

**PENETAPAN PRIORITAS PENANGANAN JALAN KABUPATEN  
DI KABUPATEN SEKADAU**  
HERI HANDOKO SUSILO

Keterbatasan anggaran untuk menjaga konstruksi perkerasan dan geometrik jaringan jalan kabupaten di Kabupaten Sekadau sepanjang 592,93 km dengan kondisi 37,07 % atau sebesar 219,80 km dalam keadaan rusak. Penelitian ini bertujuan untuk menyusun prioritas penanganan jaringan jalan kabupaten di Kabupaten Sekadau agar kondisi jalan berada pada kondisi mantap dan dapat dirasakan manfaatnya terutama dalam meningkatkan konektivitas dan mobilitas orang/barang. Penentuan prioritas penanganan jaringan jalan ini didasari atas kinerja jaringan jalan. Ruas jalan yang diprioritaskan untuk ditangani adalah ruas jalan dengan kinerja terendah. Dengan menggunakan Analisis Multi Kriteria dalam penilaian kinerja jaringan jalan, khususnya metode proses analisis hirarki untuk menentukan bobot dari kriteria-kriteria penilaian kinerja jaringan jalan. Metode ini menggunakan tiga kriteria, yaitu (1) kondisi jalan, (2) kondisi jaringan, (3) aspek ekonomi dan manajemen. Hasil pembobotan kriteria berdasarkan persepsi stakeholders memberikan hasil bobot kriteria (1) 0,4167, kriteria (2) 0,3423 dan kriteria (3) 0,2410. Bobot kriteria digunakan untuk membentuk bobot relatif variable. Matriks kinerja diperoleh dari bobot relatif variable dikalikan dengan skoring dari variabel kriterianya masing-masing. Hasil dari penilaian kinerja ruas jalan diperoleh prioritas penanganan ruas kabupaten di Kabupaten Sekadau adalah (1) Jalan Balai Sepuak-Tabuk Hulu, (2) Jalan Tabuk Hulu-Pakit Mulau, dan (3) Jalan Mungguk-Penanjung, ketiga ruas jalan tersebut menunjukkan nilai kinerja jalan terendah.

Kata kunci: prioritas penanganan, kinerja ruas jalan, proses analisis hirarki

## **1. PENDAHULUAN**

### **1.1. Latar Belakang**

Jalan sebagai prasarana sektor perhubungan mempunyai peranan penting dalam mendukung pembangunan bidang ekonomi, perkembangan antar daerah yang seimbang, pemerataan hasil pembangunan dan pengembangan sosial budaya dalam rangka mewujudkan sasaran pembangunan. Agar peran tersebut dapat dilaksanakan dengan baik dibutuhkan jaringan jalan yang mampu melayani kebutuhan pergerakan orang maupun barang.

Pertumbuhan dan perkembangan pada suatu lahan akan

menghasilkan bangkitan dan tarikan perjalanan baru. Adanya perubahan dalam permintaan perjalanan mengakibatkan diperlukannya sarana dan prasarana perangkutan, seperti peningkatan konstruksi jalan, penambahan kapasitas jaringan jalan, terminal, halte, dan sebagainya. Adanya perbaikan maupun penambahan jaringan perangkutan pada suatu lahan mengakibatkan lahan tersebut meningkat aksesnya sehingga menunjang aktivitas di atas lahan tersebut (Meyer dan Miller, 1984). Jika pertambahan permintaan ini tidak diantisipasi dengan ketersediaan sarana dan prasarana transportasi yang cukup dan disertai dengan pengaturan

transportasi yang baik, maka akan membawa dampak negatif bagi transportasi, berupa terhambatnya lalu lintas dan dampak lingkungan (polusi) yang akan berpengaruh terhadap jaringan jalan di sekitar daerah tersebut.

Adanya keterbatasan anggaran untuk menjaga konstruksi perkerasan dan geometrik jaringan jalan agar berada dalam kondisi mantap, kuat menahan beban lalu lintas dan cukup aman, serta berfungsi baik dalam menjaga keselamatan penggunaannya. Untuk itu perlunya dilakukan penelitian mengenai penilaian kinerja jaringan jalan, agar penanganan jaringan jalan tepat pada sasaran sesuai prioritas mengingat panjangnya ruas jalan yang ada di Kabupaten Sekadau yakni 592,93 km Jalan kabupaten dan 1397,47 km Jalan Desa.

## 1.2. Perumusan Masalah

Pokok permasalahan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

- 1) Harapan masyarakat kondisi jalan dan jembatan yang ada dalam kondisi mantap sehingga tidak terjadi kendala dalam transportasi orang dan barang. Kenyataan saat ini masih terdapat jalan kabupaten yang rusak sebesar 37,07 % atau sebesar 219,80 km dari panjang jalan 592,93 km dan Jembatan rusak sebesar 33,37 % sebanyak 157 buah dengan panjang 1.069,30 km
- 2) Apakah penanganan yang dilakukan telah diprioritas terhadap ruas-ruas jalan yang

berkinerja rendah pada jaringan jalan di Kabupaten Sekadau?

- 3) Apakah penyusunan skala prioritas penanganan terhadap ruas-ruas jalan yang ada di Kabupaten Sekadau telah menggunakan metode penilaian kondisi ruas jalan sesuai dengan persepsi *stakeholders* di Kabupaten Sekadau?
- 4) Apakah metode tersebut dapat diaplikasikan dalam pengalokasian anggaran dengan skala prioritas sesuai tingkat kepentingan dalam penanganan ruas jalan?

## 1.3. Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang dan rumusan persoalan, penelitian ini bertujuan untuk menentukan prioritas penanganan ruas jalan. Prioritas penanganan ruas jalan digunakan oleh Pemerintah Kabupaten Sekadau agar pembangunan dapat efektif dan efisien serta memiliki dampak terhadap perkembangan perekonomian rakyat. Penentuan bobot prioritas penanganan ruas jalan menggunakan metode *Analytical Hierarchy Process* (AHP).

Metode AHP digunakan karena dapat dimanfaatkan untuk membantu pengambilan keputusan yang melibatkan kriteria yang majemuk. AHP mendeskripsikan suatu pendekatan terstruktur dalam pengambilan keputusan sebagai suatu pilihan di antara sejumlah alternatif yang dianggap mampu memenuhi serangkaian tujuan.

## 1.4. Ruang Lingkup dan Batasan Penelitian

Bagian ini akan membahas mengenai ruang lingkup dan batasan masalah dari penelitian ini. Ruang lingkup materi bahasan ini adalah sebagai berikut:

- 1) Jalan yang dikaji adalah jalan status kabupaten yang bukan merupakan jalan menuju ibukota kecamatan, belum berubah status menjadi jalan provinsi dan tidak termasuk jalan pada ibukota kecamatan.
- 2) Penelitian ini hanya berlaku untuk 1 tahun sesuai kriteria yang digunakan yang selalu berubah setiap tahunnya.
- 3) Melakukan tinjauan terhadap variabel-variabel kinerja jaringan jalan, melalui kajian literatur yang relevan dengan topik tersebut.
- 4) Mengumpulkan persepsi perencana mengenai kriteria tingkat pelayanan jaringan jalan.
- 5) Melakukan analisis terhadap data persepsi Stakeholders yang telah dikumpulkan dengan Metode Analisis Multi Kriteria (AMK).

## **2. TINJAUAN PUSTAKA**

### **2.1. Sistem Jaringan Jalan**

Sistem jaringan jalan didefinisikan sebagai kesatuan ruas-ruas jalan yang saling menghubungkan dan mengikat pusat-pusat pertumbuhan dengan wilayah yang berada dalam pengaruh pelayanannya, dalam satu hubungan tata jenjang (hirarki). Dalam penataan jaringan jalan, agar tersusun sistem jaringan jalan yang baik, harus diperhatikan tata jenjang jaringan. Tata jenjang jaringan jalan akan

mengarah pada susunan sistem pelayanan jasa angkutan jalan, yang kemudian menjadi sistem sirkulasi yang menghubungkan lalu lintas di jalan. Sistem jaringan jalan terdiri dari sistem jaringan jalan primer dan sistem jaringan jalan sekunder.

### **2.2. Klasifikasi Jalan**

Pengelompokan jalan umum menurut fungsinya terbagi atas jalan arteri, jalan kolektor, jalan lokal, dan jalan lingkungan seperti yang tercantum dalam Undang Undang Republik Indonesia Nomor tahun 2004 tentang Jalan. 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.

Undang-undang tentang jalan mengelompokkan jalan menurut statusnya menjadi beberapa kelas, yaitu:

- a. Jalan Nasional; jalan arteri dan jalan kolektor dalam system jaringan jalan primer yang menghubungkan antar ibukota provinsi, jalan strategis nasional, serta jalan tol.
- b. Jalan Provinsi; jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan ibukota provinsi dengan ibukota kabupaten/kota, atau antar ibukota kabupaten/kota, dan jalan strategis provinsi.
- c. Jalan Kabupaten; jalan lokal dalam sistem jaringan jalan primer yang tidak termasuk jalan nasional dan jalan provinsi, yang menghubungkan ibukota kabupaten dengan ibukota kecamatan, antar ibukota kecamatan, ibukota kabupaten dengan pusat kegiatan lokal, antar pusat kegiatan lokal, serta jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder dalam wilayah kabupaten, dan jalan strategis kabupaten.
- d. Jalan Kota; jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder yang menghubungkan antar pusat pelayanan dalam kota, pusat pelayanan dengan persil, antar persil, serta menghubungkan antar pusat permukiman yang berada di dalam kota.
- e. Jalan Desa; jalan umum yang menghubungkan kawasan dan atau antar permukiman di dalam desa, serta jalan lingkungan.

Selain itu dikenal pula jalan yang disebut sebagai jalan non status, yaitu jalan umum yang secara administratif tidak termasuk dalam pengelompokan tersebut. Namun,

diakui keberadaannya dan berfungsi melayani lalu lintas, serta penyelenggaraannya dilakukan baik oleh Pemerintah Pusat, Pemerintah Provinsi maupun oleh Pemerintah Kabupaten.

### 2.3. Konsep Analisis Multi Kriteria

Salah satu cara untuk memprioritaskan serangkaian alternatif kebutuhan penanganan jalan di setiap ruas jalan adalah dengan menggunakan Analisis Multi Kriteria (AMK). Pendekatan AMK dalam analisis pengambilan keputusan dikembangkan sebagai jawaban atas semakin kompleksnya masalah yang dihadapi oleh pengambil keputusan (*decisionmaker*) untuk menentukan sebuah kebijakan, karena semakin banyaknya faktor yang perlu dipertimbangkan dan kepentingan pihak-pihak yang harus diakomodasi.

Proses AMK diawali dengan penetapan pilihan (preferensi) di antara sejumlah pilihan dengan memperhatikan sejumlah tujuan yang sudah dikonfirmasi oleh pengambil keputusan. Tujuan tersebut telah dikembangkan sejumlah kriteria yang terukur untuk menggambarkan bagaimana tujuan tersebut mampu dicapai (Dogson, 2001).

Dibandingkan dengan pendekatan pengambilan keputusan lain, misalnya informal judgement, AMK memiliki sejumlah keunggulan antara lain:

- 1) Proses pengambilan keputusan yang terbuka dan eksplisit;

- 2) Pilihan tujuan dan kriteria yang dibuat oleh suatu kelompok pengambil keputusan terbuka untuk dianalisis dan diubah jika dirasa tidak sesuai;
- 3) Skoring dan pembobotan jika digunakan, juga terbuka dan dikembangkan sesuai dengan teknik yang sudah mapan (*established techniques*).

### 3. METODOLOGI PENELITIAN

#### 3.1. Prosedur Penelitian

Program kerja untuk penelitian ini diperlihatkan pada bagan alir Gambar 3.1. Metodologi dalam penelitian ini akan menggabungkan beberapa tahapan, seperti pengumpulan data, analisis, dan rekomendasi sebagai masukan pengambilan keputusan dalam prioritas penanganan jaringan jalan kabupaten.

Penelitian penilaian kinerja jaringan jalan dimulai dengan melakukan kajian studi literatur mengenai variabel-variabel kriteria terhadap kinerja jaringan jalan dan pengumpulan data sekunder. Survei primer dilakukan dengan menyebarkan kuesioner kepada pihak-pihak terkait. Survei ini diperlukan untuk menentukan persepsi responden terhadap bobot kriteria dan variabel dalam penilaian kinerja jaringan jalan. Penilaian berupa hasil kinerja ruas jalan dijadikan dasar untuk menentukan prioritas penanganan ruas jalan sesuai karakteristik wilayah setempat.

Selanjutnya dihasilkan kesimpulan dan rekomendasi atas

hasil analisis data mengenai prioritas penanganan jaringan jalan Kabupaten Sekadau dan usulan penanganan ruas-ruas jalan terpilih. Perhatian utama penelitian ini dititikberatkan pada kegiatan pemeliharaan dan peningkatan ruas jalan dengan menggunakan metode AMK sebagai salah satu bentuk pengambilan keputusan.

#### 3.2. Metode Pengumpulan Data

Data primer dalam penelitian mengenai persepsi penilaian kinerja jaringan jalan diperoleh dengan mengajukan pertanyaan-pertanyaan dalam bentuk suatu kuesioner kepada sejumlah responden. Responden yang dipilih untuk memberikan penilaian bobot terhadap kriteria kinerja jaringan jalan terdiri atas empat golongan pihak yang terkait.

Terdapat lima golongan responden yang ditemui yakni Eksekutif, Legislatif, Praktisi Jalan, Wartawan dan Masyarakat. Pihak Eksekutif diwakili oleh Bappedalitbang Kabupaten Sekadau sebagai lembaga yang merencanakan ruang kegiatan skala wilayah melalui Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) dan kebijakan, Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kabupaten Sekadau sebagai lembaga yang melaksanakan kebijakan pengembangan dan penyelenggaraan sistem jaringan jalan atau transportasi. Pihak Legislatif yakni anggota DPRD Kabupaten Sekadau. Praktisi Jalan diwakili oleh Konsultan yang berada di Kabupaten Sekadau yang terlibat dalam perencanaan maupun pengawasan jalan yang ada di

Kabupaten Sekadau. Wartawan sebagai pihak yang melakukan pemberitaan terhadap kondisi jalan dan jembatan serta pelaksanaan kegiatan. Sedangkan masyarakat sebagai pihak-pihak yang memanfaatkan dan menggunakan jaringan jalan. Kelima kelompok *stakeholders* tersebut dipilih dalam penilaian kinerja jaringan jalan, terkait dengan penanganan jalan dalam suatu sistem transportasi makro.

Teknik survai yang digunakan adalah dengan mendatangi responden dan para responden diminta untuk menilai kriteria kinerja jaringan jalan. Kriteria kinerja jaringan jalan yang dinilai oleh responden adalah Kondisi jalan (Kondisi Perkerasan, Kondisi Geometrik, Kondisi drainase), Kondisi Jaringan (Aksesibilitas, Mobilitas, Tingkat Kecelakaan), Aspek Ekonomi dan Manajemen (Alokasi Anggaran, Sistem Informasi Jaringan Jalan, Tingkat Pencapaian Program).

Hasil analisis penilaian kinerja jaringan jalan selanjutnya dibandingkan dengan persepsi dan aspirasi berbagai pihak yang terkait dengan jaringan jalan, untuk memperoleh matriks perbandingan berpasangan sesuai persepsi responden dari setiap kriteria yang diajukan. Keterlibatan berbagai pihak ini diperlukan untuk menunjukkan persepsi, aspirasi, dan prioritas variabel tiap pihak, serta persoalan yang secara nyata terjadi.

Survai sekunder dikumpulkan dari berbagai instansi yang berkaitan dengan

penyelenggaraan jaringan jalan. Dinas teknis yang berkaitan adalah Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang yang berkaitan dengan data kondisi jaringan jalan dan Polres Sekadau yang berkaitan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Sekadau. Selain itu dibutuhkan juga data kependudukan dan sosial ekonomi lainnya dari BPS di Kabupaten Sekadau.

### 3.5. Aplikasi Analisis Multi Kriteria Penilaian Kinerja Jaringan Jalan

Pada penelitian ini, proses analisis yang digunakan menggunakan Analisis Multi Kriteria Penilaian. Kriteria penilaian digunakan sesuai kriteria terpilih, sedangkan bobot kriteria diperoleh dengan wawancara dengan pihak terkait.

Proses pengambilan keputusan dengan model Analisis Multi Kriteria Penilaian/*Analytical Hierarchy Process* (AHP) mendeskripsikan suatu pendekatan terstruktur dalam pengambil keputusan. Pilihan di antara sejumlah alternatif dengan model AHP, dianggap mampu memenuhi serangkaian tujuan dalam pengambilan keputusan.

Pada intinya AHP membutuhkan dua masukan, yakni pembobotan (*weighting*) dan skoring (*scoring*). Pembobotan diperoleh dari matriks perbandingan berpasangan hasil persepsi. Sedangkan skoring untuk jumlah alternatif yang paling cocok dilakukan dengan pendekatan *expert judgement*. Proses skoring dapat diminimalisir porsi

*judgmentalnya* jika variabel alternatif diusahakan beberapa data kuantitatif yang dapat diperbandingkan secara langsung.

Kriteria dan Variabel yang digunakan pada penelitian ini meliputi :

- 1) Kriteria Kondisi jalan dengan variabel Kondisi Perkerasan, Kondisi Geometrik dan Kondisi drainase.
- 2) Kriteria Kondisi Jaringan dengan variabel (Aksesibilitas, Mobilitas dan Tingkat Kecelakaan.
- 3) Kriteria Aspek Ekonomi dan Manajemen dengan variabel Alokasi Anggaran, Sistem Informasi Jaringan Jalan dan Tingkat Pencapaian Program.

Adapun langkah untuk memperoleh bobot relatif antar kriteria adalah sebagai berikut:

- 1) Hasil kuesioner dari *stakeholders* berupa pertanyaan-pertanyaan, dibentuk menjadi matriks perbandingan berpasangan (*pairwise comparasion matrix*).
- 2) Melakukan uji konsistensi terhadap tingkat kepentingan relatif pada masing-masing kriteria atau alternatif.
- 3) Perhitungan bobot Penetapan prioritas pada tiap-tiap hierarki dilakukan melalui proses Iterasi (perkalian matriks).

## 4. HASIL ANALISA DATA

### 4.1. Data Hasil Survey

Responden dipilih sebanyak 30 orang dengan perincian 7 orang

mewakili Pihak Eksekutif, 5 orang mewakili Pihak Legislatif, 6 orang dari Praktisi/Konsultan dan 6 orang mewakili masyarakat. Survai dilakukan dengan wawancara, peneliti menemui langsung para responden untuk mengarahkan dan menjelaskan tujuan dan penelitian dan cara mengisi kuesioner dengan benar.

Hasil survai menurut kelompok responden kemudian dibuatkan distribusi perangkingan. Hasil perangkingan diperoleh kriteria Kondisi Jalan sebagai pilihan utama responden dibandingkan kriteria lainnya. Dengan distribusi sebanyak 14 Responden (46,67 %). Kriteria kedua Kondisi Jaringan sebanyak 13 Responden (43,33 %). Dan kriteria ketiga Aspek Ekonomi dan Manajemen sebanyak 3 Responden (10 %).

### 4.2. Pembobotan Kriteria dan Variabel

Setelah data persepsi *stakeholders* terhadap kriteria terkumpulkan, maka proses selanjutnya adalah membentuk matriks perbandingan berpasangan dan melakukan uji konsistensi. Kemudian menghitung bobot relatif setiap kriteria untuk masing-masing responden berdasarkan kelompok *stakeholders* dan mengabungkannya untuk mendapatkan bobot kriteria secara keseluruhan seperti terlihat pada [tabel 4.1.](#)

**Tabel 4.1.** Bobot Kelompok Stakeholders terhadap Kriteria

<b>Variabel/ Kriteria</b>	Eksekutif	Legislatif	Praktisi	Wartawan	Masyarakat	Rata-Rata
Kondisi Jalan	0,2610	0,2924	0,4136	0,4667	0,6497	0,4167
Kondisi Jaringan	0,5154	0,5140	0,4047	0,1689	0,1086	0,3423
Aspek Ekonomi dan Manajemen	0,2236	0,1936	0,1817	0,3644	0,2417	0,2410
<b>Kriteria Kondisi Jalan</b>						
Kondisi Perkerasan	0,5525	0,6273	0,5148	0,4129	0,6116	0,5438
Kondisi Geometrik	0,0913	0,1050	0,2116	0,2538	0,0907	0,1505
Kondisi Drainase	0,3562	0,2677	0,2736	0,3333	0,2977	0,3057
<b>Kriteria Kondisi Jaringan</b>						
Aksesibilitas	0,3380	0,4314	0,5110	0,3551	0,3399	0,3951
Mobilitas	0,4531	0,4485	0,3412	0,3023	0,5535	0,4197
Tingkat Kecelakaan	0,2089	0,1201	0,1478	0,3427	0,1066	0,1852
<b>Kriteria Aspek Ekonomi dan Manajemen</b>						
Alokasi Anggaran	0,3806	0,4170	0,3023	0,4408	0,5576	0,4197
Sistem Informasi Jaringan Jalan	0,1899	0,0969	0,3588	0,1652	0,0815	0,1785
Tingkat Pencapaian Program	0,4295	0,4861	0,3389	0,3940	0,3609	0,4019

Proses setelah pembobotan kriteria masing-masing kelompok *stakeholders* secara keseluruhan. Langkah berikutnya menentukan besaran bobot relatif seluruh dari wakil responden dengan melakukan

pembagian total rata-rata geometrik terhadap jumlah variabel dan kriteria seluruhnya. Bobot Relatif Variabel didapat dari hasil perkalian variabel dan kriteria.

### 4.3. Skoring Penilaian Variabel Kondisi ruas Jalan

Skoring variabel kondisi perkerasan diperoleh dari persentase nilai kondisi ruas jalan dikalikan

dengan nilai kondisinya, Proses skoring untuk variabel kondisi perkerasan disampaikan pada Tabel 4.2.

**Tabel 4.2.** Rekapitulasi Skoring Variabel Ruas Jalan

No	Nama Ruas Jalan	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Rata - Rata
1	Simpang SP 3 Skd - Bts Sanggau	3,00	3,00	2,93	1,00	1,00	5,00	3,56	2,00	4,05	2,84
2	Madya - Simpang SP 3 Skd	3,55	3,00	2,93	2,00	2,00	5,00	3,56	2,00	4,05	3,12
3	Simpang SP 3 Skd - Tapang Pulau	2,63	3,00	2,93	2,00	3,00	5,00	3,56	2,00	4,05	3,13
4	Belitang - Batas Kab. Sintang	1,00	2,00	2,93	4,00	2,00	5,00	3,56	2,00	4,05	2,95
5	Penanjung - Tanjung	2,92	3,00	2,93	2,00	1,00	5,00	3,56	2,00	4,05	2,94
6	Padong - Entabuk	3,00	3,00	2,93	5,00	5,00	5,00	3,56	2,00	4,05	3,73
7	Mungguk - Penanjung	2,99	2,00	2,93	1,00	1,00	5,00	3,56	2,00	4,05	2,72
8	Sibau - Merapi	4,08	2,00	2,93	3,00	1,00	5,00	3,56	2,00	4,05	3,07
9	Sekadau - Nanga Menterap	3,00	3,00	2,93	5,00	2,00	5,00	3,56	2,00	4,05	3,39
10	Ensalang - Tinting Boyok	3,00	3,00	2,93	4,00	5,00	5,00	3,56	2,00	4,05	3,62
11	Rawak - Empaong	3,48	3,00	2,93	2,00	2,00	5,00	3,56	2,00	4,05	3,11
12	Rawak - Sei. Sambang	4,05	3,00	2,93	1,00	1,00	5,00	3,56	2,00	4,05	2,95
13	Rawak - Cupang Gading	3,00	3,00	2,93	5,00	3,00	5,00	3,56	2,00	4,05	3,50
14	Spg. Sulang Betung - Boti	5,00	3,00	2,93	5,00	3,00	5,00	3,56	2,00	4,05	3,73
15	Spg. Sulang Betung - Mondri	5,00	3,00	2,93	1,00	1,00	5,00	3,56	2,00	4,05	3,06
16	Cuka Hilir - Cupang Gading	1,81	2,00	2,93	5,00	3,00	5,00	3,56	2,00	4,05	3,26
17	Cupang Gading - Nanga Biaban	3,00	3,00	2,93	4,00	3,00	5,00	3,56	2,00	4,05	3,39
18	Rirang Jati - Nanga Kiungkang	3,00	3,00	2,93	1,00	1,00	5,00	3,56	2,00	4,05	2,84
19	Sekotong - Pantok	3,61	3,00	2,93	3,00	2,00	5,00	3,56	2,00	4,05	3,24
20	Kenoreh - Nanga Koman	3,38	3,00	2,93	1,00	1,00	5,00	3,56	2,00	4,05	2,88
21	Nanga Mahap - Bts Ketapang	2,41	3,00	2,93	3,00	2,00	5,00	3,56	2,00	4,05	3,11
22	Nanga Mahap - Sengkabang	3,00	3,00	2,93	1,00	1,00	5,00	3,56	2,00	4,05	2,84
23	Nanga Taman - Meragun	3,00	3,00	2,93	3,00	4,00	5,00	3,56	2,00	4,05	3,39

**Tabel 4.3.** Rekapitulasi Skoring Variabel Ruas Jalan (lanjutan)

No	Nama Ruas Jalan	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Rata - Rata
24	Tinting Boyok - Empaong	2,71	3,00	2,93	4,00	5,00	5,00	3,56	2,00	4,05	3,58
25	Merbang - Menawai Lingkau	3,00	3,00	2,93	2,00	3,00	5,00	3,56	2,00	4,05	3,17
26	Pakit Mulau - Sei. Antu Hulu	2,69	3,00	2,93	3,00	4,00	5,00	3,56	2,00	4,05	3,36
27	Balai Sepuak - Tabuk Hulu	2,00	3,00	2,93	1,00	1,00	5,00	3,56	2,00	4,05	2,73
28	Tabuk Hulu - Pakit Mulau	2,00	3,00	2,93	1,00	2,00	5,00	3,56	2,00	4,05	2,84
29	Lingkar Selatan Sekadau	1,00	1,00	2,93	5,00	2,00	5,00	3,56	2,00	4,05	2,95
30	Sei Putat	5,00	2,00	2,93	2,00	1,00	5,00	3,56	2,00	4,05	3,06
31	Seberang Kapuas - Semabi	2,90	2,00	2,93	5,00	5,00	5,00	3,56	2,00	4,05	3,60
32	Tapang Perodah - Setawar	2,22	1,00	2,93	3,00	3,00	5,00	3,56	2,00	4,05	2,97
33	Cuka Hilir - Sekonau	3,00	2,00	2,93	1,00	1,00	5,00	3,56	2,00	4,05	2,73
34	Nanga Menterap - Sungai Durian	1,00	3,00	2,93	4,00	4,00	5,00	3,56	2,00	4,05	3,28
35	Sungai Durian - Setawar	1,00	3,00	2,93	3,00	3,00	5,00	3,56	2,00	4,05	3,06
36	Nanga Koman - Nanga Engkulun	1,31	3,00	2,93	3,00	3,00	5,00	3,56	2,00	4,05	3,09
37	Nanga Koman - Nanga Mongko	3,00	3,00	2,93	2,00	2,00	5,00	3,56	2,00	4,05	3,06
38	Nanga Mahap - Karang Betung	2,00	3,00	2,93	3,00	5,00	5,00	3,56	2,00	4,05	3,39
39	Landau Apin - Tembaga	3,00	2,00	2,93	3,00	1,00	5,00	3,56	2,00	4,05	2,95
40	Sengkabang - Nanga Engkulun	2,00	3,00	2,93	2,00	2,00	5,00	3,56	2,00	4,05	2,95
41	Tabuk hulu - Mengaret	2,00	3,00	2,93	3,00	4,00	5,00	3,56	2,00	4,05	3,28
42	Sei. Tapah - Seburuk I	2,35	3,00	2,93	2,00	2,00	5,00	3,56	2,00	4,05	2,99
43	Kumpang Ilong - Keliat	3,00	3,00	2,93	2,00	3,00	5,00	3,56	2,00	4,05	3,17
44	Keliat - Sei. Tapah	3,00	2,00	2,93	1,00	1,00	5,00	3,56	2,00	4,05	2,73
45	Balai Sepuak - Ijuk	3,00	3,00	2,93	2,00	3,00	5,00	3,56	2,00	4,05	3,17

Keterangan :

1 = Kondisi Perkerasan

2 = Geometrik

3 = Drainase

4 = Aksesibilitas

5 = Mobilitas

6 = Tingkat Kecelakaan

7 = Alokasi Anggaran

8 = Sistem Informasi Jaringan

9 = Capaian Program

Ruas Jalan Padong-Entabuk, Simpang Sulang Betung – Boti dan Ensalang-Tinting Boyok skoring kondisi jalannya lebih baik dibandingkan ruas jalan lainnya di Kabupaten Sekadau dengan nilai skoring tertinggi sebesar 3,73. Sedangkan ruas Jalan Cuka Hilir – Sekonau, Keliat – Sei Tapah dan Mungguk-Penanjung skoring kondisi jalannya paling buruk dengan hasil skoring terendah sebesar 2,72.

#### 4.4. Prioritas Penanganan Ruas Jalan

Langkah selanjutnya menentukan prioritas penanganan ruas jalan dengan membentuk matriks kinerja dari setiap variabel untuk masing-masing kriteria dari hasil skoring untuk masing-masing variabel kriteria. Perkalian antara bobot variabel dan skoring kondisi variabel ruas jalan menghasilkan nilai kondisi ruas. Nilai kondisi ruas jalan menjadi dasar penentuan prioritas dalam penanganan jaringan jalan yang diwakili oleh ruas-ruas jalan terpilih di Kabupaten Sekadau. Matriks penilaian kondisi ruas jalan kabupaten di Kabupaten Sekadau seperti terlihat pada Tabel 4.31.

Besaran kinerja tiap kriteria penilaian kondisi ruas jalan ditentukan setelah diperoleh hasil dari kondisi ruas jalan tiap variabel. Hasil penjumlahan dari kondisi ruas jalan dari setiap kriteria diperoleh kondisi ruas jalan seperti terlihat pada Tabel 4.32.

**Tabel 4.4.** Matriks Kinerja Jalan

No	Nama Ruas Jalan	Kon-disi Jalan	Kon-disi Jari-ngan	Aspek Ekono-mi dan Mana-jemen	Jum-lah
1	Simpang SP 3 Skd - Bts Sanggau	1,24	0,60	0,84	2,68
2	Madya - Simpang SP 3 Skd	1,37	0,87	0,84	3,08
3	Simpang SP 3 Skd - Tapang Pulau	1,16	1,02	0,84	3,01
4	Belitang - Batas Kab. Sintang	0,73	1,15	0,84	2,71
5	Penanjung - Tanjung	1,22	0,73	0,84	2,79
6	Padong - Entabuk	1,24	1,71	0,84	3,79
7	Mungguk - Penanjung	1,18	0,60	0,84	2,61
8	Sibau - Merapi	1,42	0,87	0,84	3,13
9	Sekadau - Nanga Menterap	1,24	1,28	0,84	3,36
10	Ensalang - Tinting Boyok	1,24	1,58	0,84	3,66
11	Rawak - Empaong	1,35	0,87	0,84	3,06
12	Rawak - Sei. Sambang	1,48	0,60	0,84	2,91
13	Rawak - Cupang Gading	1,24	1,42	0,84	3,50
14	Spg. Sulang Betung - Boti	1,69	1,42	0,84	3,96
15	Spg. Sulang Betung - Mondri	1,69	0,60	0,84	3,13
16	Cuka Hilir - Cupang Gading	0,91	1,42	0,84	3,17
17	Cupang Gading - Nanga Biaban	1,24	1,29	0,84	3,37
18	Rirang Jati - Nanga Kiunggang	1,24	0,60	0,84	2,68
19	Sekotong - Pantok	1,38	1,01	0,84	3,23
20	Kenoreh - Nanga Koman	1,33	0,60	0,84	2,76

**Tabel 4.5.** Matriks Kinerja Jalan  
(lanjutan)

No	Nama Ruas Jalan	Kon-disi Jalan	Kon-disi Jaringan	Aspek Ekonomi dan Manajemen	Jumlah
21	Nanga Mahap - Bts Ketapang	1,11	1,01	0,84	2,96
22	Ng. Mahap - Sengkabang	1,24	0,60	0,84	2,68
23	Ng. Taman - Meragun	1,24	1,30	0,84	3,38
24	Tinting Boyok - Empaong	1,17	1,58	0,84	3,59
25	Merbang - Menawai Lingkau	1,24	1,02	0,84	3,10
26	Pakit Mulau - Sei. Antu Hulu	1,17	1,30	0,84	3,31
27	Balai Sepuak - Tabuk Hulu	1,01	0,60	0,84	2,45
28	Tabuk Hulu - Pakit Mulau	1,01	0,74	0,84	2,59
29	Lingkar Selatan Sekadau	0,66	1,28	0,84	2,78
30	Sei Putat	1,63	0,73	0,84	3,20
31	Seberang Kapuas - Semabi	1,16	1,71	0,84	3,71
32	Tapang Perodah - Setawar	0,94	1,15	0,84	2,93
33	Cuka Hilir - Sekonau	1,18	0,60	0,84	2,61
34	Ng. Menterap - Sungai Durian	0,79	1,43	0,84	3,06
35	Sungai Durian - Setawar	0,79	1,15	0,84	2,78
36	Ng. Koman - Ng. Engkulun	0,86	1,15	0,84	2,85
37	Ng. Koman - Ng. Mongko	1,24	0,87	0,84	2,95
38	Ng. Mahap - Karang Betung	1,01	1,44	0,84	3,29
39	Landau Apin - Tembaga	1,18	0,87	0,84	2,88
40	Sengkabang - Ng.Engkulun	1,01	0,87	0,84	2,73

**Tabel 4.6.** Matriks Kinerja Jalan  
(lanjutan)

No	Nama Ruas Jalan	Kon-disi Jalan	Kon-disi Jaringan	Aspek Ekonomi dan Manajemen	Jumlah
41	Tabuk hulu - Mengaret	1,01	1,30	0,84	3,15
42	Sei. Tapah - Seburuk I	1,09	0,87	0,84	2,81
43	Kumpang Ilong - Keliat	1,24	1,02	0,84	3,10
44	Keliat - Sei. Tapah	1,18	0,60	0,84	2,61
45	Balai Sepuak - Ijuk	1,24	1,02	0,84	3,10

Urutan prioritas penanganan ruas jalan kabupaten di Kabupaten Sekadau seperti yang terlihat pada Tabel 4.4. – 4.6. Urutan prioritas penanganan ruas jalan kabupaten di Kabupaten Sekadau adalah sebagai berikut :

- 1) Jalan Balai Sepuak-Tabuk Hulu dengan nilai 2,45.  
Panjang jalan 5,4 km konstruksi tanah dengan kondisi rusak ringan 100 %. Merupakan jalan dari Desa Balai Sepuak yakni ibukota kecamatan Belitung Hulu menuju Desa Tabuk Hulu, Desa Mengaret, Desa Pakit Mulau, Desa Terduk Dampak, Desa Bukit Rambat dan Desa Sei Antu dengan total jumlah penduduk sebanyak 9.988 jiwa. Jalan Balai Sepuak-Tabuk Hulu menjadi prioritas karena kondisi jalannya yang masih rusak ringan juga disebabkan jalan ini melayani wilayah yang luas dengan penduduk yang banyak.
- 2) Jalan Tabuk Hulu-Pakit Mulau dengan nilai 2,59.

- Panjang jalan 8,5 km konstruksi tanah dengan kondisi rusak ringan 100 %. Merupakan jalan dari Desa Tabuk Hulu menuju Desa Pakit Mulau, Desa Terduk Dampak, Desa Bukit Rambat dan Desa Sei Antu dengan total jumlah penduduk sebanyak 6.751 jiwa. Jalan Tabuk Hulu-Pakit Mulau menjadi prioritas karena kondisi jalannya yang masih rusak ringan juga disebabkan jalan ini melayani wilayah yang luas dengan penduduk yang banyak.
- 3) Jalan Mungguk-Penanjung dengan nilai 2,61.  
 Panjang jalan 0,70 km terdiri dari konstruksi aspal 0,14 km, konstruksi beton 0,09 km dan tanah 0,47 dengan kondisi rusak ringan 67 %. Merupakan jalan kawasan pemukiman dan dapat menjadi jalan alternatif. Berada di Desa Mungguk dengan jumlah penduduk sebanyak 8.806 jiwa. Jalan Mungguk-Penanjung menjadi prioritas karena kondisi jalannya sebagian besar masih rusak ringan dan berada di desa dengan jumlah penduduk yang banyak. Selain itu karena jalan yang tidak terlalu panjang menyebabkan nilai indeks mobilitas dan indeks aksesibilitasnya menjadi tinggi.
- 4) Jalan Keliat-Sei Tapah dengan nilai 2,61.  
 Panjang jalan 1,90 km dari konstruksi pondasi agregat kelas C dengan kondisi sedang 100 %. Merupakan jalan dari Desa Sei Tapah menuju Desa Seburuk I dan Desa Sebetung dengan total jumlah penduduk sebanyak 6.515 jiwa. Jalan Keliat-Sei Tapah menjadi prioritas karena disebabkan jalan ini melayani wilayah yang luas dengan penduduk yang banyak. Selain itu karena jalan yang tidak terlalu panjang menyebabkan nilai indeks mobilitas dan indeks aksesibilitasnya menjadi tinggi.
- 5) Jalan Cuka Hilir-Sekonau dengan nilai 2,61.  
 Panjang jalan 1,30 km dari konstruksi pondasi agregat kelas C dengan kondisi sedang 100 %. Merupakan jalan dari menuju Desa Sekonau dengan total jumlah penduduk sebanyak 1.590 jiwa. Jalan Cuka Hilir-Sekonau menjadi prioritas karena disebabkan jalan ini tidak terlalu panjang sehingga nilai indeks mobilitas dan indeks aksesibilitasnya menjadi tinggi.

## 5. KESIMPULAN DAN SARAN

### 5.1. Kesimpulan

Penanganan jaringan jalan kabupaten di Sekadau dalam penelitian ini menggunakan konsep penilaian kondisi ruas jalan. Pendekatan untuk memprioritaskan serangkaian alternatif penanganan ruas jalan menggunakan metode AMK dengan memperhatikan kriteria-kriteria yang lebih komprehensif yang dapat mencerminkan adanya usaha untuk memenuhi tujuan penyelenggaraan jalan.

Dalam melakukan penilaian kondisi ruas jalan tidak dapat dilupakan persepsi berbagai pihak

yang terlibat secara langsung dalam penanganan jalan, para pengguna, serta pihak-pihak yang hanya menerima dampak. Pendapat pihak-pihak ini perlu diperhatikan dalam melakukan kajian penilaian kondisi ruas jalan, sehingga hasil analisis dapat lebih memenuhi aspirasi pihak-pihak tersebut. Dari hasil penelitian yang telah dilakukan dapat disimpulkan bahwa :

- 1) Prioritas pendapat antar pihak yang dilibatkan dalam penelitian ini yakni Bappedalitbang Kabupaten Sekadau, Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kabupaten Sekadau, Praktisi Jalan (konsultan teknik), anggota DPRD Kabupaten Sekadau, wartawan dan Masyarakat. Kelima pihak tersebut lebih memprioritaskan penilaian kondisi ruas jalan kabupaten di Sekadau adalah pertama pada kondisi jalan, kedua kondisi jaringan dan ketiga aspek ekonomi dan manajemen.
- 2) Penilaian responden, bahwa yang menjadi perhatian utama dalam penanganan jaringan jalan terhadap masing-masing variabel yakni kondisi perkerasan dibandingkan drainase dan geometrik, mobilitas dibandingkan aksesibilitas dan tingkat kecelakaan, dan besarnya alokasi anggaran daripada tingkat pencapaian program dan system informasi jaringan jalan.
- 3) Skoring kondisi Ruas Jalan Padong-Entabuk, Simpang Sulang Betung – Boti dan Ensalang-Tinting Boyok lebih baik dibandingkan ruas jalan

lainnya di Kabupaten Sekadau dengan nilai skoring tertinggi sebesar 3,73. Sedangkan ruas Jalan Cuka Hilir – Sekonau, Keliat – Sei Tapah dan Mungguk-Penanjung skoring kondisi jalannya paling buruk dengan hasil skoring terendah sebesar 2,72.

- 4) Berdasarkan hasil indeks kondisi ruas jalan, maka didapat prioritas penanganan lima ruas jalan di Kota Sekadau, yaitu pertama ruas jalan Jalan Balai Sepuak-Tabuk Hulu dengan indeks kondisi jalan (2,45), prioritas kedua Jalan Tabuk Hulu-Pakit Mulau dengan indeks kondisi jalan (2,59), prioritas ketiga Jalan Mungguk-Penanjung dengan indeks kondisi jalan (2,61), prioritas keempat Jalan Keliat-Sei Tapah dengan indeks kondisi jalan (2,61) dan prioritas kelima Jalan Cuka Hilir-Sekonau dengan indeks kondisi jalan (2,61).
- 5) Penentuan Prioritas Penanganan Jalan bukan hanya dilihat dari kondisi kerusakannya saja tetapi juga dipengaruhi oleh panjang jalan, mobilitas dan aksesibilitas. Jalan yang tidak terlalu panjang dengan kondisi rusak sampai dengan sedang dan melayani wilayah dan penduduk yang banyak menjadi prioritas untuk ditangani.

## 5.2. Saran

Dari hasil penelitian dan kesimpulan yang berhasil diperoleh, maka terdapat beberapa saran yang terkait dengan prioritas penanganan jaringan jalan kabupaten di Sekadau

berdasarkan indeks kondisi ruas jalan adalah sebagai berikut ini:

- 1) Perlunya pengembangan lebih lanjut terhadap variabel-variabel kriteria yang digunakan dalam penelitian ini, agar diperoleh input data yang tidak terlalu sulit, serta terukur dalam menentukan besaran nilainya.
- 2) Kurangnya standar atau batasan-batasan sebagai ukuran untuk menentukan nilai kondisi dalam skoring terhadap sebagian variabel, menyebabkan kesulitan dalam penentuan nilai kondisi pada masing-masing ruas jalan yang lebih cocok dengan kondisi sebenarnya.
- 3) Kekurangan data pendukung untuk menentukan penilaian kondisi ruas jalan, menyebabkan penentuan nilai variabel bukan berdasarkan data kondisi ruas jalan yang ada (kuantitatif) akan tetapi lebih bersifat kualitatif.

#### Daftar Pustaka

- Asja A. Mawardi, 2013, Pengantar Penggunaan AHP (Analytical Hierarchy Process) dalam Pengambilan Keputusan <http://mawardisyana.blogspot.com/>, diunduh pada Tanggal 22 Oktober 2017
- Departemen Pekerjaan Umum, 1997, Manual Kapasitas Jalan Indonesia, Direktorat Jenderal Bina Marga, Jakarta
- Departemen Permukiman dan Prasarana Wilayah, 2002, Sistem Manajemen Pemeliharaan Rutin IRMS, Direktorat Jenderal Prasarana Wilayah, Jakarta
- Dogson, J. Spackman, M. Pearman, A. Phipps, L., 2001, Multi Criteria Analysis: A Manual, Department for Transport Local Government and The Regions, London
- Eryanto, 2006, Prioritas Penanganan Jaringan Jalan Perkotaan Di Pangkalpinang, Kerjasama Antara Magister Teknik Sipil – Program Pascasarjana Universitas Katolik Parahyangan Dan Pusat Pembinaan Keahlian Dan Teknik Konstruksi Departemen Pekerjaan Umum, Bandung
- Meyer, Michael D. and Eric J. Miller, 1984, Urban Transportation Planning: A Decision-Oriented Approach. Mc Craw Hill, New York
- Morlok, E.K, 1995, Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi, (terjemahan), Erlangga, Jakarta
- Pemerintah Republik Indonesia, 2006, Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 Tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan, Republik Indonesia, Jakarta
- Pemerintah Republik Indonesia, 2006, Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006

- Tentang Jalan, Republik Indonesia, Jakarta
- Pemerintah Republik Indonesia, 2004, Undang Undang Nomor 32 Tahun 2004 Tentang Pemerintah Daerah, Republik Indonesia, Jakarta
- Pemerintah Republik Indonesia, 2004, Undang Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan, Republik Indonesia, Jakarta
- Saaty, T.L, 1980, The Analytical Hierarchi Process, John Wiley, New York
- Saaty, T.L dan Vargas, L.G, 1994, The Analytical Hierarchi Process: Decision Making in Economic, Political, Socialand Technological Environments, University of Pittsburgt, NewYork
- Salter, R.J, 1980, Highway Traffic Analysis and Design, The MacMillan Press Ltd.
- Tranggono, M., 2005, Teknik Pengelolaan Jalan, Seri Panduan Pemeliharaan Jalan Kabupaten, ISBN : 979-95959-5-9, Kerjasama Pusat Penelitian dan Pengembangan Prasarana Transportasi dengan Japan International Cooperation Agency (JICA), Bandung