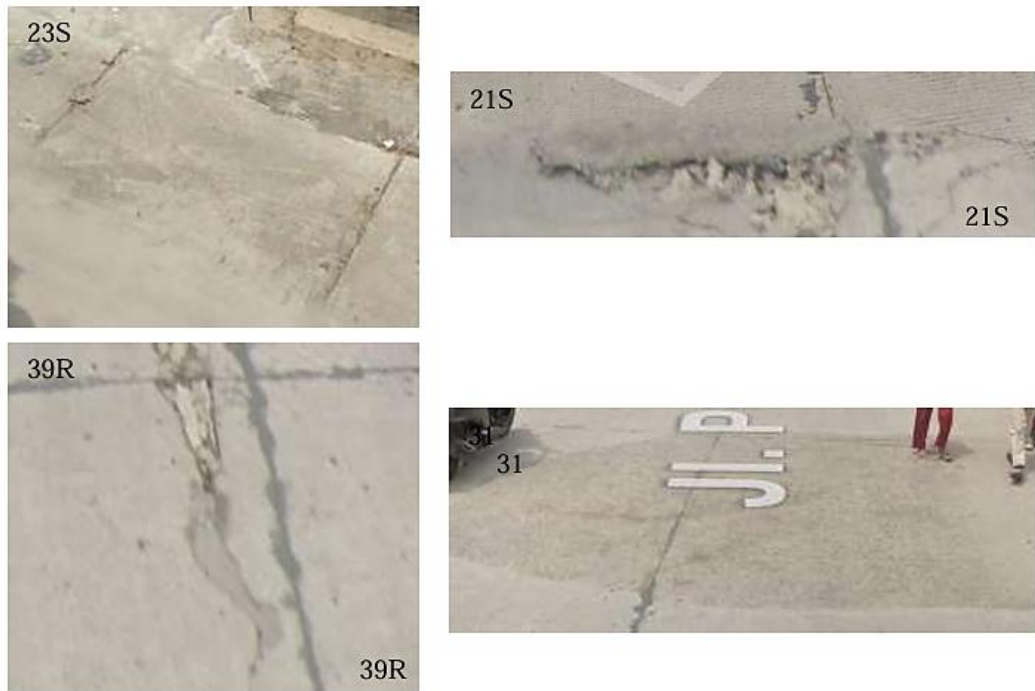
JENIS KERUSAKAN	
21. <i>Blow up/Buckling</i>	31. Pengausan
22. Retak sudut	32. <i>Popouts</i>
23. Pemisahan Pelat	33. Pemompaan
24. Retak keawetan	34. <i>Punch out</i>
25. Penanggaan (<i>Faulting</i>)	35. Persilangan Rel
26. Penyumbat Smb.	36. <i>Scaling</i>
27. Lajur/Bahu	37. <i>Retak susut</i>
28. Retak Garis	38. Gompal Sudut
29. Tambalan (besar)	39. Gompal Sambungan
30. Tambalan (kecil)	

Gambar 5.1 Kode Jenis Kerusakan Pekerjaan Jalan Teridentifikasi

Pada seksi pertama, dilakukan penelitian pada jalan sepanjang 60 meter dan didapati bahwa terdapat kerusakan pemisahan pelat, blow up/buckling, pengausan dan gompal sambungan. Plot tempat dan gambar kerusakan perkerasan jalan lebih jelasnya dapat dilihat pada masing-masing Gambar 5.2 dan Gambar 5.3.

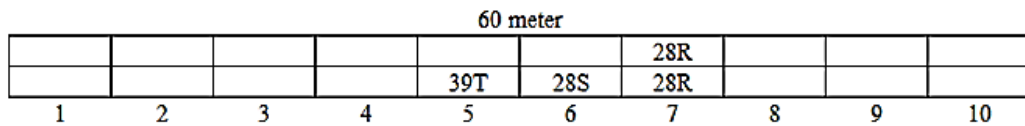


Gambar 5.2 Plot Kerusakan Perkerasan Jalan Seksi 1



Gambar 5.3 Gambar Kerusakan Perkerasan Jalan Seksi 1

Pada seksi kedua, dilakukan penelitian pada jalan sepanjang 60 meter dan didapati bahwa terdapat kerusakan gompal sambungan dan retak garis. Plot tempat dan gambar kerusakan perkerasan jalan lebih jelasnya dapat dilihat pada masing-masing Gambar 5.4 dan Gambar 5.5.



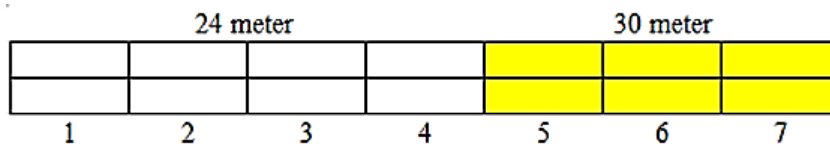
Gambar 5.4 Plot Kerusakan Perkerasan Jalan Seksi 2



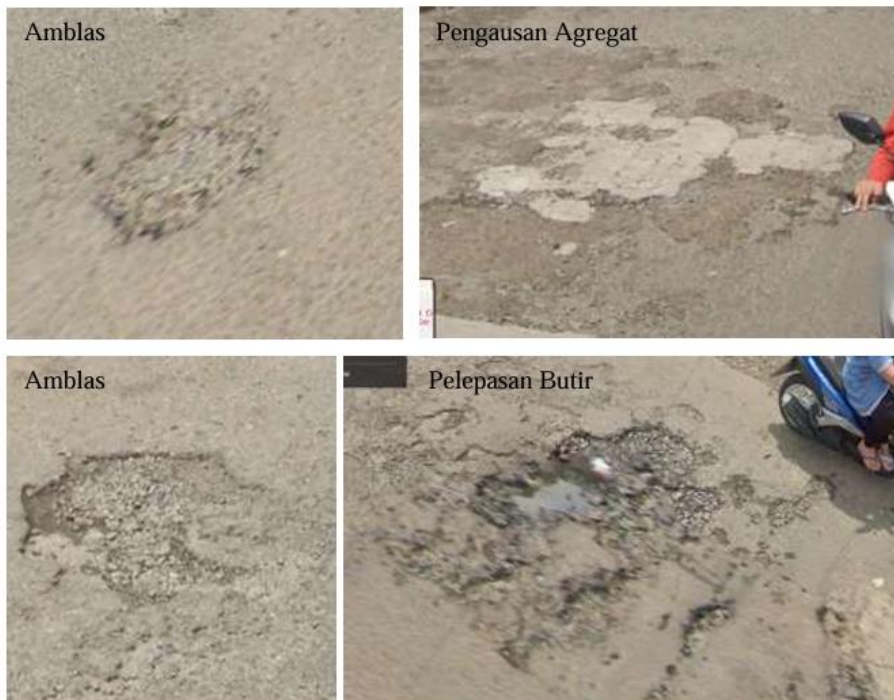


Gambar 5.5 Gambar Kerusakan Perkerasan Jalan Seksi 2

Pada seksi ketiga, dilakukan penelitian pada jalan sepanjang 54 meter yang terbagi atas 2, dimana 24 meternya merupakan perkerasan kaku dan 30 meternya masih merupakan perkerasan lentur. Perkerasan lentur pada seksi ketiga ini terdapat kerusakan ambblas, pengausan agregat, dan pelepasan butir. Plot jalan dan gambar kerusakan perkerasan jalan lebih jelasnya dapat dilihat pada masing-masing Gambar 5.6 dan Gambar 5.7.



Gambar 5.6 Plot Perkerasan Jalan Seksi 3





Gambar 4.7 Gambar Kerusakan Perkerasan Jalan Seksi 3

Diantara seksi 3 dan seksi 4 terdapat jalan paving block sepanjang 60 meter. Pada seksi 4, dilakukan penelitian pada jalan sepanjang 60 meter dan didapati bahwa terdapat banyak kerusakan, antara lain pemisahan pelat, retak garis, pengausan dan popouts. Plot tempat dan gambar kerusakan perkerasan jalan lebih jelasnya dapat dilihat pada masing-masing Gambar 5.8 dan Gambar 5.9.

60 meter									
		23R	32/28S	31	31	31	31	31	31
23S	23S	23R/31	32	31	31	31	31	31	31
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

Gambar 4.8 Plot Kerusakan Perkerasan Jalan Seksi 4





Gambar 5.9 Gambar Kerusakan Perkerasan Jalan Seksi 4

Pada seksi kelima, dilakukan penelitian pada jalan sepanjang 82 meter yang terbagi atas 2, dimana 70 meternya masih merupakan perkerasan lentur dan 12 meternya merupakan perkerasan kaku. Pada seksi kelima ini terdapat kerusakan retak garis, pengausan dan pemompaan. Plot tempat dan gambar kerusakan perkerasan jalan lebih jelasnya dapat dilihat pada masing-masing Gambar 5.10 dan Gambar 5.11.

70 meter								12 meter	
								31/28S	31/33
								28R	31
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

Gambar 5.10 Plot Kerusakan Perkerasan Jalan Seksi 5



Gambar 5.11 Gambar Kerusakan Perkerasan Jalan Seksi 5

Pada seksi keenam, dilakukan penelitian pada jalan sepanjang 60 meter dan didapati bahwa terdapat kerusakan pemompaan, pengausan, retak garis, gompal sambungan dan penyumbatan sambungan. Plot tempat dan gambar kerusakan perkerasan jalan lebih jelasnya dapat dilihat pada masing-masing Gambar 5.12 dan Gambar 5.13.

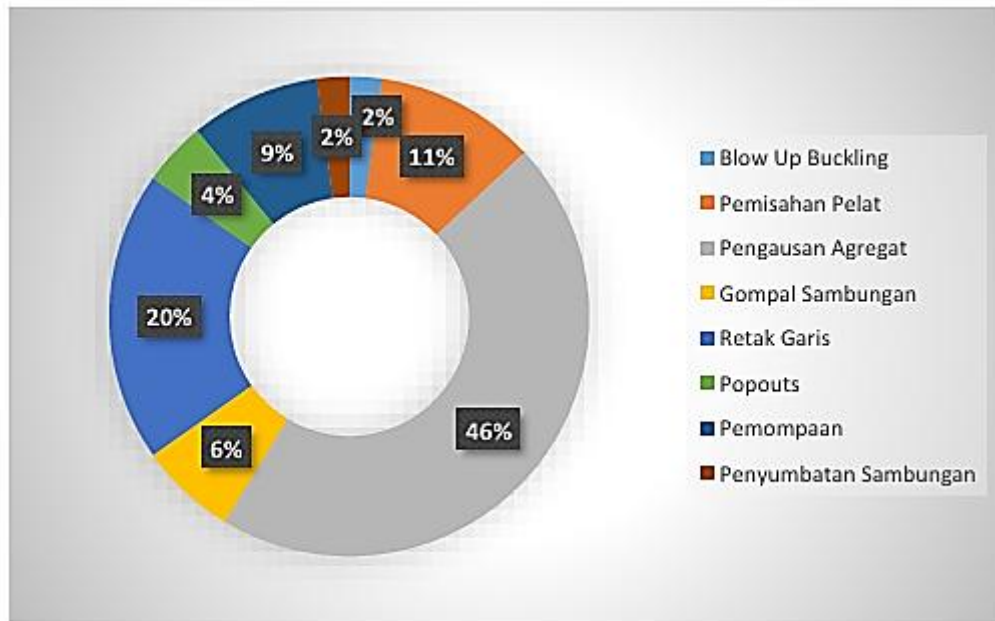
60 meter									
33/31	33	33	28S						
31				39S/28R			28R/31		26S
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

Gambar 5.12 Plot Kerusakan Perkerasan Jalan Seksi 6



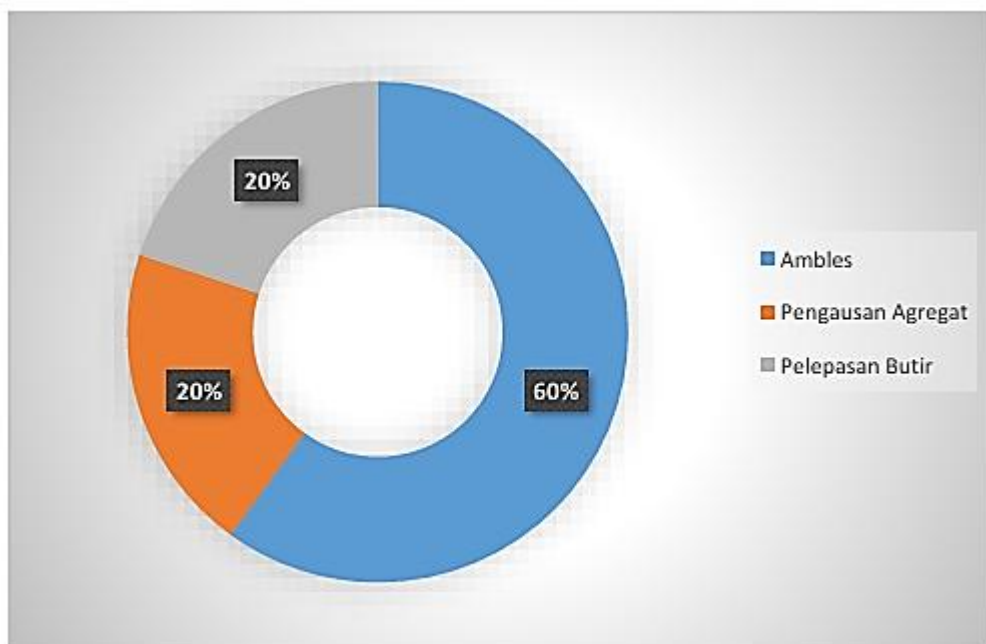
Gambar 5.13 Gambar Kerusakan Perkerasan Jalan Seksi 6

Dari ke-6 seksi jalan, kerusakan perkerasan kaku yang paling banyak dijumpai ialah pengausan agregat (46%), retak garis (20%), pemisahan pelat (11%), pemompaan (9%), gompal sambungan (6%), popouts (4%), penyumbatan sambungan (2%), dan blow up/buckling (2%). Gambar 5.14 menunjukkan rangkuman kerusakan perkerasan kaku 6 seksi jalan lingkungan yang teridentifikasi.



Gambar 5.14 Kerusakan Perkerasan Kaku 6 Seksi Jalan

Dari jalan 500 meter yang ditinjau, terdapat 2 bagian jalan yang masih menggunakan perkerasan lentur. Perkerasan lentur ini juga mengalami kerusakan, antara lain ambles (60%), pengausan agregat (20%), dan pelepasan butir (20%). Gambar 5.15 menunjukkan rangkuman kerusakan perkerasan lentur 2 bagian jalan lingkungan yang teridentifikasi.



Gambar 5.15 Kerusakan Perkerasan Lentur 2 Bagian Jalan

2. Kerusakan Perkerasan Teridentifikasi

Dilakukan penelitian dengan mencari nilai indikator kuantitatif pada kondisi perkerasan jalan yang ditinjau (IKP). Rentang nilai yang digunakan ialah mulai dari 0 sampai dengan 100, dimana nilai 0 menyatakan perkerasan terburuk yang mungkin terjadi dan nilai 100 menyatakan kondisi perkerasan terbaik yang mungkin dicapai. Skala standar kelas IKP dapat dilihat pada Gambar 5.16.



Gambar 5.16 Skala Standar Kelas IKP

Dari penelitian yang dilakukan terhadap jalan yang ditinjau, dapat ditemukan bahwa keseluruhan kondisi jalan masih termasuk baik dan sangat baik sehingga dibutuhkan pemeliharaan rutin dan pemeliharaan berkala pada masing-masing bagian jalan lingkungan tersebut. Gambar 5.17 menunjukkan rangkuman nilai IKP dan kelas kondisi untuk 6 seksi jalan perkerasan kaku dan 2 jalan perkerasan lentur beserta dengan jenis penanganan yang perlu dilakukan pada tiap jalan.

	Nilai IKP	Kelas Kondisi	Jenis Penanganan	Panjang Jalan (m)	Lebar Jalan (m)
Seksi 1	81	Baik	Pemeliharaan Berkala	60	7.2
Seksi 2	86	Sangat Baik	Pemeliharaan Rutin	60	7.2
Seksi 3	100	Sangat Baik	Pemeliharaan Rutin	24	7.2
P. Lentur	72	Baik	Pemeliharaan Berkala	30	7.2
<i>Paving Block</i>				60	7.2
Seksi 4	72	Baik	Pemeliharaan Berkala	60	7.2
P. Lentur	100	Sangat Baik	Pemeliharaan Rutin	70	7.2
Seksi 5	91	Sangat Baik	Pemeliharaan Rutin	12	7.2
Seksi 6	85	Sangat Baik	Pemeliharaan Rutin	60	7.2

Gambar 4.17 Hasil Penelitian IKP Jalan Lingkungan yang ditinjau

5.2 Pembahasan

Kerusakan perkerasan jalan merupakan hal yang umum namun cukup memperhatikan dikalangan masyarakat Indonesia. Berbagai faktor dapat menjadi penyebab terjadinya kerusakan pada jalan-jalan umum, khususnya jalan lingkungan. Masyarakat yang tinggal didaerah sekitar ikut merasakan dampak dan ketidaknyamanan akibat kerusakan perkerasan jalan lingkungan perkerasan yang rusak tersebut. Oleh sebab itu, diperlukan perbaikan dan perawatan jalan lingkungan secara rutin agar jalan tersebut dapat dioperasikan dengan baik. Hasil dan luaran yang ingin dicapai lewat Laporan Pengabdian Masyarakat ini ialah membuat suatu formulir yang dapat dijadikan panduan untuk mengidentifikasi dan menghitung perbaikan jalan lingkungan pada jalan-jalan lingkungan yang mengalami kerusakan perkerasan. Hal ini dilakukan mengingat kejadian perbaikan dan perawatan akibat kerusakan perkerasan ini dapat terjadi dalam setiap tahun, sehingga diperlukan suatu acuan dalam melakukan identifikasi, pelaksanaan serta anggaran perbaikan kerusakan perkerasan jalan lingkungan.

1. Formulir Data Kerusakan Perkerasan Jalan

Formulir data kerusakan perkerasan jalan lingkungan yang disusun dalam penelitian ini dapat dilihat pada Gambar 5.18 dibawah. Formulir ini perlu diisi dengan nomor lokasi dan lokasi jalan, luas kerusakan untuk mengetahui seberapa luas kerusakan perkerasan, jenis kerusakan untuk mengidentifikasi kerusakan pada lapisan surface, base, atau subbase, kedalaman kerusakan untuk mengetahui seberapa dalam kerusakan perkerasan, jenis waktu perbaikan untuk melihat apakah dilakukan perbaikan untuk pertama kalinya atau setiap tahunnya pada jalan tersebut, dan foto lokasi kerusakan sebagai bukti kerusakan perkerasan yang telah didata.

Formulir Data Kerusakan	
Nomor Lokasi	:
Lokasi Jalan	:
Luas Kerusakan	:
Jenis Kerusakan	: <input type="checkbox"/> <i>Surface</i> (A) <input type="checkbox"/> <i>Base</i> (B) <input type="checkbox"/> <i>Subbase</i> (C)
Kedalaman Kerusakan	:
Jenis Waktu Perbaikan	: Setiap tahun / Pertama kali (*)
Foto Lokasi Kerusakan	:
(*) <i>Coret yang tidak perlu</i>	

Gambar 4.18 Contoh Formulir Data Kerusakan

2. Perhitungan Volume Pekerjaan Perkerasan Jalan

Gambar 5.19 berisi informasi mengenai perhitungan volume pekerjaan perkerasan jalan, dimana hal ini terbagi menjadi dua. Yang pertama ialah pelapisan ulang kerusakan jalan yang disesuaikan dengan kedalaman dan jenis kerusakan, yang kedua ialah perubahan perkerasan dari perkerasan lentur (*flexible pavement*) menjadi perkerasan kaku yang menggunakan beton pada lapisan base dan subbase-nya (*rigid pavement*).

Perhitungan Volume Pekerjaan

Luas Kerusakan untuk 1 tahun = 150% x Hasil Pengukuran

I. Pelapisan Ulang Kerusakan

Volume Luas Kerusakan x Tebal *Surface* x 130%

Volume Luas Kerusakan x Tebal *Base* x 120%

Volume Luas Kerusakan x Tebal *Subbase* x 110%

II. Perubahan Perkerasan dari Perkerasan Lentur (*Flexible Pavement*) menjadi Perkerasan Kaku (*Rigid Pavement*)

Volume Luas Kerusakan x (Tebal *Surface* + Tebal *Base* + Tebal *Subbase*) x 130%

Gambar 5.19 Perhitungan Volume Pekerjaan Perkerasan Jalan

BAB VI

PENUTUP

6.1 Kesimpulan

Beberapa hal yang dapat kami simpulkan dari laporan Pengabdian Kepada Masyarakat ini adalah sebagai berikut :

1. Kerusakan jalan lingkungan terjadi karena beberapa faktor, salah satu penyebabnya ialah ketidaksesuaian antara kualitas mutu perkerasan jalan lingkungan dengan pengguna jalan lingkungan tersebut. Pada umumnya, kerusakan jalan lingkungan terjadi berulang dalam setiap tahun.
2. Jalan lingkungan di desain dapat menampung beban bobot kendaraan tertentu, namun jalan lingkungan seringkali dilewati oleh kendaraan bermuatan besar sehingga menimbulkan potensi yang lebih besar dalam kerusakan jalan tersebut karena menanggung beban kendaraan berlebih yang tidak sesuai dengan yang seharusnya (overload).
3. Usulan dari masyarakat sekitar mengenai kerusakan perkerasan jalan lingkungan akan lebih diperhatikan apabila usulan tersebut disusun secara terstruktur seperti formulir diatas.

6.2 Saran

Saran dari laporan Pengabdian Kepada Masyarakat ini antara lain:

1. Peningkatan mutu dan kualitas perkerasan pada jalan lingkungan perlu ditingkatkan untuk meminimalisir potensi terjadinya kerusakan jalan.
2. Perlunya mempertegas peraturan kelas jalan untuk menghindari kendaraan berbobot berlebih seperti truk angkutan barang dalam menggunakan jalan lingkungan untuk menghindari penanggungan beban berlebih pada jalan lingkungan.
3. Masukan serta usulan dari masyarakat sekitar diharapkan dapat dituliskan lewat usulan yang terstruktur seperti menggunakan Formulir Data Kerusakan diatas.

DAFTAR PUSTAKA

- Andriyanto, C. 2010. Pemilihan Teknik Perbaikan Perkerasan Jalan Dan Biaya Penanganannya (Studi Kasus Pada Ruas Jalan Nguter–Wonogiri). Skripsi. Universitas Sebelas Maret. Surakarta.
- Cholihq, A., Wirasasmita, R., & Sofwan, O. 1999. Evaluasi Proyek (Suatu Pengantar). Bandung: Pioner Jaya.
- Darlis, E. 2002. Analisis pengaruh Komitmen organisasional dan ketidakpastian lingkungan terhadap hubungan antara partisipasi anggaran dengan senjangan anggaran. *The Indonesian Journal of Accounting Research*, 5(1).
- Gusti, Wabidar Bisalmi. 2018. “Studi Rencana Anggaran Biaya dan Penjadwalan Pekerjaan dengan Metode PERT pada Perencanaan Rehabilitasi Puskesmas Balong Kabupaten Ponorogo”. Disertasi. Universitas Muhammadiyah. Malang.
- Haruman, T., & Rahayu, S. 2007. Penyusunan Anggaran Perusahaan. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Indriyani, I. 2014. Kajian Prasarana Jalan dalam Mendukung Perkembangan Wilayah Industri Tanjung Api Api. *PILAR*. 10(2).
- Maharani, Adhita & Spto. B.W. 2018. Perbandingan Perkerasan Kaku Dan Perkerasan Lentur. *Ge-STRAM: Jurnal Perencanaan dan Rekayasa Sipil*, 1(2), 90.
- Ragnoli, Antonella; De Blasiis, Maria R.; Di Benedetto, Alessandro. 2018. "Pavement Distress Detection Methods: A Review" *Infrastructures* 3, no. 4: 58.
- Siegel, G., & Ramanauskas-Marconi, H. 1989. Behavioral accounting. Thomson South Western.
- Soedjadi, F. X. 2000. O&M Organization and Methods Penunjang Keberhasilan Proses Manajemen, Jakarta: Haji Masgung.

LAMPIRAN

1. Lampiran Surat Permohonan kepada Rektor



UNIVERSITAS BOJONEGORO (UNIGORO)
FAKULTAS SAINS DAN TEKNIK

Terakreditasi Program S.I. SK. BAN : Tgl 3 April 2018, No. 925/SK/BAN-PT/Akred/S/IV/2018

Kantor Pusat : Kampus Jl. Lettu Suyitno No. 2 Telp. (0353) 881984 PO. BOX. 114 BOJONEGORO

Nomor : 192.2/F.1/FST-UB/V/2025
Perihal : 1 (satu)Bandel
Lampiran : Permohonan Pengajuan Dana Pengabdian Kepada Masyarakat

Kepada Yth :
Rektor Universitas Bojonegoro
Di
Bojonegoro

Menindak Lanjuti pengumuman himbauan yang disampaikan oleh Ketua Yayasan Suyitno Bojonegoro, Bahwa setiap dosen di Universitas Bojonegoro wajib Melakukan Tri Dharma Perguruan Tinggi yang dapat dilaksanakan melalui Hibah Internal Dosen. Maka Bersama ini kami mengajukan usulan dana hibah internal dosen dengan keterangan berikut :

Nama Dosen : Mohammad Zainul Ikhwan., S.T., M.T
NIDN : 07 290495 01
Judul Proposal : Pendampingan Evaluasi Kerusakan Jalan Lingkungan Untuk Pengajuan Perbaikan

Demikian atas Perhatian dan Kerjasamanya disampaikan terima kasih.

Bojonegoro, 08 Mei 2025

Dekan

Ir. H. Zainuddin., M.T
NIDN. 07.250963 04

Tembusan kepada :

1. Yth. Ketua Yayasan Suyitno Bojonegoro
2. Yth. Ketua LPPM Universitas Bojonegoro

2. Lampiran Kesanggupan Mitra



PEMERINTAH KABUPATEN BOJONEGORO
KECAMATAN SUKOSEWU
DESA JUMPUT

Jl. Gajahmada Desa Jumput Kecamatan Sukosewu Kabupaten Bojonegoro
Provinsi Jawa Timur

Kode Pos 62183

SURAT PERNYATAAN KESEDIAAN KERJA SAMA MITRA

Surat Nomor : 421.9/175/412.51.7.05/2025

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama Lengkap : **Ibtiyatun., S.IP**
Instansi/Lembaga (Mitra) : Desa Jumput
Jabatan : Kepala Desa
Alamat : Rt.04 Rw.01 Desa Jumput Kecamatan Sukosewu
Kabupaten Bojonegoro.
Nomor HP : 081232831276

Dengan ini menyatakan bersedia bekerja sama dengan dosen sesuai dengan nama yang tersebut di bawah ini, dan bersama ini kami menyatakan bahwa di antara mitra dengan pelaksana kegiatan tidak terdapat ikatan kekeluargaan dan usaha dalam wujud apapun juga.

Judul Pengabdian : Pendampingan Perencanaan Jalan Perkerasan Lentur
Nama Ketua : Mohammad Zainul Ikhwan, S.T., M.T
NIDN : 07 290495 01
Instansi : Universitas Bojonegoro
Jabatan : Dosen
Nomor HP : 08113631160
Sumber Dana : LPPM Universitas Bojonegoro

Demikian surat pernyataan kesediaan kerja sama ini dibuat untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Bojonegoro, 05 Mei 2025
Yang Membuat Pernyataan,

Ibtiyatun., S.IP
Kepala Desa

Log Book

No.	Hari tanggal	Uraian Kegiatan	Hasil	Kendala	Rencana Tindak Lanjut
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
1.	Rabu, 04 Juni 2025	Tahap Persiapan pertama	Hasil Identifikasi objek	Tidak semua calon peserta datang	Melakukan Observasi dan wawancara
2.	Rabu, 11 Juni 2025	Wawancara lanjutan	Hasil pemetaan masalah	Tidak semua calon peserta datang	Menentukan masalah yang ada dan sinkronisasi materi
3.	Rabu, 18 Juni 2025	Menjelaskan Tujuan dan materi pelatihan	Pelaksanaan pelatihan	SDM dampingan	Pendampingan
4.	Rabu, 25 Juni 2025	Pengawasan pasca pelatihan	Tanya jawab dan pemecahan masalah didesa	-	Pemantauan

PUBLIKASI JURNAL

The screenshot shows the 'Active Submissions' page on the JPTI website. The page header includes the journal title 'JURNAL PENGABDIAN TEKNIK INDUSTRI' and the JPTI logo. The navigation menu includes 'HOME', 'ABOUT', 'USER HOME', 'CATEGORIES', 'SEARCH', 'CURRENT', 'ARCHIVES', 'ANNOUNCEMENTS', 'FOCUS AND SCOPE', and 'PUBLICATION ETHICS'. The main content area is titled 'Active Submissions' and features a table with columns for ID, MM-DD SUBMIT, SEC, AUTHORS, TITLE, and STATUS. The table contains one entry with ID 34573, submitted on 09-26, by authors Ikhwan, Ikhwan, with the title 'PENDAMPINGAN EVALUASI KERUSAKAN JALAN LINGKUNGAN UNTUK...', and a status of 'Awaiting assignment'. Below the table, there is a 'Start a New Submission' section and a 'Rebacks' section. The right sidebar contains an 'ADDITIONAL MENU' with links for 'Submit an Article', 'Submission Guidelines', 'Author Guidelines', 'Editorial Team', 'Reviewers', 'Author(s) Fee', 'Copyright Notice', 'Open Access Policy', and 'Peer Review Process'. The footer shows the user is logged in as...

ID	MM-DD SUBMIT	SEC	AUTHORS	TITLE	STATUS
34573	09-26	ART	Ikhwan, Ikhwan	PENDAMPINGAN EVALUASI KERUSAKAN JALAN LINGKUNGAN UNTUK...	Awaiting assignment

The screenshot shows the '#34573 Summary' page on the JPTI website. The page header is identical to the previous screenshot. The navigation menu is also the same. The main content area is titled '#34573 Summary' and features a 'Submission' section with a table of details. The table includes fields for Authors, Title, Original file, Supp. files, Submitter, Date submitted, Section, Editor, and Author comments. The right sidebar contains an 'ADDITIONAL MENU' with links for 'Submit an Article', 'Submission Guidelines', 'Author Guidelines', 'Editorial Team', 'Reviewers', 'Author(s) Fee', 'Copyright Notice', 'Open Access Policy', and 'Peer Review Process'. The footer shows the user is logged in as...

Field	Value
Authors	Mohammad Zainul Ikhwan, Mohammad Zainul Ikhwan
Title	Pendampingan Evaluasi Kerusakan Jalan Lingkungan Untuk Pengajuan Perbaikan
Original file	None
Supp. files	None
Submitter	Mohammad Zainul Ikhwan
Date submitted	September 26, 2025 - 12:38 PM
Section	Articles
Editor	None assigned
Author comments	Salam

