



SKALA PRIORITAS USULAN PENANGANAN JALAN DALAM UPAYA STRATEGI PENINGKATAN KEMANTAPAN JALAN

Risnandar Nurdianto¹, Dedi Budiman¹

Program Studi Teknik Sipil Universitas Perjuangan Tasikmalaya

Jl Peta No.177 Kota Tasikmalaya Kode Pos 46115

Email: risnandar@unper.ac.id, dedibudiman@unper.ac.id

Received: 12 Agustus 2024 Revised: 2 Oktober 2024 Accepted: 10 Oktober 2024

Abstrak – Kemantapan jalan merupakan salah satu indikator penting dalam mendukung konektivitas dan kelancaran transportasi, yang berdampak langsung pada perekonomian serta kesejahteraan masyarakat. Oleh karena itu, diperlukan strategi penanganan jalan yang tepat untuk meningkatkan kemantapan jalan guna mendukung akselerasi pertumbuhan ekonomi dan pemerataan pembangunan di Kabupaten Tasikmalaya. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menyusun skala prioritas usulan penanganan jalan yang berbasis pada keterbatasan sumber daya dan anggaran. Metode yang digunakan melibatkan analisis berbasis kriteria seperti kriteria jalan yang mendukung akses fasilitas pelayanan dasar, pusat perekonomian berupa sentra produksi pertanian dan perikanan, perindustrian perdagangan dan pariwisata, program jalan mulus, fasilitas simpul infrastruktur transportasi, konektivitas di kawasan perbatasan provinsi serta mendukung program yang ada dalam peraturan presiden. Dengan menggunakan metode Analytic Hierarchy Process (AHP) usulan penanganan jalan diurutkan berdasarkan tingkat bobotnya. Data dikumpulkan dengan wawancara dan kuisioner dengan pemangku kebijakan/Stakeholder. Dari analisis data, diperoleh hasil bobot kriteria yaitu kriteria mendukung akses fasilitas pelayanan dasar (0,37), kriteria mendukung akses pusat perekonomian berupa sentra produksi pertanian dan perikanan, perindustrian perdagangan dan pariwisata (0,24), kriteria mendukung program jalan mulus (0,08), kriteria mendukung akses fasilitas simpul infrastruktur transportasi (0,16), kriteria mendukung konektivitas di kawasan perbatasan provinsi (0,09), kriteria mendukung program dalam peraturan presiden (0,07). Urutan Ruas Jalan skala prioritas usulan penanganan jalan adalah Papayan - Cikalong, Warungpeuteuy - Taraju, Sindangreret - Cidadap, Pasirgintung - Lengkongbarang, Cirendeu - Cihanura, Taraju - Bojonggambir dan Warunglegok - Cikeusal.

Kata kunci: Kemantapan Jalan, AHP, Skala Prioritas Penanganan.

Abstract - The stability of roads is one of the important indicators in supporting connectivity and smooth transportation, which directly impacts the economy and the welfare of the community. Therefore, an appropriate road management strategy is needed to enhance road stability in order to support the acceleration of economic growth and equitable development in Tasikmalaya Regency. The aim of this research is to establish a priority scale for road handling proposals based on resource and budget constraints. The method used involves criterion-based analysis such as road criteria that support access to basic service facilities, economic centers in the form of agricultural and fisheries production centers, trade and tourism industries, smooth road programs, transportation infrastructure node facilities, connectivity in provincial border areas, as well as supporting programs outlined in presidential regulations. By using the Analytic Hierarchy Process (AHP) method, the proposed road handling is ranked based on its weight level. Data was collected through interviews and questionnaires with policymakers/stakeholders. From the data analysis, the results of the criteria weights are as follows: the criterion supporting access to basic service facilities (0.37), the criterion supporting access to economic centers in the form of agricultural and fishery production centers, industry, trade, and tourism (0.24), the criterion supporting the smooth road program (0.08), the criterion supporting access to transportation infrastructure hubs (0.16), the criterion supporting connectivity in provincial border areas (0.09), and the criterion supporting programs in presidential regulations. (0,07). The order of road segments based on priority for handling proposals is Papayan - Cikalong, Warungpeuteuy - Taraju, Sindangreret - Cidadap, Pasirgintung - Lengkongbarang, Cirendeu - Cihanura, Taraju - Bojonggambir, and Warunglegok - Cikeusal.

Keywords: Steady Road, AHP, Treatment Priority Scale

I. PENDAHULUAN

Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dalam menunjang pertumbuhan pembangunan ekonomi di Indonesia, terutama untuk daerah perdesaan atau daerah tertinggal. Tanpa adanya sistem transportasi yang baik dan sarana transportasi yang menunjang akan mengakibatkan rendahnya produktifitas suatu daerah yang pada akhirnya akan menurunkan laju pertumbuhan ekonomi dan semakin meningkatnya kemiskinan di daerah-daerah tertinggal. Dengan adanya transportasi diharapkan dapat menghilangkan isolasi dan memberi stimulan kearah perkembangan disemua bidang kehidupan, baik perdagangan, industri maupun sektor lainnya di daerah perdesaan. Akses terhadap sarana dan prasarana transportasi merupakan permasalahan utama dan penting untuk ditangani karena disamping sebagai upaya pemenuhan pelayanan dasar juga merupakan pintu masuk bagi inovasi, mobilitas dan berbagai peluang untuk peningkatan kehidupan sosial ekonomi.

Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, jalan merupakan prasarana transportasi darat yang sangat penting bagi kehidupan sosial ekonomi suatu masyarakat. Kemantapan jalan diukur berdasarkan kondisi permukaan jalan dan kemampuannya dalam melayani lalu lintas dengan aman dan nyaman. Kemantapan jalan merupakan indikator penting dalam menunjang pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat, terutama di wilayah-wilayah yang berkembang. Tingkat kemantapan jalan ini juga sering digunakan sebagai indikator kinerja pemerintah dalam mengelola infrastruktur jalan. Aksesibilitas yang baik melalui infrastruktur jalan yang mantap berperan krusial dalam memperlancar distribusi barang, mobilitas penduduk serta mendukung kegiatan sosial dan ekonomi lainnya.

Jalan yang mantap adalah ruas-ruas jalan dengan kondisi baik atau sedang, tanpa kerusakan signifikan dan mampu melayani beban kendaraan sesuai desainnya atau sesuai umur rencana. Jalan yang tidak mantap adalah ruas-ruas jalan dengan kondisi rusak sedang atau rusak berat. Jalan sebagai aset pemerintah daerah memiliki fungsi yang penting dalam pembangunan sosial dan pertumbuhan ekonomi (Muya Ryan Hidayat, 2016). Oleh karena itu, upaya peningkatan kemantapan jalan menjadi prioritas strategis dalam pembangunan infrastruktur daerah.

Berdasarkan Keputusan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 13 Tahun 2011 tentang Tata Cara Pemeliharaan Dan Penilikan Jalan, penanganan jalan mencakup pemeliharaan rutin, pemeliharaan berkala, rehabilitasi dan rekonstruksi jalan. Pemeliharaan jalan bertujuan untuk mempertahankan kondisi jalan dalam keadaan yang baik atau memperpanjang umur pakai jalan tersebut.

Dinas Pekerjaan Umum, Tata Ruang, Perumahan Rakyat dan Kawasan Permukiman dan Lingkungan Hidup Kabupaten Tasikmalaya berdasarkan Peraturan Bupati Tasikmalaya Nomor 39 Tahun 2021 tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi Perangkat daerah Dinas Pekerjaan Umum, Tata Ruang, Perumahan Rakyat dan Kawasan Permukiman dan Lingkungan Hidup merupakan Instansi Pemerintah yang turut berperan serta dalam pembangunan Kabupaten Tasikmalaya yang mempunyai tugas pokok melaksanakan kewenangan pemerintah daerah mengenai urusan Pekerjaan Umum, Tata Ruang, Perumahan Rakyat dan Kawasan Permukiman dan Lingkungan Hidup.

Menurut Hafit Irawan (2016), sistem jaringan jalan yang menghubungkan pusat-pusat pertumbuhan dengan wilayah disekitarnya dalam satu hirarki perlu dibentuk. Pembinaan terhadap jaringan jalan sebagaimana dalam UU Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, merupakan implementasi dari kewenangan pemerintah dalam kaitannya dengan hak penguasaan jalan oleh negara. Panjang jalan kabupaten sesuai dengan Surat Keputusan Bupati Tasikmalaya Nomor PU.12.06/Kep.483-DPUTRLH/2023 Tahun 2023 tentang Ruas-Ruas Jalan Menurut Statusnya Sebagai Jalan Kabupaten adalah 1.230,47 km dengan jumlah 178 ruas jalan. Tingkat kemantapan jalan kondisi mantap sepanjang 858,60 km (69,78 %), kondisi rusak ringan 132,54 km (10,77 %) dan kondisi rusak berat 239,33 Km (19,45 %). Sejalan dengan hal tersebut, maka pemerintah daerah memerlukan strategi bagaimana untuk meningkatkan kemantapan jalan dengan keterbatasan anggaran yang ada, sinkronisasi strategi kriteria prioritas usulan kegiatan yang bersumber dari bantuan provinsi atau pemerintah pusat dan penerapan PKRMS sebagai dasar preservasi jalan dan jembatan.

Terbatasnya anggaran dan sumber daya untuk pemeliharaan dan pembangunan jalan memaksa pemerintah untuk melakukan seleksi ketat terhadap usulan penanganan jalan. Penyusunan skala prioritas merupakan metode sistematis untuk menetapkan urutan penanganan berdasarkan tingkat urgensi, dampak dan ketersediaan sumber daya. Saat ini pemilihan ruas jalan yang dilakukan pemeliharaan hanya berdasarkan pada penilaian subyektif dari kondisi jalan dan Volume Lalu Lintas Harian Rata-rata (LHR), apabila jalan tersebut dirasa memiliki kondisi jalan yang rusak dan LHR yang tinggi, maka jalan tersebut akan dilakukan pemeliharaan (Vanessa Sushera, 2018).

Dalam konteks penanganan jalan, penentuan skala prioritas dilakukan untuk menentukan bagian jalan mana yang harus segera diperbaiki atau dipelihara berdasarkan faktor-faktor tertentu seperti tingkat kerusakan, volume lalu lintas, fungsi jalan dan dampak ekonomi dan sosial. Selain daripada itu penyusunan skala

prioritas juga bertujuan untuk memastikan bahwa alokasi anggaran yang tersedia dapat dimanfaatkan secara efektif dan efisien.

Skala prioritas ini disusun dengan pendekatan berbasis data yang melibatkan penilaian kriteria prioritas berdasarkan pada Surat Edaran Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional Nomor 4 Tahun 2023 tentang Pedoman Pelaksanaan Percepatan Peningkatan Konektivitas Jalan Yaitu Kriteria Kawasan Strategis, Kriteria Kemantapan Jalan Dan Kriteria Konektivitas Jalan. Hal ini dilakukan agar program penanganan jalan dapat tepat sasaran, memastikan strategi peningkatan kemantapan jalan sejalan dengan rencana pembangunan infrastruktur daerah dan nasional, menghasilkan peningkatan kemantapan jalan yang signifikan dan mendukung pencapaian target pembangunan berkelanjutan serta mendukung program Intruksi Presiden Nomor 3 Tahun 2023 tentang Percepatan Peningkatan Konektivitas Jalan Daerah (Provinsi Dan Kabupaten/Kota).

Dalam konteks ini, perencanaan yang matang dan terarah, yang dilandasi oleh skala prioritas yang jelas akan membantu pemerintah daerah dalam menentukan langkah-langkah penanganan jalan secara bertahap, terfokus dan berkelanjutan. Selain dari pada itu, penentuan skala prioritas dalam penanganan jalan sangat penting untuk mencapai strategi peningkatan kemantapan jalan. Dengan alokasi sumber daya yang terbatas, penetapan prioritas yang tepat memungkinkan pemerintah untuk menangani ruas jalan yang paling mendesak, sehingga dapat meminimalkan dampak negatif terhadap transportasi, ekonomi, dan kehidupan sosial masyarakat.

Berdasarkan hal tersebut maka rumusan masalah sebagai bahan penelitian adalah apa saja kriteria yang digunakan dalam menyusun skala prioritas penanganan jalan untuk mencapai kondisi jalan yang mantap dan berkelanjutan, bagaimana menentukan skala prioritas penanganan jalan yang berbasis pada keterbatasan sumber daya dan anggaran. Tujuan dari penelitian ini adalah mengidentifikasi kriteria yang digunakan dalam menyusun skala prioritas penanganan jalan untuk mencapai kondisi jalan yang mantap dan berkelanjutan, menyusun skala prioritas usulan penanganan jalan yang berbasis pada keterbatasan sumber daya dan anggaran, menyusun rekomendasi penanganan jalan yang dapat meningkatkan kemantapan jalan secara berkelanjutan.

II. METODE PENELITIAN

Jenis penelitian dalam penelitian ini merupakan gabungan penelitian kualitatif dan kuantitatif. Adapun pendekatan yang digunakan menggunakan pendekatan deskriptif, berusaha untuk menginterpretasikan objek secara apa adanya dengan tujuan menggambarkan secara sistematis fakta, subjek apa adanya dan karakteristik objek yang diteliti secara tepat (Masagung, 2023).

Metode kuantitatif berupa pengolahan hasil dari kuesioner yang dikategorikan berdasarkan tingkat prioritas hasil olahan dengan menggunakan AHP. Hasil dari pengolahan data kemudian di analisis secara deskriptif berdasarkan data yang ada dan tingkat kesesuaian dengan topik dan tujuan penelitian (Andre Ficky Fauzi, 2023).

AHP merupakan metode pengambilan keputusan yang membantu dalam menentukan prioritas berdasarkan kriteria-kriteria yang telah ditentukan. AHP dapat digunakan untuk membandingkan bobot dari beberapa alternatif penanganan jalan berdasarkan kriteria kerusakan, volume lalu lintas, dan anggaran.

Menurut Saaty (1993) model AHP merupakan salah satu bentuk model pengambilan keputusan yang komprehensif, dan memperhitungkan hal-hal yang bersifat kuantitatif dan kualitatif. Metode AHP ini digunakan untuk permasalahan yang banyak kriteria dalam perumusan alternatif. Dengan hirarki, masalah yang kompleks dan tidak terstruktur kemudian dipecah dalam kelompoknya kemudian kelompok tersebut diatur menjadi suatu hirarki. Tahapan dalam metode penelitian ini adalah sebagai berikut:

a. Identifikasi Kriteria Penanganan Jalan

Dalam pengambilan keputusan untuk penentuan skala prioritas penanganan jalan terdapat enam kriteria yaitu:

1. Mendukung akses fasilitas pelayanan dasar

Fasilitas pelayanan dasar ini merupakan komponen penting dalam pembangunan sosial dan ekonomi. Fasilitas pelayanan dasar berperan dalam meningkatkan kualitas hidup dan kesejahteraan masyarakat serta berperan penting dalam mendukung akses fasilitas pelayanan dasar berupa fasilitas Pendidikan (sekolah) dan kesehatan (RSUD dan puskesmas). Berdasarkan Undang-undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintah daerah ketika Daerah mempunyai kemampuan keuangan yang kurang mencukupi untuk membiayai Urusan Pemerintahan dan khususnya Urusan Pemerintahan Wajib yang terkait Pelayanan Dasar, Pemerintah Pusat dapat menggunakan instrumen DAK untuk membantu Daerah sesuai dengan prioritas nasional yang ingin dicapai. Pengelolaan keuangan daerah diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 12 Tahun 2019 tentang pengelolaan keuangan daerah dan untuk pedoman teknis dalam rangka pengelolaan keuangan daerah diatur dalam Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 77 Tahun 2020 tentang Pedoman Teknis Pengelolaan Keuangan Daerah.



2. Mendukung akses pusat perekonomian berupa sentra produksi pertanian dan perikanan, perindustrian perdagangan dan pariwisata
Pusat perekonomian berupa sentra produksi pertanian dan perikanan, perindustrian perdagangan dan pariwisata merupakan elemen kunci dalam pembangunan ekonomi dan sosial suatu wilayah. Memungkinkan hasil produksi pertanian dan perikanan, perindustrian, perdagangan dan pariwisata dapat dengan lebih cepat dan efisien mengakses pasar dan dapat mengakses bahan baku, tenaga kerja dan pasar dengan lebih baik serta menciptakan lapangan pekerjaan dan menciptakan peluang bisnis baru.
3. Mendukung program jalan mulus
Program jalan mulus ditujukan untuk terwujudnya jalan dengan kondisi baik dari jalan nasional-provinsi-kabupaten/kota dan jalan desa. Merupakan bagian penting dari pembangunan infrastruktur yang berkelanjutan dan berkontribusi pada perkembangan sosial, ekonomi dan kualitas hidup masyarakat. Merupakan tujuan utama dalam upaya pemerintah untuk mewujudkan masyarakat dan ekonomi.
4. Mendukung akses fasilitas simpul infrastruktur transportasi (bandara, stasiun kereta api dan terminal)
Meningkatkan mobilisasi dan aksesibilitas ke berbagai tempat. sistem jaringan jalan yang terhubung dengan baik dengan simpul transportasi adalah kunci dalam membangun masyarakat yang lebih efektif, ekonomis dan berkelanjutan. Memiliki dampak positif pada berbagai aspek kehidupan masyarakat dan ekonomi suatu wilayah.
5. Mendukung konektivitas di kawasan perbatasan provinsi
Jaringan jalan yang baik di perbatasan provinsi memudahkan pergerakan orang dan barang antara provinsi yang berbeda. Memungkinkan akses yang lebih mudah dari dan ke provinsi tetangga yang pada gilirannya dapat meningkatkan kualitas hidup masyarakat.
6. Mendukung program dalam peraturan presiden
Peraturan Presiden Nomor 87 Tahun 2021 tentang Percepatan Pembangunan Kawasan Rebana dan Kawasan Jawa Barat Bagian Selatan. Upaya pengembangan jaringan jalan yang baik merupakan bagian integral dari suksesnya perpres. Jalan kunci dalam pembangunan ekonomi, social dan infrastruktur yang berkelanjutan di wilayah ini
Dari beberapa kriteria tersebut diatas, maka dibuat beberapa sub kriteria antara lain adalah sebagai berikut:
 - a. Kriteria 1. Mendukung akses fasilitas pelayanan dasar, sub kriterianya adalah sebagai berikut:
 1. Tidak berhubungan dengan fasilitas pendidikan atau fasilitas kesehatan;
 2. Tidak berhubungan langsung dengan fasilitas pendidikan atau fasilitas kesehatan;
 3. Terhubung langsung dengan fasilitas pendidikan atau fasilitas kesehatan;
 4. Terhubung langsung dengan fasilitas pendidikan dan fasilitas kesehatan.
 - b. Kriteria 2. Mendukung akses pusat perekonomian berupa sentra produksi pertanian dan perikanan, perindustrian perdagangan dan pariwisata, sub kriterianya adalah sebagai berikut:
 1. Belum Mendukung pengembangan sentra produksi pertanian dan perikanan, perindustrian perdagangan dan pariwisata;
 2. Mendukung akses alternatif menuju sentra produksi pertanian dan perikanan, perindustrian perdagangan dan pariwisata;
 3. Mendukung akses utama menuju sentra produksi pertanian dan perikanan, perindustrian perdagangan dan pariwisata;
 4. Mengakses langsung menuju sentra produksi pertanian dan perikanan, perindustrian perdagangan dan pariwisata.
 - c. Kriteria 3. Mendukung program jalan mulus, sub kriterianya adalah sebagai berikut:
 1. Terhubung dengan jalan nasional/provinsi setelah melewati jalan 3 ruas jalan kabupaten;
 2. Terhubung dengan jalan nasional/provinsi setelah melewati jalan 2 ruas jalan kabupaten;
 3. Terhubung dengan jalan nasional/provinsi setelah melewati jalan 1 ruas jalan kabupaten;
 4. Terhubung langsung dengan jalan nasional/provinsi.
 - d. Kriteria 4. Mendukung akses fasilitas simpul infrastruktur transportasi (bandara, stasiun kereta api dan terminal), sub kriterianya adalah sebagai berikut:
 1. Tidak mendukung akses menuju simpul transportasi;
 2. Mengakses terminal, pelabuhan, stasiun kereta api dan/atau bandara setelah melewati jalan 2 ruas jalan kabupaten;
 3. Mengakses terminal, pelabuhan, stasiun kereta api dan/atau bandara setelah melewati jalan 1 ruas jalan kabupaten;
 4. Mengakses langsung terminal, pelabuhan, stasiun kereta api dan/atau bandara.
 - e. Kriteria 5. Mendukung konektivitas di kawasan perbatasan provinsi, sub kriterianya adalah sebagai berikut:

1. Merupakan jalan penghubung antar provinsi setelah melewati jalan 3 ruas jalan kabupaten;
 2. Merupakan jalan penghubung antar provinsi setelah melewati jalan 2 ruas jalan kabupaten;
 3. Merupakan jalan penghubung antar provinsi setelah melewati jalan 2 ruas jalan kabupaten;
 4. Merupakan jalan penghubung antar provinsi
- f. Kriteria 6. Mendukung program dalam peraturan presiden, sub kriterianya adalah sebagai berikut:
1. Jalan tidak mendukung akses menuju kawasan sesuai Perpres;
 2. Jalan mendukung akses alternatif menuju kawasan sesuai Perpres;
 3. Jalan tidak mendukung akses utama menuju kawasan sesuai Perpres;
 4. Jalan pada kawasan sesuai perpres.

Data usulan jalan yang memiliki kondisi tidak mantap (kondisi rusak ringan/rusak berat) yang akan diprioritaskan untuk ditanganai adalah sebagai berikut:

- a. Ruas Jalan Warunglegok – Cikeusal;
- b. Ruas Jalan Sindangreret – Cidadap;
- c. Ruas Jalan Papayan – Cikalong;
- d. Ruas Jalan Pasirgintung – Lengkongbarang;
- e. Ruas Jalan Cirendu – Cihanura;
- f. Ruas Jalan Warungpeuteuy – Taraju;
- g. Ruas Jalan Taraju – Bojonggambir.

b. Penentuan Bobot Kriteria

Menurut Bambang Permadi (1992), penilaian dengan metode AHP dilakukan dengan dua cara yaitu wawancara langsung dan kuisioner. Bambang Permadi berpendapat bahwa pengumpulan data dengan wawancara dinilai dapat memberikan hasil yang cukup baik karena dengan metode ini peneliti dapat langsung memahami persepsi dari responden dan jika terjadi kesalahan, maka peneliti dapat segera menyampaikan klarifikasi kepada responden. Namun dari segi efektivitas, penilaian dengan metode kuisioner dianggap paling baik karena responden dapat memikirkan penilaian dengan baik saat pengisian. Sehingga dalam penelitian dalam menentukan bobot kriteria prioritas digunakan teknik pengumpulan data dengan wawancara dan kuisioner. Responden dalam penelitian ini adalah pemegang kebijakan/stakeholder di Organisasi Perangkat Daerah (OPD) terkait sebanyak 6 responden. Metode wawancara dimaksudkan untuk upaya melakukan klarifikasi kepada responden jika data tidak konsisten, sedangkan studi dokumen dilakukan untuk mendapatkan data usulan penanganan jalan guna mendukung penilaian alternatif prioritas pada metode AHP.

Langkah pertama yang perlu dilakukan untuk menentukan bobot dari kriteria dan sub kriteria, adalah menyusun perbandingan berpasangan (*Pairwise Comparison*), yaitu membandingkan dalam bentuk perbandingan berpasangan seluruh elemen untuk setiap sub sistem hirarki. Perbandingan tersebut kemudian ditransformasikan dalam bentuk matriks perbandingan berpasangan untuk analisis numerik dengan cara membuat matriks perbandingan berpasangan berdasarkan data rata-rata geometrik yang telah dihitung untuk mendapatkan bobot relatif masing-masing elemen.

Selanjutnya hasil tersebut kemudian dinormalisasikan untuk mendapatkan bobot prioritas (*Eigen Vektor*) matriks yaitu rata-rata jumlah baris terhadap elemen-elemennya. Selanjutnya dilakukan pengujian rasio konsistensi. Saaty, menetapkan bahwa suatu matriks perbandingan berpasangan adalah konsisten apabila $CR < 0,10$. Toleransi terhadap ketidakkonsistenan sampai 10 % ini menandakan adanya penyesuaian untuk meningkatkan konsistensi perbandingan. Hal tersebut penting karena tanpa adanya ketidakkonsistenan maka perubahan atau pengetahuan baru yang mempengaruhi tingkat preferensi tidak berlaku. Apabila semua kriteria dapat dianggap konsisten, maka bobot relatif yang diperoleh dapat dipakai sebagai acuan dalam pertimbangan untuk pengambilan suatu keputusan.

Untuk mengetahui *Consistency Ratio* (CR) digunakan perbandingan antara nilai *Consistency Index* dengan *random Consistency Index* (RI). Berdasarkan perhitungan yang telah dilakukan Saaty dengan menggunakan 500 sampel, jika pertimbangan numerik diambil secara acak dari skala 1/9, 1/8, ..., 1, 2, ..., 9 akan diperoleh nilai rata-rata konsistensi untuk matrik dengan ukuran yang berbeda seperti terlihat pada Tabel 2.3 dibawah ini:

Tabel 3.2 Nilai Random Index (RI)

OM	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
RI	0	0	0,58	0,90	1,12	1,24	1,32	1,41	1,45	1,58

Sumber: Saaty, 1994

Keterangan:

OM = *Orde Matrix*

RI = *Random Index*

Sehingga: jika $CR \leq 10\%$, maka ketidakkonsistenan bisa diterima
jika $CR > 10\%$, maka perlu memperbaiki *Subyektif Judgment*

c. Penentuan Skala Prioritas

Berdasarkan hasil pembobotan yang dilakukan dengan menggunakan metode *Analytical Hierarchy Process* (AHP), penentuan skala prioritas usulan penanganan jalan dilakukan berdasarkan pada urutan besarnya nilai atau bobot gabungan dari masing-masing alternatif dengan menggunakan matriks gabungan. Rangkaian prioritas menggunakan bobot gabungan dari keseluruhan ruas dengan mengurutkannya dari yang paling tinggi sampai dengan paling rendah sehingga akan diperoleh pilihan utama dalam penanganan jalan.

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil dari penelitian ditunjukkan dengan hasil pengolahan data kuesioner, kemudian melakukan perhitungan bobot (*Eigen Vector*), Bobot kriteria dijumlahkan dari hasil pembobotan seluruh responden yang kemudian dibagi dengan jumlah responden sehingga didapat pembobotan kriteria rata-rata dari seluruh responden (Dewi Handayani, 2017), hasil pembobotan adalah sebagai berikut:

Tabel 3.1. Bobot Kriteria

No	Kriteria	Responden						Rata-Rata
		1	2	3	4	5	6	
1	Mendukung akses fasilitas pelayanan dasar	0,45	0,31	0,45	0,19	0,11	0,45	0,37
2	Mendukung akses pusat perekonomian berupa sentra produksi pertanian dan perikanan, perindustrian perdagangan dan pariwisata	0,23	0,31	0,23	0,31	0,32	0,1	0,24
3	Mendukung program jalan mulus	0,05	0,08	0,09	0,13	0,08	0,06	0,08
4	Mendukung akses fasilitas simpul infrastruktur transportasi (bandara, stasiun kereta api dan terminal)	0,09	0,23	0,15	0,21	0,25	0,12	0,16
5	Mendukung konektivitas di kawasan perbatasan provinsi	0,15	0,04	0,05	0,19	0,15	0,02	0,09
6	Mendukung program dalam peraturan presiden	0,02	0,03	0,02	0,05	0,10	0,25	0,07
	CI	0,07	0,01	0,07	0,04	0,04	0,02	
	CR	0,06	0,01	0,06	0,03	0,03	0,02	
	Constant	1,24	1,24	1,24	1,24	1,24	1,24	
	CR Value	0,06	0,01	0,06	0,03	0,03	0,02	Konsisten

Sumber: Hasil Pengolahan AHP

Responden yang berjumlah 6 orang tersebut dihitung untuk mendapatkan bobot kriteria rata-rata sehingga dari analisis didapat bahwa urutan pertama kriteria dalam penentuan skala prioritas penanganan jalan adalah mendukung akses fasilitas pelayanan dasar (0,37), mendukung akses pusat perekonomian berupa sentra produksi pertanian dan perikanan, perindustrian perdagangan dan pariwisata (0,24), mendukung akses fasilitas simpul infrastruktur transportasi (bandara, stasiun kereta api dan terminal) (0,16), mendukung konektivitas di kawasan perbatasan provinsi (0,09), mendukung program jalan mulus (0,08), mendukung program dalam peraturan presiden (0,07). Consistency Ratio (CR) yang diperoleh dapat diterima karena lebih kecil dari yang dipersyaratkan yaitu 10% atau 0,10.

Penilaian untuk sub kriteria dihitung berdasarkan nilai dari masing-masing sub kriteria pada setiap kriteria yang menentukan. Penilaian ini dapat berdasarkan verifikasi lapangan atau peta lokasi jalan yang akan ditangani, sehingga hasil akhir dari penilaian global untuk sub kriteria adalah sebagai berikut:

Tabel 3.2. Nilai Sub Kriteria

No.	Ruas Jalan	Kriteria					
		1	2	3	4	5	6
1	Warunglegok – Cikeusal	1	1	4	1	1	4
2	Sindangreret – Cidadap	3	2	4	3	1	4
3	Papayan – Cikalong	3	4	4	3	1	4
4	Pasirgintung – Lengkongbarang	3	2	4	2	1	4
5	Cirendu – Cihanura	3	2	4	1	1	4
6	Warungpeuteuy – Taraju	3	4	4	1	1	4
7	Taraju – Bojonggambir	2	2	3	1	1	1

Sumber: Hasil Pengolahan AHP

Hasil penilaian skala prioritas usulan prnanganan jalan dihitung berdasarkan nilai (N) sub kriteria dikalikan dengan bobot (B) setiap kriteria kemudian hasil dari masing-masing kriteria dijumlahkan. Nilai yang paling tinggi merupakan skala prioritas utama dalam usulan penanganan jalan.

1. Mendukung akses fasilitas pelayanan dasar (0,37).

No.	Ruas Jalan	Bobot (B)	Nilia (N)	Hasil Penilaian (B) x (N)
1	Warunglegok - Cikeusal	0,37	1	0,37
2	Sindangreret - Cidadap	0,37	3	1,11
3	Papayan - Cikalong	0,37	3	1,11
4	Pasirgintung - Lengkongbarang	0,37	3	1,11
5	Cirendu - Cihanura	0,37	3	1,11
6	Warungpeuteuy - Taraju	0,37	3	1,11
7	Taraju - Bojonggambir	0,37	2	0,74

Sumber: Hasil Pengolahan AHP

2. Mendukung akses pusat perekonomian berupa sentra produksi pertanian dan perikanan, perindustrian perdagangan dan pariwisata (0,24)

No.	Ruas Jalan	Bobot (B)	Nilia (N)	Hasil Penilaian (B) x (N)
1	Warunglegok - Cikeusal	0,24	1	0,24
2	Sindangreret - Cidadap	0,24	2	0,48
3	Papayan - Cikalong	0,24	4	0,96
4	Pasirgintung - Lengkongbarang	0,24	2	0,48
5	Cirendu - Cihanura	0,24	2	0,48
6	Warungpeuteuy - Taraju	0,24	4	0,96
7	Taraju - Bojonggambir	0,24	2	0,48

Sumber: Hasil Pengolahan AHP

3. Mendukung program jalan mulus (0,08)

No.	Ruas Jalan	Bobot (B)	Nilia (N)	Hasil Penilaian (B) x (N)
1	Warunglegok - Cikeusal	0,08	4	0,32
2	Sindangreret - Cidadap	0,08	4	0,32
3	Papayan - Cikalong	0,08	4	0,32
4	Pasirgintung - Lengkongbarang	0,08	4	0,32
5	Cirendu - Cihanura	0,08	4	0,32
6	Warungpeuteuy - Taraju	0,08	4	0,32
7	Taraju - Bojonggambir	0,08	3	0,24

Sumber: Hasil Pengolahan AHP

4. Mendukung akses fasilitas simpul infrastruktur transportasi (bandara, stasiun kereta api dan terminal) (0,16)

No.	Ruas Jalan	Bobot (B)	Nilia (N)	Hasil Penilaian (B) x (N)
1	Warunglegok - Cikeusal	0,16	1	0,16
2	Sindangreret - Cidadap	0,16	3	0,48
3	Papayan - Cikalong	0,16	3	0,48
4	Pasirgantung - Lengkongbarang	0,16	2	0,32
5	Cirendu - Cihanura	0,16	1	0,16
6	Warungpeuteuy - Taraju	0,16	1	0,16
7	Taraju - Bojonggambir	0,16	1	0,16

5. Mendukung konektivitas di kawasan perbatasan provinsi (0,09)

No.	Ruas Jalan	Bobot (B)	Nilia (N)	Hasil Penilaian (B) x (N)
1	Warunglegok - Cikeusal	0,09	1	0,09
2	Sindangreret - Cidadap	0,09	1	0,09
3	Papayan - Cikalong	0,09	1	0,09
4	Pasirgantung - Lengkongbarang	0,09	1	0,09
5	Cirendu - Cihanura	0,09	1	0,09
6	Warungpeuteuy - Taraju	0,09	1	0,09
7	Taraju - Bojonggambir	0,09	1	0,09

Sumber: Hasil Pengolahan AHP

6. Mendukung program dalam peraturan presiden (0,07)

No.	Ruas Jalan	Bobot (B)	Nilia (N)	Hasil Penilaian (B) x (N)
1	Warunglegok - Cikeusal	0,07	4	0,28
2	Sindangreret - Cidadap	0,07	4	0,28
3	Papayan - Cikalong	0,07	4	0,28
4	Pasirgantung - Lengkongbarang	0,07	4	0,28
5	Cirendu - Cihanura	0,07	4	0,28
6	Warungpeuteuy - Taraju	0,07	4	0,28
7	Taraju - Bojonggambir	0,07	1	0,07

Sumber: Hasil Pengolahan AHP

Tabel 3.4 Hasil Penilaian Skala Prioritas

No.	Ruas Jalan	Kriteria						Total	Rangking
		1	2	3	4	5	6		
1	Warunglegok - Cikeusal	0,37	0,24	0,32	0,16	0,09	0,28	1,46	7
2	Sindangreret - Cidadap	1,11	0,48	0,32	0,48	0,09	0,28	2,76	3
3	Papayan - Cikalong	1,11	0,96	0,32	0,48	0,09	0,28	3,24	1
4	Pasirgantung - Lengkongbarang	1,11	0,48	0,32	0,32	0,09	0,28	2,60	4
5	Cirendu - Cihanura	1,11	0,48	0,32	0,16	0,09	0,28	2,44	5
6	Warungpeuteuy - Taraju	1,11	0,96	0,32	0,16	0,09	0,28	2,92	2
7	Taraju - Bojonggambir	0,74	0,48	0,24	0,16	0,09	0,07	1,78	6

Sumber: Hasil Pengolahan AHP

Berdasarkan hasil penilaian skala prioritas, maka ruas jalan yang menjadi urutan prioritas utama dalam usulan penanganan jalan adalah Papayan – Cikalong, Warungpeuteuy – Taraju, Sindangreret – Cidadap, Pasirgantung – Lengkongbarang, Cirendu – Cihanura, Taraju – Bojonggambir dan Warunglegok – Cikeusal.

IV. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil dan pembahasan, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

- a. Hasil pengolahan data diperoleh bahwa kriteria yang digunakan dalam menyusun skala prioritas penanganan jalan untuk mencapai kondisi jalan yang mantap dan berkelanjutan yaitu kriteria mendukung akses fasilitas pelayanan dasar (0,37), kriteria mendukung akses pusat perekonomian berupa sentra produksi pertanian dan perikanan, perindustrian perdagangan dan pariwisata (0,24) dan kriteria mendukung program jalan mulus (0,08), kriteria mendukung akses fasilitas simpul infrastruktur transportasi (bandara, stasiun kereta api dan terminal) (0,16), kriteria mendukung konektivitas di kawasan perbatasan provinsi (0,09), kriteria mendukung program dalam peraturan presiden (0,07). Urutan pertama kriteria dalam penentuan skala prioritas penanganan jalan adalah mendukung akses fasilitas pelayanan dasar (0,37);
- b. Berdasarkan hasil penilaian skala prioritas, maka ruas jalan yang menjadi urutan prioritas utama dalam usulan penanganan jalan adalah Papayan – Cikalong, Warungpeuteuy – Taraju, Sindangreret – Cidadap, Pasirgintang – Lengkongbarang, Cirendeuy – Cihanura, Taraju – Bojonggambir dan Warunglegok – Cikeusal.
- c. Berdasarkan penelitian, maka dapat memberikan rekomendasi kepada pemerintah daerah bahwa secara umum untuk menentukan skala prioritas penanganan jalan baik pemeliharaan rutin, berkala, rehabilitasi maupun rekonstruksi dapat menggunakan metode AHP secara konsisten dengan kriteria yang ditentukan. Selanjutnya bahwa hasil penelitian ini juga dapat menjadi pedoman sinkronisasi dalam mengusulkan anggaran kegiatan preservasi jalan yang bersumber dari pemerintah pusat melalui Dana Alokasi Khusus (DAK), Infrastruktur Jalan Daerah (IJD) dan Bantuan Keuangan dari Provinsi.

DAFTAR PUSTAKA

- Undang-Undang No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan
- Muya Ryan Hidayat, Rusdi H.A, Candra Yuliana, 2016, Pembuatan Prosedur Urutan Prioritas Penanganan Jalan Kabupaten di Kabupaten Banjar
- Keputusan Menteri Pekerjaan Umum No. 13 Tahun 2011 tentang tata cara pemeliharaan dan penilikan jalan
- Peraturan Bupati Tasikmalaya Nomor 39 Tahun 2021 tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi Perangkat daerah Dinas Pekerjaan Umum, Tata Ruang, Perumahan Rakyat dan Kawasan Permukiman dan Lingkungan Hidup
- Hafit Irawan, I. Ismawati, Bambang Pujianto, 2016, Penentuan Skala Prioritas Penanganan Jalan Kabupaten di Kabupaten Kudus dengan Metode *Analitycal Hierarchy Process*
- Surat Keputusan Bupati Tasikmalaya Nomor PU.12.06/Kep.483-DPUTRLH/2023 tahun 2023 tentang ruas-ruas jalan menurut statusnya sebagai jalan kabupaten
- Vanessa Sushera, M. Arif Rohman, Anak Agung Gde Kartika, 2018, Analisis Prioritas Pemeliharaan Jalan Kabupaten Karanganyar Metode *Analitycal Hierarchy Process* (AHP)
- Surat Edaran Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional Nomor 4 Tahun 2023 tentang pedoman pelaksanaan percepatan peningkatan konektivitas jalan
- Intruksi Presiden Nomor 3 Tahun 2023 tentang percepatan peningkatan konektivitas jalan daerah
- Masagung, 2023, Analisis Prioritas Penanganan Jalan Kabupaten Brebes Menggunakan Aplikasi PKRMS Kombinasi dengan Metode AHP
- Andre Ficky Fauzi, Agus Rachmat, Abdul Chalid, 2023, Analisis Penentuan Prioritas Penanganan Jalan di Kabupaten Majalengka Provinsi Jawa Barat
- Saaty, T, L. (1993). Pengambilan Keputusan Bagi Para Pemimpin. PT. Pustaka Binaman Pressindo, Jakarta.Indonesia
- Peraturan Presiden Nomor 87 Tahun 2021 tentang Percepatan Pembangunan Kawasan Rebana dan Kawasan Jawa Barat Bagian Selatan
- Permadi Bambang S. (1992), AHP, Jakarta, Universitas Indonesia
- Dewi Handayani, Widi Hartono, Sabila Firdaus, 2017, Prioritas Penanganan Jalan Luar Kota Kabupaten Pacitan
- Undang-undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintah daerah
- Peraturan Pemerintah Nomor 12 Tahun 2019 tentang Pengelolaan Keuangan Daerah
- Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 77 Tahun 2020 tentang Pedoman Teknis Pengelolaan Keuangan Daerah