

**PENENTUAN PRIORITAS PENANGANAN JALAN  
DI KECAMATAN MANDONGA KOTA KENDARI**

*Determination of Handling Priority of Road  
in Mandonga District of Kendari City*

**JANY**



**PROGRAM PASCASARJANA**

**UNIVERSITAS HASANUDDIN**

**MAKASSAR**

**2008**

## PRAKATA

Puji sukur kepada Allah SWT. Karena atas berkat dan rahmat-Nya maka penyusun dapat menyelesaikan tesis ini dengan judul Penentuan Prioritas Penanganan Jalan Di Kecamatan Mandonga Kota Kendari.

Tesis ini merupakan sebagian persyaratan untuk mencapai derajat Sarjana S-2, pada Program Studi Magister Teknik Perencanaan Prasarana Program Pasca Sarjana, Universitas Hasanuddin Makassar.

Penyusun mengharapkan agar hasil tesis ini dapat digunakan dan menjadi bahan pertimbangan dalam mengambil keputusan prioritas penanganan jaringan jalan di perkotaan.

Pada kesempatan ini penyusun mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Prof.Dr. Ir. H.M.Ramli Rahim,M.Eng sebagai ketua komisi penasihat dan Prof.Dr-Ing. Herman Parung,M.Eng sebagai anggota komisi penasihat atas bimbingan dan bantuan yang diberikan pada penulis.
2. Prof.Dr.Ir. Shirly Wunas,DEA, Prof.Dr. Osman Lewangka,SE,MA, dan Dr.Ir. Ria Wikantari,M.Arch sebagai komisi penguji yang telah banyak memberikan masukan dalam penyempurnaan tesis ini.
3. Pusat Pembinaan Keahlian dan Teknik Konstruksi (PUSBIKTEK) Badan Pembinaan Konstruksi dan Sumber Daya Manusia (BPK-SDM) Departemen Pekerjaan Umum, atas kesempatan dan beasiswa yang diberikan untuk mengikuti pendidikan magister pada Universitas

Hasanuddin Makassar.

4. Pemerintah Daerah Kota Kendari, Membawah i Dinas Pekerjaan Umum Kota Kendari sebagai instansi pengutus .
5. Ayahanda J.Mendila dan Ibunda tercinta almarhum Hj.St.Nurbaya dan saudara-saudaraku atas motivasi, bantuan dan doanya selama penulis mengikuti pendidikan serta sahabat karibku Sapar, Yamin, dan Ramlan.
6. Istri tercinta Andi Rahmawaty dan anak-anakku tersayang Andi Fu'ad, Andi Far'han, Andi Najwa yang setia mendampingi dan memberikan motivasi kepada penulis selama menempuh pendidikan pada Program Pascasarjana Universitas Hasanuddin Makassar.

Penulis Tidak dapat membalas kebaikan semua pihak yang telah membantu dalam penyusunan tesis ini, semoga Allah SWT yang dapat membalasnya.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa tesis ini masih perlu untuk dikembangkan lagi. Oleh karena itu dengan segala kerendahan hati penyusun mengharapkan saran maupun kritik yang membangun demi penyempurnaan tesis ini, semoga bermanfaat bagi pengembangan ilmu pengetahuan kita semua, Amin.

Makassar, Februari 2008

Penulis,

**Jany**

**DAFTAR ISI**

LEMBAR PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
ABSTRAK	vi
<i>ABSTRACT</i>	vii
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR TABEL	x
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR LAMPIRAN	xiii
BAB I. PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	4
B. Rumusan Masalah	4
C. Tujuan Penelitian	4
D. Manfaat Penelitian	4
E. Ruang Lingkup	5
BAB II. KAJIAN PUSTAKA	6
A. Penanganan Jaringan Jalan	6
B. Pembinaan Jalan	10
C. Penentuan Kriteria	13
D. Metode Analisis Multi Kriteria	17
E. Penelitian yang Lalu	29
F. KerangkaPikir	32

## DAFTAR TABEL

nomor	halaman
1. Standar pelayanan minimum (SPM) jalan	9
2. Proses penilaian kinerja program penanganan jalan	20
3. Matriks perbandingan berpasangan	25
4. Skala penilaian perbandingan berpasangan	27
5. Nilai Indeks Random	28
6. Pembobotan seluruh stakeholder	29
7. Luas wilayah dan jumlah penduduk Kecamatan Mandongga	42
8. Panjang jalan berdasarkan peranan jalan dalam wilayah penelitian	44
9. Kerapatan jalan berdasarkan peranan jalan dalam wilayah penelitian	44
10. Kondisi permukaan jalan dalam wilayah penelitian	45
11. Matriks perbandingan berpasangan kriteria oleh stakeholder 1	54
12. Bobot lokal kriteria seluruh stakeholder	57
13. Matriks perbandingan berpasangan sub kriteria pengembangan wilayah	60
14. Bobot lokal sub kriteria pengembangan wilayah seluruh stakeholder	62
15. Matriks perbandingan berpasangan sub kriteria	

**DAFTAR LAMPIRAN**

nomor	halaman
1. Peta wilayah lokasi penelitian	97
2. Gambar jaringan jalan di lokasi penelitian	98
3. Kuesioner	99
4. Analisis hasil kuesioner	117

## ABSTRAK

**JANY.** *Penentuan Prioritas Penanganan Jalan di Kecamatan Mandonga Kota Kendari* (dibimbing oleh **Ramli Rahim** dan **Herman Parung**).

Penelitian ini bertujuan (1) Untuk menentukan kriteria-kriteria yang dapat dipertimbangkan dalam usaha penanganan jaringan jalan di Kecamatan Mandonga Kota Kendari, (2) Untuk menentukan urutan prioritas dalam usaha penanganan sistem jaringan jalan akibat terbatasnya kemampuan pendanaan yang dimiliki Pemerintah Daerah Kota Kendari.

Metode survei yang dilakukan adalah pembagian kuesioner kepada responden dan wawancara/pengamatan langsung di lokasi penelitian. Pemilihan responden berdasarkan kemampuan/kompetensi dan keterkaitan dalam perencanaan dan pembangunan prasarana transportasi di wilayah penelitian. Data dianalisis dengan menggunakan Metode Proses Hirarki Analitik.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa kriteria-kriteria yang dapat dipertimbangkan dan sesuai dengan kondisi di wilayah tersebut adalah : pemerataan aksesibilitas, pengembangan wilayah, pengembangan sektor ekonomi, aspek biaya, dampak lingkungan dan kerusakan jalan. Ruas jalan Terminal Abeli Dalam merupakan ruas jalan yang diusulkan untuk mendapatkan prioritas utama dalam penanganan jalan di Kecamatan Mandonga. Ruas jalan berikutnya yang mendapat prioritas adalah ruas jalan Konggoasa, ruas jalan Rumah Sakit Jiwa, ruas jalan Imam Bonjol, ruas jalan Tomawa, ruas jalan Oikumene, ruas jalan Pekuburan, ruas jalan Sawerigading.

## ABSTRACT

**JANY.** *Determination of Handling Priority of road in Mandonga District of Kendari City* (supervised by **Ramli Rahim** and **Herman Parung**).

This research aimed ( 1) To determine criterions which can be considered in effort for handling of road(street network in Mandonga District Kendari City, ( 2) To determine priority sequence in effort for handling of road(street tissue system as effect of limited financing ability owned by Local Government of Town Kendari.

Survey method done is division of questionnaire to direct responder and wawancara/pengamatan in location of research. Election of responder based on capability, competency and interrelationship in planning and development of transportation infrastructure in research region. Data is analysed by using Metode Proses Hirarki Analitik.

Result of research indicates that criterions which can be considered and as according to condition of in region is : generalization of aksebility, region expansion, economic sector expansion, cost aspect, environmental impact and road(street damage. Terminal Joint Streets Abeli Dalam is joint streets proposed to get main priority in handling of road(street in Mandonga District. The next joint streets getting priority is joint streets Konggoasa, Mental hospital joint streets, joint streets Imam Bonjol, joint streets Tomawa, joint streets Oikumene, joint streets Pekuburan, joint streets Sawerigading.

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **A. Latar Belakang**

Transportasi merupakan suatu hal yang harus diperhatikan pada kondisi daerah perkotaan sebagai penyedia akses bagi masyarakat dalam memenuhi kebutuhannya terhadap barang dan jasa. Selain itu transportasi juga dibutuhkan masyarakat perkotaan untuk meningkatkan kehidupan sosial dan ekonominya. Kekurangan sarana dan prasarana transportasi akan mempengaruhi secara langsung aksesibilitas masyarakat dalam suatu wilayah.

Jaringan jalan di wilayah perkotaan yang disediakan diharapkan dapat menjawab tantangan pembangunan dan perkembangan ekonomi di wilayah perkotaan di masa mendatang, sejalan dengan diterapkannya otonomi daerah yang juga dapat berimbas pada tuntutan peningkatan peran dan fungsi jaringan jalan di daerah-daerah.

Rendahnya tingkat aksesibilitias sering dianggap sebagai salah satu masalah pembangunan yang hanya dapat diselesaikan melalui pembangunan jalan. Pembangunan dan perbaikan jaringan jalan ini diharapkan mempengaruhi pelayanan transportasi dan adanya peningkatan aksesibilitas.

Implikasi dari adanya UU Otonomi Daerah maka kewenangan beralih ke daerah khususnya ke Kabupaten/Kota. Hal ini karena sejalan dengan tujuan desentralisasi pemerintahan di Kabupaten/Kota diberi wewenang untuk mengatur wilayah sendiri. Dengan demikian daerah otonom dapat memiliki kewenangan untuk mengatur dan mengurus kepentingan masyarakat setempat menurut prakarsa sendiri berdasar aspirasi masyarakat.

Berbagai perubahan mendasar dalam pola pemerintahan dengan ditetapkannya UU No. 22/1999 tentang Pemerintah Daerah harus ditanggapi oleh Pemerintah Propinsi dan Pemerintah Kabupaten/Kota sebagai sebuah tantangan. Sejumlah isu mendasar dengan berlakunya otonomi daerah harus diperhatikan dalam merencanakan sistem transportasi wilayah di masa mendatang, setidaknya pola perencanaan harus lebih memperhatikan adanya aspirasi daerah. Penyediaan sistem jaringan transportasi yang berorientasi pada perkembangan wilayah (*development oriented*) harus diimbangi dengan adanya konsep pemerataan aksesibilitas (*equity*).

Beberapa permasalahan yang dihadapi sehubungan dengan tuntutan pembangunan/peningkatan jalan di wilayah Kecamatan Mandonga, antara lain adanya keterbatasan dalam hal pendanaan yang mampu disediakan oleh Pemerintah Daerah dalam usaha penanganan sistem jaringan jalan yang telah ada. Dimana jalan itu menghubungkan permukiman dengan pusat-pusat pelayanan masyarakat atau ke seluruh

wilayah Kecamatan Mandonga. Selain hal tersebut, umumnya pemerintah dalam melaksanakan proyek penanganan jalan hanya berdasarkan satu kriteria saja, misalnya kondisi kerusakan jalan. Dengan berdasar satu kriteria saja, maka ruas jalan yang memiliki kondisi paling parah adalah menjadi prioritas utama tanpa mempertimbangkan apakah ruas jalan tersebut memiliki peranan lain bagi masyarakat di sekitarnya.

Berdasarkan uraian di atas, maka seharusnya perlu diadakan skala prioritas berdasarkan beberapa kriteria dalam penanganan sistem jaringan transportasi sehingga dapat memberikan hasil yang lebih baik pada masyarakat di Kecamatan Mandonga. Perencanaan penanganan jalan yang berdasarkan skala prioritas diperlukan agar perencanaan yang dihasilkan efisien dan efektif. Selain itu, seharusnya dalam perencanaan penanganan jalan didasarkan pada beberapa kriteria-kriteria yang memberikan manfaat secara langsung maupun tidak langsung. Hal ini bertujuan agar program pemerintah dalam penanganan jaringan jalan dapat mengakomodasi berbagai kriteria dalam penanganan jalan yang berasal dari berbagai macam *stakeholder*, sehingga diharapkan penanganan jaringan jalan akan memberikan manfaat yang optimal terhadap pengembangan wilayah dan peningkatan taraf sosial ekonomi masyarakat yang mendiami wilayah tersebut.

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan uraian latar belakang yang menentukan, maka beberapa rumusan masalah yang akan dikaji antara lain :

1. Kriteria-kriteria apakah yang dapat dijadikan penentu dalam usaha penanganan jaringan jalan di Kecamatan Mandonga Kota Kendari ?
2. Bagaimanakah urutan prioritas penanganan jalan di Kecamatan Mandonga Kota Kendari ?

## **C. Tujuan Penelitian**

Adapun tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah :

1. Untuk mengidentifikasi kriteria-kriteria yang menentukan dalam usaha penanganan jaringan jalan di Kecamatan Mandonga Kota Kendari.
2. Untuk menentukan urutan prioritas dalam usaha penanganan sistem jaringan akibat terbatasnya kemampuan pendanaan yang dimiliki Pemerintah Daerah Kota Kendari.

## **D. Manfaat Penelitian**

Adapun manfaat dari penelitian ini adalah :

1. Sebagai informasi bagi Pemerintah Daerah dalam menyusun usulan program penanganan jalan.
2. Sebagai bahan pertimbangan bagi Pemerintah Kota Kendari dalam perencanaan prasarana di wilayah tersebut.

## E. Lingkup Penelitian

Adapun usaha untuk memperoleh urutan prioritas dalam penanganan sistem jaringan jalan dengan memperhatikan aspek pendanaan yang terbatas, maka digunakan *Analisis Multi Kriteria (AMK)* yang dapat mengakomodasi beberapa kriteria penilaian yang berbeda yang berdasarkan penilaian *stakeholder* yang terkait di bidang perencanaan transportasi. Penggunaan metode ini dimaksudkan untuk memperoleh urutan prioritas penanganan sistem jaringan jalan.

Dalam penelitian ini kriteria dalam menentukan prioritas penanganan sistem jaringan jalan yang ditetapkan adalah merupakan pendekatan/terjemahan dari tujuan penyelenggaraan jaringan jalan, yaitu Undang-undang No. 14 Tahun 1992, Rencana Umum Tata Ruang Kecamatan di wilayah studi dan tujuan dari penanganan jalan yang dikeluarkan oleh Direktorat Bina Marga.

Sedangkan ruas jalan yang ditinjau adalah ruas jalan yang menghubungkan dengan jalan nasional (jalan Kolektor) yang berada di wilayah studi yaitu Kecamatan Mandonga Kota Kendari.

## **BAB II**

### **KAJIAN PUSTAKA**

#### **A. Penanganan Jaringan Jalan**

Tujuan penanganan jaringan jalan adalah untuk menjaga kinerja jalan sehingga fungsinya dalam sistem infrastruktur jalan (jaringan jalan) dapat berjalan dengan baik. Secara spesifik dapat dikatakan bahwa tujuan penanganan jaringan jalan adalah untuk menjaga kondisi fisik dan operasional dari jaringan jalan agar tetap dalam kondisi baik sehingga dapat dioperasikan atau memberi pelayanan sebagaimana mestinya.

##### **1. Kemantapan Jalan**

Departemen Kimpraswil memiliki definisi mengenai tujuan penanganan jalan yakni 100% jalan mantap. Tingkat kemantapan jalan ditentukan oleh dua kriteria, yaitu :

###### **a. Kemantapan konstruksi jalan**

- 1). Jalan mantap konstruksi adalah jalan dengan kondisi konstruksi yang untuk penanganannya hanya membutuhkan pemeliharaan rutin dan bertujuan tidak untuk menambah nilai rutin atau maksimum struktur konstruksi yang ada.
- 2). Jalan tak mantap konstruksi adalah jalan dengan kondisi yang untuk penanganan minimumnya adalah pemeliharaan berkala dan

maksimum peningkatan jalan dengan tujuan untuk menambah nilai struktur konstruksi.

### 3). Kemantapan layanan lalu lintas

Mantap layanan adalah jalan dengan kondisi lalu lintas yang penanganannya tidak diperlukan penambahan lebar jalan.

Tak mantap layanan adalah jalan dengan kondisi lalu lintas yang penanganannya diperlukan penambahan lebar jalan.

Berdasarkan kondisi jaringan yang ada saat ini, maka jenis kegiatan penanganan jaringan jalan dapat dikelompokkan kedalam kegiatan pemeliharaan dan pembangunan.

Kegiatan pemeliharaan adalah seluruh pekerjaan yang ditujukan agar jalan dapat memberikan pelayanan sesuai yang direncanakan. Pekerjaan yang termasuk dalam kegiatan pemeliharaan ini adalah pekerjaan pemeliharaan dan pekerjaan perkuatan struktur.

Pekerjaan pemeliharaan yaitu pekerjaan yang harus dilaksanakan terus menerus (sepanjang tahun) untuk mengatasi kerusakan jalan yang bersifat minor dan memerlukan penanganan segera, seperti penambalan lubang, penutupan retak-retak, dan pembersihan saluran.

Pekerjaan pemeliharaan terdiri atas pemeliharaan rutin dan berkala.

Pemeliharaan rutin adalah pemeliharaan yang diberikan hanya pada lapis permukaan berupa perbaikan ringan yang bersifat reaktif dan pada ruang milik jalan (rumija) seperti bahu jalan, selokan samping untuk meningkatkan kualitas berkendara tanpa meningkatkan kekuatan

struktur dan dilakukan menerus sepanjang tahun. Pemeliharaan rutin umumnya dilakukan pada kondisi baik. Pemeliharaan berkala adalah pemeliharaan yang dilakukan terhadap jalan pada waktu-waktu tertentu (tidak menerus sepanjang tahun) dan sifatnya meningkatkan kemampuan struktur jalan. Pemeliharaan berkala dapat berupa tindakan pencegahan (*preventif*), pelapisan ulang permukaan (*resurfacing*) dan rekonstruksi perkerasan.

Pekerjaan perkuatan struktur perkerasan yaitu pekerjaan yang apabila pekerjaan pemeliharaan berkala terlambat dilaksanakan sehingga kerusakan jalan yang terjadi telah mempengaruhi pondasi. Melalui pekerjaan ini kinerja jalan akan dikembalikan seperti kondisi awal pada saat dibangun.

Kegiatan pembangunan meliputi pekerjaan peningkatan jalan dan pembangunan jalan baru. Pekerjaan peningkatan adalah pekerjaan yang ditujukan untuk menambah kemampuan struktur jalan ke Muatan Sumbu Tunggal (MST) yang lebih tinggi atau menambah kapasitas jalan. Pekerjaan pembangunan jalan baru adalah membangun jalan baru berupa jalan tanah, jalan perkerasan, atau jalan beraspal.

## **2. Standar Pelayanan Minimum Jasa (SPM)**

Dalam usaha menjamin tersedianya pelayanan publik bagi masyarakat, maka dalam PP No. 25 Tahun 2000 tentang Kewenangan Pemerintah dan Kewenangan Pemerintah Daerah sebagai Daerah Otonom, pada Pasal 3 butir 3 disebutkan bahwa *"daerah wajib melaksanakan pelayanan*

*minimal*". Dalam hal ini standar pelayanan minimal merupakan kewenangan dari Pemerintah Pusat (Pasal 2 ayat (4) butir b). Departemen Kimpraswil telah mengeluarkan Draft Standar Pelayanan Minimum (SPM) bidang jalan seperti pada tabel 1.

Tabel 1. Standar pelayanan minimum (SPM) jalan (Dep. Kimpraswil)

	<b>Kepadatan penduduk (Jiwa/km<sup>2</sup>)</b>	<b>Indek aksesibilitas (km/km<sup>2</sup>)</b>
	Sangat tinggi > 5000	> 5
Aspek aksesibilitas	Tinggi > 1000	> 1,5
	Sedang > 500	> 0,5
	Rendah > 100	> 0,15
	Sangat rendah < 100	> 0,05

Sumber : Kepmen Kimpraswil No. 534/KPTS/M/2001

### **3. Akomodasi Terhadap Pengembangan Wilayah**

Penetapan kebutuhan pembangunan dan pengembangan jaringan jalan tidak hanya didasarkan pada kebutuhan untuk mencapai 10% jalan mantap ataupun SPM jalan, namun juga terkait dengan kebutuhan jalan bagi pengembangan wilayah, dukungan bagi sektor dan kawasan andalan, prediksi kebutuhan lalu lintas di masa datang.

## **B. Pembinaan Jalan**

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006, wewenang pembinaan jalan dikelompokkan menurut tingkatan sebagai berikut :

1. Jalan Nasional
2. Jalan Propinsi
3. Jalan Kabupaten atau Kota

### **1. Jalan Nasional**

Jalan Nasional adalah jalan yang wewenang pembinaannya ada pada menteri. Penetapan suatu ruas jalan sebagai jalan nasional dilakukan dengan keputusan menteri. Yang termasuk jalan nasional adalah :

- a. Jalan arteri primer, yaitu jalan yang menghubungkan kota jenjang kesatu yang terletak berdampingan atau menghubungkan kota jenjang kesatu dengan kota jenjang kedua
- b. Jalan Kolektor Primer, yaitu jalan yang menghubungkan antar ibukota propinsi
- c. Jalan selain daripada yang termasuk huruf a dan huruf b, yang mempunyai nilai strategis terhadap kepentingan nasional.

### **2. Jalan Propinsi**

Jalan Propinsi yang diatur pada pasal 58 Peraturan Pemerintah No. 34 Tahun 2006 wewenang pembinaannya pada pemerintah propinsi.

Penetapan status jalan sebagai jalan propinsi dilakukan dengan Keputusan Menteri Dalam Negeri atas usul Pemerintah Daerah Tingkat I yang bersangkutan dengan memperhatikan pendapat menteri. Yang termasuk kelompok jalan propinsi adalah :

- a. Jalan kolektor primer yang menghubungkan ibukota propinsi dengan ibukota kabupaten atau kota
- b. Jalan kolektor primer yang menghubungkan antar ibukota kabupaten atau kota.

Jalan kolektor primer yang menghubungkan antar ibukota kabupaten atau kota.

### **3. Jalan Kabupaten atau Kota**

Jalan Kabupaten atau Kota pembinaannya pada pemerintah kabupaten atau kota. Penetapan status jalan sebagai jalan kabupaten atau kota dilakukan dengan keputusan Gubernur atas usul Pemerintah Kabupaten atau Kota yang bersangkutan dengan memperhatikan pendapat Gubernur. Yang termasuk kelompok jalan kabupaten atau kota adalah jalan selain yang disebutkan pada jalan nasional dan jalan propinsi.

Menurut Abubakar, et al dalam buku "*Sistem Transportasi*" yang diterbitkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan (1998), bahwa untuk menciptakan suatu sistem transportasi yang andal dalam suatu kota adalah dengan menetapkan suatu hirarki jalan yang melayani suluruh wilayah. Pembagian hirarki jalan didasarkan pada :

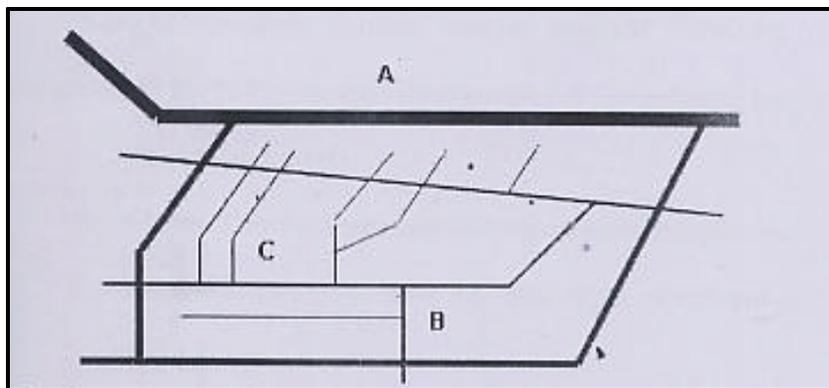
- a. Kebutuhan transportasi
- b. Pemilihan moda secara tepat dengan mempertimbangkan keunggulan
- c. Karakteristik moda
- d. Perkembangan teknologi kendaraan
- e. Muatan sumbu terberat kendaraan
- f. Konstruksi jalan.

Penentuan hirarki jalan berkaitan pula dengan beberapa variabel sebagai berikut :

1. Volume lalu lintas, biasanya bervariasi berdasarkan total volume dua arah, satu arah, volume waktu puncak dan proporsi relatif kendaraan.
2. Kecepatan rencana adalah kecepatan kontinu terbesar dari kendaraan yang melakukan perjalanan di jalan dengan sama jika tidak terdapat lalu lintas lainnya. Tipikal kecepatan adalah sebagai berikut :
  - a. Jalan lokal : 20 – 40 km/jam
  - b. Jalan kolektor : 50 – 60 km/jam
  - c. Jalan arteri : 60 – 80 km/jam
3. Akses, merupakan salah satu pertimbangan pula dalam penentuan hirarki jalan, jumlah akses yang diizinkan untuk suatu jalan ditentukan berdasarkan kelas jalan. Jika yang lebih dipentingkan adalah volume lalu lintas tinggi maka akses harus dibatasi, jika akses yang lebih dipentingkan maka volume lalu lintas dan kecepatan dibatasi.

Contoh hirarki jalan pada wilayah perkotaan dapat dilihat pada gambar 2.1. Pada gambar tersebut nampak bahwa jalan lokal (c)

disalurkan ke jalan arteri (a) melalui jalan kolektor (b). Secara teoritis, lalu lintas dan jalan lokal sebaiknya tidak langsung masuk ke jalan arteri. Hal ini juga dimaksudkan untuk mengurangi akses yang menuju jalan arteri. Namun pada prakteknya di Indonesia, jalan-jalan lokal umumnya mempunyai akses langsung ke jalan arteri sehingga fungsi hirarki jalan tidak sebagaimana mestinya.



Gambar 1.2. Hirarki jaringan jalan (Abubakar et al,1998)

Keterangan : A = Jalan Arteri  
 B = Jalan Kolektor  
 C = Jalan Lokal

### C. Penentuan Kriteria

Idealnya penilaian suatu rencana penanganan jaringan jalan di suatu wilayah tidak hanya ditetapkan dari nilai kelayakan ekonomi saja. Diperlukan kriteria lain yang lebih komprehensif untuk mengkaji usulan/rencana penanganan jaringan jalan dalam rangka pembangunan wilayah. Dengan banyaknya kriteria (*multi kriteria*) pertimbangan, maka diharapkan keputusan yang dihasilkan mampu mencakup seluruh aspek

dari sistem transportasi yang bersifat *multi-dimensional*. Selain itu, keputusan yang diambil harus mampu menghasilkan kompromi, dimana kehendak (aspirasi) daerah kabupaten/kota yang dipadukan dengan konsep pembangunan jaringan transportasi.

Berdasarkan hal tersebut maka kriteria penanganan jaringan jalan tidak dapat dipisahkan dari konsep penyelenggaraan jaringan jalan, yaitu Undang-undang No. 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 3 disebutkan bahwa :

*Transportasi jalan diselenggarakan dengan tujuan untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan efisien, mampu memadukan moda transportasi lainnya menjangkau seluruh pelosok wilayah daratan untuk menunjang pemerataan, pertumbuhan dan stabilitas sebagai pendorong, penggerak dan penunjang pembangunan nasional dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat.*

Dalam Pasal tersebut, kalimat "...menjangkau seluruh pelosok wilayah daratan...." dapat diasumsikan sebagai pemerataan aksesibilitas di wilayah Kota Kendari khususnya di Kecamatan Mandonga. Kata "efisien" dan "...biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat" dapat diasumsikan sebagai adanya harapan bahwa aspek biaya (biaya penanganan) merupakan bagian yang harus dipertimbangkan dalam tujuan penyelenggaraan penanganan jaringan jalan.

Selain itu harapan Pemerintah Daerah tentang pembangunan infrastruktur dapat dilihat pada Rencana Umum Tata Ruang Kota Kendari :

*Pembangunan sistem transportasi di Kota Kendari diharapkan mampu melayani ke seluruh satuan pemukiman dan menjangkau hingga pada lahan pertanian yang dimaksudkan untuk memudahkan akses dalam pengangkutan hasil produksi dan pergerakan arus penumpang.*

Kalimat "...diharapkan mampu melayani ke seluruh satuan pemukiman dan menjangkau hingga pada lahan pertanian..." dapat diasumsikan sebagai adanya keinginan Pemerintah Daerah untuk meningkatkan pelayanan kepada masyarakat berupa peningkatan aksesibilitas di wilayahnya. Hal ini juga dapat diasumsikan bahwa kriteria pemerataan aksesibilitas sebaiknya dipertimbangkan dalam penanganan jalan di wilayah penelitian.

Selain hal tersebut di atas, aspirasi daerah yang merujuk pada Revisi Rencana Umum Tata Ruang Kota Kendari disebutkan bahwa dalam upaya mencapai sasaran terciptanya tata ruang wilayah kecamatan yang baik, maka perlu dilakukan berbagai pendekatan. Adapun pendekatan tersebut antara lain pertumbuhan ekonomi dan berorientasi lingkungan.

Berdasarkan hal tersebut di atas, maka rencana penanganan jaringan jalan sebaiknya diseleraskan dengan sasaran yang ingin dicapai oleh Pemerintah Kota Kendari dalam penataan ruang wilayah. Dengan

demikian, rencana penanganan jaringan jalan juga mengakomodasi pendekatan dalam mencapai terciptanya tataruang yang baik, yaitu pertumbuhan ekonomi dan berorientasi lingkungan. Hal ini dapat diasumsikan bahwa dalam rencana penanganan jaringan jalan aspek ekonomi dan aspek dampak lingkungan merupakan salah satu kriteria yang perlu dipertimbangkan.

Hal lain yang perlu dipertimbangkan dalam penanganan jaringan jalan yaitu tujuan kegiatan penanganan jaringan jalan itu sendiri. Adapun tujuan penanganan jaringan jalan antara lain untuk mencapai kondisi/keadaan jalan 100% mantap, untuk mencapai SPM dan akomodasi/penyesuaian terhadap pengembangan wilayah. Dengan demikian maka dalam upaya penanganan sistem jaringan jalan perlu dipertimbangkan kriteria akomodasi terhadap pengembangan wilayah dan kriteria yang menggambarkan kondisi/keadaan jaringan jalan yang akan ditinjau.

Berdasarkan konsep di atas, maka beberapa kriteria diasumsikan memiliki pengaruh dalam kegiatan penanganan sistem jaringan jalan di Kecamatan Mandonga Kota Kendari. Dengan demikian usulan kriteria yang digunakan dalam kegiatan penanganan jaringan jalan di wilayah penelitian, yaitu :

- a. Kriteria pemerataan aksesibilitas
- b. Kriteria pengembangan wilayah
- c. Kriteria pengembangan sektor ekonomi

- d. Kriteria aspek biaya
- e. Kriteria dampak lingkungan
- f. Kriteria kerusakan jalan

#### **D. Metode Analisis Multi Kriteria**

Menurut Tamin (2002), dalam Konsep Pengembangan Sistem Transportasi Wilayah di Era Otonomi Daerah, ada dua hal yang perlu diperhatikan, yaitu :

1. Partisipatif. Dengan diberlakukannya otonomi daerah, maka bagaimana pun juga aspirasi/keinginan dari kabupaten/kota harus dipertimbangkan.
2. Bertahap. Sesuai dengan kemampuan pendanaan yang ada. Untuk itu, pelaksanaan pembangunan harus dilakukan secara bertahap sesuai dengan prioritas.

Butir (1) mengimplikasikan bahwa dalam program pengembangan sistem jaringan transportasi, sekarang ini perlu adanya perubahan strategi setidaknya untuk menyikapi desentralisasi di era otonomi daerah.

Butir (2) mengimplikasikan perlunya dikembangkan suatu alat bantu pengambilan keputusan yang mampu menyusun usul program pengembangan sistem jaringan transportasi sesuai dengan prioritas yang sudah menjadi kesepakatan bersama yang telah dicapai pada butir (1).

Untuk menyusun daftar prioritas tersebut, dibutuhkan adanya sejumlah kriteria yang mampu menyeleksi usul yang ada secara fair

dan telah memperhatikan keinginan semua pihak yang berkepentingan (*stakeholders*). Salah satu pendekatan perencanaan yang memungkinkan diakomodasikannya sejumlah kepentingan dan sejumlah kriteria dalam proses pengambilan keputusan adalah Analisis Multi Kriteria (AMK).

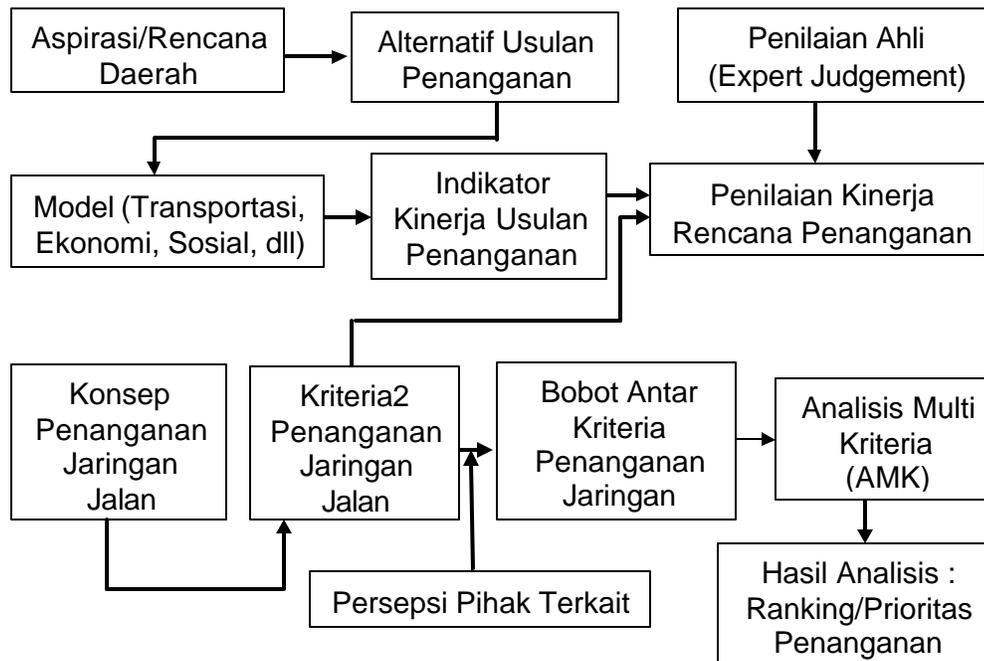
Wibawa (1994), menyatakan bahwa perencanaan prioritas adalah pemilihan alternatif rancangan kebijakan yang memiliki nilai paling penting yang ditinjau dari beberapa aspek, diseleksi dari beberapa alternatif yang ada. Beberapa aspek yang mempengaruhi dalam menentukan prioritas adalah tingkat kepentingan, birokrasi pemerintah, nilai pribadi dan besarnya nilai kebijakan.

Menurut Tamin (2002) Analisis Multi Kriteria merupakan alternatif teknik yang mampu menggabungkan sejumlah kriteria dengan besaran yang berbeda (*multi variable*) dan dalam persepsi pihak yang terkait yang bermacam-macam (*multi facet*).

Penilaian ini diberikan oleh beberapa pakar (*expert*) yang memiliki pengetahuan dan pengalaman dalam perencanaan dan dianggap mampu memberikan penilaian secara objektif. Adapun proses Analisis Multi Kriteria dalam menentukan prioritas penanganan jalan dapat dilihat pada gambar 2.

Adapun perbandingan bobot relative (*relative weighting*) antar kriteria dihasilkan dari survey wawancara kepada wakil dari instansi-instansi terkait dengan perencanaan wilayah dan sistem transportasi di

tingkat propinsi dan kabupaten/kota yang ada. Secara sederhana proses penilaian tersebut disampaikan pada tabel 2.



Gambar 2.2. Proses analisis multi kriteria dalam menentukan prioritas penanganan jalan (Tamin, 2002)

Alternatif usulan pengembangan diperoleh dari hasil survei ke daerah, yang kemudian dengan model transportasi akan diperkirakan kinerjanya sepanjang waktu tinjauan. Tampilan kerja tersebut akan dinilai oleh para pakar (*expert judgement*) terhadap kriteria pengembangan yang disarikan dari konsep pengembangan jaringan jalan, seperti dari Sistranas, RT/RW dan kebijakan lainnya. Kriteria pengembangan dipersepsikan kepada para pengambil keputusan di daerah untuk menghasilkan bobot relatif tingkat kepentingan antar kriteria. Melalui proses AMK akan diperoleh perankingan antar prioritas sesuai dengan

kemampuannya dalam memenuhi tingkat kepentingan kriteria yang dikembangkan (Tamin, 2002).

Tabel 2. Proses penilaian kinerja program penanganan jalan (Tamin, 2002)

<b>Kriteria</b>		<b>Kriteria 1</b>	<b>Kriteria 2</b>	<b>Kriteria 3</b>	<b>.....</b>	<b>Kriteria n</b>
<b>Alternatif</b>		<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>.....</b>	<b>n</b>
Alternatif 1	1	$a_{11}$	$a_{12}$	$a_{13}$	.....	$a_{1n}$
Alternatif 2	2	$a_{21}$	$a_{22}$	$a_{23}$	.....	$a_{2n}$
Alternatif 3	3	$a_{31}$	$a_{32}$	$a_{33}$	.....	$a_{3n}$
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Alternatif n	6	$a_{n1}$	$a_{n2}$	$a_{n3}$	.....	$a_{nn}$

Dimana :  $a_{1 \dots g}$  = Kriteria  
 $1 \dots n$  = Alternatif  
 $a_{ij}$  = Nilai Alternatif i Terhadap Kriteria j

Analisis Multi Kriteria merupakan metode yang dikembangkan dan digunakan dalam masalah pengambilan keputusan dan dimaksudkan untuk bisa mengakomodasi aspek-aspek diluar kriteria ekonomi dan finansial serta juga bisa mengikut sertakan berbagai pihak yang terkait dengan suatu proyek secara komprehensive dan scientific.

Ada dua jenis pengembangan Analisis Multi Kriteria, yaitu :

1. Bersifat deskriptif. Evaluasi digunakan untuk memilih alternatif terbaik (atau urutannya) dari pilihan yang ada.

2. Berdasarkan fungsi-fungsi matematik dengan pilihan yang bisa tidak terbatas dengan tujuan untuk mencari solusi optimum dari suatu persoalan.

Adapun alasan digunakannya Analisis Multi Kriteria dalam menentukan prioritas penanganan jalan di lingkup wilayah kabupaten antara lain dikemukakan oleh Sarkar (2004) dalam *Lessons Learned from Rural Transport in India* mengemukakan bahwa penelitian-penelitian yang mempunyai hubungan dengan perencanaan jaringan jalan rural antara lain adalah dengan pendekatan berdasarkan multi kriteria.

Selain itu, berdasarkan jawaban yang dikemukakan oleh Ofyar Tamin lewat e-mail atas pertanyaan Armanto tentang Analisis Multi Kriteria dalam perencanaan jalan di lingkup wilayah kabupaten/kota :

*Metode ini dapat diterapkan pada tingkat mana saja. Ini merupakan salah satu kelebihan dari metode ini di era otonomi daerah dimana penilaian dilihat hanya beberapa kriteria dan itupun setiap kriteria akan dinilai oleh berbagai stakeholder yang mungkin mempunyai penilaian yang berbeda untuk setiap kriteria yang sama.*

Penjelasan dengan Analisis Multi Kriteria ini dapat dikaji dengan menggunakan Metode Proses Hirarki Analitik (*Analytical Hierarchy Process – AHP*) yang dikembangkan oleh Thomas L. Saaty (Marimin, 2004).

Langkah-langkah dalam penggunaan metode AHP yang dikemukakan Saaty (1991), adalah sebagai berikut :

1. Definisikan persoalan dan rinci pemecahan yang diinginkan.

2. Bentuk struktur hirarki dari sudut pandang manajerial menyeluruh dari tingkat puncak sampai tingkat bawah.
3. Buatlah sebuah matriks perbandingan berpasangan untuk kontribusi atau pengaruh setiap elemen yang relevan atas setiap kriteria yang berpengaruh yang berada setingkat di atasnya.
4. Setelah mengumpulkan semua data perbandingan berpasangan dan memasukkan nilai-nilai kebalikannya beserta *entri* bilangan 1 sepanjang diagonal utamanya, kemudian dicari prioritas dan uji konsistensinya.
5. Laksanakan langkah 3 dan 4 untuk semua tingkat dan gugusan dalam hirarki tersebut.
6. Hitung vektor prioritas dari masing-masing kriteria dengan menggunakan komposisi secara hirarki.
7. Periksa konsistensi dari seluruh hirarki.

### **1. Spesifikasi Kriteria dan Sub Kriteria Perencanaan**

Pengembangan kriteria perencanaan jaringan jalan secara komprehensif tidak dapat dilepaskan dari tujuan penyelenggaraan jaringan jalan itu sendiri. Dalam hal ini terdapat 2 dasar konseptual yang dijadikan acuan dalam penanganan kriteria perencanaan, yaitu peraturan terkait dengan konsepsi penyelenggaraan jaringan jalan dan parameter kinerja dalam penyelenggaraan jaringan tersebut. Adapun peraturan yang terkait dengan penyelenggaraan jaringan jalan adalah UU No. 34 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Selain itu, parameter kinerja

suatu jaringan jalan dilakukan dengan melibatkan faktor-faktor yang terkait dan saling mempengaruhi dengan sistem penyelenggaraan jaringan jalan.

Variabel kriteria (sub kriteria) merupakan suatu representasi dari penanganan jalan yang dikembangkan pada wilayah penelitian. Variabel inilah yang akan menentukan tingkat kinerja suatu rencana atau usulan penanganan jalan.

Terdapat beberapa syarat yang harus dipenuhi oleh variabel kriteria antara lain :

- a. Variabel yang dipakai idealnya mampu mewakili karakteristik/jalan yang penting sebagai gambaran yang layak mengenai tingkat kepentingan dari usulan penanganan jalan.
- b. Variabel yang digunakan untuk menilai kinerja jaringan jalan sebaiknya berupa variabel kuantitatif, sehingga objektivitas penilaian variabel dapat dipertahankan.
- c. Data variabel mudah dikumpulkan dan selalu dapat diperbaharui setiap tahunnya, sehingga dapat dengan mudah direplikasikan untuk keperluan, waktu dan lokasi yang berbeda.

Kriteria penanganan jaringan jalan dapat dispesifikasikan dari sasaran penanganan jalan. Dalam sasaran tersebut dapat dikembangkan sejumlah kriteria yang berkenaan dengan penanganan jalan di lokasi yang ditinjau. Pada tabel 3 disampaikan proses spesifikasi variabel kriteria yang dapat dipakai sebagai tingkat kepentingan dari suatu ruas jalan yang diusulkan untuk dibangun atau ditangani.

Variabel kriteria tersebut untuk selanjutnya dipakai untuk membentuk matriks kinerja yang akan digunakan dalam menilai kelayakan atau urgensi dari rencana penanganan jalan yang diusulkan.

## **2. Pembobotan Kriteria**

Dalam penentuan bobot kriteria, dapat dilakukan cara-cara sebagai berikut :

- a. Analisis preferensi (*preference analysis*), yaitu penilaian diberikan langsung oleh juri yang ditunjuk.
- b. Analisis sifat (*behavioral analysis*), yaitu penilaian didasarkan kepada pengamatan atas fenomena yang terjadi.
- c. Penilaian langsung (*direct system*), yaitu bobot yang digunakan mewakili aspek yang bisa diukur.

Dalam penelitian ini penentuan bobot kriteria yang digunakan adalah berdasarkan analisis preferensi dan penilaian langsung. Selain itu, penentuan nilai utilitas (bobot) didasarkan pada skala pengukuran binary, yaitu penilaian berdasarkan nilai 0 (nol) dan 1 (satu). Hal ini dilakukan pada penilaian untuk data kualitatif (Arsyad, 2002). Sedangkan untuk data kuantitatif penilaian dengan metode direct atau langsung (Mirimin, 2004), yaitu pemberian penilaian berdasarkan jumlah tertentu dari variabel yang ditinjau. Analisis Multi Kriteria dengan modal AHP dilakukan dengan menggunakan matriks (tabel 4). Pada tahap awal dibuat matriks perbandingan berpasangan, dimana elemen-elemen yang digunakan untuk menyusun matriks tersebut diperoleh melalui analisis hasil survei wawancara.

Berdasarkan kriteria tertentu, maka perlu ditentukan tingkat kepentingannya dengan menggunakan prinsip kerja AHP, yaitu perbandingan berpasangan (pairwise comparison) sehingga tingkat kepentingan (importance) suatu kriteria relatif terhadap kriteria lain dapat dinyatakan dengan jelas (Marimin, 2004). ) suatu kriteria relatif terhadap kriteria lain dapat dinyatakan dengan jelas (Marimin, 2004).

Matriks perbandingan berpasangan pada tabel 4 diolah dengan perhitungan pada tiap baris matriks dengan menggunakan persamaan :

$$W_i = \frac{1}{n} (a_{i1} \times a_{i2} \times a_{i3} \times \dots \times a_{in}) \quad (II.1)$$

Tabel 3. Matriks perbandingan berpasangan (Tamin, 2002)

		<b>Kriteria 1</b>	<b>Kriteria 2</b>	<b>Kriteria 3</b>	<b>.....</b>	<b>Kriteria n</b>	<b>Jumlah</b>
		<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>.....</b>	<b>n</b>	<b>n</b>
Kriteria 1	1	$a_{11}$	$a_{12}$	$a_{13}$	<b>.....</b>	$a_{1n}$	$\sum a_{1j}$
Kriteria 2	2	$a_{21}$	$a_{22}$	$a_{23}$	<b>.....</b>	$a_{2n}$	$\sum a_{2j}$
Kriteria 3	3	$a_{31}$	$a_{32}$	$a_{33}$	<b>.....</b>	$a_{3n}$	$\sum a_{3j}$
<b>.....</b>	<b>.....</b>	<b>.....</b>	<b>.....</b>	<b>.....</b>	<b>.....</b>	<b>.....</b>	<b>.....</b>
Kriteria n	n	$a_{n1}$	$a_{n2}$	$a_{n3}$	<b>.....</b>	1	$\sum a_{nj}$

Dimana :  $a_{ij}$  = Bobot Relatif antara Kriteria i Terhadap Kriteria j

Nilai bobot antar kriteria ( $a_{ij}$ ) diskalakan dengan nilai antara 1 sampai tingkat 9 dimana masing-masing angka akan memberikan tingkat relatifitas kepentingan seperti diperlihatkan pada tabel 5.

Selanjutnya perhitungan dilanjutkan dengan memasukkan nilai  $W_i$  pada matriks hasil persamaan tersebut ke persamaan berikut :

$$X_i = (W_i / \sum W_i) \quad (II.2)$$

Nilai  $X_i$  tersebut kemudian digunakan untuk membuat matriks berukuran  $n \times 1$ , dimana  $n$  merupakan banyaknya elemen  $i$ . Matriks yang diperoleh tersebut merupakan eigenvector.

Setelah eigenvector diperoleh, langkah selanjutnya adalah menghitung eigenvalue maksimum ( $\lambda_{maks}$ ) yang diperoleh melalui persamaan :

$$\lambda_{maks} = \sum a_{ij} \cdot X_i \quad (II.3)$$

Dalam penelitian ini hanya menggunakan intensitas kepentingan antara lain 1, 3, 5, 7 dan 9. Sedangkan untuk intensitas kepentingan 2, 4, 6 dan 8 tidak digunakan. Hal ini dimaksudkan agar intensitas kepentingan yang diperoleh adalah memiliki arti absolut. Selain itu, untuk lebih memudahkan stakeholder dalam memberikan penilaian atau pembobotan kriteria.

### 3. Penghitungan Konsistensi

Dalam model AHP, matriks perbandingan berpasangan dapat diterima jika nilai rasio konsistensi (CR)  $\leq 0,1$ . Nilai CR diperoleh melalui persamaan :

Tabel 4. Skala penilaian perbandingan pasangan (Saaty, 1993)

Intensitas kepentingan	Keterangan	Penjelasan
1	Kedua elemen sama pentingnya	Dua elemen mempunyai pengaruh yang sama besar terhadap tujuan
3	Elemen yang satu sedikit lebih penting daripada yang lainnya	Pengalaman dan penilaian sedikit menyokong satu elemen dibandingkan elemen lainnya
5	Satu elemen yang satu lebih penting daripada yang lainnya	Pengalaman dan penilaian sangat kuat menyokong satu elemen dibandingkan elemen lainnya
7	Satu elemen jelas lebih mutlak penting daripada elemen lainnya	Satu elemen yang kuat disokong dan dominan terlihat dalam praktek
9	Satu elemen mutlak penting daripada elemen lainnya	Bukti yang mendukung elemen yang satu terhadap elemen lain memiliki tingkat penagasan tertinggi yang mungkin menguatkan
2,4,6,8	Nilai-nilai antara dua nilai pertimbangan yang berdekatan	Nilai ini diberikan bila ada dua kompromi diantara dua pilihan.
Kebalikan	Jika aktivitas i mendapat satu angka intensitas kepentingan di atas dibandingkan dengan aktivitas j, maka j mempunyai nilai kebalikan dibanding dengan i.	

$$CR = CI / RI \quad (II.4)$$

Dimana :

$$CI = (\lambda_{maks} - n) / (n - 1) \quad (II.5)$$

$(\lambda_{maks})$  = Eigenvalue maksimum

n = Ukuran matriks

Random Index (RI) adalah nilai indeks random yang diperoleh berdasarkan tabel 5.

#### 4. Pembobotan Kriteria Total Stakeholder

Setelah semua pembobotan kriteria dari masing-masing stakeholder diperoleh, maka perhitungan dilanjutkan dengan menjumlahkan tiap kriteria pada masing-masing stakeholder.

Tabel 5. Nilai indeks random (Saaty, 1993)

Ukuran Matriks	Indeks random (inkonsistensi)	Ukuran matriks	Indeks random (inkonsistensi)
1,2	0,00	9	1,45
3	0,58	10	1,49
4	0,90	11	1,51
5	1,12	12	1,48
6	1,24	13	1,56
7	1,32	14	1,57
8	1,41	15	1,59

Nilai rata-rata dari masing-masing stakeholder ini kemudian dipakai sebagai bobot kriteria. Hal ini ditunjukkan pada tabel 6.

Tabel 6. Pembobotan seluruh stakeholder

s

	Stakeholder 1	Stakeholder 2	Stakeholder 3	..... ....	Stakeholder n	Rata- rata
<b>Kriteria 1</b>				.....		
<b>Kriteria 2</b>				.....		
<b>Kriteria 2</b>				.....		
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
<b>Kriteria n</b>				.....		

### E. Penelitian Yang Lalu

Penelitian yang telah menggunakan Analisis Multi Kriteria untuk menentukan prioritas pada pengembangan dan penanganan proyek-proyek jalan antara lain :

Penelitian Rosilawati (2007) dengan judul : *Kajian prioritas perbaikan jalan di Kecamatan Tinggimoncong Kabupaten Gowa*.

Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi yang mendasari prioritas perbaikan jaringan jalan di Kecamatan Tinggimoncong Kabupaten Gowa dan untuk menentukan urutan prioritas perbaikan jaringan jalan di Kecamatan Tinggimoncong Kabupaten Gowa. Adapun perbedaan antara penelitian yang kami lakukan dengan penelitian Rosilawati adalah perbedaan pada lokasi penelitian, perbedaan pada sebagian kriteria yang digunakan, perbedaan pada stakeholder sedangkan persamaannya adalah menggunakan AHP dalam analisis.

Penelitian yang dilakukan oleh Sihalolo (2004), yaitu *Strategi dan Prioritas Pengembangan Prasarana Jalan dalam Rangka Mendukung KAPET Seram*. Penelitian ini bertujuan untuk menentukan strategi dalam usaha pengembangan prasarana jalan di Pulau Seram yang diharapkan dapat mendukung KAPET Seram. Selain hal tersebut, penelitian ini juga menghasilkan urutan prioritas dalam penanganan prasarana jalan yang sebaiknya diterapkan di Pulau Seram. Adapun perbedaan antara penelitian yang kami lakukan dengan adalah perbedaan pada tujuan penelitian, perbedaan pada lokasi penelitian, perbedaan pada sebagian kriteria yang digunakan, perbedaan pada stakeholder, sedangkan persamaannya adalah menggunakan AHP dalam analisis.

Penelitian lain adalah dilakukan oleh Pangaribuan (2004), yaitu *Analisis Kebijakan Penanganan Jalan dengan Metode Multi Kriteria (Studi Kasus Jalan Nasional Propinsi Maluku)*. Penelitian ini mengemukakan tentang faktor-faktor yang menjadi prioritas pertimbangan dan penentuan urutan prioritas dalam penanganan jalan nasional di Propinsi Maluku. Sedangkan pada penelitian ini, hanya membahas faktor-faktor yang dapat dijadikan bahan pertimbangan dalam menentukan kriteria pertimbangan penanganan jalan dalam ruang lingkup jalan yang ditangani oleh Pemerintah Daerah tingkat kabupaten/Kota tanpa membahas jalan yang dikelola oleh propinsi ataupun nasional.

Selain penelitian di atas, penelitian lain yang memiliki beberapa kesamaan terutama penerapan metode pendekatan Analisis Multi Kriteria

(AMK) dalam perencanaan sistem jaringan jalan adalah *Konsep Pengembangan Sistem Transportasi Wilayah di Era Otonomi Daerah* yang dilakukan oleh Tamin (2002). Dalam penelitian yang mengambil lokasi di Jawa Barat ini menghasilkan rekomendasi berupa urutan prioritas pengembangan jaringan jalan berupa pemeliharaan, penanganan dan pengembangan jaringan jalan baru untuk jalan nasional, jalan propinsi dan jalan kabupaten yang berada di Jawa Barat. Sedangkan penelitian yang dilakukan di Kecamatan Mandonga Kota Kendari akan menghasilkan urutan prioritas penanganan jalan yang meliputi pemeliharaan rutin, pemeliharaan berkala dan peningkatan jalan, khusus jalan Kolektor yang ditangani Pemerintah Daerah Kota Kendari.

## F. Kerangka Pikir

