

PENENTUAN PRIORITAS PROGRAM PENANGANAN JALAN PROVINSI DI PROVINSI KALIMANTAN BARAT

Rini Afriningsih

MSTT-DTSL Fakultas Teknik
Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta
rini_afriningsih@yahoo.com

Agus Taufik Mulyono

MSTT-DTSL Fakultas Teknik
Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta
agus.taufik.mulyono@ugm.ac.id

Suryo Hapsoro Tri Utomo

MSTT-DTSL Fakultas Teknik
Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta
suryohapsoro@ugm.ac.id

Imam Muthohar

MSTT-DTSL Fakultas Teknik
Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta
imam.muthohar@ugm.ac.id

Abstract

Roads can facilitate the distribution of goods and services so as to improve the welfare of the people in the areas that are traversed or connected by the road. Since the funds held by the government are not proportional to the length of the roads handled, comprehensive criteria are needed to be used in determining the priority of road management programs. The results of this study indicate that the criteria weights for determining the priority of the provincial road handling program in West Kalimantan Province, based on the validation results, are 45% and 55%, for readiness criteria and multicriteria, respectively.

Keywords: road; road handling; program priorities; provincial road.

Abstrak

Jalan dapat memperlancar distribusi barang dan jasa sehingga mampu meningkatkan kesejahteraan hidup masyarakat di wilayah yang dilewati atau dihubungkan oleh jalan tersebut. Karena dana yang dimiliki oleh pemerintah tidak sebanding dengan panjang jalan yang ditangani, diperlukan kriteria yang komprehensif untuk digunakan dalam penentuan prioritas program penanganan jalan. Hasil studi ini menunjukkan bahwa bobot kriteria penentuan prioritas program penanganan jalan provinsi di Provinsi Kalimantan Barat, berdasarkan hasil validasi, adalah *readiness criteria* sebesar 45% dan *multicriteria* sebesar 55%.

Kata-kata kunci: jalan; penanganan jalan; prioritas program; jalan provinsi.

PENDAHULUAN

Manfaat langsung yang diperoleh dari keberadaan jalan adalah kelancaran distribusi atau perpindahan barang dan jasa, yang berdampak pada peningkatan produktivitas kerja, yang pada akhirnya akan meningkatkan kesejahteraan hidup masyarakat (Mulyono, 2011). Tetapi pembangunan jalan yang saling terhubung dan memberikan rasa aman dan nyaman bagi penggunaannya membutuhkan dana yang besar. Permasalahan dana ini adalah salah satu kendala dalam penanganan jalan, karena dana yang dimiliki oleh pemerintah tidak sebanding dengan panjang jalan yang ditangani.

Keterbatasan dana membuat pemerintah provinsi melakukan berbagai pertimbangan dalam menentukan prioritas program penanganan jalan. Karena itu diperlukan penelitian

yang terkait dengan penentuan prioritas program penanganan jalan, dilihat dari kriteria teknis dan kriteria nonteknis, karena program penanganan jalan memberi pengaruh yang besar kepada masyarakat yang wilayahnya dilewati atau dihubungkan oleh jalan tersebut. Pada studi ini dikaji penentuan urutan prioritas program penanganan jalan, sehingga dengan keterbatasan dana dapat diperoleh hasil yang optimal dan tepat sasaran. Agar bahasan tidak terlalu luas, pada studi ini hanya dikaji jalan provinsi yang terletak di Provinsi Kalimantan Barat. Pada penelitian ini juga akan dianalisis kriteria yang digunakan dalam penentuan acuan prioritas program penanganan jalan, yang disesuaikan dengan kebutuhan jalan provinsi dan karakteristik daerah yang ada di Provinsi Kalimantan Barat.

Fahmi (2016) mengungkapkan bahwa penilaian kualitas suatu keputusan harus diuji dan dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah. Keputusan yang dihasilkan harus bersifat representatif, yang berasal dari berbagai pihak dengan melibatkan yang menyeluruh, sehingga menghasilkan kesimpulan yang komprehensif. Muda (2001) mengemukakan bahwa perlu adanya identifikasi kriteria agar dapat memperbaiki cara pengambilan keputusan dalam pemilihan alternatif penanganan proyek jalan di masa mendatang.

Kriteria penilaian jalan tertuang dalam Surat Edaran Direktorat Jenderal Bina Marga, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, No. 12/SE/Db/2017, tentang Petunjuk Teknis Penyusunan Program Prioritas Pembangunan Jalan, yang mengatur kriteria untuk jalan nasional. Penentuan program prioritas dibagi atas 2 penilaian, yaitu:

- 1) penilaian kuantitatif kelengkapan *readiness criteria* (kriteria tingkat kesiapan pembangunan jalan); dan
- 2) penilaian kuantitatif *multicriteria* (teknis, spasial/keruangan, ekonomi, sosial, lingkungan, dan polhankam).

Penelitian terkait prioritas program penanganan jalan pernah dilakukan sebelumnya. Muda (2001) mengurutkan prioritas di Kota Denpasar berdasarkan beberapa kriteria, yaitu: (1) dana, (2) waktu, (3) teknis, dan (4) kebijakan. Subchan (2001) di Provinsi Bali menggunakan kriteria lain dalam penelitiannya, yaitu: (1) arus lalu lintas, (2) kerusakan akibat beban lalu lintas, (3) kerusakan akibat krisis, (4) gangguan terhadap lingkungan, dan (5) *Benefit Cost Ratio*. Wignyajaya (2005) pada penelitiannya di jalan Provinsi Jawa Timur juga menggunakan berbagai kriteria yang berbeda, yaitu: (1) hierarki, (2) kondisi, (3) wilayah, (4) moda, dan (5) lalu lintas. Sementara kriteria penelitian yang digunakan oleh Ignasius et al. (2014), di Kabupaten Lembata, adalah: (1) kondisi permukaan jalan, (2) jenis permukaan jalan, (3) aksesibilitas, (4) mobilitas, (5) kepadatan penduduk, (6) kesenjangan wilayah, (7) tingkat kemiskinan, dan (8) pembiayaan. Pada studi ini digunakan kriteria dan subkriteria gabungan, yang digunakan pada penelitian-penelitian sebelumnya.

Instrumen yang digunakan pada penelitian ini adalah pembagian kuesioner, yang dilakukan pada bulan November–Desember 2019, kepada 2 kelompok responden, yaitu pemerintah dan masyarakat. Jumlah responden adalah 156 orang, yang wilayah kerjanya berada di Provinsi Kalimantan Barat. Responden dipilih dengan menggunakan teknik nonprobabilitas, yang ditentukan berdasarkan kepakaran atau pengalaman, seperti yang dapat dilihat pada Tabel 1.

Tabel 1 Asal Instansi Responden

Peran	Asal Instansi
Pemerintah	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kepala Daerah 2. Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Prov. Kalbar 3. Badan Perencanaan dan Pembangunan Daerah Prov. Kalbar 4. Dinas Perhubungan Prov. Kalbar 5. Dinas Perumahan Rakyat, Kawasan Permukiman dan Lingkungan Hidup Prov. Kalbar 6. Badan Penelitian dan Pengembangan Prov. Kalbar 7. Balai Pelaksanaan Jalan Nasional XX 8. Satker Perencanaan dan Pengawasan Jalan Nasional Prov. Kalbar 9. Satker Perangkat Daerah–TP Prov. Kalbar 10. Satker Pelaksanaan Jalan Nasional Wilayah I Prov. Kalbar 11. Satker Pelaksanaan Jalan Nasional Wilayah II Prov. Kalbar 12. Satker Pelaksanaan Jalan Nasional Wilayah III Prov. Kalbar 13. Satker Paralel Perbatasan Ng. Badau–Entikong–Aruk–Temajuk
Masyarakat	<ol style="list-style-type: none"> 1. Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Prov. Kalbar 2. Kantor Dagang dan Industri (KADIN) 3. Organisasi Angkutan Darat (ORGANDA) 4. Asosiasi Pengusaha Indonesia (APINDO) 5. Dewan Kerajinan Nasional Daerah (DEKRANASDA) 6. Ikatan Nasional Konsultan Indonesia (INKINDO) 7. Himpunan Pengembangan Jalan Indonesia (HPJI) 8. Akademisi 9. Mantan Pejabat

Persepsi responden pada studi ini diukur dengan menggunakan skala Likert, dengan angka 1, 2, 3, atau 4. Persepsi responden terkait dengan tingkat kepentingan dan tingkat penerapan kriteria atau subkriteria yang ditinjau. Untuk tingkat kepentingan, angka 1 berarti tidak penting, angka 2 berarti kurang penting, angka 3 berarti penting, dan angka 4 berarti sangat penting. Sedangkan untuk tingkat penerapan, angka 1 berarti tidak diterapkan, angka 2 berarti kurang diterapkan, angka 3 berarti diterapkan, dan angka 4 berarti sangat diterapkan. Variabel yang digunakan pada penelitian ini dapat dilihat pada Tabel 2.

Tahapan penelitian berikutnya adalah melakukan uji validitas dan uji reliabilitas, yang dilakukan sebelum analisis data, untuk mengetahui ketepatan dan keandalan alat ukur atau variabel yang digunakan. Syarat uji validitas dengan 156 responden adalah r hitung lebih besar dari r tabel (0,1572 untuk signifikansi 5%). Sedangkan syarat uji reliabilitas adalah nilai Cronbach's Alpha lebih besar dari 0,70.

Variabel yang valid dan reliabel dianalisis menggunakan metode Importance Performance Analysis (IPA), dengan memetakan subkriteria berdasarkan tingkat kepentingan dan penerapannya. Data yang dianalisis selanjutnya adalah variabel dengan tingkat kepentingan tinggi, yang berada di kuadran I dan kuadran II, untuk ditentukan bobotnya menggunakan metode Structural Equation Modeling (SEM), dengan persyaratan indeks Goodness of Fit (GOF) pemodelan yang dilakukan, yaitu chi square yang diharapkan, bernilai kecil, $Cmin/Df$ lebih kecil dari 2,00, Probabilitas lebih besar atau sama dengan 0,05, GFI lebih besar dari 0,90, TLI lebih besar atau sama dengan 0,90, dan RMSEA lebih kecil dari 0,08.

Tabel 2 Variabel Penelitian

No.	Uraian Kriteria dan Subkriteria	Notasi
I	<i>Readiness Criteria</i>	<i>Readiness Criteria</i>
1	Ketersediaan program penanganan jalan pada Rencana Strategis SKPD, usulan masyarakat dan daerah pada Musrenbang, dan/atau Pokok Pikiran Dewan.	Kesiapan1
2	Ketersediaan dokumen Prastudi Kelayakan dan/atau Studi Kelayakan.	Kesiapan2
3	Ketersediaan dokumen <i>Detail Engineering Design</i> /dokumen teknis.	Kesiapan3
4	Ketersediaan dokumen Audit Keselamatan Jalan.	Kesiapan4
5	Ketersediaan dokumen lingkungan.	Kesiapan5
6	Ketersediaan surat pernyataan kesiapan lahan/dokumen pembebasan lahan dan ganti rugi bangunan.	Kesiapan6
7	Ketersediaan dokumen izin pemanfaatan kawasan.	Kesiapan7
8	Ketersediaan hasil <i>review</i> perkiraan biaya pelaksanaan.	Kesiapan8
II	<i>Multicriteria</i>	
a	Teknis	Teknis
1	Kondisi geometrik jalan.	Teknis1
2	Kondisi fisiografi.	Teknis2
3	Kondisi potensi kegempaan.	Teknis3
4	Kondisi ketersediaan sumber material.	Teknis4
5	Terhubungnya program penanganan jalan terhadap jalan yang sudah ada.	Teknis5
6	Pengaruh terhadap pengurangan waktu perjalanan.	Teknis6
7	Pengaruh terhadap kelancaran lalu lintas yang ada.	Teknis7
8	Pengaruh terhadap kemantapan jalan.	Teknis8
9	Pengaruh terhadap jenis perkerasan jalan.	Teknis9
b	Spasial/Keruangan	Spasial
1	Fungsi jalan sebagai JKP-2/JKP-3 yang menghubungkan antar-Pusat Kegiatan Wilayah atau ke Pusat Kegiatan Lokal.	Spasial1
2	Terhubungnya program penanganan jalan terhadap simpul transportasi nasional.	Spasial2
3	Kesesuaian terhadap Rencana Tata Ruang dan Wilayah.	Spasial3
4	Peran terhadap pengembangan Kawasan Strategis Pariwisata Nasional.	Spasial4
5	Peran terhadap pengembangan Kawasan Ekonomi Khusus.	Spasial5
6	Peran terhadap pengembangan daerah tertinggal.	Spasial6
c	Ekonomi	Ekonomi
1	Risiko pembebasan lahan.	Ekonomi1
2	Risiko ganti rugi bangunan.	Ekonomi2
3	Pembiayaan konstruksi.	Ekonomi3
4	Pengaruh terhadap biaya operasional kendaraan.	Ekonomi4
5	Pengaruh terhadap peningkatan harga lahan di luar ruang milik jalan.	Ekonomi5
6	Pengaruh terhadap distribusi komoditi pertanian, perkebunan, dan industri.	Ekonomi6
d	Sosial	Sosial
1	Pengaruh terhadap solusi konflik sosial.	Sosial1
2	Pengaruh terhadap pengembangan kawasan sentra seni dan budaya.	Sosial2
3	Pengaruh terhadap kebijakan dan kearifan lokal.	Sosial3
4	Pengaruh terhadap pengurangan kantong kemiskinan.	Sosial4
5	Pengaruh terhadap restorasi karakter bangsa dan peningkatan Indeks Pembangunan Manusia.	Sosial5
6	Pengaruh terhadap kepadatan penduduk.	Sosial6
e	Lingkungan	Lingkungan
1	Pengaruh terhadap kualitas udara.	Lingkungan1
2	Pengaruh terhadap fungsi lahan.	Lingkungan2
3	Pengaruh terhadap kawasan hutan lindung.	Lingkungan3
4	Pengaruh terhadap konservasi sumber daya alam dan suaka alam.	Lingkungan4
5	Pengaruh terhadap kawasan cagar budaya.	Lingkungan5
6	Pengaruh terhadap kawasan sempadan sungai, danau, dan pantai.	Lingkungan6

Tabel 2 Variabel Penelitian (Lanjutan)

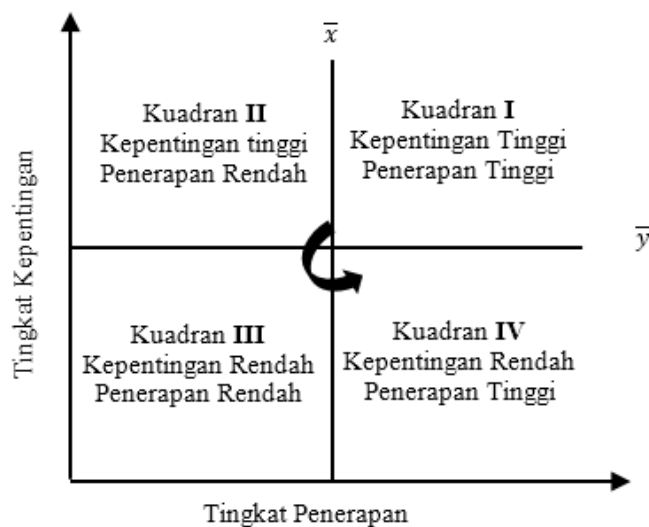
No.	Uraian Kriteria dan Subkriteria	Notasi
f	Polhankam	Polhankam
1	Konsekuensi terhadap kebijakan Kepala Daerah.	Polhankam1
2	Konsekuensi terhadap kesepakatan dari Musrenbang dan Pokok Pikiran Dewan.	Polhankam2
3	Konsekuensi terhadap strategi pertahanan dan keamanan di wilayah perbatasan.	Polhankam3
4	Konsekuensi terhadap rencana pengembangan wilayah pemekaran.	Polhankam4

HASIL DAN PEMBAHASAN

Responden pada penelitian ini dikelompokkan berdasarkan perannya. Sebanyak 79 responden berada pada kelompok pemerintah dan 77 responden berada pada kelompok masyarakat. Jenjang pendidikan yang dominan adalah S1, serta memiliki pengalaman lebih dari 5 tahun, dengan kelompok usia dominan antara 41 tahun hingga 50 tahun.

Hasil uji validitas dan uji reliabilitas menunjukkan bahwa setiap variabel penelitian ini memenuhi persyaratan, sehingga dikatakan variabel bersifat valid dan reliabel. Tahapan berikutnya adalah memetakan variabel atau subkriteria terhadap tingkat kepentingan dan penerapannya, dengan menggunakan metode IPA pada diagram kartesius. Sumbu X mewakili tingkat penerapan dan sumbu Y mewakili tingkat kepentingan.

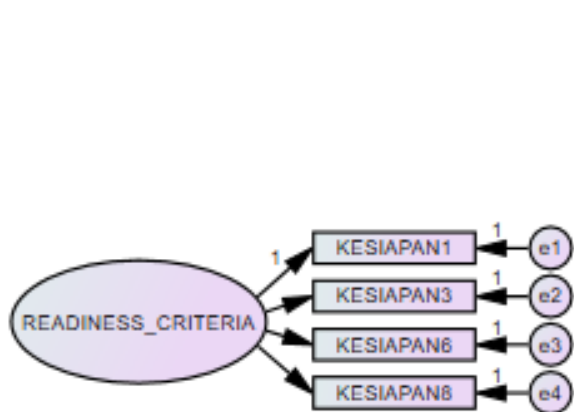
Diagram kartesius IPA terbagi atas 4 kuadran, yang mana variabel yang berada di kuadran I mempunyai tingkat kepentingan dan tingkat penerapan tinggi, di kuadran II mempunyai tingkat kepentingan tinggi tetapi tingkat penerapan rendah, di kuadran III mempunyai tingkat kepentingan dan tingkat penerapan rendah, serta di kuadran IV mempunyai tingkat kepentingan rendah tetapi tingkat penerapan tinggi. Pemetaan dilakukan untuk mengetahui penilaian responden terhadap tingkat kepentingan subkriteria serta pencapaian yang dilakukan. Hasil pemetaan subkriteria dapat dilihat pada Tabel 3.



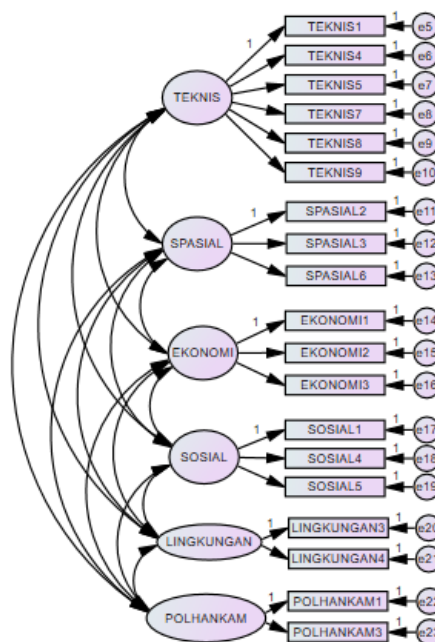
Gambar 1 Diagram Kartesius IPA

Tabel 3 Hasil Pemetaan Subkriteria

Notasi	Sumbu		Kuadran			
	X	Y	I	II	III	IV
Kesiapan						
Kesiapan1	2,90	3,49	√			
Kesiapan2	2,85	3,44				√
Kesiapan3	3,12	3,56	√			
Kesiapan4	2,56	3,38			√	
Kesiapan5	2,65	3,36			√	
Kesiapan6	2,87	3,51	√			
Kesiapan7	2,72	3,33			√	
Kesiapan8	3,06	3,46	√			
Rata-rata	2,84	3,44				
Teknis						
Teknis1	2,96	3,54	√			
Teknis2	2,92	3,38				√
Teknis3	2,26	2,90			√	
Teknis4	2,94	3,43	√			
Teknis5	3,08	3,51	√			
Teknis6	2,82	3,28			√	
Teknis7	2,95	3,39	√			
Teknis8	3,03	3,51	√			
Teknis9	3,04	3,49	√			
Rata-rata	2,89	3,38				
Spasial						
Spasial1	3,01	3,43				√
Spasial2	3,04	3,50	√			
Spasial3	2,95	3,50	√			
Spasial4	2,83	3,38			√	
Spasial5	2,74	3,32			√	
Spasial6	2,83	3,45		√		
Rata-rata	2,90	3,43				
Ekonomi						
Ekonomi1	2,87	3,37	√			
Ekonomi2	2,89	3,35	√			
Ekonomi3	3,11	3,38	√			
Ekonomi4	2,79	3,26				√
Ekonomi5	2,60	3,07				√
Ekonomi6	2,81	3,27				√
Rata-rata	2,85	3,28				
Sosial						
Sosial1	2,75	3,22	√			
Sosial2	2,49	3,00				√
Sosial3	2,62	3,13				√
Sosial4	2,71	3,30	√			
Sosial5	2,76	3,29	√			
Sosial6	2,71	3,18				√
Rata-rata	2,67	3,19				
Lingkungan						
Lingkungan1	2,49	3,11				√
Lingkungan2	2,72	3,21				√
Lingkungan3	3,07	3,41	√			
Lingkungan4	2,92	3,35	√			
Lingkungan5	2,83	3,19				√
Lingkungan6	2,76	3,22				√
Rata-rata	2,80	3,25				
Polhankam						
Polhankam1	3,03	3,35	√			
Polhankam2	2,94	3,28				√
Polhankam3	3,08	3,48	√			
Polhankam4	2,80	3,21				√
Rata-rata	2,96	3,33				



Gambar 2 Model Diagram Jalur *Readiness Criteria*



Gambar 3 Model Diagram Jalur *Multicriteria*

Subkriteria dengan tingkat kepentingan tinggi, yang berada pada kuadran I dan kuadran II, selanjutnya dianalisis untuk mengetahui nilai pembobotan dengan metode Structural Equation Modeling (SEM). Pemodelan dilakukan 2 tahap, yaitu pemodelan *readiness criteria* dan pemodelan *multicriteria*.

Hasil *running* menunjukkan bahwa model *multicriteria* terlalu kompleks, sehingga dilakukan penyederhanaan model dengan melakukan pemodelan pada masing-masing kriteria, sebagai variabel eksogenus, terhadap subkriteria, sebagai variabel endogenus. Penyederhanaan model ini mengakibatkan kriteria-kriteria lingkungan dan polhankam, yang memiliki 2 kriteria, menjadi *unidentified*. Modifikasi yang dilakukan adalah melakukan pemodelan dengan penggabungan kriteria pada *multicriteria* dengan pertimbangan subkriteria di dalamnya saling terkait, menjadi: (1) *readiness criteria*; dan (2) *Multicriteria*, yang terdiri atas kriteria: (a) teknis, (b) spasial, ekonomi dan lingkungan, serta (c) sosial dan polhankam.

Pemodelan yang memenuhi syarat *Goodness of Fit* dilakukan penggabungan dengan melakukan perhitungan jumlah hasil perkalian dari nilai skor tiap-tiap indikator per responden pada nilai *factor score weights* indikator (Ghozali, 2017), yang terdapat pada *output* AMOS. Perhitungan pembobotan menggunakan persentase *Standardized Regression Weight* (SRW).

Hasil pembobotan divalidasi terhadap 7 responden yang mewakili kelompok pemerintah dan kelompok masyarakat, untuk mengetahui pernyataan responden terhadap bobot hasil analisis data. Bobot kriteria atau subkriteria yang tidak disetujui oleh lebih dari 50% responden dilakukan koreksi bobot berdasarkan nilai rata-rata yang diberikan oleh responden (lihat Tabel 4, Tabel 5, dan Tabel 6).

Tabel 4 Hasil Pembobotan (%)

Notasi	SRW	Persentase	Notasi	SRW	Persentase
<i>Readiness Criteria</i>	0,91	52	Spasial2	0,63	12
Kesiapan1	0,54	20	Spasial3	0,62	12
Kesiapan3	0,74	28	Spasial6	0,64	12
Kesiapan6	0,68	26	Ekonomi1	0,71	13
Kesiapan8	0,70	26	Ekonomi2	0,72	13
<i>Multicriteria</i>	0,83	48	Ekonomi3	0,73	14
Teknis	0,87	38	Lingkungan3	0,66	12
Teknis1	0,65	16	Lingkungan4	0,64	12
Teknis4	0,67	16	Sosial dan	0,62	27
Teknis5	0,62	15	Polhankam		
Teknis7	0,67	16	Sosial1	0,63	18
Teknis8	0,80	19	Sosial4	0,90	26
Teknis9	0,76	18	Sosial5	0,88	26
Spasial, Ekonomi, dan	0,78	35	Polhankam1	0,57	17
Lingkungan			Polhankam3	0,45	13

Tabel 5 Rangkuman Pernyataan Responden

No.	Variabel	X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7	Total	
									Setuju	Tidak
I	<i>Readiness Criteria</i>	x	x	x	√	x	√	x	2	5
	Kesiapan1	√	√	√	x	√	√	√	5	2
	Kesiapan3	√	√	x	x	√	√	√	5	2
	Kesiapan6	√	√	x	x	√	√	√	5	2
	Kesiapan8	√	√	x	x	√	√	√	5	2
II	<i>Multicriteria</i>	x	x	x	√	x	√	x	2	5
a	Teknis	x	x	√	√	√	√	x	4	3
	Teknis1	√	√	x	x	x	x	√	3	4
	Teknis4	√	√	x	√	√	x	√	5	2
	Teknis5	√	√	√	x	√	√	√	6	1
	Teknis7	√	√	x	√	√	√	√	6	1
	Teknis8	√	√	x	x	√	√	√	5	2
	Teknis9	√	√	x	x	√	x	√	4	3
b	Spasial, Ekonomi, dan Lingkungan	x	x	√	√	√	√	x	4	3
	Spasial2	√	√	x	√	√	√	x	5	2
	Spasial3	√	√	x	x	√	√	x	4	3
	Spasial6	√	√	x	x	x	√	x	3	4
	Ekonomi1	√	√	x	x	√	√	x	4	3
	Ekonomi2	√	√	x	√	√	√	x	5	2
	Ekonomi3	√	√	x	x	√	√	√	5	2
	Lingkungan3	√	√	x	√	√	√	x	5	2
	Lingkungan4	√	√	x	√	√	√	x	5	2
c	Sosial dan Polhankam	√	√	√	√	√	√	√	7	0
	Sosial1	√	√	x	√	√	√	√	6	1
	Sosial4	√	√	x	x	√	√	√	5	2
	Sosial5	√	√	x	x	√	x	√	4	3
	Polhankam1	√	√	x	x	√	√	x	4	3
	Polhankam3	√	√	x	x	x	√	x	3	4

Keterangan: √ = Setuju; x = Tidak setuju

Tabel 6 Nilai Koreksi Pembobotan

No.	Variabel	Bobot Awal	Bobot Koreksi	Bobot Akhir	No.	Variabel	Bobot Awal	Bobot Koreksi	Bobot Akhir
I	<i>Readiness Criteria</i>	52	45	45	b	Spasial, Ekonomi, dan Lingkungan	35		35
	Kesiapan1	20		20		Spasial2	12		12
	Kesiapan3	28		28		Spasial3	12		12
	Kesiapan6	26		26		Spasial6	2	14	13
	Kesiapan8	26		26		Ekonomi1	13		13
II	<i>Multicriteria</i>	48	55	55		Ekonomi2	13		13
a	Teknis	38		38		Ekonomi3	14		13
	Teknis1	16	15	15		Lingkungan3	12		12
	Teknis4	16		16		Lingkungan4	12		12
	Teknis5	15		15	c	Sosial dan Polhankam	27		27
	Teknis7	16		16		Sosial1	18		17
	Teknis8	19		20		Sosial4	26		25
	Teknis9	18		18		Sosial5	26		25
						Polhankam1	17		16
						Polhankam3	13	18	17

Hasil analisis dengan metode-metode IPA, SEM, dan Delphi dapat dirangkum sebagai berikut:

1. *Readiness criteria* memiliki bobot sebesar 45%, yang mana bobot subkriteria dengan tingkat kepentingan dan tingkat penerapan tinggi, sehingga harus dipertahankan pemerintah daerah adalah: (a) ketersediaan program penanganan jalan pada Rencana Strategis SKPD, usulan masyarakat dan daerah pada Musrenbang, dan/atau pokok pikiran Dewan sebesar 20%, (b) ketersediaan dokumen *Detail Engineering Design*/dokumen teknis sebesar 28%, (c) ketersediaan surat pernyataan kesiapan lahan/dokumen pembebasan lahan dan ganti rugi bangunan sebesar 26%, dan (d) ketersediaan dokumen hasil *review* perkiraan biaya pelaksanaan sebesar 26%.
2. *Multicriteria* memiliki bobot sebesar 55%, yang mana: (a) kriteria teknis memiliki bobot sebesar 38%, dengan bobot subkriteria dengan tingkat kepentingan dan penerapan tinggi yang harus dipertahankan pemerintah daerah adalah kondisi geometrik jalan sebesar 15%, kondisi ketersediaan sumber material sebesar 16%, terhubungnya program penanganan jalan terhadap jalan yang sudah ada sebesar 15%, pengaruh terhadap kelancaran lalu lintas yang ada sebesar 16%, pengaruh terhadap kemantapan jalan sebesar 20%, dan pengaruh terhadap jenis perkerasan jalan sebesar 18% dan (b) kriteria spasial, ekonomi, dan lingkungan memiliki bobot sebesar 35%, dengan bobot subkriteria dengan tingkat kepentingan dan penerapan tinggi yang harus dipertahankan pemerintah daerah adalah terhubungnya program penanganan jalan terhadap simpul transportasi nasional sebesar 12%, kesesuaian terhadap Rencana Tata Ruang dan Wilayah sebesar 12%, risiko pembebasan lahan sebesar 13%, risiko ganti rugi bangunan sebesar 13%, pembiayaan konstruksi sebesar 13%, pengaruh terhadap kawasan hutan lindung sebesar 12%, dan pengaruh terhadap konservasi sumber daya alam dan suaka alam sebesar 12%, serta bobot subkriteria dengan tingkat kepentingan tinggi tetapi tingkat penerapannya rendah, yang seharusnya menjadi fokus utama pemerintah daerah, adalah peran terhadap pengembangan daerah tertinggal sebesar 13%.
3. Kriteria sosial dan polhankam memiliki bobot sebesar 27%, yang mana bobot subkriteria dengan tingkat kepentingan dan tingkat penerapan tinggi yang harus dipertahankan pemerintah daerah adalah pengaruh terhadap solusi konflik sosial sebesar 17%, pengaruh terhadap pengurangan kantong kemiskinan sebesar 25%, pengaruh terhadap restorasi karakter bangsa dan peningkatan Indeks Pembangunan Manusia sebesar 25%, konsekuensi terhadap kebijakan Kepala Daerah sebesar 16%, dan konsekuensi terhadap strategi pertahanan dan keamanan di wilayah perbatasan sebesar 17%.

KESIMPULAN

Dari studi ini dapat disimpulkan bahwa bobot kriteria penentuan prioritas program penanganan jalan provinsi di Provinsi Kalimantan Barat, berdasarkan hasil validasi, adalah *readiness criteria* sebesar 45% dan *multicriteria* sebesar 55%. Kriteria kebutuhan pada

multicriteria diurutkan berdasarkan nilai paling dominan, yaitu teknis sebesar 38%, diikuti oleh spasial, ekonomi, dan lingkungan sebesar 35%, serta sosial dan polhankam sebesar 27%.

DAFTAR PUSTAKA

- Fahmi, I. 2016. *Teori dan Teknik Pengambilan Keputusan Kualitatif dan Kuantitatif*. Kota Depok: PT Rajagrafindo Persada.
- Ghozali, I. 2017. *Model Persamaan Struktural Konsep dan Aplikasi dengan Program AMOS 24 Update Bayesian SEM*. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Ignasius, G.A., Djakfar, L., dan Anwar, M.R. 2014. *Studi Penentuan Prioritas Pengembangan Jaringan Jalan di Kabupaten Lembata-Provinsi NTT*. *Jurnal Rekayasa Sipil*, 8 (1): 30–40.
- Muda, I.B.Y.J. 2001. *Penentuan Prioritas Penanganan Proyek Jalan dengan Menggunakan Metode Multikriteria: Studi Kasus di Pemerintah Kota Denpasar-Bali*. Tesis tidak diterbitkan. Jurusan Teknik Sipil dan Lingkungan, Fakultas Teknik. Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada.
- Mulyono, A.T. 2011. *Kepatuhan Penerapan Standar Mutu untuk Mewujudkan Standard Minded Penyelenggaraan Jalan Daerah*. Pidato Pengukuhan Jabatan Guru Besar pada Fakultas Teknik Universitas Gadjah Mada. Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada.
- Subchan, M. 2001. *Prioritas Penanganan Jalan dan Jembatan dengan Metode Multikriteria: Studi Kasus Jalan Nasional di Provinsi Bali*. Tesis tidak diterbitkan. Jurusan Teknik Sipil dan Lingkungan, Fakultas Teknik. Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada.
- Wignyajaya, S. 2005. *Penentuan Prioritas Penanganan Sistem Jaringan Jalan Nasional di Provinsi Jawa Timur*. Tesis tidak diterbitkan. Jurusan Teknik Sipil dan Lingkungan, Fakultas Teknik. Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada.