

PENENTUAN PRIORITAS PROGRAM PENANGANAN JALAN KABUPATEN MENGGUNAKAN METODE MULTIKRITERIA DI KABUPATEN KULON PROGO

Totok Sundoro
MSTT-DTSL Fakultas Teknik
Universitas Gadjah Mada
Jln. Grafika 2, Yogyakarta 55281
totoksundoro@ugm.ac.id

Agus Taufik Mulyono
MSTT-DTSL Fakultas Teknik
Universitas Gadjah Mada
Jln. Grafika 2, Yogyakarta 55281
agus.taufik.mulyono@ugm.ac.id

Suryo Hapsoro Tri Utomo
MSTT-DTSL Fakultas Teknik
Universitas Gadjah Mada
Jln. Grafika 2, Yogyakarta 55281
suryohapsoro@ugm.ac.id

Imam Muthohar
MSTT-DTSL Fakultas Teknik
Universitas Gadjah Mada
Jln. Grafika 2, Yogyakarta 55281
imam.muthohar@ugm.ac.id

Abstract

The regency road management program budgeting process is carried out through a series of stages, starting from proposal to budget determination. Common perceptions regarding the basis for determining priorities for regency road management programs are essential so that the budgeting process is fast, directed, and transparent. This study begins with a questionnaire survey of government, community, and academic or researcher representatives regarding the importance and application levels of the criteria and sub-criteria in determining priorities in Kulon Progo Regency. Survey data, which were analyzed using Importance-Performance Analysis, resulted in criteria and sub-criteria that were modeled using Structural Equation Modeling. The resulting sub-criteria weights are then validated using the Delphi Method. This study produces a readiness criteria weight of 40% and a multicriteria weight of 60%. The weights of the multicriteria compilers are technical 34%, economic spatial 35%, and social geopolitical environment 31%.

Keywords: road handling; program priority; regency roads; readiness criteria; multicriteria

Abstrak

Proses penganggaran program penanganan jalan kabupaten dilakukan melalui serangkaian tahapan, mulai dari usulan sampai dengan penetapan anggaran. Penyamaan persepsi, mengenai dasar penentuan prioritas program penanganan jalan kabupaten, sangat diperlukan agar proses penetapan anggaran menjadi cepat, terarah, dan transparan. Penelitian ini dimulai dengan survei kuesioner terhadap perwakilan pemerintah, masyarakat, dan akademisi atau peneliti mengenai tingkat kepentingan dan tingkat penerapan kriteria dan subkriteria dalam penentuan prioritas di Kabupaten Kulon Progo. Data hasil survei, yang dianalisis menggunakan Importance-Performance Analysis, menghasilkan kriteria dan subkriteria yang dimodelkan dengan menggunakan Structural Equation Modeling. Bobot subkriteria yang dihasilkan selanjutnya divalidasi dengan menggunakan Metode Delphi. Penelitian ini menghasilkan bobot *readiness criteria* 40% dan bobot *multicriteria* 60%. Bobot kriteria penyusun *multicriteria* adalah teknis 34%, spasial ekonomi 35%, dan sosial lingkungan geopolitik 31%.

Kata-kata kunci: penanganan jalan; prioritas program; jalan kabupaten; *readiness criteria*; *multicriteria*.

PENDAHULUAN

Jalan sebagai prasarana transportasi merupakan suatu unsur penunjang kegiatan perekonomian daerah. Pengelolaan jalan yang tidak baik dapat menimbulkan kemacetan lalu lintas, kecelakaan lalu lintas, dan permasalahan disparitas-disparitas wilayah, status sosial, sektoral masyarakat, dan modernitas (Mulyono, 2011).

Jalan kabupaten merupakan jalan umum yang berdasarkan statusnya menjadi kewenangan pemerintah kabupaten. Pengelolaan jalan kabupaten terdiri atas pengumpulan data, analisis data, evaluasi, pemilihan alternatif penanganan, dan penganggaran penanganan jalan. Untuk itu, pemerintah kabupaten, selaku pengelola jalan kabupaten, memerlukan dana Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) Kabupaten untuk menjaga kemantapan jalan kabupaten.

Proses penganggaran didahului dengan Musyawarah Perencanaan Pembangunan (Musrenbang) Kabupaten, yang melibatkan perwakilan pemerintah, Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (DPRD), masyarakat, dan lembaga kemasyarakatan. Jumlah usulan program penanganan jalan umumnya tidak sebanding dengan jumlah anggaran yang tersedia, sehingga proses penentuan usulan yang dimasukkan dalam APBD memerlukan pembahasan yang panjang.

Pemrograman penanganan jaringan jalan merupakan penyusunan rencana kegiatan penanganan ruas jalan, yang mencakup penetapan rencana tingkat kinerja yang akan dicapai serta perkiraan biaya yang diperlukan. Program penanganan jaringan jalan tersebut meliputi program pemeliharaan jalan, program peningkatan jalan, dan program konstruksi jalan baru. Terkait dengan hal-hal tersebut, diperlukan sinkronisasi program penanganan jalan kabupaten dengan program pemerintah provinsi dan pemerintah pusat. Pemerintah kabupaten harus memiliki wawasan secara nasional dalam penanganan jalan kabupaten, sehingga salah satu kendala dan tantangan penyelenggaraan jalan daerah, yaitu desentralisasi dan otonomi daerah, dapat diatasi (Mulyono, 2010).

Permasalahan tersebut memerlukan adanya alat bantu sebagai dasar penentuan prioritas penanganan jalan kabupaten, sehingga proses penentuan prioritas program dapat berjalan dengan cepat, terarah, dan transparan. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis kriteria dan subkriteria sebagai dasar penentuan prioritas penanganan jalan kabupaten yang disesuaikan dengan karakteristik Kabupaten Kulon Progo.

Pemerintah Republik Indonesia (2020) mengamanatkan adanya inisiasi dan perencanaan terhadap program pemerintah yang dianggarkan, termasuk program penanganan jalan kabupaten. Inisiasi dan perencanaan dijadikan *readiness criteria* dalam penentuan prioritas penanganan jalan kabupaten. *Readiness criteria* juga dijadikan sebagai dokumen teknis yang akurat untuk digunakan dalam pemilihan dan penetapan program atau kegiatan penanganan jalan yang dilaksanakan.

Direktorat Jenderal Bina Marga (2017) memberikan acuan dalam menentukan program prioritas pembangunan jalan nasional dengan mempertimbangkan *readiness criteria* dan *multicriteria*. *Readiness criteria* menggunakan 10 indikator dan *multicriteria* terdiri atas kriteria teknis, spasial atau keruangan, ekonomi, sosial, lingkungan, dan politik pertahanan keamanan.

Government of Western Australia Group (2012) menyebutkan bahwa prosedur penentuan prioritas program penanganan jalan menggunakan 4 kriteria, yaitu *Transport efficiency*, *Safety*, *Environment*, dan *Social*. Masing-masing kriteria selanjutnya mempunyai subkriteria yang jumlahnya 16.

Studi ini dilakukan dengan beberapa tahap, yaitu tahap persiapan, tahap pengumpulan data, dan tahap analisis data. Tahap persiapan dilakukan dengan: (1) merumuskan permasa-

lahan, (2) menetapkan tujuan penelitian, (3) studi literatur, dan (4) penyusunan rencana survei. Formulir survei disusun dengan pertanyaan tertutup, yang terdiri atas 42 butir pertanyaan subkriteria yang digunakan dalam penentuan prioritas program penanganan jalan kabupaten, seperti yang ditunjukkan pada Tabel 1.

Tabel 1 Variabel Penelitian

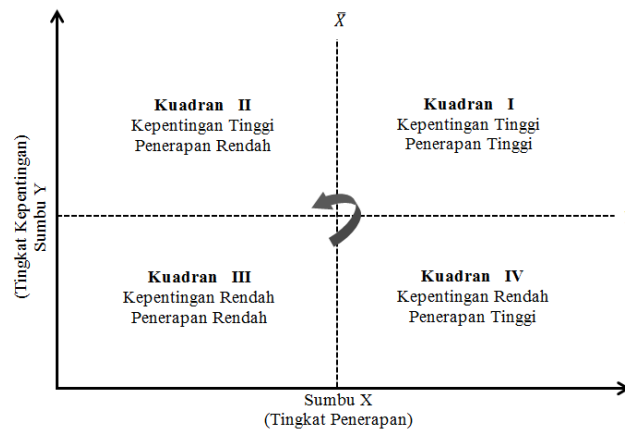
No.	Kriteria dan Subkriteria	Notasi
I <i>Readiness Criteria</i>		
1	Program/Kegiatan masuk dalam Renstra Organisasi Perangkat Daerah (OPD) atau Usulan Musrenbang atau Pokok-pokok Pikiran DPRD.	K1
2	Ketersediaan dokumen Studi Kelayakan dan Dokumen Izin Lingkungan.	K2
3	Ketersediaan dokumen <i>Detailed Engineering Design</i> (DED) atau dokumen perancangan baku untuk program pemeliharaan dan peningkatan jalan.	K3
4	Ketersediaan dokumen hasil Audit Keselamatan Jalan tahap desain atau tahap pengoperasian.	K4
5	Ketersediaan dokumen pembebasan lahan dan ganti rugi bangunan apabila terdapat pembebasan lahan dan ganti rugi bangunan dalam penanganan jalan.	K5
6	Ketersediaan dokumen izin pemanfaatan kawasan untuk pembangunan jalan baru.	K6
7	Ketersediaan dokumen Rencana Anggaran Biaya (RAB) yang didasarkan dengan Satuan Harga Barang dan Jasa (SHBJ) Kabupaten terkini.	K7
II <i>Multicriteria</i>		
a Teknis		
1	Kondisi geometrik jalan yang ditangani.	T1
2	Kondisi fisiografis jalan yang ditangani.	T2
3	Kondisi kemantapan jalan yang ditangani.	T3
4	Kondisi bangunan pelengkap jalan yang ditangani.	T4
5	Kondisi lalu lintas jalan yang ditangani.	T5
6	Sistem dan fungsi jalan yang ditangani.	T6
7	Ketersediaan <i>quarry</i> terhadap rencana penggunaan material dalam penanganan jalan.	T7
8	Integrasi penanganan jalan terhadap jaringan jalan eksisting.	T8
9	Indikasi pengaruh penanganan jalan terhadap waktu perjalanan.	T9
10	Indikasi pengaruh penanganan jalan terhadap kepadatan lalu lintas.	T10
11	Indikasi pengaruh penanganan jalan terhadap kemantapan jalan.	T11
12	Jumlah kejadian dan keparahan kecelakaan yang pernah terjadi pada jalan yang ditangani.	T12
b Spasial Ekonomi		
1	Kesesuaian jalan yang ditangani terhadap Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW).	R1
2	Keterhubungan rute jalan yang ditangani terhadap simpul transportasi nasional dan provinsi.	R2
3	Peran jalan yang ditangani terhadap pengembangan Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN).	R3
4	Peran jalan yang ditangani terhadap pengembangan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK).	R4
5	Peran jalan yang ditangani terhadap pengembangan daerah pinggiran.	R5
6	Pembiayaan penanganan jalan.	C1
7	Indikasi risiko pembebasan lahan pada jalan yang ditangani.	C2
8	Indikasi risiko ganti rugi bangunan pada jalan yang ditangani.	C3
9	Indikasi pengaruh penanganan jalan terhadap Biaya Operasional Kendaraan.	C4
10	Indikasi pengaruh penanganan jalan terhadap distribusi barang dan jasa, serta aktivitas ekonomi lainnya.	C5
c Sosial Lingkungan Geopolitik		
1	Indikasi pengaruh penanganan jalan terhadap solusi konflik sosial.	S1
2	Indikasi pengaruh penanganan jalan terhadap pengembangan kawasan sentra seni dan budaya.	S2
3	Indikasi sinergitas penanganan jalan terhadap kebijakan dan kearifan lokal.	S3
4	Indikasi pengaruh penanganan jalan terhadap pengurangan kantong kemiskinan.	S4
5	Indikasi pengaruh penanganan jalan terhadap restorasi karakter bangsa dan peningkatan Indeks Pengembangan Manusia (IPM).	S5
6	Indikasi pengaruh penanganan jalan terhadap peningkatan akses kegawatdaruratan.	S6

Tabel 1 Variabel Penelitian (Lanjutan)

No.	Kriteria dan Subkriteria	Notasi
7	Indikasi pengaruh penanganan jalan terhadap kualitas udara dan kebisingan.	L1
8	Indikasi pengaruh penanganan jalan terhadap fungsi /tata guna lahan.	L2
9	Indikasi pengaruh penanganan jalan terhadap kawasan suaka margasatwa.	L3
10	Indikasi pengaruh penanganan jalan terhadap kawasan sempadan sungai dan pantai.	L4
11	Indikasi konsekuensi penanganan jalan terhadap kebijakan pemerintah.	G1
12	Indikasi konsekuensi penanganan jalan terhadap Pokok-Pokok Pikiran DPRD atau Usulan Musrenbang.	G2
13	Indikasi konsekuensi penanganan jalan terhadap keseimbangan pengembangan wilayah.	G3

Responden diminta memberikan nilai pada tingkat kepentingan dan tingkat penerapan setiap subkriteria. Penilaian menggunakan skala Likert untuk tingkat kepentingan, yaitu: (1) tidak penting, (2) kurang penting, (3) penting, dan (4) sangat penting, sedangkan untuk tingkat penerapan adalah: (1) tidak diterapkan, (2) sebagian kecil diterapkan, (3) sebagian besar diterapkan, dan (4) diterapkan seluruhnya.

Tahap pengumpulan data dilakukan untuk memperoleh data primer. Data primer diperoleh dari jawaban responden atas kuesioner yang diberikan. Responden dipilih dengan teknik *purposive sampling* menggunakan kriteria yang ditetapkan untuk mencapai tujuan penelitian. Responden penelitian ini adalah pemangku kepentingan dalam penentuan prioritas penanganan jalan di Kabupaten Kulon Progo, yang terdiri atas perwakilan pemerintah, perwakilan masyarakat, dan perwakilan akademisi atau peneliti.

**Gambar 1** Diagram Kartesius IPA

Tahap analisis data dilakukan menggunakan metode Importance Performance Analysis (IPA). *Importance* digambarkan dengan tingkat kepentingan (Sumbu Y) dan *performance* (Sumbu X) digambarkan dengan tingkat penerapan subkriteria. Garis rata-rata tingkat kepentingan keseluruhan dan garis rata-rata tingkat penerapan keseluruhan membentuk 4 kuadran, sebagaimana ditunjukkan pada Gambar 1. Kuadran I adalah subkriteria dengan tingkat kepentingan dan tingkat penerapan tinggi, kuadran II adalah subkriteria dengan tingkat kepentingan tinggi namun tingkat penerapan rendah, kuadran III adalah subkriteria dengan tingkat kepentingan rendah dan tingkat penerapan rendah, dan kuadran IV adalah subkriteria dengan tingkat kepentingan rendah tetapi tingkat penerapan tinggi.

Analisis selanjutnya adalah pemodelan Structural Equation Modeling (SEM) dengan bantuan *software* AMOS versi 24, untuk menganalisis bobot-bobot kriteria dan subkriteria. Analisis yang dilakukan adalah *confirmatory factor analysis* untuk mengetahui hubungan indikator terhadap konstruk.

Langkah-langkah dalam penyusunan model meliputi pembuatan diagram model, uji identifikasi, uji *measurement model*, dan *structural model*. Pengujian *measurement model* memperoleh hubungan antara indikator dengan konstraknya dan validitas model. Pengujian *structural model* memperoleh korelasi antarkonstrak dan mengukur *goodness of fit* (GOF) sebuah model. Pengukuran GOF ini menggunakan parameter *Chi-Square*, *CMIN/DF*, *p-value*, *Goodness of Fit Index*, *Adjusted Goodness of Fit Index*, *Tucker-Lewis Index*, dan *Root Mean Square Error of Approximation*. Bobot kriteria dan subkriteria hasil pemodelan selanjutnya divalidasi dengan menggunakan metode Delphi, untuk memperoleh bobot yang aplikatif.

Analisis Delphi dilakukan dengan 2 putaran. Pada putaran pertama, pakar memberikan pendapat setuju atau tidak setuju terhadap bobot kriteria dan subkriteria hasil pemodelan. Selanjutnya pada putaran kedua pakar diminta untuk memberikan koreksi bobot terhadap subkriteria pembentuk kriteria yang belum memenuhi konsensus.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Responden yang mengisi dan mengembalikan kuesioner sebanyak 153 orang, yang terdiri atas 63 responden mewakili pemerintah, 52 responden mewakili masyarakat, dan 38 responden mewakili akademisi atau peneliti. Jumlah responden perempuan adalah 26%, yang memberikan gambaran adanya peran perempuan dalam pengambilan keputusan. Sebagian besar responden (63%) berada pada kelompok usia produktif. Sebagian besar responden memiliki tingkat pendidikan sarjana (43%) dan master (43%), yang berarti responden memiliki kemampuan intelektual dalam memberikan penilaian.

Selanjutnya dilakukan uji validitas terhadap data primer hasil survei, menggunakan korelasi Pearson *product moment* dengan bantuan *software* SPSS, yang menghasilkan nilai *r*-hitung. Nilai *r*-hitung ini dibandingkan dengan nilai *r*-tabel, yaitu sebesar 0,159. Hasil uji menunjukkan bahwa seluruh data dinyatakan valid dengan nilai *r*-hitung lebih besar dari 0,159. Uji reliabilitas menggunakan nilai Cronbach's Alpha dengan bantuan *software* SPSS. Hasil uji reliabilitas menunjukkan bahwa seluruh data reliabel dengan nilai Cronbach's Alpha lebih besar dari 0,70.

Tahap selanjutnya adalah menganalisis subkriteria yang menjadi fokus perhatian, subkriteria yang harus dipertahankan, dan subkriteria yang tidak perlu diperhatikan, dengan menggunakan metode IPA. Dengan menggunakan data primer, dilakukan perhitungan rata-rata tingkat kepentingan dan rata-rata tingkat penerapan, serta digambarkan dalam diagram kartesius IPA. Hasil perhitungan rata-rata dan penentuan kuadran ditunjukkan pada Tabel 2.

Tabel 2 Hasil Pemetaan Subkriteria

Notasi	Rata-rata		Kuadran			
	X	Y	I	II	III	IV
Kesiapan						
K1	3,176	3,706	√			
K2	3,052	3,686			√	
K3	3,275	3,758	√			
K4	2,725	3,523			√	
K5	3,359	3,752	√			
K6	3,157	3,647			√	
K7	3,477	3,758	√			
Teknis						
T1	3,072	3,562	√			
T2	3,078	3,536	√			
T3	3,170	3,569	√			
T4	2,863	3,497		√		
T5	2,876	3,366			√	
T6	3,033	3,497	√			
T7	2,928	3,314			√	
T8	3,033	3,582	√			
T9	2,817	3,359			√	
T10	2,863	3,425			√	
T11	3,046	3,516	√			
T12	3,013	3,575	√			
Sosial Lingkungan Geopolitik						
S1	2,810	3,248				√
S2	2,863	3,301				√
S3	2,817	3,222				√
S4	2,954	3,490	√			
S5	2,830	3,359				√
S6	3,137	3,614	√			
Spasial Ekonomi						
R1	3,183	3,634	√			
R2	3,248	3,693	√			
R3	3,261	3,693	√			
R4	3,150	3,660	√			
R5	3,026	3,608			√	
C1	3,137	3,647	√			
C2	3,065	3,523				√
C3	3,052	3,523				√
C4	2,706	3,281				√
C5	2,993	3,510				√
Sosial Lingkungan Geopolitik						
L1	2,647	3,222				√
L2	2,837	3,451			√	
L3	2,699	3,261				√
L4	2,837	3,399			√	
G1	3,183	3,379				√
G2	3,131	3,425	√			
G3	3,098	3,575	√			

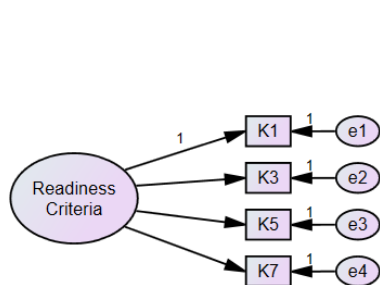
Keterangan:

X = Tingkat Penerapan

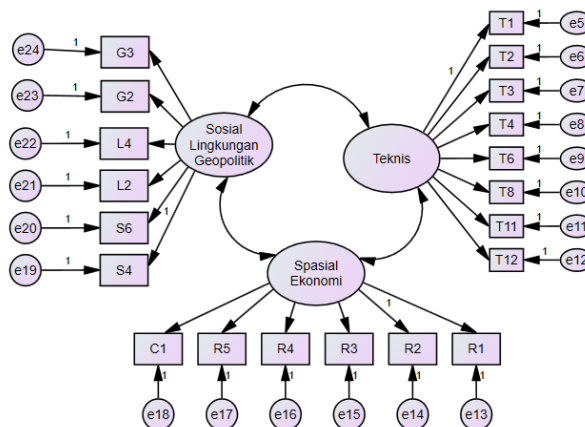
Y = Tingkat Kepentingan

Subkriteria dengan tingkat kepentingan tinggi yang berada di kuadran I dan di kuadran II selanjutnya dijadikan indikator dalam pemodelan SEM, untuk mengetahui bobot kriteria dan subkriteria. Model SEM yang dibuat terdiri atas model *readiness criteria* dan model *multicriteria* dalam penentuan prioritas penanganan jalan kabupaten. Diagram model yang disusun ditunjukkan pada Gambar 2 dan Gambar 3.

Hasil evaluasi parameter GOF terhadap model *multicriteria* menunjukkan bahwa model terlalu kompleks, sehingga dilakukan penyederhanaan model dengan *path analysis*. *Path analysis* menggabungkan variabel manifes pada variabel laten menjadi satu variabel manifes. Data variabel manifes *path analysis* merupakan data variabel manifes hasil survei dikali dengan *factor score weight* model pengukuran kriteria yang telah dinyatakan sesuai.



Gambar 2 Diagram Model *Readiness Criteria*

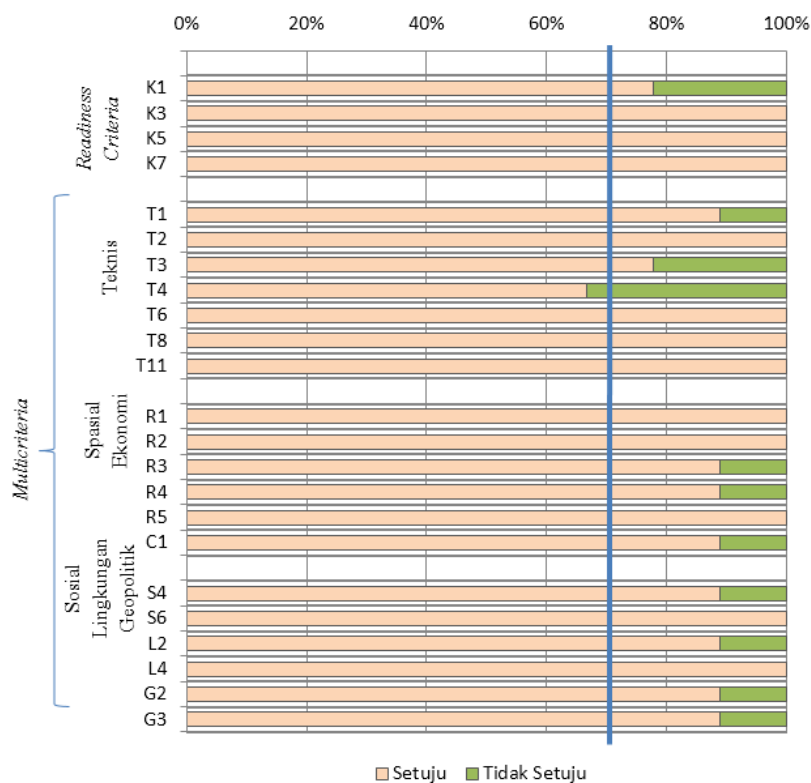


Gambar 3 Diagram Model *Multicriteria*

Model yang telah memenuhi uji *measurement model* dan *structural model* menghasilkan *Standardized Regression Weight* (SRW) yang digunakan untuk perhitungan bobot kriteria dan subkriteria. Hasil perhitungan bobot berdasarkan SRW model ditunjukkan pada Tabel 3.

Tabel 3 Bobot Kriteria dan Subkriteria Hasil Pemodelan SEM

Kriteria Subkriteria	Bobot SRW	%	Kriteria Subkriteria	Bobot SRW	%	Kriteria Subkriteria	Bobot SRW	%	Kriteria Subkriteria	Bobot SRW	%			
<i>Readiness Criteria</i>			<i>Multicriteria</i>											
K1	0,57	22	Teknis	0,80	34	Spasial Ekonomi	0,81	35	Sosial Lingkungan Geopolitik					
K3	0,69	26							R1	0,68	16	S4	0,63	16
K5	0,65	25				T1	0,60	13	R2	0,67	16	S6	0,58	15
K7	0,72	27				T2	0,64	13	R3	0,81	19	L2	0,70	18
			T3	0,50	10	R4	0,83	19	L4	0,74	18			
			T4	0,82	17	R5	0,72	17	G2	0,58	15			
			T6	0,81	17	C1	0,58	13	G3	0,74	18			
			T8	0,70	15									
			T11	0,70	15									



Gambar 4 Persentase Setuju/Tidak Setuju Pendapat Pakar Putaran Pertama

Bobot subkriteria hasil pemodelan SEM divalidasi dengan metode Delphi. Pakar yang memberikan pendapat sebanyak 9 orang pada putaran pertama. Pendapat pakar ini selanjutnya dihitung persentase setuju dan tidak setuju terhadap bobot subkriteria yang ditunjukkan pada Gambar 4. Konvergensi diperoleh apabila persentase setuju lebih besar dari 70% dan subkriteria harus dihilangkan apabila persentase tidak setuju lebih besar dari

70%. Subkriteria kondisi bangunan pelengkap jalan yang ditangani (T4) belum memenuhi konvergensi dikarenakan memiliki persentase setuju kurang dari 70%. Penarikan pendapat pakar putaran kedua dilakukan untuk mengoreksi bobot subkriteria pembentuk Kriteria Teknis.

Pendapat pakar mengenai bobot subkriteria pembentuk Kriteria Teknis pada putaran kedua dapat dilihat pada Tabel 4. Koefisien variasi diperoleh dengan membagi nilai standar deviasi dengan rata-rata pendapat pakar. Konvergensi diperoleh apabila koefisien variasi lebih kecil dari 0,5. Seluruh bobot koreksi subkriteria pembentuk Kriteria Teknis dalam putaran kedua telah memenuhi persyaratan dan dinyatakan konvergen.

Tabel 4 Hasil Perhitungan Pendapat Pakar Putaran Kedua

No.	Subkriteria	Rata-Rata	Standar Deviasi	Koefisien Variasi	Evaluasi
Kriteria Teknis					
1	T1	13,89	3,02	0,22	Memenuhi
2	T2	13,44	2,19	0,16	Memenuhi
3	T3	11,89	2,42	0,20	Memenuhi
4	T4	14,00	3,32	0,24	Memenuhi
5	T6	14,89	3,22	0,22	Memenuhi
6	T8	15,00	2,50	0,17	Memenuhi
7	T11	16,89	2,57	0,15	Memenuhi

Bobot *readiness criteria* dan *multicriteria* diperoleh dengan melakukan uji coba penentuan prioritas terhadap usulan program penanganan jalan. Uji coba dilakukan dengan perbandingan bobot *readiness criteria* dan *multicriteria* sebesar 50%–50% dan 40%–60%. Perbandingan 40%–60% menghasilkan urutan prioritas penanganan jalan mendekati program penanganan jalan kabupaten dalam APBD. Bobot kriteria dan subkriteria dalam penentuan prioritas penanganan jalan kabupaten dapat dilihat pada Tabel 5.

Tabel 5 Bobot Kriteria dan Subkriteria Penentuan Prioritas

Kriteria Subkriteria	Bobot (%)	Kriteria Subkriteria	Bobot (%)	Kriteria Subkriteria	Bobot (%)	Kriteria Subkriteria	Bobot (%)
<i>Readiness Criteria</i>	40			<i>Multicriteria</i>	60		
K1	22			Spasial		Sosial	
K3	26	Teknis	34	Ekonomi	35	Lingkungan	31
K5	25					Geopolitik	
K7	27	T1	14	R1	16	S4	16
		T2	13	R2	16	S6	15
		T3	12	R3	19	L2	18
		T4	14	R4	19	L4	18
		T6	15	R5	17	G2	15
		T8	15	C1	13	G3	18
		T11	17				

Beberapa catatan penting yang diperoleh berdasarkan analisis dengan menggunakan metode IPA, SEM, dan Delphi adalah:

- 1) *Readiness criteria* memiliki bobot sebesar 40% dan bobot subkriteria dengan tingkat kepentingan dan penerapan tinggi yang harus dipertahankan pemerintah daerah adalah

program atau kegiatan masuk dalam Renstra OPD atau Usulan Musrenbang atau Pokok-Pokok Pikiran DPRD sebesar 22%, ketersediaan dokumen DED atau dokumen perancangan baku untuk program pemeliharaan dan peningkatan jalan sebesar 26%, ketersediaan dokumen pembebasan lahan dan ganti rugi bangunan apabila terdapat pembebasan lahan dan ganti rugi bangunan dalam penanganan jalan sebesar 25%, dan ketersediaan dokumen RAB yang didasarkan dengan SHBJ Kabupaten terkini sebesar 27%.

- 2) *Multicriteria* memiliki bobot sebesar 60%, dengan kriteria penyusun adalah: (a) Kriteria Teknis memiliki bobot sebesar 34% dan bobot subkriteria dengan tingkat kepentingan dan penerapan tinggi yang harus dipertahankan pemerintah daerah adalah kondisi geometrik jalan yang ditangani sebesar 14%, kondisi fisiografis jalan yang ditangani sebesar 13%, kondisi kemantapan jalan yang ditangani sebesar 12%, sistem dan fungsi jalan yang ditangani sebesar 15%, integrasi penanganan jalan terhadap jaringan jalan eksisting sebesar 15%, dan indikasi pengaruh penanganan jalan terhadap kemantapan jalan sebesar 17%, serta bobot subkriteria dengan tingkat kepentingan tinggi tetapi penerapan rendah yang seharusnya menjadi fokus utama pemerintah daerah adalah kondisi bangunan pelengkap jalan yang ditangani sebesar 14%; (b) Kriteria Spasial Ekonomi memiliki bobot sebesar 35% dan bobot subkriteria dengan tingkat kepentingan dan penerapan tinggi yang harus dipertahankan pemerintah daerah adalah: kesesuaian jalan yang ditangani terhadap RTRW sebesar 16%, keterhubungan rute jalan yang ditangani terhadap simpul transportasi nasional dan provinsi sebesar 16%, peran jalan yang ditangani terhadap pengembangan KSPN sebesar 19%, peran jalan yang ditangani terhadap pengembangan KEK sebesar 19%, dan pembiayaan penanganan jalan sebesar 13%, serta bobot subkriteria dengan tingkat kepentingan tinggi tetapi penerapan rendah yang seharusnya menjadi fokus utama pemerintah daerah adalah peran jalan yang ditangani terhadap pengembangan daerah pinggiran sebesar 17%; dan (c) Kriteria Sosial Lingkungan Geopolitik memiliki bobot sebesar 31% dan bobot subkriteria dengan tingkat kepentingan dan penerapan tinggi yang harus dipertahankan pemerintah daerah adalah indikasi pengaruh penanganan jalan terhadap pengurangan kantong kemiskinan sebesar 16%, indikasi pengaruh penanganan jalan terhadap peningkatan akses kegawatdaruratan sebesar 15%, indikasi konsekuensi penanganan jalan terhadap Pokok-Pokok Pikiran DPRD atau Usulan Musrenbang sebesar 15%, dan indikasi konsekuensi penanganan jalan terhadap keseimbangan pengembangan wilayah sebesar 18%, serta bobot subkriteria dengan tingkat kepentingan tinggi tetapi penerapan rendah yang seharusnya menjadi fokus utama pemerintah daerah adalah indikasi pengaruh penanganan jalan terhadap fungsi /tata guna lahan sebesar 18% dan indikasi pengaruh penanganan jalan terhadap kawasan sempadan sungai dan pantai sebesar 18%.
- 3) Subkriteria dalam *multicriteria* dengan bobot terbesar adalah peran jalan yang ditangani terhadap pengembangan KSPN dan peran jalan yang ditangani terhadap pengembangan KEK sebesar 19%. Prioritas program penanganan jalan kabupaten yang dianalisis sejalan dengan program pemerintah pusat, yaitu pengembangan kawasan Candi Borobudur dan pengembangan kawasan Aerotropolis Yogyakarta Internatiaonal Airport.

KESIMPULAN

Dari analisis kriteria dan subkriteria dalam penentuan prioritas penanganan jalan kabupaten dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

- 1) Prioritas penanganan jalan kabupaten ditentukan oleh *readiness criteria*, dengan bobot 40%, dan *multicriteria*, dengan bobot 60%.
- 2) Dokumen yang dipergunakan dalam seleksi awal usulan program penanganan jalan kabupaten adalah dokumen DED atau perancangan baku, dokumen pembebasan lahan dan ganti rugi bangunan, serta dokumen RAB yang didasarkan SHBJ terkini.
- 3) Bobot kriteria dalam *multicriteria* adalah Kriteria Teknis sebesar 34%, Kriteria Spasial Ekonomi sebesar 35%, dan Kriteria Sosial Lingkungan Geopolitik sebesar 31%.

DAFTAR PUSTAKA

- Direktorat Jenderal Bina Marga. 2017. *Petunjuk Teknis Penyusunan Program Prioritas Pembangunan Jalan*. Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. Jakarta.
- Government of Western Australia. 2012. *Project Prioritisation Guidelines*. Katanning: Great Southern Regional Road Group.
- Mulyono, A. T. 2010. *Model Monitoring dan Evaluasi Penerapan SNI Bidang Bahan Konstruksi Bangunan dan Rekayasa Sipil dalam Penyelenggaraan Jalan Daerah*. Prosiding Pertemuan dan Presentasi Ilmiah Standardisasi ISSN 0853-9677. Jakarta: Badan Standarisasi Nasional.
- Mulyono, A.T. 2011. *Kepatuhan Penerapan Standar Mutu untuk Mewujudkan Standard Minded Penyelenggaraan Jalan Daerah*. Pidato Pengukuhan Jabatan Guru Besar pada Fakultas Teknik UGM. Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada.
- Pemerintah Republik Indonesia. 2020. *Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2020 tentang Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang No. 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi*. Jakarta.