

## ANALISIS PENENTUAN PRIORITAS PENANGANAN JALAN KABUPATEN BARITO SELATAN DENGAN METODE AHP

**Hanie TekiTjendani<sup>1</sup>, Wateno Oetomo<sup>2</sup>, Budi Witjaksana<sup>3</sup>, Eddy Hariyadi<sup>4</sup>**

E-mail: hanie\_tekitjendani@yahoo.com<sup>1</sup>

Fakultas Teknik, Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya

E-mail: sabarokaboel@yahoo.com<sup>2</sup>

Fakultas Teknik, Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya

E-mail: budiwitjaksana@gmail.com<sup>3</sup>

Fakultas Teknik, Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya

E-mail: eddyhariyadi7@gmail.com<sup>4</sup>

Fakultas Teknik, Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya

### **Abstrak**

*Perencanaan transportasi khususnya perencanaan jaringan jalan perlu dilakukan secara matang dan terstruktur. Hal ini penting selain sebagai prasarana transportasi manusia dan barang, jalan juga berfungsi untuk membuka disparitas antar wilayah bersangkutan yang pada gilirannya akan meningkatkan perekonomian dan kesejahteraan masyarakat secara luas. Kabupaten Barito Selatan merupakan salah satu wilayah di Provinsi Kalimantan Tengah, yang secara Geografis terletak di poros tengah dan berbatasan dengan Kabupaten Barito Timur di sebelah Timur, Kabupaten Kapuas di sebelah barat, Kabupaten Barito Utara di sebelah utara, dan Provinsi Kalimantan Selatan di sebelah selatan. Posisi cukup strategis tersebut menjadikan Kabupaten Barito Selatan menjadi jalur perlintasan dari maupun menuju ibukota provinsi yaitu Palangka Raya bahkan jalur lalu lintas menuju Provinsi Kalimantan Selatan. Dengan posisi tersebut secara regional sangat menguntungkan Kabupaten Barito Selatan dalam rangka peningkatan kesejahteraan masyarakat sampai pada wilayah-wilayah kecamatan di sekitarnya. Kondisi ini tentunya perlu didukung dengan kondisi infrastruktur khususnya jaringan jalan yang mantap dan memadai. Banyaknya jalan yang belum mendapat penanganan baik pemeliharaan maupun peningkatan sedangkan dana penanganan jalan sangat terbatas, sementara aspirasi masyarakat melalui Musyawarah Perencanaan Pembangunan (Musrenbang) di tingkat desa dan kecamatan hanya sebagian kecil yang direalisasikan dalam APBD dan penentuan skala prioritas yang telah dilakukan selama ini masih didominasi kebijaksanaan pengambil keputusan dalam menetapkan kebijakan penanganan jalan dengan mengesampingkan kriteria-kriteria teknis sehingga cenderung subjektif dan tidak terukur maka perlu ditetapkan prioritas penanganan ruas jalan agar alokasi dan penggunaan dana yang terbatas menjadi efektif bagi pembangunan prasarana jalan di kabupaten Barito Selatan. Hasil penelitian yang dilakukan dengan menggunakan metode AHP merujuk kepada kesimpulan tesis ini menunjukkan bahwa kriteria yang menjadi prioritas penanganan jalan di Kabupaten Barito Selatan adalah faktor kondisi jalan (26,23%), kemudian disusul dengan faktor ekonomi (22,13%), faktor*

*lalu lintas (21,29%), faktor aspek tata ruang (15,56%), dan terakhir faktor kebijakan (14,79%).*

**Kata Kunci: Jalan, Metode AHP, Skala Prioritas.**

### **Abstract**

*Transport planning especially road network planning needs to be done carefully and structured. This is important as well as human and goods transportation infrastructure, the road also serves to open the disparity between regions concerned which in turn will improve the economy and welfare of the community at large. South Barito regency is one of the areas in Central Kalimantan Province, Geographically located in the central axis and adjacent to East Barito regency in the east, Kapuas regency in the west, North Barito regency in the north and South Kalimantan province in the south. The position is strategic enough to make the Barito Selatan into a crossing path from or to the provincial capital of Palangka Raya and even the traffic to the province of South Kalimantan. With such a position is regionally very profitable South Barito regency in order to improve the welfare of the community up to the surrounding districts. This condition certainly needs to be supported by the condition of infrastructure, especially the road network is steady and adequate. The number of roads that have not been handled either maintenance or improvement while the road handling fund is very limited, while the aspirations of the community through the Musrenbang Development Deliberation (Musrenbang) at the village and sub-district levels are only a small part realized in the APBD and priority scale determination has been dominated the policy of the decision maker in determining the road handling policy by excluding technical criteria so that it tends to be subjective and unmeasurable it is necessary to set priority of handling of road segment so that the allocation and use of limited fund becomes effective for the development of road infrastructure in South Barito regency. The result of research conducted by using AHP method refers to the conclusion of this thesis shows that the criteria which become the priority of road handling in South Barito Regency are road condition factor (26,23%), followed by economic factor (22,13%), (21.29%), spatial planning (15.56%), and policy factor (14.79%).*

**Keywords: Road, AHP Method, Priority Scale.**

## **Pendahuluan**

Kabupaten Barito Selatan merupakan salah satu wilayah di Provinsi Kalimantan Tengah, yang secara Geografis terletak di poros tengah dan berbatasan dengan Kabupaten Barito Timur di sebelah Timur, Kabupaten Kapuas di sebelah barat, Kabupaten Barito Utara di sebelah utara, dan provinsi Kalimantan Tengah di sebelah selatan dengan ibukota kabupaten terletak di Buntok. Posisi cukup strategis tersebut menjadikan Kabupaten Barito Selatan menjadi jalur perlintasan dari maupun menuju ibukota provinsi yaitu Palangka Raya bahkan jalur lalu lintas menuju Provinsi Kalimantan Selatan. Dengan posisi tersebut secara regional sangat menguntungkan Kabupaten Barito Selatan dalam rangka peningkatan kesejahteraan masyarakat sampai pada wilayah-wilayah kecamatan di sekitarnya. Kondisi ini tentunya perlu didukung dengan kondisi infrastruktur khususnya jaringan jalan yang mantap dan memadai.

Total panjang Jalan di Kabupaten Barito Selatan mencapai 1.165,46 km. Berdasarkan klasifikasi jalan, 30 km merupakan jalan negara, 97,9 km jalan propinsi dan 1.037,56 km jalan kabupaten dengan kondisi permukaan jalan sepanjang 234,61 km diaspal, 181,32 kerikil, 612,88 km tanah dan 136,65 km tidak dirinci. Berdasarkan data tersebut diatas, persentase jalan mantap di kabupaten Barito Selatan mencapai 46,05 % yang idealnya harus mendapatkan prioritas untuk ditangani dengan pekerjaan rehabilitasi/pemeliharaan baik rutin maupun berkala, serta sebanyak 53,95% jalan tidak mantap yang perlu penanganan pekerjaan berat yang memerlukan kebutuhan dana yang besar dan biasanya melebihi anggaran yang tersedia. Oleh sebab itu diperlukan suatu sistem untuk menyaring dan menyusun urutan prioritas penanganan sehingga efektif dan efisien.

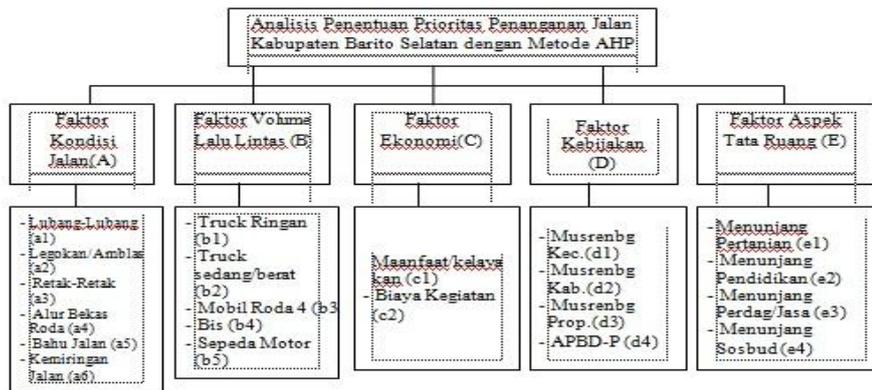
Berbagai upaya yang dilakukan Pemerintah Kabupaten Barito Selatan saat ini untuk mendorong penanganan jaringan jalan di Kabupaten Barito Selatan namun masih belum optimal. Banyaknya jalan yang belum mendapat penanganan baik pemeliharaan maupun peningkatan, sementara aspirasi masyarakat melalui Musyawarah Perencanaan Pembangunan (Musrenbang) di tingkat desa dan kecamatan hanya sebagian kecil yang direalisasikan dalam APBD dan penentuan skala prioritas yang telah dilakukan selama ini masih didominasi kebijaksanaan pengambil keputusan (legislatif/eksekutif) dalam menetapkan kebijakan tanpa didasari pertimbangan-pertimbangan objektif sering

membuat perubahan prioritas penanganan jalan. Untuk itu diperlukan suatu pendekatan ilmiah untuk dapat mengurangi subyektifitas para pengambil keputusan.

Mengingat banyaknya ruas jalan yang harus ditangani oleh Pemerintah kabupaten Barito Selatan baik itu peningkatan maupun rehabilitasi/pemeliharaan jalan sedangkan dana penanganan jalan sangat terbatas , maka perlu ditetapkan prioritas penanganan ruas jalan agar alokasi dan penggunaan dana yang terbatas menjadi efektif dan efisien bagi pembangunan prasarana jalan di kabupaten Barito Selatan. Oleh sebab itu diperlukan perencanaan jaringan jalan kabupaten yang terstruktur dan sistematis berbasis skala prioritas melalui penelitian “Analisis Penentuan Prioritas Penanganan Jalan Kabupaten Barito Selatan Dengan Metode AHP”.

### **Metode Penelitian**

Langkah-langkah dalam penelitian ini di mulai dengan melakukan studi pendahuluan yang meliputi: pengenalan daerah studi, tinjauan pustaka, identifikasi data dan perangkat lunak yang digunakan. Dari studi pendahuluan yang dilakukan, dilanjutkan identifikasi masalah sehingga dapat disusun latar belakang masalah dan rumusan masalah serta penetapan tujuan penelitian ini. Selanjutnya dilakukan pengumpulan data baik diperoleh dari data primer maupun dari data sekunder. Data primer dalam penelitian ini diperoleh melalui kuisioner atau wawancara kepada pihak-pihak (*stakeholders*) yang berkompeten dalam penanganan jalan kabupaten di Kabupaten Barito Selatan. Sedangkan data sekunder dalam penelitian ini diperoleh dari data inventaris jalan kabupaten di Kabupaten Barito Selatan serta pedoman perencanaan jalan kabupaten sesuai SK.Dirjen Bina Marga No.77/KPTS/Db/1990. Langkah selanjutnya akan dilakukan penentuan urutan prioritas penanganan jalan kabupaten dengan metode *AnalyticalHierarchy Process* (AHP) yang diawali dengan penyusunan hirarki yaitu dengan penentuan kriteria dan penentuan subkriteria berdasarkan hasil wawancara dengan responden serta berpedoman pada SK Dirjen Bina Marga No.77/KPTS/Db/1990. Selanjutnya dilakukan analisis pembobotan dalam penentuan skala prioritas jalan dengan metode AHP.



Gambar 1. Penyusunan Level Hirarki Penanganan Jalan (Sumber : Olahan Peneliti)

## Hasil

Penilaian responden terhadap beberapa kriteria menunjukkan bahwa kriteria faktor Kondisi Jalan memiliki pengaruh tingkat kepentingan tertinggi yaitu dengan bobot 0,2623 (26,23%) kemudian disusul dengan faktor Ekonomi dengan bobot 0,2213 (22,13%), faktor Volume Lalu Lintas dengan bobot 0,2129 (21,29,9%), faktor Aspek Tata Ruang 0,1556 (15,56%) dan terakhir faktor Kebijakan dengan bobot 0,1479(14,79%).

Tabel 1. Pembobotan Kriteria

Kriteria	Bobot
Faktor Kondisi Jalan (A)	0,2623
Faktor Volume Lalu Lintas (B)	0,2129
Faktor Ekonomi (C)	0,2213
Faktor Kebijakan (D)	0,1479
Faktor Aspek Tata Ruang (E)	0,1556
Jumlah	1,0000

Sumber: Olahan Peneliti

Penilaian responden terhadap sub kriteria kondisi jalan menunjukan bahwa Lubang-lubang memiliki pengaruh yang paling penting yaitu dengan bobot 0,2903 (29,03%), kemudian disusul dengan Legokan/amblas 0,2834 (28,34%), Retak-retak 0,1604 (16,04%), Kemiringan Jalan 0,1026 (10,26%), Bahu Jalan 0,0892 (8,92%) dan Alur Bekas Roda 0,0741 (7,41%).

Tabel 2. Pembobotan Sub Kriteria Faktor Kondisi Jalan.

<b>Kriteria</b>	<b>Bobot</b>
Lubang - lubang (a1)	0,2903
Legokan/ambblas (a2)	0,2834
Retak-retak (a3)	0,1604
Alur Bekas Roda (a4)	0,0741
Bahu Jalan (a5)	0,0892
Kemiringan Jalan (a6)	0,1026
Jumlah	1,0000

Sumber: Olahan Peneliti

Penilaian responden terhadap sub kriteria volume lalu lintas menunjukan bahwa Mobil Roda 4 memiliki pengaruh yang paling penting yaitu dengan bobot 0,2902 (29,02%), kemudian disusul dengan Truck Ringan 0,2160 (21,60%), Truck Sedang/Berat 0,2144 (21,44%), Sepeda Motor 0,1473 (14,73%), dan Bis 0,1320 (13,20%).

Tabel 3. Pembobotan Sub Kriteria Faktor Lalu Lintas

<b>Kriteria</b>	<b>Bobot</b>
Truk ringan (b1)	0,2160
Truk sedang/berat (b2)	0,2144
Mobil roda 4 (b3)	0,2902
Bis (b4)	0,1320
Sepeda Motor (b5)	0,1473
Jumlah	1,0000

Sumber: Olahan Peneliti

Penilaian responden terhadap sub kriteria ekonomi menunjukan bahwa Manfaat/Kelayakan memiliki pengaruh yang paling penting yaitu dengan bobot 0,7501 (75,01%), kemudian disusul dengan Biaya Kegiatan dengan bobot 0,2499 (24,99%).

Tabel 4. Pembobotan Sub Kriteria Faktor Ekonomi

<b>Kriteria</b>	<b>Bobot</b>
Manfaat/Kelayakan (c1)	0,7501
Biaya Kegiatan (c2)	0,2499
Jumlah	1,0000

Sumber: Olahan Peneliti

Penilaian responden terhadap beberapa sub kriteria faktor kebijakan menunjukan bahwa Anggaran Perubahan (APBD-P) memiliki pengaruh yang paling penting yaitu dengan bobot 0,3048 (30,48%), kemudian disusul dengan Musrenbang

Kecamatan 0,2738 (27,38%), selanjutnya Musrenbang Kabupaten 0,2422 (24,22%) dan terakhir Musrenbang Provinsi 0,1792 (17,92%).

Tabel 5. Pembobotan Sub Kriteria Faktor Kebijakan

<b>Kriteria</b>	<b>Bobot</b>
Musrenbang Kecamatan (d1)	0,2738
Musrenbang Kabupaten (d2)	0,2422
Musrenbang Provinsi (d3)	0,1792
Anggaran Perubahan-APBD-P (d4)	0,3048
Jumlah	1,0000

Sumber: Olahan Peneliti

Penilaian responden terhadap beberapa sub kriteria menunjukkan bahwa Menunjang Kawasan Perdagangan Jasa memiliki pengaruh yang paling penting yaitu dengan bobot 0,2959 (29,59%), kemudian disusul dengan Menunjang Kawasan Pertanian 0,2867 (28,67%), selanjutnya Menunjang Kawasan Pendidikan 0,2673 (26,73%) dan terakhir Menunjang Kawasan Sosial -Budaya 0,1501 (15,01%).

Tabel 6. Pembobotan Sub Kriteria Faktor Aspek Tata Ruang

<b>Kriteria</b>	<b>Bobot</b>
Menunjang Kawasan Pertanian	0,2867
Menunjang Kawasan Pendidikan	0,2673
Menunjang Kawasan Sosial – Budaya	0,1501
Menunjang Kawasan Perdagangan – Jasa	0,2959
Jumlah	1,0000

Sumber: Olahan Peneliti

## **Pembahasan**

Sebagian jalan di Kabupaten Barito Selatan merupakan jalan penghubung dengan daerah lain seperti Muara Teweh (Kabupaten Barito Utara), Tamiang Layang (Kabupaten Barito Timur), dan Kapuas (Kabupaten Kapuas), yang semuanya berpengaruh terhadap perkembangan Kabupaten Barito Selatan. Selain itu terdapat jalan-jalan penghubung antar desa dan antar kecamatan dengan kondisi jalan yang bervariasi.

Total panjang Jalan di Kabupaten Barito Selatan mencapai 1.165,46 km. Berdasarkan klasifikasi jalan, 30 km merupakan jalan negara, 97,9 km jalan propinsi dan 1.037,56 km jalan kabupaten dengan kondisi permukaan jalan sepanjang 234,61 km

diaspal, 181,32 kerikil, 612,88 km tanah dan 136,65 km tidak dirinci. Dari total panjang jalan kabupaten sepanjang 1.037,56 km tersebut semuanya merupakan jaringan jalan yang telah terinventarisasi dan sudah ditetapkan sebagai Jalan kabupaten melalui Keputusan Bupati Barito Selatan Nomor: 538 tanggal 11 November 2013 Tentang Penetapan Status Ruas-Ruas Jalan sebagai Jalan Kabupaten.

Berdasarkan data tersebut diatas, persentase jalan mantap di kabupaten Barito Selatan mencapai 46,05 % yang idealnya harus mendapatkan prioritas untuk ditangani dengan pekerjaan rehabilitasi/pemeliharaan baik rutin maupun berkala, serta sebanyak 53,95% jalan tidak mantap yang perlu penanganan pekerjaan berat yang memerlukan kebutuhan dana yang besar dan biasanya melebihi anggaran yang tersedia. Oleh sebab itu diperlukan suatu sistem untuk menyaring dan menyusun prioritas penanganan jalan kabupaten sehingga efektif dan efisien melalui penerapan metode AHP.

Penelitian ini menunjukkan hasil yang cukup signifikan dalam menentukan prioritas penanganan jalan kabupaten Barito Selatan. Mayoritas responden yang dilibatkan dalam penelitian ini sepakat bahwa dalam menentukan prioritas penanganan jalan di Kabupaten Barito Selatan, kriteria yang paling utama adalah faktor kondisi jalan. Kondisi jalan dimaksud adalah kondisi eksisting jalan yang mengalami kerusakan baik ringan, sedang maupun berat yang terbagi dalam sub kriteria/kategori kerusakan lubang-lubang, legokan amblas, retak-retak, kemiringan jalan, bahu jalan dan alur bekas roda.

Berdasarkan analisis yang dilakukan, kondisi jalan dengan kerusakan lubang-lubang baik besar maupun kecil menjadi prioritas penanganan yang pertama, selanjutnya secara berurutan memprioritaskan penanganan pada kerusakan legokan/amblas, kerusakan retak-retak (retak rambut/retak buaya), kerusakan jalan yang permukaannya tidak rata/miring, kerusakan pada bahu jalan baik rusak maupun tergerus, dan kerusakan permukaan jalan karena alur bekas roda kendaraan. Dalam kaitan dengan data yang telah disebutkan sebelumnya, kondisi jalan di kabupaten Barito Selatan yang mengalami kerusakan termasuk di dalam presentase jalan tidak mantap sebesar 53,95% yang perlu penanganan pekerjaan berat berupa peningkatan maupun rehabilitasi.

Kriteria kedua yang dipilih responden adalah faktor ekonomi. Faktor ekonomi yang dimaksud adalah memprioritaskan penanganan jalan pada jalan-jalan yang

mempunyai nilai manfaat dan kelayakan tinggi, baru kemudian memperhatikan aspek biaya kegiatan penanganan jalan. Untuk menentukan jalan-jalan yang memiliki nilai manfaat dan kelayakan tinggi tentunya memerlukan penelitian lebih lanjut. Namun mengacu kepada petunjuk teknis dari Dirjen Bina Marga Departemen PU yaitu SK No 77/KPTS/Db /1990, nilai manfaat dan kelayakan jalan dihitung berdasarkan nilai *Net Present Value* (NPV)/Km. Semakin tinggi nilai NPV/Km maka semakin tinggi pula urutan prioritas penanganan jalannya. Selain merujuk pada standar Bina Marga, penentuan jalan kabupaten yang memiliki nilai manfaat dan kelayakan tinggi secara normatif adalah jalan-jalan strategis kabupaten yang bisa diambil dari data bidang Bina Marga Dinas PU Kab. Barito Selatan maupun dari RTRW Kab. Barito Selatan. Jaringan jalan strategis kabupaten merupakan jalan-jalan yang mempunyai fungsi-fungsi strategis antara lain penghubung antar ibukota kecamatan, menghubungkan kecamatan dengan ibukota kabupaten, menghubungkan ibukota kabupaten dengan jaringan jalan provinsi maupun nasional, serta jalan yang meunjang Kawasan Strategis Kabupaten, Provinsi (KSP) maupun Nasional (KSN) yang ada di kabupaten. Sub kriteria biaya kegiatan menjadi prioritas kedua penanganan jalan dilihat dari faktor ekonomi. Hal ini dimaksudkan bahwa responden lebih cenderung untuk mengabaikan besaran biaya yang dibutuhkan untuk penanganan suatu jalan, apabila jalan-jalan tersebut memiliki nilai manfaat dan kelayakan tinggi maka berapapun biaya yang dibutuhkan seharusnya tetap dialokasikan untuk menangani jalan tersebut.

Prioritas penanganan jalan selanjutnya adalah kriteria volume lalu lintas. Sebagian besar responden berpendapat prioritas ketiga dalam penanganan jalan di kabupaten Barito Selatan adalah dengan melihat volume lalu lintas yang dihitung berdasarkan nilai LHR tertinggi sampai dengan terendah secara berurutan yaitu lalu lintas mobil roda 4 (empat), truck ringan, truck sedang/berat, sepeda motor, dan Bis. Lalu lintas mobil roda 4 (empat) dipilih oleh responden sebagai urutan pertama dengan pertimbangan bahwa jalan-jalan dengan LHR mobil roda 4 (empat) yang tinggi merupakan jalan utama, memiliki pergerakan lalu lintas yang padat dan cukup sibuk. Jalan dengan karakter seperti ini sangat rawan terhadap kecelakaan dan potensi mengalami kerusakan cukup tinggi sehingga perlu penanganan baik berupa peningkatan/pelebaran maupun pemeliharaan. Selanjutnya adalah LHR truck ringan dan truck sedang berat, dengan kapasitas dan beban kendaraan yang besar tentunya

sangat potensial menimbulkan kerusakan jalan. LHR sepeda motor dan bis menjadi prioritas terakhir karena dianggap responden tidak terlalu signifikan dalam mempengaruhi kerusakan jalan.

Kriteria keempat dalam prioritas penanganan jalan adalah aspek tata ruang, dengan memprioritaskan penanganan pada jalan-jalan yang menunjang kawasan perdagangan dan jasa di urutan pertama, selanjutnya secara berurutan pada jalan-jalan yang menunjang kawasan pertanian, menunjang kawasan pendidikan dan terakhir menunjang kawasan sosial budaya. Aspek tata ruang dimaksud mengacu kepada RTRW Kabupaten Barito Selatan maupun RDTR IKK di 6 (enam) kecamatan di Kabupaten Barito Selatan dimana pola ruang dan struktur ruang kota dan kawasan dapat diidentifikasi. Kawasan perdagangan dan jasa dipilih oleh sebagian besar responden karena memiliki peran sentral di masyarakat, menjadi pusat pelayanan yang menyediakan berbagai macam kebutuhan pokok, pusat perputaran uang dan barang, serta menjadi salah satu unsur penting dalam menggerakkan perekonomian suatu wilayah. Kawasan dengan karakter seperti ini sangat perlu ditunjang dengan infrastruktur jalan yang memadai, yang idealnya harus selalu dialokasikan anggaran guna penanganan jalan baik pemeliharaan maupun peningkatan. Jalan-jalan yang menunjang kawasan pertanian dan pendidikan hanya menjadi prioritas kedua dan ketiga sedangkan jalan yang menunjang kawasan sosial budaya menjadi prioritas terakhir karena responden menilai bahwa perannya tidak lebih signifikan dalam menyentuh kebutuhan masyarakat secara langsung.

Prioritas terakhir penanganan jalan Kabupaten Barito Selatan adalah mengacu kepada faktor kebijakan. Kebijakan dimaksud adalah berkaitan dengan fungsi pemerintahan baik eksekutif maupun legislatif selaku pemegang kekuasaan dan pengambil keputusan (*decision maker*) di bidang program dan penganggaran infrastruktur jalan. Ada 4 (empat) sub kriteria kebijakan yang dimaksud yaitu Musrenbang Kecamatan, Musrenbang Kabupaten, Musrenbang Propinsi, dan Anggaran Perubahan (APBD-P). Berdasarkan analisis yang dilakukan, responden lebih memilih Anggaran Perubahan (APBD-P) sebagai prioritas pertama dalam menampung program penanganan jalan, kemudian disusul Musrenbang Kecamatan, Musrenbang Kabupaten, Musrenbang Propinsi sebagai prioritas terakhir. Hal ini cukup menarik untuk dicermati, mengingat mekanisme usulan penanganan jalan dimulai dari Musyawarah Perencanaan

Pembangunan (Musrenbang) di tingkat kecamatan, selanjutnya dibawa ke tingkat kabupaten melalui Musrenbang Kabupaten, dan kemudiana dibahas di propinsi melalui Musrenbang Propinsi untuk disetujui. Mekanisme Anggaran Perubahan (APBD-P) dalam struktur administrasi pemerintahan dilaksanakan setelah pengesahan dan pelaksanaan APBD murni dalam 1 (satu) tahun anggaran berjalan. Tataran kebijakan dalam ranah Anggaran Perubahan (APBD-P) dinilai responden lebih responsif dalam mengakomodir usulan program penanganan jalan kabupaten.

Berdasarkan uraian tersebut diatas, dapat dikemukakan bahwa penentuan prioritas penanganan jalan Kabupaten Barito Selatan dengan menggunakan metode *Analytical Hierarchy Process* (AHP) lebih didominasi oleh kriteria yang bersifat teknis, dengan responden selaku sumber penelitian lebih memilih kriteria kondisi jalan, ekonomi, volume lalu lintas dan aspek tata ruang sebagai prioritas penanganan jalan sementara kriteria yang berdifat non teknis yaitu kebijakan sebagai prioritas terakhir. Kondisi ini cukup memberikan gambaran secara objektif untuk menentukan skala prioritas penanganan jalan sehingga anggaran yang dikeluarkan oleh Pemerintah Kabupaten Barito Selatan dalam program infrastruktur jalan kabupaten baik peningkatan maupun rehabilitas/pemeliharaan dapat efektif, efisien dan tepat sasaran.

## **Simpulan**

Dari analisa yang telah dilakukan dapat diambil kesimpulan sebagai berikut :

1. Prioritas pertama penanganan jalan di kabupaten Barito Selatan adalah mengacu kepada faktor Kondisi Jalan, dengan prioritas penanganan secara berurutan yaitu kerusakan jalanlubang-lubang, legokan/amblas, retak-retak, kemiringan jalan, bahu jalan dan terakhir alur bekas roda
2. Prioritas kedua penanganan jalan di kabupaten Barito Selatan adalah dengan memperhatikan faktor ekonomi, dengan memprioritaskan penanganan jalan yang mempunyai nilai manfaat dan kelayakan tinggi, kemudian memperhatikan faktor biaya kegiatan.
3. Prioritas ketiga penanganan jalan di kabupaten Barito Selatan adalah dengan melihat faktor volume lalu lintas, dengan prioritas penanganan kepada jalan-jalan yang mempunyai volume lalu lintas tertinggi sampai dengan terendah

secara berurutan yaitu Mobil roda 4, truck ringan, truck sedang/rendah, sepeda motor dan bis.

4. Prioritas keempat penanganan jalan di kabupaten Barito selatan adalah memperhatikan aspek tata ruang, dengan memprioritaskan penanganan jalan yang mendukung kawasan perdagangan jasa di urutan pertama, selanjutnya mendukung kawasan pertanian di urutan kedua, mendukung kawasan pendidikan di urutan ketiga dan terakhir penanganan jalan yang mendukung kawasan sosial budaya.
5. Prioritas kelima penanganan jalan di kabupaten Barito Selatan adalah faktor kebijakan, dengan memperhatikan usulan jalan melalui Anggaran Perubahan pada urutan pertama, usulan penanganan jalan melalui musrenbang kecamatan di urutan kedua, musrenbang kabupaten pada urutan ketiga dan musrenbang propinsi pada urutan terakhir.

Dapat disimpulkan penentuan prioritas penanganan jalan Kabupaten Barito Selatan dengan menggunakan metode *Analytical Hierarchy Process* (AHP) lebih didominasi oleh kriteria yang bersifat teknis, dengan responden selaku sumber penelitian lebih memilih kriteria kondisi jalan, ekonomi, volume lalu lintas dan aspek tata ruang sebagai prioritas penanganan jalan sementara kriteria yang berdifat non teknis yaitu kebijakan sebagai prioritas terakhir. Kondisi ini cukup memberikan gambaran secara objektif untuk menentukan skala prioritas penanganan jalan sehingga anggaran yang dikeluarkan oleh Pemerintah Kabupaten Barito Selatan dalam program infrastruktur jalan kabupaten baik peningkatan maupun rehabilitas/pemeliharaan dapat efektif, efisien dan tepat sasaran.

## **Referensi**

- BPS Kab. Barito Selatan. (2015). Barito Selatan Dalam Angka. Buntok. Biro Pusat Statistik Barito Selatan.
- Brodjonegoro, P.S. (1991). *Petunjuk Mengenai Teori dan Aplikasi dari Model The Analytic Hierarchy Process*. Jakarta: Sapta Utama.
- Dirjen Bina Marga. (1990). *Petunjuk Teknis Perencanaan dan Penyusunan Program Jalan Kabupaten*. Surat Keputusan No.77/KPTS/Db/1990. Jakarta: Dinas Pekerjaan Umum RI.

- Dirjen Perhubungan Darat. (2005). Peraturan Pemerintah No.26 tahun 1985,tentang jalan, Jakarta: Departemen Perhubungan Republik Indonesia.
- Dirjen Perhubungan Darat. (2009). Tentang Lalu lintas Jalan. Undang-Undang Republik Indonesia No.22, Th.2009. Jakarta: Departemen Perhubungan RI.
- Dinas Pekerjaan Umum. (2016). Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Barito Selatan 2014-2024, Buntok; Dinas PU Kabupaten Barito Selatan.
- Hasan, M.I. (2003). *Pokok-pokok Materi Statistik*. Edisi Kedua. Jakarta: PT Bumi Aksara.
- Ignasius, Djakfar, Anwar. (2014). Studi Penentuan Prioritas Pengembangan Jaringan Jalan di Kabupaten Lembata, Provinsi NTT (*Jurnal*). Malang: Universitas Brawijaya
- Karya, I W. (2004). Skala Prioritas Penanganan Jaringan Jalan Pada Ruas-ruas Jalan Di Kabupaten Gianyar (*Tesis*). Denpasar: Universitas Udayana.
- Krismawati, NES. (2014). Analisis Prioritas Penanganan Ruas Jalan Strategis. Untuk Pengembangan Wilayah di Kabupaten Demak (*Jurnal*). Jakarta: Ditjen Bina Marga Kementerian PU dan Perumahan Rakyat.
- Mulyono, A. (2006). *Teori Pengambilan Keputusan*. Jakarta : PT Bumi Aksara.
- Putri, I D A N A. (2011). Penentuan Skala Prioritas Penanganan Jalan Kabupaten Di Kabupaten Bangli (*Tesis*). Denpasar: Universitas Udayana
- Saaty, T.L. (1986). *Proses Hirarki Analitik untuk Pengambilan Keputusan Dalam Situasi yang Kompleks*. Jakarta : PT Pustaka Binman Pressindo.
- Sjafruddin,A. (1997). *Studi Kelayakan Proyek Transportasi*. Bandung: FTSP-ITB.
- Sugiyono. (2009). *Metode Penelitian Kuantitatif*. Bandung: Alfabeta
- Suyasa, D.G. (2007). Penentuan Skala Prioritas Penanganan Jalan Kabupaten Badung dengan Metode AHP (*Tesis*). Denpasar: Program Magister Teknik Sipil Universitas Udayana.
- Saleh, Isya, Risdiansyah. (2014). Studi Penentuan Prioritas Penanganan Ruas Jalan Nasional Bireuen-Lhokseumawe-Pantonlabu. (*Jurnal*). Banda Aceh: Universitas Syiah Kuala.
- Tamin, Ofyar Z. (2000). *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*. Bandung: Penerbit ITB
- Usman, H. (1996). *Metodologi Penelitian Sosial*. Jakarta: Bumi Aksara

Wicaksono, Djakfar, Afriansyah. (2012). Penentuan Prioritas Pengembangan Jaringan Jalan Pendukung Kawasan Strategis di Pulau Sumbawa, *(Jurnal)*. Malang: Universitas Brawijaya.