

TESIS

**PENENTUAN PRIORITAS REKONSTRUKSI JALAN
KABUPATEN DI KABUPATEN BELITUNG TIMUR**

**Diajukan Kepada Universitas Islam Indonesia Yogyakarta Untuk Memenuhi
Persyaratan Memperoleh Derajat Magister Teknik Sipil**



FAJAR JUNIZA

NIM : 19914012

**KONSENTRASI MANAJEMEN KONSTRUKSI
PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL PROGRAM MAGISTER
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA
YOGYAKARTA**

2023

HALAMAN PERSETUJUAN

TESIS

**PENENTUAN PRIORITAS REKONSTRUKSI JALAN
KABUPATEN DI KABUPATEN BELITUNG TIMUR**



Prof. Ir. Sarwidi, MSCE., Ph.D., IP-U.
Dosen Pembimbing I

Tanggal: Agustus 2023

Albani Musyafa', S.T., M.T., Ph.D.
Dosen Pembimbing II

Tanggal: Agustus 2023

HALAMAN PENGESAHAN

TESIS

**PENENTUAN PRIORITAS REKONSTRUKSI JALAN
KABUPATEN DI KABUPATEN BELITUNG TIMUR**

disusun oleh:

Fajar Juniza
19914012

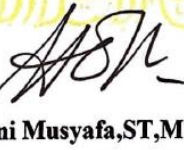
Telah diuji oleh Dewan Penguji
pada tanggal 26 Agustus 2023
dan dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diterima
(Susunan Dewan Penguji)

Pembimbing I



Prof. Ir. Sarwidi, MSCE., Ph.D., IP-U.

Pembimbing II



Albani Musyafa, ST, MT, Ph.D.

Pembimbing III



Ir. Fitri Nugraheni, ST, MT, Ph.D.

Yogyakarta, 12 Okt '23

Universitas Islam Indonesia
Program Studi Teknik Sipil, Program Magister
Ketua Program,



Dr. Ir. Sri Amini Yuni Astuti, MT.

PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa:

1. Karya tulis ini adalah asli dan belum pernah diajukan untuk mendapatkan gelar akademik (magister), baik di Universitas Islam Indonesia maupun di perguruan tinggi lainnya.
2. Karya tulis ini adalah merupakan gagasan, rumusan dan penelitian saya sendiri, tanpa bantuan pihak lain kecuali arahan Dosen Pembimbing.
3. Dalam karya tulis ini tidak terdapat karya atau pendapat orang lain, kecuali secara tertulis dengan jelas dicantumkan sebagai acuan dalam naskah dengan disebutkan nama pengarang dan dicantumkan dalam daftar pustaka.
4. Program “Software” computer yang digunakan dalam penelitian ini sepenuhnya menjadi tanggungjawab saya, bukan tanggungjawab Universitas Islam Indonesia.
5. Pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan apabila di kemudian hari terdapat penyimpangan dan ketidakbenaran dalam pernyataan ini, maka saya bersedia menerima sanksi akademik dengan pencabutan gelar yang sudah diperoleh, serta sanksi lainnya sesuai dengan norma yang berlaku di perguruan tinggi.

Yogyakarta, 26 Agustus 2023
Yang membuat pernyataan,



Fajar Juniza
NIM : 19914012

KATA PENGANTAR

Assalamu'alaikum Wr. Wb

Alhamdulillah rabbil'alamin, puji syukur kehadiran Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat, taufik serta hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan Proposal Tesis ini dengan sebaik-baiknya. Shalawat serta salam selalu dilimpahkan kepada junjungan Rasulullah SAW, keluarga, sahabat, serta pengikut beliau hingga *yaumul akhir*.

Proposal Tesis ini disusun sebagai salah satu syarat akademik dalam menyelesaikan studi magister di Program Magister Teknik Sipil, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, Universitas Islam Indonesia Yogyakarta. Dalam penyusunan Proposal Tesis ini, banyak hambatan yang dihadapi penulis. Tetapi berkat saran, dorongan serta semangat dari berbagai pihak, *Alhamdulillah* Proposal Tesis ini dapat diselesaikan. Berkaitan dengan hal tersebut penulis mengucapkan terima kasih yang sedalam-dalamnya kepada:

1. Ibu Dr.Ir. Sri Amini Yuni Astuti, MT. selaku Ketua Program Magister Teknik Sipil, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, Universitas Islam Indonesia.
2. Bapak Prof. Ir. Sarwidi, MSCE., Ph.D., IP-U. selaku Dosen Pembimbing I yang telah memberikan ilmu nasihat, dukungan dan saran kepada penulis selama penyusunan Proposal Tesis ini,
3. Bapak Albani Musyafa', ST., MT., Ph.D. selaku Dosen Pembimbing II yang telah memberikan ilmu nasihat, dukungan dan saran kepada penulis selama penyusunan Proposal Tesis ini,
4. Ibu Ir. Fitri Nugraheni, ST., MT., Ph.D., IP-M., selaku Dosen penguji atas ilmu, saran dan nasihat yang membangun dalam Tesis ini.
5. Seluruh dosen dan staff Program Magister Teknik Sipil, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, Universitas Islam Indonesia yang telah membantu selama masa perkuliahan ini,

6. Orang tua saya, Ayah Nizmilyan Zain dan Ibu Isnawati yang telah memberikan dukungan berupa do'a dan dukungan dengan tulus ikhlas secara moril dan materil selama perkuliahan hingga penyelesaian Proposal Tesis ini.
7. Untuk keluarga Magister Teknik Sipil UII Angkatan 2019, rekan, saudara dan keluarga di masa perkuliahan atas semua kenangan, keseruan dan pengalaman bersama, dan
8. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu secara langsung maupun tidak langsung ikut andil dalam menyelesaikan Proposal Tesis ini.

Disadari bahwa Proposal Tesis ini masih jauh dari sempurna disebabkan karena keterbatasan pengetahuan, waktu, biaya dan data. Oleh karena itu, diharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun demi kesempurnaan proposal ini. Semoga Proposal Tesis dapat bermanfaat bagi insan Teknik Sipil khususnya dan semua pihak pada umumnya.

Wassalamu'alaikum Wr. Wb.

Yogyakarta, 25 Agustus 2023

Penulis,



Fajar Juniza
NIM : 19914012

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	Error!
Bookmark not defined.	
KATA PENGANTAR.....	v
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR TABEL	x
DAFTAR GAMBAR.....	xv
DAFTAR LAMPIRAN	xvii
DAFTAR NOTASI DAN SINGKATAN	xviii
ABSTRAK	xix
ABSTRACT	xx
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Rumusan Masalah	3
1.3 Tujuan Penelitian.....	3
1.4 Manfaat Penelitian.....	4
1.5 Batasan Penelitian	4
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	6
2.1 Penelitian Terdahulu.....	6
2.1.1 Analisis Risiko Rantai Pasok Material Terhadap Keterlambatan Pelaksanaan Proyek Konstruksi Dengan Metode AHP	6
2.1.2 Analisis Penentuan Prioritas Kriteria Pemeliharaan Jalan Kabupaten Kebumen Menggunakan Metode Case Based Reasoning (CBR) Dan Analytical Hierarchy Process (AHP)	7
2.1.3 Analisis Prioritas Pengembangan Jaringan Jalan untuk Mendukung Lumbung Pangan Nasional di Kabupaten Merauke	7
2.1.4 Sistem Pendukung Keputusan Perangkingan Kawasan Kumuh Menggunakan Metode TOPSIS dan SAW	8
2.1.5 Sistem Pendukung Keputusan dalam Memilih Lokasi Perumahan dengan Metode Simple Multi Attribute Rating Technique	9

2.2 Keaslian Penelitian	13
BAB III LANDASAN TEORI	14
3.1 Jalan	14
3.1.1 Peranan Jalan	14
3.1.2 Sistem Jaringan Jalan	15
3.1.3 Rekonstruksi Jalan	16
3.2 Prioritas	19
3.3 Metode Penentuan Prioritas	19
3.4 Kriteria Rekonstruksi Jalan	20
3.4.1 Aksesibilitas	21
3.4.2 Mobilitas	22
3.4.3 Pengembangan Wilayah	22
3.4.4 Kebijakan	23
3.4.5 Tingkat Kemiskinan	24
3.4.6 Kepadatan Penduduk	25
3.5 Metode Analytical Hierarchy Process (AHP)	25
3.5.1 Prinsip Dasar Metode Analytical Hierarchy Process (AHP)	27
3.5.2 Prosedur atau Langkah-langkah Metode Analytical Hierarchy Process (AHP)	28
BAB IV METODE PENELITIAN	45
4.1 Objek Penelitian	45
4.2 Lokasi Penelitian	45
4.3 Penentuan Sampel Penelitian	45
4.4 Alat Penelitian	46
4.5 Variabel Penelitian	46
4.6 Data dan Metode Pengumpulan Data	48
4.7 Analisis Data	49
4.8 Tahapan Penelitian	55
4.9 Bagan Alir / Flowchart	58
BAB V DATA, ANALISIS, DAN PEMBAHASAN	60
5.1 Data Responden	60
5.1.1 Data Umum Responden	60
5.1.2 Data Penilaian Kriteria	61
5.1.3 Data Penilaian Alternatif	80

5.2 Analisis Data Dengan Metode Analytic Hierarchy Process (AHP)	104
5.2.1. Perhitungan Bobot Kriteria dan Uji Konsistensi Masing-Masing Responden	104
5.2.2. Perhitungan Bobot Alternatif dan Uji Konsistensi Masing-masing Responden	111
5.2.3. Perhitungan Bobot Kriteria dan Alternatif Rata-rata Penilaian Responden	122
5.2.4. Perangkingan Alternatif.....	126
5.3 Pembahasan.....	128
5.3.1 Kriteria.....	128
5.3.2 Alternatif.....	131
BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN.....	133
6.1. Kesimpulan.....	133
6.2. Saran.....	134
DAFTAR PUSTAKA.....	135
LAMPIRAN.....	L-1

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1	Perbandingan Penelitian Terdahulu dengan Penelitian yang akan Dilakukan	10
Tabel 3.1	Skala Penilaian Perbandingan Pasangan	28
Tabel 3.2	Matriks Perbandingan Berpasangan	29
Tabel 3.3	Matriks Perbandingan Berpasangan Dengan Nilai W	29
Tabel 3.4	Daftar Nilai Random Indeks	31
Tabel 4.1	Alternatif Prioritas Rekonstruksi Jaringan Jalan	48
Tabel 4.2	Matriks Perbandingan Antar Kriteria	51
Tabel 4.3	Kolom Total Matriks	51
Tabel 4.4	Normalisasi dan Bobot Prioritas Kriteria	52
Tabel 4.5	Konsistensi Kriteria	53
Tabel 4.6	Perbandingan Alternatif Pada Masing-masing Kriteria	53
Tabel 4.7	Normalisasi dan Pembobotan Alternatif	54
Tabel 4.8	Perangkingan Alternatif	55
Tabel 5.1	Profil Responden Kuesioner	60
Tabel 5.2	Jumlah Pilihan Perbandingan antara Aksesibilitas (K1) dan Mobilitas (K2)	61
Tabel 5.3	Jumlah Pilihan Perbandingan antara Aksesibilitas (K1) dan Pengembangan Wilayah (K3)	63
Tabel 5.4	Jumlah Pilihan Perbandingan antara Aksesibilitas (K1) dan Tingkat Kemiskinan (K4)	64
Tabel 5.5	Jumlah Pilihan Perbandingan antara Aksesibilitas (K1) dan Kepadatan Penduduk (K5)	65
Tabel 5.6	Jumlah Pilihan Perbandingan antara Aksesibilitas (K1) dan Kebijakan (K6)	67
Tabel 5.7	Jumlah Pilihan Perbandingan antara Mobilitas (K2) dan Pengembangan Wilayah (K3)	68
Tabel 5.8	Jumlah Pilihan Perbandingan antara Mobilitas (K2) dan Tingkat Kemiskinan (K4)	69

Tabel 5.9	Jumlah Pilihan Perbandingan antara Mobilitas (K2) dan Kepadatan Penduduk (K5)	71
Tabel 5.10	Jumlah Pilihan Perbandingan antara Mobilitas (K2) dan Kebijakan (K6)	72
Tabel 5.11	Jumlah Pilihan Perbandingan antara Pengembangan Wilayah (K3) dan Tingkat Kemiskinan (K4)	73
Tabel 5.12	Jumlah Pilihan Perbandingan antara Pengembangan Wilayah (K3) dan Kepadatan Penduduk (K5)	75
Tabel 5.13	Jumlah Pilihan Perbandingan antara Pengembangan Wilayah (K3) dan Kebijakan (K6)	76
Tabel 5.14	Jumlah Pilihan Perbandingan antara Tingkat Kemiskinan (K4) dan Kepadatan Penduduk (K5)	77
Tabel 5.15	Jumlah Pilihan Perbandingan antara Tingkat Kemiskinan (K4) dan Kebijakan (K6)	79
Tabel 5.16	Jumlah Pilihan Perbandingan antara Kepadatan Penduduk (K5) dan Kebijakan (K6)	80
Tabel 5.17	Jumlah Pilihan Perbandingan antara A1 dan A2 Pada Kriteria Aksesibilitas	82
Tabel 5.18	Jumlah Pilihan Perbandingan antara A1 dan A3 Pada Kriteria Aksesibilitas	83
Tabel 5.19	Jumlah Pilihan Perbandingan antara A2 dan A3 Pada Kriteria Aksesibilitas	84
Tabel 5.20	Jumlah Pilihan Perbandingan antara A1 dan A2 Pada Kriteria Mobilitas	86
Tabel 5.21	Jumlah Pilihan Perbandingan antara A1 dan A3 Pada Kriteria Mobilitas	87
Tabel 5.22	Jumlah Pilihan Perbandingan antara A2 dan A3 Pada Kriteria Mobilitas	89
Tabel 5.23	Jumlah Pilihan Perbandingan antara A1 dan A2 Pada Kriteria Pengembangan Wilayah	90

Tabel 5.24	Jumlah Pilihan Perbandingan antara A1 dan A3 Pada Kriteria Pengembangan Wilayah	91
Tabel 5.25	Jumlah Pilihan Perbandingan antara A2 dan A3 Pada Kriteria Pengembangan Wilayah	93
Tabel 5.26	Jumlah Pilihan Perbandingan antara A1 dan A2 Pada Kriteria Tingkat Kemiskinan	94
Tabel 5.27	Jumlah Pilihan Perbandingan antara A1 dan A3 Pada Kriteria Tingkat Kemiskinan	95
Tabel 5.28	Jumlah Pilihan Perbandingan antara A2 dan A3 Pada Kriteria Tingkat Kemiskinan	97
Tabel 5.29	Jumlah Pilihan Perbandingan antara A1 dan A2 Pada Kriteria Kepadatan Penduduk	98
Tabel 5.30	Jumlah Pilihan Perbandingan antara A1 dan A3 Pada Kriteria Kepadatan Penduduk	99
Tabel 5.31	Jumlah Pilihan Perbandingan antara A2 dan A3 Pada Kriteria Kepadatan Penduduk	101
Tabel 5.32	Jumlah Pilihan Perbandingan antara A1 dan A2 Pada Kriteria Kebijakan	102
Tabel 5.33	Jumlah Pilihan Perbandingan antara A1 dan A3 Pada Kriteria Kebijakan	103
Tabel 5.34	Jumlah Pilihan Perbandingan antara A2 dan A3 Pada Kriteria Kebijakan	105
Tabel 5.35	Sampel Hasil Penilaian Kriteria Responden 1 Dalam Bentuk Pecahan	108
Tabel 5.36	Sampel Hasil Penilaian Kriteria Responden 1 Dalam Bentuk Desimal	109
Tabel 5.37	Normalisasi Matriks dan Pembobotan Prioritas Hasil Penilaian Kriteria Oleh Responden 1	109
Tabel 5.38	Bobot Prioritas Kriteria dan Uji Konsistensi	113
Tabel 5.39	Perbandingan Antar ALternatif Pada Kriteria Aksesibilitas Hasil Penelitian Responden 1	118

Tabel 5.40	Perbandingan Antar Alternatif Pada Kriteria Mobilitas Hasil Penilaian Responden 1	118
Tabel 5.41	Perbandingan Antar Alternatif Pada Kriteria Pengembangan Wilayah Hasil Penilaian Responden 1	118
Tabel 5.42	Perbandingan Antar Alternatif Pada Kriteria Tingkat Kemiskinan Hasil Penilaian Responden 1	119
Tabel 5.43	Perbandingan Antar Alternatif Pada Kriteria Kepadatan Penduduk Hasil Penilaian Responden 1	119
Tabel 5.44	Perbandingan Antar Alternatif Pada Kriteria Kebijakan Hasil Penilaian Responden 1	119
Tabel 5.45	Normalisasi Matriks dan Bobot Prioritas Pada Kriteria Aksesibilitas Hasil Penelitian Alternatif Oleh Responden 1	119
Tabel 5.46	Normalisasi Matriks dan Bobot Prioritas Pada Kriteria Mobilitas Hasil Penelitian Alternatif Oleh Responden 1	120
Tabel 5.47	Normalisasi Matriks dan Bobot Prioritas Pada Kriteria Pengembangan Wilayah Hasil Penelitian Alternatif Oleh Responden 1	120
Tabel 5.48	Normalisasi Matriks dan Bobot Prioritas Pada Kriteria Tingkat Kemiskinan Hasil Penelitian Alternatif Oleh Responden 1	120
Tabel 5.49	Normalisasi Matriks dan Bobot Prioritas Pada Kriteria Kepadatan Penduduk Hasil Penelitian Alternatif Oleh Responden 1	120
Tabel 5.50	Normalisasi Matriks dan Bobot Prioritas Pada Kriteria Kebijakan Hasil Penelitian Alternatif Oleh Responden 1	122
Tabel 5.51	Bobot Prioritas Alternatif dan Uji Konsistensi pada Kriteria Aksesibilitas	122
Tabel 5.52	Bobot Prioritas Alternatif dan Uji Konsistensi pada Kriteria Mobilitas	123
Tabel 5.53	Bobot Prioritas Alternatif dan Uji Konsistensi pada Kriteria Pengembangan Wilayah	123
Tabel 5.54	Bobot Prioritas Alternatif dan Uji Konsistensi pada Kriteria Tingkat Kemiskinan	123
Tabel 5.55	Bobot Prioritas Alternatif dan Uji Konsistensi pada Kriteria	

	Kepadatan Penduduk	124
Tabel 5.56	Bobot Prioritas Alternatif dan Uji Konsistensi pada Kriteria Kebijakan	124
Tabel 5.57	Bobot Prioritas Rata-rata dan Peringkat Kriteria	124
Tabel 5.58	Bobot Prioritas Alternatif dan Kriteria Aksesibilitas	125
Tabel 5.59	Bobot Prioritas Alternatif dan Kriteria Mobilitas	125
Tabel 5.60	Bobot Prioritas Alternatif dan Kriteria Pengembangan Wilayah	125
Tabel 5.61	Bobot Prioritas Alternatif dan Kriteria Tingkat Kemiskinan	126
Tabel 5.62	Bobot Prioritas Alternatif dan Kriteria Kepadatan Penduduk	126
Tabel 5.63	Bobot Prioritas Alternatif dan Kriteria Kebijakan	126
Tabel 5.64	Perangkingan Alternatif	127

DAFTAR GAMBAR

Gambar 3.1	Hubungan Tingkat Pelayanan Jalan terhadap Waktu	18
Gambar 3.2	Hierarki AHP	27
Gambar 4.1	Hierarki Penentuan Prioritas Rekonstruksi Jaringan Jalan	50
Gambar 4.2	Bagan Alir atau <i>Flowchart</i>	58
Gambar 5.1	Persentase Pilihan Perbandingan antara (K1) dan (K2)	62
Gambar 5.2	Persentase Pilihan Perbandingan antara (K1) dan (K3)	64
Gambar 5.3	Persentase Pilihan Perbandingan antara (K1) dan (K4)	65
Gambar 5.4	Persentase Pilihan Perbandingan antara (K1) dan (K5)	66
Gambar 5.5	Persentase Pilihan Perbandingan antara (K1) dan (K6)	67
Gambar 5.6	Persentase Pilihan Perbandingan antara (K2) dan (K3)	69
Gambar 5.7	Persentase Pilihan Perbandingan antara (K2) dan (K4)	70
Gambar 5.8	Persentase Pilihan Perbandingan antara (K2) dan (K5)	71
Gambar 5.9	Persentase Pilihan Perbandingan antara (K2) dan (K6)	72
Gambar 5.10	Persentase Pilihan Perbandingan antara (K3) dan (K4)	74
Gambar 5.11	Persentase Pilihan Perbandingan antara (K3) dan (K5)	75
Gambar 5.12	Persentase Pilihan Perbandingan antara (K3) dan (K6)	76
Gambar 5.13	Persentase Pilihan Perbandingan antara (K4) dan (K5)	78
Gambar 5.14	Persentase Pilihan Perbandingan antara (K4) dan (K6)	79
Gambar 5.15	Persentase Pilihan Perbandingan antara (K5) dan (K6)	80
Gambar 5.16	Persentase Pilihan Perbandingan antara A1 dan A2 Pada Kriteria K1	82
Gambar 5.17	Persentase Pilihan Perbandingan antara A1 dan A3 Pada Kriteria K1	83
Gambar 5.18	Persentase Pilihan Perbandingan antara A2 dan A3 Pada Kriteria K1	85
Gambar 5.19	Persentase Pilihan Perbandingan antara A1 dan A2 Pada Kriteria K2	86
Gambar 5.20	Persentase Pilihan Perbandingan antara A1 dan A3 Pada Kriteria K2	87

Gambar 5.21	Persentase Pilihan Perbandingan antara A2 dan A3 Pada Kriteria K2	88
Gambar 5.22	Persentase Pilihan Perbandingan antara A1 dan A2 Pada Kriteria K3	89
Gambar 5.23	Persentase Pilihan Perbandingan antara A1 dan A3 Pada K3	91
Gambar 5.24	Persentase Pilihan Perbandingan antara A2 dan A3 Pada Kriteria K3	93
Gambar 5.25	Persentase Pilihan Perbandingan antara A1 dan A2 Pada Kriteria K4	94
Gambar 5.26	Persentase Pilihan Perbandingan antara A1 dan A3 Pada Kriteria K4	95
Gambar 5.27	Persentase Pilihan Perbandingan antara A2 dan A3 Pada Kriteria K4	96
Gambar 5.28	Persentase Pilihan Perbandingan antara A1 dan A2 Pada Kriteria K5	98
Gambar 5.29	Persentase Pilihan Perbandingan antara A1 dan A3 Pada Kriteria K5	99
Gambar 5.30	Persentase Pilihan Perbandingan antara A2 dan A3 Pada Kriteria K5	100
Gambar 5.31	Persentase Pilihan Perbandingan antara A1 dan A2 Pada Kriteria K6	101
Gambar 5.32	Persentase Pilihan Perbandingan antara A1 dan A3 Pada K6	103
Gambar 5.33	Persentase Pilihan Perbandingan antara A2 dan A3 Pada K6	104

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	Surat Permohonan Data	L-1
Lampiran 2	Data Dasar Prasarana Jalan Kabupaten Belitung Timur	L-2
Lampiran 3	Hasil Data Keusioner Penelitian Responden 1	L-3
Lampiran 4	Hasil Data Keusioner Penelitian Responden 2	L-4
Lampiran 5	Hasil Data Keusioner Penelitian Responden 3	L-5
Lampiran 6	Hasil Data Keusioner Penelitian Responden 4	L-6
Lampiran 7	Hasil Data Keusioner Penelitian Responden 5	L-7

DAFTAR NOTASI DAN SINGKATAN

KM	= Kilo Meter
AMK	= Analisis Multi Kriteria
AHP	= <i>Analytical Hierarchy Process</i>
Bappelitbangda	= Badan Perencanaan Pembangunan, Penelitian dan Pengembangan Daerah
UU	= Undang - undang
PP	= Peraturan Pemerintah
RPJPD	= Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah
RPJMD	= Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah
RTRW	= Rencana Tata Ruang Wilayah
No	= Nomor
SPK	= Sistem Pendukung Keputusan
SH	= Stakeholder
CR	= <i>Consistency Ratio</i>
CI	= <i>Consistency Index</i>
IR	= <i>Index Random Consistency</i>
n	= Banyak Elemen

ABSTRAK

Jalan merupakan infrastruktur transportasi yang menjadi tulang punggung kehidupan masyarakat dalam upaya pengembangan ekonomi, sosial, dan budaya. Dasar pemikiran yang melandasi dilakukan studi penentuan prioritas rekonstruksi jalan kabupaten di Kabupaten Belitung Timur karena terdapat kerusakan pada jaringan jalan. Masalah ini menjadi hambatan bagi akses masyarakat antar kecamatan yang dapat menghambat perkembangan ekonomi di wilayah kabupaten serta menghambat distribusi barang antar desa ke pusat kota. Pemerintah Daerah terus melaksanakan program penanganan jalan di kabupaten sesuai dengan Undang-Undang No. 22 tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah. Namun, program ini menghadapi berbagai kendala seperti keterbatasan dana dan kurangnya tenaga kerja profesional. Sehingga, hanya sebagian kecil kebutuhan penanganan jaringan jalan yang dapat ditangani. Oleh karena itu, diperlukan perencanaan rekonstruksi jaringan jalan secara bertahap dengan mengacu pada prioritas rekonstruksi jalan yang telah ditentukan.

Penelitian ini bertujuan untuk menentukan urutan prioritas kriteria sebagai bahan pertimbangan dalam penentuan prioritas alternatif rekonstruksi jaringan jalan dan menetapkan urutan alternatif prioritas terpilih rekonstruksi jaringan jalan di Kabupaten Belitung Timur menggunakan metode *Analytical Hierarchy Process* (AHP). Digunakan 3 alternatif jaringan jalan dengan kerusakan di atas 50% sebagai opsi penilaian yaitu ruas jalan Cendil – Tjg Batu Pulas (A1), Batu Penyus – Gusong China (A2) dan Jangkang – Kembiri (A3). Sebagai parameter penilaian digunakan 6 pilihan kriteria yaitu Aksesibilitas (K1), Mobilitas (K2), Pengembangan Wilayah (K3), Tingkat Kemiskinan (K4), Kepadatan Penduduk (K5) dan Kebijakan (K6).

Dari hasil analisis diketahui urutan prioritas kriteria dari yang tertinggi hingga terendah yaitu kriteria Pengembangan Wilayah (K3) dengan bobot 0,339, kriteria Aksesibilitas (K1) dengan bobot 0,244, kriteria Mobilitas (K2) dengan bobot 0,152, kriteria Tingkat Kemiskinan (K4) dengan bobot 0,104, kriteria Kebijakan (K6) dengan bobot 0,096 dan kriteria Kepadatan Penduduk (K5) dengan bobot 0,064. Hasil perankingan alternatif didapatkan bahwa urutan peringkat alternatif ruas Cendil - Tjg Batu Pulas Kecamatan Kelapa Kampit (A1) menjadi alternatif utama dengan bobot 0,390, ruas jalan Batu Penyus-Gusong China (A2) menjadi alternatif kedua dengan bobot 0,334 dan ruas jalan Jangkang-Kembiri (A3) dengan bobot 0,276 menjadi alternatif ketiga. Peringkat alternatif tersebut dipengaruhi oleh tingkat kepentingan kriteria dan juga bobot alternatif pada masing-masing kriteria.

Kata kunci: *Analytical Hierarchy Process* (AHP), penentuan prioritas, rekonstruksi jalan, Kabupaten Belitung Timur.

ABSTRACT

Roads are a transportation infrastructure that is the backbone of people's lives in efforts to develop the economy, social and culture. The rationale underlying the study was to determine the priority for reconstruction district roads in East Belitung Regency because there was damage to the road network. This problem becomes an obstacle for community access between sub-districts which can hinder economic development in the district area and hinder the distribution of goods between villages to the city center. The Regional Government continues to implement road management programs in the district in accordance with Law no. 22 of 1999 concerning Regional Government. However, this program faces various obstacles such as limited funds and a lack of professional manpower. Thus, only a small part of the road network handling needs can be handled. Therefore, it is necessary to plan the reconstruction of the road network in stages with reference to the road reconstruction priorities that have been determined.

This study aims to determine the order of priority criteria for consideration in determining the priority of alternative road network reconstruction and to determine the order of the selected alternative priority for road network reconstruction in East Belitung Regency using the Analytical Hierarchy Process (AHP) method. 3 alternative road networks with damage above 50% were used as assessment options, namely the Cendil – Tjg Batu Pulas (A1), Batu Turtle – Gusong China (A2) and Jangkang – Kembiri (A3) roads. As an assessment parameter, 6 choices of criteria were used, namely Accessibility (K1), Mobility (K2), Regional Development (K3), Poverty Level (K4), Population Density (K5) and Policy (K6).

From the results of the analysis it is known that the order of priority criteria from highest to lowest is Regional Development criteria (K3) with a weight of 0.339, Accessibility criteria (K1) with a weight of 0.244, Mobility criteria (K2) with a weight of 0.152, Poverty Level criteria (K4) with a weight of 0.104, Policy criteria (K6) with a weight of 0.096 and Population Density criteria (K5) with a weight of 0.064. The alternative ranking results found that the alternative ranking order for the Cendil - Tjg Batu Pulas section, Kelapa Kampit District (A1) became the main alternative with a weight of 0.390, the Batu Penyau road section - Gusong China (A2) is the second alternative with a weight of 0.334 and the Jangkang-Kembiri road section (A3) with a weight of 0.276 is the third alternative. The ranking of these alternatives is influenced by the level of importance of the criteria and also the weight of the alternatives for each criterion.

Keywords: Analytical Hierarchy Process (AHP), prioritization, road reconstruction, East Belitung Regency.

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Keberhasilan pembangunan sangat dipengaruhi oleh peranan transportasi yang merupakan peranan yang sangat penting dan sebagai urat nadi kehidupan yaitu peranan ekonomi, sosial, politis dan lingkungan. Kekurangan sarana dan prasarana transportasi akan mempengaruhi secara langsung aksesibilitas masyarakat dalam suatu wilayah. Oleh karena itu, sistem transportasi harus dibina agar mampu menghasilkan transportasi yang handal, berkemampuan tinggi, dan diselenggarakan secara terpadu, tertib, lancar, aman, nyaman dan efisiensi dalam menunjang dan sekaligus menggerakkan dinamika pembangunan, mendukung mobilitas manusia/barang dan jasa sehingga akan meningkatkan pertumbuhan ekonomi yang mampu meningkatkan taraf hidup masyarakat dan mempercepat pengembangan suatu wilayah.

Kabupaten Belitung Timur merupakan satu Kabupaten dari Provinsi Kepulauan Bangka Belitung yang berbatasan langsung dengan Kabupaten Belitung di sebelah barat. Kabupaten Belitung Timur terdiri dari 7 Kecamatan dan 39 Desa dengan luas wilayah 2.506,9 km² dan jumlah penduduk sebesar 129.196 jiwa. Kabupaten Belitung Timur mempunyai kawasan potensial dengan berbagai sektor perekonomian, seperti perkebunan, pertanian, perikanan, pertambangan, serta pariwisata dan budaya.

Oleh karena itu jalan-jalan yang menghubungkan antar wilayah administrasi pada kawasan tersebut harus mendapat perhatian, mengingat jalan merupakan prasarana transportasi yang menjadi urat nadi kehidupan masyarakat dalam usaha pengembangan ekonomi, sosial, budaya dan lainnya yang keberadaannya sangat menunjang pembangunan nasional pada umumnya serta pembangunan daerah pada khususnya.

Panjang jalan di Kabupaten Belitung Timur dengan fungsi kewenangan Kabupaten sepanjang 480,88 km, menurut jenis permukaan untuk jalan Kabupaten

yang telah diaspal sepanjang 419,02 km, kerikil sepanjang 44,09 km, dan tanah sepanjang 18 km, sedangkan dilihat dari kondisi jalan, untuk proporsi jalan dengan kondisi baik sepanjang 344,87 km, kondisi sedang 45,47 km, kondisi rusak ringan 46,67 km, dan kondisi rusak berat sepanjang 43,87 km.

Dasar pemikiran yang melandasi dilakukan studi terhadap penentuan prioritas rekonstruksi jalan di wilayah Kabupaten Belitung Timur ialah karena masih terdapat kerusakan pada jaringan jalan (kondisi rusak berat) yang terdapat di kecamatan. Hal inilah yang menjadi penghalang aksesnya masyarakat antar kecamatan yang dapat memperhambat pengembangan ekonomi di wilayah Kabupaten Belitung Timur dan memperhambat koleksi-distribusi antar kecamatan dan desa ke pusat kota.

Implikasi dari adanya Undang-Undang Otonomi Daerah maka kewenangan beralih ke daerah khususnya ke Kabupaten/Kota. Hal ini karena sejalan dengan tujuan desentralisasi pemerintah di Kabupaten/Kota diberi wewenang untuk mengatur wilayah sendiri. Program penanganan jalan Kabupaten terus dilakukan oleh Pemerintah Daerah, namun terdapat berbagai kendala dan permasalahan seperti keterbatasan biaya dan tenaga kerja profesional, sehingga kebutuhan untuk penanganan rekonstruksi jalan hanya sebagian kecil saja, melihat banyaknya usulan masyarakat setiap tahun yang masuk pada rencana kerja Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten atas hasil musyawarah perencanaan pembangunan (MUSRENBANG), dan mengingat pelaksanaan otonomi daerah yang memberikan kewenangan yang lebih besar kepada Pemerintah Daerah untuk mengatur daerahnya, maka Pemerintah Daerah dituntut untuk memiliki kemandirian dalam membiayai sebagian besar anggaran pembangunannya. Oleh karena itu, pemerintah daerah harus dapat melakukan optimalisasi penggunaan anggaran pembangunan daerahnya, maka diperlukan perencanaan program penanganan rekonstruksi jaringan jalan secara bertahap dengan mengacu pada urutan prioritas rekonstruksi jaringan jalan.

Pada penelitian ini untuk perhitungan nilai alternatif dilakukan oleh para responden sesuai kriteria yang ditetapkan dalam penentuan prioritas alternatif rekonstruksi jalan.

Kriteria yang akan digunakan dalam penelitian ini merupakan kriteria hasil kajian sebelumnya yang pernah diteliti pada penelitian terdahulu. Dalam penelitian ini sebanyak 6 (enam) kriteria yang digunakan sesuai dengan kondisi daerah penelitian, yaitu aksesibilitas, mobilitas, pengembangan wilayah, tingkat kemiskinan, kepadatan penduduk dan kebijakan. Kriteria tersebut akan disusun struktur elemen hirarki menggunakan metode *Analityc Hierarchy Prosess* (AHP). Perhitungan nilai alternatif dilakukan oleh para responden sesuai kriteria untuk mendapatkan *score* dalam penentuan urutan prioritas rekonstruksi jalan di Kabupaten Belitung Timur.

Alternatif yang digunakan dalam penentuan prioritas rekonstruksi jalan pada penelitian ini sebanyak 3 (tiga) alternatif jaringan jalan wilayah kecamatan di Kabupaten Belitung Timur yang perlu untuk dilakukan rekonstruksi.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, rumusan masalah yang diambil dalam penelitian yang dilakukan adalah sebagai berikut ini.

1. Bagaimana urutan kriteria yang digunakan sebagai bahan pertimbangan penentuan prioritas alternatif rekonstruksi jaringan jalan di Kabupaten Belitung Timur dengan metode *Analytic Hierarchy Process* (AHP)?
2. Bagaimana urutan prioritas alternatif terpilih dalam rekonstruksi jaringan jalan di Kabupaten Belitung Timur dengan metode *Analytic Hierarchy Process* (AHP)?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk:

1. menentukan prioritas kriteria sebagai bahan pertimbangan dalam penentuan prioritas alternatif rekonstruksi jaringan jalan dengan metode *Analytic Hierarchy Process* (AHP) dan
2. menetapkan urutan prioritas terpilih rekonstruksi jaringan jalan di Kabupaten Belitung Timur dengan metode *Analytic Hierarchy Process* (AHP) dari hasil penilaian oleh para responden.

1.4 Manfaat Penelitian

Dengan menetapkan prioritas rekonstruksi jaringan jalan khususnya ruas jalan kabupaten di Kabupaten Belitung Timur, diharapkan dapat memberikan manfaat sebagai berikut:

1. Pemerintah Daerah dan Pihak Legislatif, mendapatkan informasi dan metode atau cara mengenai penetapan prioritas rekonstruksi jaringan jalan di kabupaten, dalam menetapkan program perencanaan tahunan dan pengalokasian serta pengoptimalan dana sesuai dengan urutan prioritas rekonstruksi jaringan jalan, sehingga dapat menyelenggarakan pelayanan transportasi yang efektif dan efisien.
2. Masyarakat, dapat menjadikan referensi dan panduan sebagai usulan program/kegiatan pada setiap proses perencanaan dalam pelaksanaan Musyawarah Perencanaan Pembangunan.
3. Akademisi, dapat menjadinya untuk penelitian lanjutan yang sejenis serta dapat menjadi pertimbangan dalam penentuan prioritas rekonstruksi jaringan jalan.

1.5 Batasan Penelitian

Batasan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut.

1. Alternatif jaringan jalan adalah jalan kabupaten, pemilihan alternatif jaringan jalan dipilih dengan pertimbangan bahwa jaringan jalan kabupaten dalam kondisi rusak berat dan belum memiliki suatu fungsi pelayanan yang efektif dan efisien.
2. Rekonstruksi berfokus pada pekerjaan ruas jalan dalam kondisi rusak berat di atas 50%.
3. Penentuan prioritas menggunakan metode *Analytical Hierarchy Process* (AHP).
4. Kriteria yang dipakai berdasarkan hasil literatur penelitian terdahulu.
5. Responden merupakan Bappelitbangda dan Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten Belitung Timur yang merupakan unsur perencanaan dan pelaksanaan Program Kegiatan Rekonstruksi Jaringan Jalan di Kabupaten Belitung Timur.

6. Kajian atau kriteria penentuan prioritas rekonstruksi jaringan jalan ini tidak bisa dipakai pada saat kejadian bencana alam ataupun bencana non alam serta keadaan darurat yang terjadi pada negara.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

Tinjauan Pustaka merupakan kegiatan yang berpengaruh dalam suatu penelitian dimana sebuah penelitian membutuhkan teori-teori yang mendasari masalah dan bidang yang akan diteliti. Bab ini menjelaskan tentang penelitian serupa terdahulu yang pernah dilakukan sehingga dapat diperoleh informasi yang bermanfaat dan dapat membantu dalam penelitian yang akan dilakukan.

2.1 Penelitian Terdahulu

Beberapa penelitian terkait penentuan prioritas dalam mengambil keputusan telah dilakukan dengan berbagai macam metode. Berikut ini adalah penjelasan mengenai beberapa hasil penelitian sebelumnya dengan topik atau masalah yang serupa yang dapat dijadikan referensi pada penelitian yang akan dilakukan

2.1.1 Analisis Risiko Rantai Pasok Material Terhadap Keterlambatan Pelaksanaan Proyek Konstruksi Dengan Metode AHP

Hendi dan Ida (2020), melakukan penelitian tentang faktor-faktor yang menyebabkan keterlambatan proyek. Penelitian yang dilakukan melanjutkan penelitian sebelumnya, tentang faktor-faktor yang menjadi alasan keterlambatan suatu proyek. Peneliti sebelumnya berhasil mengidentifikasi risiko yang terjadi dalam proses pembangunan proyek konstruksi, dan mendapatkan 37 faktor keterlambatan dan membaginya kedalam empat bagian diantaranya *supply*, *control*, *demand*, dan *process*. Peneliti mengurutkan faktor risiko yang paling berisiko dalam keterlambatan proyek dengan metode wawancara kepada 40 responden orang-orang yang memiliki keterkaitan dengan pengadaan material dari tiga perusahaan yang berbeda. Data yang didapat dari 40 responden ditabulasikan dan dianalisis menggunakan metode AHP.

2.1.2 Analisis Penentuan Prioritas Kriteria Pemeliharaan Jalan Kabupaten Kebumen Menggunakan Metode *Case Based Reasoning* (CBR) Dan *Analitycal Heararchy Process* (AHP)

Penelitian yang dilakukan oleh Tamrin (2023) adalah Analisis Penentuan Prioritas Kriteria Pemeliharaan Jalan Kabupaten Kebumen Menggunakan Metode *Case Based Reasoning* (CBR) Dan *Analitycal Heararchy Process* (AHP). Penelitian ini bertujuan untuk mendapatkan kriteria dan sub kriteria yang digunakan untuk menentukan prioritas pemeliharaan jalan di Kabupaten Kebumen dan mendapatkan urutan prioritas kriteria dan sub kriteria sebagai bahan pertimbangan dalam pengambilan keputusan pemeliharaan jalan di Kabupaten Kebumen.

Hasil penelitian yang dilakukan didapatkan prioritas kriteria pemeliharaan jalan di Kabupaten Kebumen yang pertama yaitu biaya penanganan dengan bobot prioritas (0,3234), dengan urutan sub kriteria yaitu pemeliharaan rutin (0,5091), berkala, (0,2775), dan rehabilitasi/rekonstruksi (0,2134). Kriteria yang kedua yaitu kondisi jalan (0,1992) dengan urutan sub kriteria yaitu kondisi sedang (0,5410), rusak ringan (0,2355), dan rusak berat (0,2235). Kriteria ketiga yaitu aksesibilitas (0,1869), dengan urutan sub kriteria yaitu nilai strategis jalan (0,5167) dan kemudahan akses (0,4833). Kriteria keempat yaitu pengembangan wilayah (0,1640), dengan urutan sub kriteria yaitu pariwisata (0,4308), perdagangan (0,3298), dan industri (0,2394). Kriteria kelima yaitu kebijakan (0,1265) dengan urutan sub kriteria yaitu pemerintah (0,7717) dan masyarakat (0,2283).

2.1.3 Analisis Prioritas Pengembangan Jaringan Jalan untuk Mendukung Lumbung Pangan Nasional di Kabupaten Merauke

Penelitian yang dilakukan oleh Akbar (2018) adalah Analisis Prioritas Pengembangan Jaringan Jalan untuk Mendukung Lumbung Pangan Nasional di Kabupaten Merauke. Penelitian ini bertujuan untuk menetapkan strategi pemerintah dalam proses perwujudan Kabupaten Merauke sebagai lumbung pangan nasional dan merumuskan arahan prioritas pengembangan jaringan jalan untuk mendukung terciptanya lumbung pangan nasional di Kabupaten Merauke.

Metode yang digunakan pada penelitian ini adalah *Analitycal Hierarchy Process* (AHP) yang mana diharapkan metode ini dapat membantu untuk melakukan pemilihan alternatif keputusan terkait arahan penanganan berdasarkan kriteria terbaik. Kriteria yang dipakai pada penelitian ini antarlain *Quality*, *Cost*, dan *Delivery*. Dari hasil penelitian menunjukkan strategi peningkatan kinerja jaringan jalan adalah strategi agresif, yaitu meningkatkan kinerja jaringan jalan agar dapat memenuhi harapan masyarakat dan prioritas peningkatan jaringan jalan untuk kelancaran distribusi logistik pangan dan mendukung perwujudan lumbung pangan nasional terletak pada ruas jalan Tanah Miring - Salor, ruas jalan Semangga – Tanah Miring, ruas jalan Kuprik - Semangga, ruas jalan Kurik – Kumbe. Selanjutnya sebagai pendukung adalah ruas jalan Salor - Kurik dan ruas jalan Wendu – Kumbe.

2.1.4 Sistem Pendukung Keputusan Perangkingan Kawasan Kumuh

Menggunakan Metode TOPSIS dan SAW

Chandra (2020) melakukan penelitian tentang membangun Sistem Pendukung Keputusan (SPK) berbasis *web* untuk merangking tingkat kekumuhan dari sebuah kawasan dengan menggunakan metode *Technique for Order of Preference by Similari to Ideal Solution* (TOPSIS) dan metode *Simple Additive Weighting* (SAW).

Metode yang digunakan pada penelitian ini adalah TOPSIS dan SAW. Pada penelitian ini setiap kawasan yang telah diproses dapat tergolong dalam 3 status yaitu, kumuh ringan dengan rentang nilai dari 0 – 0,3, kumuh sedang dengan rentang nilai 0,3 – 0,6, dan kumuh berat dengan rentang nilai 0,6 – 1. Dari hasil penelitian didapatkan perangkingan alternatif yaitu, RT.001-RW.011, RT.004-RW.016, RT.002-RW.014, RT.002-RW.009, RT.004-RW.005, RT.001-RW.013, RT.001-RW.015, RT.001-RW.012, RT.002-RW.011, RT.001-RW.016, RT.001-RW.009, RT.002-RW.016, RT.003-RW.016, RT.003-RW.015, RT.002-RW.015, dan terakhir RT.004-RW.015.

2.1.5 Sistem Pendukung Keputusan dalam Memilih Lokasi Perumahan dengan Metode Simple Multi Attribute Rating Technique

Penelitian yang dilakukan oleh Saputra dan Marwatika (2019) adalah Sistem Pendukung Keputusan dalam Memilih Lokasi Perumahan dengan Metode *Simple Multi Attribute Rating Technique* (SMART). Penelitian ini bertujuan untuk membantu masyarakat dalam menentukan lokasi perumahan untuk hunian berdasarkan pada 6 kriteria yaitu kualitas rumah, harga, kemampuan bayar, letak lokasi dari pusat kota, aksesibilitas umum, serta fasilitas layanan umum.

Dari keenam kriteria tersebut dilakukan perhitungan dengan menerapkan sistem pendukung keputusan berdasarkan metode *Simple Multi Attribute Rating Technique*. Dari hasil penelitian didapatkan bahwa alternatif A1 atau Perumahan Green Garden memiliki nilai yang tertinggi dibandingkan dengan alternatif lainnya maka dapat dikatakan bahwa Green Garden merupakan perumahan yang tepat dan dapat dijadikan rekomendasi dalam menentukan rumah huni berdasarkan pada kriteria yang telah ditentukan.

Adapun perbandingan penelitian terdahulu dengan penelitian yang akan dilakukan dapat dilihat pada Tabel 2.1.

Tabel 2. 1 Perbandingan Penelitian Terdahulu dengan Penelitian yang Akan Dilakukan

No.	Penulis	Judul Penelitian	Tujuan Penelitian	Metode Penelitian	Hasil Penelitian
1.	Hendi dan Ida (2020)	Analisis Risiko Rantai Pasok Material Terhadap Keterlambatan Pelaksanaan Proyek Konstruksi dengan Metode AHP	Untuk menentukan urutan prioritas risiko penyebab keterlambatan dalam konstruksi.	Analisis data menggunakan metode Analytical Hierarchy Process (AHP).	Faktor keterlambatan yang menjadi urutan prioritas yaitu diantaranya ialah <i>control, supply, demand</i> , dan <i>process</i> .
2.	Tamrin (2023)	Analisis Penentuan Prioritas Kriteria Pemeliharaan Jalan Kabupaten Kebumen Menggunakan Metode <i>Case Based Reasoning</i> (CBR) Dan <i>Analytical Hierarchy Process</i> (AHP)	Untuk mendapatkan kriteria dan sub kriteria yang digunakan untuk menentukan prioritas pemeliharaan jalan di Kabupaten Kebumen dan mendapatkan urutan prioritas kriteria dan sub kriteria sebagai bahan pertimbangan dalam pengambilan keputusan pemeliharaan jalan di Kabupaten Kebumen.	Metode pengumpulan data menggunakan wawancara dan pengisian kuesioner, teknik sampling menggunakan <i>purposive sampling</i> . Analisis data menggunakan metode <i>Case Based Reasoning</i> (CBR) Dan <i>Analytical Hierarchy Process</i> (AHP).	Hasil didapatkan prioritas kriteria pemeliharaan jalan di Kabupaten Kebumen yang pertama yaitu biaya penanganan dengan bobot prioritas (0,3234), dengan urutan sub kriteria yaitu pemeliharaan rutin (0,5091), berkala, (0,2775), dan rehabilitasi/rekonstruksi (0,2134). Kriteria yang kedua yaitu kondisi jalan (0,1992) dengan urutan sub kriteria yaitu kondisi sedang (0,5410), rusak ringan (0,2355), dan rusak berat (0,2235). Kriteria ketiga yaitu aksesibilitas (0,1869), dengan urutan sub kriteria yaitu nilai strategis jalan (0,5167) dan kemudahan akses (0,4833). Kriteria keempat yaitu pengembangan wilayah (0,1640), dengan urutan sub kriteria yaitu pariwisata (0,4308), perdagangan (0,3298), dan industri (0,2394). Kriteria kelima yaitu kebijakan (0,1265) dengan urutan sub kriteria yaitu pemerintah (0,7717) dan masyarakat (0,2283).

Lanjutan Tabel 2.1 Perbandingan Penelitian Terdahulu dengan Penelitian yang Akan Dilakukan

No.	Penulis	Judul Penelitian	Tujuan Penelitian	Metode Penelitian	Hasil Penelitian
3.	Akbar (2018)	Analisis Prioritas Pengembangan Jaringan Jalan untuk Mendukung Lumbung Pangan Nasional di Kabupaten Merauke	Untuk menetapkan strategi pemerintah dalam proses perwujudan Kabupaten Merauke sebagai lumbung pangan nasional dan merumuskan arahan prioritas pengembangan jaringan jalan untuk mendukung terciptanya lumbung pangan nasional di Kabupaten Merauke.	Pengumpulan data dengan cara wawancara. Analisis data menggunakan metode <i>Analitycal Hierarchy Process</i> (AHP).	Strategi peningkatan kinerja jaringan jalan adalah strategi agresif, yaitu meningkatkan kinerja jalan agar dapat memenuhi harapan masyarakat dan prioritas peningkatan jaringan jalan untuk kelancaran distribusi logistik pangan dan mendukung perwujudan lumbung pangan nasional terletak pada ruas jalan Tanah Miring - Salor, ruas jalan Semangga – Tanah Miring, jalan Kuprik - Semangga, jalan Kurik – Kumbe. Selanjutnya sebagai pendukung adalah jalan Salor - Kurik dan ruas jalan Wendu – Kumbe.
4.	Chandra (2020)	Sistem Pendukung Keputusan Perangkingan Kawasan Kumuh Menggunakan Metode TOPSIS dan SAW	Untuk membangun Sisitem Pendukung Keputusan (SPK) berbasis <i>web</i> untuk merangking tingkat kekumuhan dari sebuah kawasan.	Metode yang digunakan pada penelitian ini adalah <i>Technique For Order of Preference by Similari to Ideal Solution</i> (TOPSIS) dan <i>Simple Additive Weighting</i> (SAW).	Dari hasil penelitian didapatkan perangkingan alternatif yaitu, RT.001-RW.011, RT.004-RW.016, RT.002-RW.014, RT.002-RW.009, RT.004-RW.005, RT.001-RW.013, RT.001-RW.015, RT.001-RW.012, RT.002-RW.011, RT.001-RW.016, RT.001-RW.009, RT.002-RW.016, RT.003-RW.016, RT.003-RW.015, RT.002-RW.015, dan terakhir RT.004-RW.015

Lanjutan Tabel 2.1 Perbandingan Penelitian Terdahulu dengan Penelitian yang Akan Dilakukan

No.	Penulis	Judul Penelitian	Tujuan Penelitian	Metode Penelitian	Hasil Penelitian
5.	Saputra dan Marwatika (2019)	Sistem Pendukung Keputusan dalam Memilih Lokasi Perumahan dengan Metode Simple Multi Attribute Rating Technique	Untuk membantu masyarakat dalam menentukan lokasi perumahan untuk hunian berdasarkan pada 6 kriteria yaitu kualitas rumah, harga, kemampuan bayar, letak lokasi dari pusat kota, aksesibilitas umum, serta fasilitas layanan umum.	Pengumpulan data dilakukan dengan penyebaran kuesioner. Teknik sampling menggunakan sampling jenuh dimana jumlah semua anggota populasi digunakan sebagai sampel. Analisis perhitungan data menggunakan metode Simple Multi Attribute Rating Technique (SMART).	Alternatif A1 atau perumahan Green Garden memiliki nilai tertinggi sehingga menjadi rekomendasi dalam menentukan rumah huni berdasarkan kriteria yang telah ditentukan. Dalam menentukan rumah huni tidak hanya dilihat dari aspek harga dan kualitas namun perlu dilihat dari aspek lain dengan mempertimbangkan yang dapat mendukung kenyamanan dan lingkungan yang baik untuk itu digunakan aspek lokasi, aksestabilitas dan kualitas layanan umum.
6.	Juniza (2023)	Penentuan Prioritas rekonstruksi Jaringan Jalan Kabupaten di Kabupaten Belitung Timur	Untuk menentukan prioritas kriteria pemilihan alternatif rekonstruksi jaringan jalan dan menetapkan urutan penentuan prioritas alternatif terpilih untuk rekonstruksi jaringan jalan di Kabupaten Belitung Timur.	Data dikumpulkan melalui kuesioner dan studi literatur. Analisis data menggunakan metode <i>Analitycal Hierarchy Process</i> (AHP).	Hasil analisis diketahui urutan prioritas kriteria dari yang tertinggi hingga terendah yaitu kriteria Pengembangan Wilayah (K3), kriteria Aksesibilitas (K1), kriteria Mobilitas (K2), kriteria Tingkat Kemiskinan (K4), kriteria Kebijakan (K6) dan kriteria Kepadatan Penduduk (K5). Hasil perangkaan alternatif didapatkan bahwa urutan peringkat alternatif ruas Cendil - Tjg Batu Pulas (A1) menjadi alternatif utama, ruas jalan Batu Penyusong China (A2) menjadi alternatif kedua dan ruas jalan Jangkang-Kembiri (A3) menjadi alternatif ketiga.

2.2 Keaslian Penelitian

Penelitian yang akan dilakukan memiliki beberapa perbedaan dan kesamaan dengan penelitian-penelitian terdahulu. Perbedaan penelitian yang akan dilakukan dengan penelitian-penelitian terdahulu terletak pada responden dan alternatif yang digunakan. Pada penelitian ini responden merupakan *stakeholders* pada Perangkat Daerah Bappelitbangda dan Dinas Pekerjaan Umum sedangkan alternatif yang dipakai adalah jaringan jalan kabupaten di Kabupaten Belitung Timur. Untuk analisis data, pada penelitian ini menggunakan metode Analytical Hierarchy Process (AHP). Terdapat beberapa penelitian sebelumnya yang menggunakan metode analisis data berbeda dengan penelitian yang akan dilakukan seperti *Technique for Order of Preference by Similarity to Ideal Solution (TOPSIS)*, *Simple Additive Weighting (SAW)*, dan *Simple Multi Attribute Rating Technique (SMART)*.

Kesamaan penelitian yang akan dilakukan dengan penelitian-penelitian terdahulu adalah menggunakan teknik *purposive* sampling dan pengumpulan data menggunakan kuesioner. Terdapat juga beberapa penelitian menggunakan metode analisis data yang sama dengan penelitian yang akan dilakukan yaitu metode *Analytical Hierarchy Process (AHP)*.

BAB III

LANDASAN TEORI

Bab ini berisikan tentang pengertian-pengertian yang mendukung penulisan tesis yang meliputi pengertian tentang jalan dan metode *Analitycal Hierarchy Process* (AHP). Pengertian-pengertian dan materi ini didapat dari buku, jurnal, dan laporan tesis dari penelitian sebelumnya.

3.1 Jalan

Jalan sebagai salah satu prasarana transportasi yang menjadi urat nadi kehidupan masyarakat dalam usaha pengembangan kehidupan berbangsa dan bernegara. Jalan merupakan tempat lalu lintas orang, kendaraan atau perlintasan dari suatu tempat ke tempat yang lain atau yang dilalui atau dipakai untuk keluar masuk. Dalam kerangka tersebut, jalan mempunyai peranan untuk mewujudkan sasaran pembangunan seperti pemerataan pembangunan dan hasil-hasilnya, pertumbuhan ekonomi, dan perwujudan keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia (UU No. 38 tahun 2004 tentang Jalan).

3.1.1 Peranan Jalan

Jalan mempunyai peranan untuk mewujudkan sasaran pembangunan seperti pemerataan pembangunan dan hasil-hasilnya, pertumbuhan ekonomi, dan perwujudan keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia. Adapun peranan jalan menurut Undang-undang No. 38 tahun 2004 tentang Jalan sebagai berikut.

1. Jalan sebagai bagian prasarana transportasi mempunyai peranan dalam bidang ekonomi, sosial budaya, lingkungan hidup, politik, pertahanan, dan keamanan serta dapat dipergunakan untuk kemakmuran rakyat.
2. Jalan sebagai prasarana distribusi barang dan jasa yang merupakan urat nadi kehidupan masyarakat.
3. Jalan merupakan satu kesatuan sistem jaringan jalan yang menghubungkan dan mengikat seluruh wilayah Republik Indonesia.

3.1.2 Sistem Jaringan Jalan

Sistem jaringan jalan menurut Undang-undang No. 38 Tahun 2004, terdiri dari sistem jaringan primer yang merupakan sistem jaringan jalan dengan peranan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk pengembangan semua wilayah ditingkat nasional, dengan menghubungkan semua simpul jasa distribusi yang berwujud pusat-pusat kegiatan dan sistem jaringan sekunder yang merupakan sistem jaringan jalan dengan peranan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk masyarakat didalam kawasan perkotaan yang terjalin dalam hubungan hirarki.

Jalan umum adalah jalan yang diperuntukan bagi lalulintas umum, jalan khusus adalah jalan yang dibangun oleh instansi, badan usaha, peseorangan, atau kelompok masyarakat untuk kepentingan sendiri. Klasifikasi jalan menurut fungsinya sesuai dengan Undang-undang No. 38 Tahun 2004 dikelompokkan menjadi.

1. Jalan Arteri, merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan utama dengan ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi, dan jumlah jalan masuk dibatasi secara berdaya guna.
2. Jalan Kolektor, merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan pengumpul atau pembagi dengan ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang, dan jumlah jalan masuk dibatasi.
3. Jalan Lokal, merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan lingkungan dengan ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi.
4. Jalan Lingkungan, merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan lingkungan dengan ciri perjalanan jarak dekat, dan kecepatan rata-rata rendah.

Klasifikasi jalan berdasarkan statusnya sesuai dengan Undang-undang No. 38 Tahun 2004 dikelompokkan menjadi.

1. Jalan Nasional, merupakan jalan arteri dan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan antar ibukota provinsi, dan jalan strategis nasional, serta jalan tol.

2. Jalan Propinsi, merupakan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan ibukota provinsi dengan ibukota kabupaten, atau antar ibukota kabupaten dan jalan strategis provinsi.
3. Jalan Kabupaten, merupakan jalan lokal dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan ibukota kabupaten dengan ibukota kecamatan, antar pusat kegiatan lokal, serta jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder dalam wilayah kabupaten, dan jalan strategis kabupaten.
4. Jalan Kota, merupakan jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder yang menghubungkan antar pusat pelayanan dalam kota, menghubungkan pusat pelayanan dengan persil, menghubungkan antar persil, serta menghubungkan antar pusat permukiman yang berada di dalam kota.
5. Jalan Desa, merupakan jalan umum yang menghubungkan kawasan dan/atau antar permukiman di dalam desa, serta jalan lingkungan.

3.1.3 Rekonstruksi Jalan

Sebagaimana disebutkan dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Republik Indonesia Nomor 13/PRT/M/2011 tentang Tata Cara Pemeliharaan dan Penilikan Jalan, rekonstruksi jalan adalah kegiatan penanganan jalan, rekonstruksi jalan adalah peningkatan struktur yang merupakan kegiatan penanganan untuk dapat meningkatkan kemampuan bagian ruas jalan yang dalam kondisi rusak berat agar bagian jalan tersebut mempunyai kondisi mantap kembali sesuai dengan umur rencana yang ditetapkan.

Kegiatan penanganan jalan termasuk bangunan pelengkap jalan, terdiri dari:

1. Pemeliharaan Rutin

Kegiatan pemeliharaan rutin jalan dilakukan pada ruas jalan/bagian ruas jalan dan bangunan pelengkap dengan kondisi baik dan sedang atau disebut jalan mantap, serta bangunan pelengkap jalan yang mempunyai kondisi baik sekali dan baik.

2. Pemeliharaan Berkala

Pemeliharaan berkala jalan dilakukan pada:

- a. ruas jalan yang karena pengaruh cuaca atau karena repetisi beban lalu lintas, dengan cara melakukan pelaburan, pelapisan tipis, penggantian dowel, pengisian celah/retak, peremajaan/joint;
 - b. ruas jalan yang sesuai umur rencana pada interval waktu tertentu sudah waktunya untuk dikembalikan ke kondisi pelayanan tertentu dengan cara dilapis ulang;
 - c. ruas jalan dengan nilai kekesatan permukaan jalan (skid resistance) kurang dari 0,33 (nol koma tiga puluh tiga);
 - d. ruas jalan dengan kondisi rusak ringan;
 - e. bangunan pelengkap jalan yang telah berumur paling rendah 3 (tiga) tahun sejak dilakukan pembangunan, penggantian atau pemeliharaan berkala;
 - f. bangunan pelengkap yang mempunyai kondisi sedang.
3. Rehabilitasi Jalan

Rehabilitasi jalan dilakukan dengan kriteria sebagai berikut:

- a. ruas jalan yang semula ditangani melalui program pemeliharaan rutin namun karena suatu sebab mengalami kerusakan yang tidak diperhitungkan dalam desain, yang berakibat menurunnya kondisi kemantapan pada bagian/tempat tertentu dari suatu ruas dengan kondisi rusak ringan, agar penurunan kondisi kemantapan tersebut dapat dikembalikan pada kondisi kemantapan sesuai dengan rencana;
- b. bangunan pelengkap yang sudah mempunyai umur pelayanan paling sedikit 8 (delapan) tahun;
- c. bangunan pelengkap yang sudah mempunyai umur pelayanan 3 (tiga) tahun sampai dengan 5 (lima) tahun yang memerlukan penanganan rehabilitasi dan perbaikan besar pada elemen strukturnya; atau
- d. bangunan pelengkap yang mempunyai kondisi rusak ringan;
- e. bangunan pelengkap yang memerlukan perbaikan darurat atau penanganan sementara;
- f. bangunan pelengkap jalan berupa jembatan, terowongan, ponton, lintas atas, lintas bawah, tembok penahan, gorong-gorong dengan kemampuan

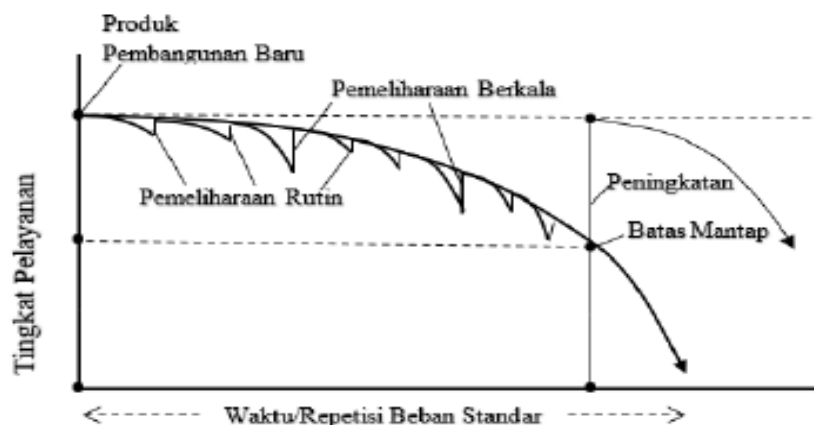
memikul beban yang sudah tidak memenuhi standar sehingga perlu dilakukan perkuatan atau penggantian.

4. Rekonstruksi Jalan

Rekonstruksi jalan adalah peningkatan struktur yang merupakan kegiatan penanganan untuk dapat meningkatkan kemampuan bagian ruas jalan yang dalam kondisi rusak berat agar bagian jalan tersebut mempunyai kondisi mantap kembali sesuai dengan umur rencana yang ditetapkan. Rekonstruksi bangunan pelengkap jalan merupakan kegiatan penggantian seluruh atau sebagian komponen bangunan pelengkap jalan tanpa meningkatkan kapasitas bangunan pelengkap jalan.

Konstruksi jalan setelah dibuka untuk lalu lintas kendaraan, memiliki umur rencana jalan sesuai dengan jenis perkerasannya. Berdasarkan Metode Perencanaan Perkerasan Lentur Analisa Komponen Ditjen Bina Marga tahun 1987, umur rencana dapat ditentukan berdasarkan jenis pekerjaannya yaitu pemeliharaan berkala jalan selama 5 tahun, sedangkan peningkatan jalan selama 10 tahun.

Perkerasan jalan seiring dengan bertambahnya umur jalan akan mempengaruhi kinerja jalan. Tingkat penurunan pelayanan perkerasan jalan di pengaruhi oleh beberapa faktor, antara lain kualitas konstruksi atau kualitas pekerjaan pada saat pembangunan jalan. Pengaruh tersebut sangat signifikan terhadap penurunan tingkat pelayanan jalan setelah jalan tersebut dibuka.



Gambar 3.1 Hubungan Tingkat Pelayanan Jalan terhadap Waktu

Sebagaimana kita ketahui, supaya umur rencana jalan yang ditetapkan dapat tercapai dan daya layan jalan tetap berfungsi secara optimal melayani lalu lintas, maka harus dilakukan kegiatan rekonstruksi jalan. Kegiatan rekonstruksi jalan merupakan kegiatan penanganan jalan berupa peningkatan struktur yang merupakan kegiatan untuk dapat meningkatkan kemampuan bagian ruas jalan yang dalam kondisi rusak berat agar bagian jalan tersebut mempunyai kondisi mantap kembali sesuai dengan umur rencana yang ditetapkan.

3.2 Prioritas

Keterbatasan waktu, tenaga, dan dana menyebabkan ketidakmungkinan untuk melakukan banyak hal dalam waktu yang bersamaan sehingga perlu dilakukan prioritas. Prioritas dapat memberi arah bagi kegiatan yang harus dilaksanakan (Sembiring, 2008). Jika prioritas, telah disusun maka tidak akan bingung kegiatan mana yang harus dilakukan terlebih dahulu, kegiatan mana yang dilakukan selanjutnya, sampai tercapai tujuan yang telah ditetapkan. Jika dalam tujuan untuk melakukan kegiatan yang berkesinambungan, maka diprioritaskan kegiatan sesuai dengan kebutuhan, maka arah kegiatan adalah pada peningkatan jalan.

Dengan demikian arah kegiatan bukanlah pada pembangunan yang sebesar-besarnya, melainkan pada peningkatan yang berkelanjutan. Prioritas juga membantu dalam memecahkan masalah. Jika konsistensi pada prioritas yang telah ditetapkan maka prioritas akan membantu untuk memecahkan masalah. Untuk dapat mencapai suatu keberhasilan maka perlu disusun prioritas yang dapat memberikan arah untuk mencapai tujuan. Prioritas juga membantu dalam memecahkan masalah dan mengambil keputusan terbaik. Prioritas dapat disusun dengan mengajukan pertanyaan yang tepat. Setelah segala sesuatunya dipertimbangkan dan direncanakan dengan matang dalam menentukan suatu prioritas, langkah selanjutnya adalah melaksanakan prioritas yang telah ditetapkan.

3.3 Metode Penentuan Prioritas

Dalam menentukan prioritas, yang umum dipergunakan adalah dengan menggunakan Analisis Multi Kriteria (AMK). Analisis Multi Kriteria (*Multi*

Criteria Analysis) merupakan alternatif teknik yang mampu menggabungkan sejumlah kriteria dengan besaran yang berbeda (*multi-variable*) dan dalam persepsi pihak terkait yang bermacam-macam (*multi-facet*), (Saaty, 1993).

Analisis Multi Kriteria lebih bersifat analisis kuantitatif, dimana proses analisis dan evaluasi dengan menginterpretasi data hasil survei untuk melakukan penilaian intensitas kepentingan dengan pendekatan *Analytical Hierarchy Process* (AHP) sebagai salah satu metode Analisis Multi Kriteria.

AHP memasukan baik aspek kualitatif maupun kuantitatif pikiran manusia. Aspek kualitatif untuk mendefinisikan persoalan dan hirarkinya, dan aspek kuantitatif untuk mengekspresikan penilaian dan preferensi secara ringkas padat. Proses kerja dari AHP ini adalah mengidentifikasi, memahami, dan menilai interaksi-interaksi dari suatu sistem sebagai satu keseluruhan. Secara umum proses yang harus dilalui dalam proses AMK untuk aplikasi dalam rekonstruksi jalan, terdiri dari:

1. Penyusunan kriteria rekonstruksi jaringan jalan.
2. Penyusunan alternatif rekonstruksi jaringan jalan.
3. Analisis prioritas alternatif rekonstruksi jaringan jalan.

3.4 Kriteria Rekonstruksi Jalan

Penentuan prioritas rekonstruksi jalan merupakan suatu proses pengambilan keputusan dalam mencapai tujuan yang diinginkan. Penentuan prioritas ini menjadi proses yang kompleks serta melibatkan *stakeholder* dan para pengambil keputusan dalam mengalokasikan sumber daya yang terbatas.

Pelaksanaan rekonstruksi jalan khususnya di wilayah kabupaten, sering mengalami permasalahan terkait dengan ketersediaan sumber daya biaya dan sumber daya manusia, karena kemampuan APBD untuk rekonstruksi jalan sangat terbatas. Dengan kondisi yang ada, maka diperlukan strategi dalam menentukan prioritas rekonstruksi jalan berdasarkan kriteria yang tepat.

Dalam penentuan kriteria merupakan suatu hal yang penting dalam pengambilan keputusan, kriteria yang diputuskan dapat diukur dan harus dalam lingkup masalah yang ingin kita pecahkan. Bila kriteria tersebut tidak terukur

setidaknya dapat menjadi perbandingan dengan kriteria lainnya sehingga dapat dijadikan sebuah peringkat.

Penentuan prioritas rekonstruksi jalan di Kabupaten Belitung Timur, memerlukan kriteria-kriteria rekonstruksi jalan sebagai dasar para pengambil keputusan dalam mempertimbangkan penentuan rekonstruksi jalan supaya menghasilkan prioritas yang tepat. Berdasarkan referensi dan studi literatur penelitian sebelumnya, kriteria-kriteria yang sesuai untuk penentuan prioritas rekonstruksi jalan kabupaten di Wilayah Belitung Timur adalah kriteria aksesibilitas, mobilitas, pengembangan wilayah, kebijakan, tingkat kemiskinan dan kepadatan penduduk.

3.4.1 Aksesibilitas

Aksesibilitas merupakan ukuran kemudahan lokasi untuk dijangkau dari lokasi lainnya, kemudahan dijangkau meliputi kemudahan waktu, biaya dan usaha dalam melakukan perpindahan antar tempat atau kawasan (Pranitasari, 2020). Aksesibilitas memiliki indikator jarak ke tempat lokasi dan ketersediaan jaringan transportasi.

Kondisi kerusakan jalan dapat memberikan dampak kerugian terhadap banyak pihak di antaranya adalah para pengguna jalan. Aksesibilitas suatu wilayah dapat terganggu dan menghambat kegiatan masyarakat yang berdampak negatif pada pengembangan ekonomi suatu wilayah. Kerusakan jalan yang terjadi harus segera dilakukan rekonstruksi, karena jika diabaikan akan mengakibatkan kerusakan yang lebih parah sehingga biaya yang dibutuhkan untuk perbaikan akan semakin besar.

Perencana rekonstruksi jalan harus memperhatikan faktor aksesibilitas. Faktor aksesibilitas merupakan fungsi dari suatu jalan yang memberikan kemudahan dan kenyamanan dalam menghubungkan antar dua lokasi tujuan. Tingkat kepentingan aksesibilitas ini dapat dinilai dari strategis suatu jalan dan kemudahan akses.

3.4.2 Mobilitas

Mobilitas berkaitan dengan ketersediaan jalan yang memudahkan masyarakat per individu melakukan perjalanan (pergerakan fisik). Angka mobilitas adalah rasio antara jumlah total panjang jalan yang menghubungkan semua pusat-pusat kegiatan terhadap jumlah total penduduk yang ada dalam wilayah yang harus dilayani jaringan jalan, dinyatakan dalam satuan Km/(1.000 jiwa). Mobilitas mengacu pada pergerakan fisik, diukur dengan perjalanan, jarak dan kecepatan, seperti orang-mil atau -kilometer untuk perjalanan pribadi, dan ton-mil atau ton-kilometer untuk perjalanan barang yang lain, peningkatan mobilitas meningkatkan aksesibilitas: semakin banyak dan lebih cepat orang bisa melakukan perjalanan lebih banyak destinasi yang bisa mereka capai (Litman, 2017)

3.4.3 Pengembangan Wilayah

Berdasarkan undang-undang nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang, tata ruang adalah wujud struktur ruang dan pola ruang. Struktur Ruang adalah susunan pusat-pusat permukiman dan sistem jaringan prasarana dan sarana yang berfungsi sebagai pendukung kegiatan sosial ekonomi masyarakat yang secara hierarki memiliki hubungan fungsional. Pola Ruang adalah distribusi peruntukan ruang dalam suatu wilayah yang meliputi peruntukan ruang untuk fungsi lindung dan peruntukan ruang untuk fungsi budi daya.

Berdasarkan Peraturan Menteri Dalam Negeri Republik Indonesia nomor 86 Tahun 2017 tentang Tata Cara Penencanaan, Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) adalah hasil perencanaan tata ruang yang merupakan penjabaran strategi dan arahan kebijakan pemanfaatan ruang wilayah nasional, provinsi, dan kabupaten/kota kedalam struktur dan pola pemanfaatan ruang wilayah. RTRW berupa produk dari Rencana Tata Ruang (RTR) yang ruang lingkup materinya adalah Rencana Umum Tata Ruang (RUTR). Berdasarkan ruang lingkup wilayahnya RUTR terdiri dari RTRW provinsi dan RTRW kabupaten. RTRW kabupaten meliputi perencanaan, pemanfaatan, dan pengendalian pemanfaatan ruang wilayah kabupaten. RTRW kabupaten memiliki fungsi penting dalam kemajuan suatu wilayah di antaranya adalah sebagai acuan dalam:

- a) Pemanfaatan ruang atau pengembangan wilayah kabupaten;
- b) Mewujudkan keseimbangan pembangunan dalam wilayah kabupaten;
- c) Penyusunan rencana pembangunan jangka panjang daerah (RPJPD) dan rencana pembangunan jangka menengah daerah (RPJMD).

Berdasarkan deskripsi karakteristik wilayah dapat diidentifikasi wilayah yang memiliki potensi untuk dikembangkan sebagai kawasan budidaya seperti perikanan, pertanian, pariwisata, industri, pertambangan dan lain-lain berpedoman pada rencana tata ruang wilayah. Perencanaan pembangunan daerah pada prinsipnya bertujuan mengintegrasikan rencana tata ruang wilayah dengan rencana pembangunan daerah. Dalam kaitan itu, penyusunan RPJPD dan RPJMD harus berpedoman pada RTRW. Berdasarkan fungsi RTRW kabupaten, prioritas rekonstruksi prasarana jalan di suatu wilayah merupakan hal yang perlu diperhatikan, karena prasarana jalan dan rencana tata ruang wilayah saling berhubungan. Apabila prasarana jalan dalam suatu struktur ruang wilayah kondisinya tidak memadai, maka fungsi RTRW tersebut tidak akan terwujud dengan baik.

Dalam Peraturan Pemerintah No. 34 Tahun 2006 tentang jalan, disebutkan bahwa penyelenggaraan jalan harus menjamin terselenggaranya peranan jalan yang berdasarkan rencana tata ruang wilayah dengan memperhatikan keterhubungan antar kawasan atau keterhubungan dalam kawasan serta dilakukan secara konseptual dan menyeluruh.

3.4.4 Kebijakan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, kebijakan adalah rangkaian konsep dan asas yang menjadi pedoman dan dasar rencana dalam pelaksanaan suatu pekerjaan, kepemimpinan, dan cara bertindak. Kebijakan (*policy*) merupakan suatu keputusan yang diambil oleh pelaku-pelaku politik dalam rangka memilih tujuan dan cara untuk pencapaian tujuan. Kebijakan diambil berdasarkan hasil analisis mendalam terhadap berbagai alternatif yang menjadi keputusan terpilih.

Kebijakan pemerintah adalah kebijakan-kebijakan yang dikembangkan oleh badan-badan dan pejabat-pejabat pemerintah. Secara umum definisi kebijakan

pemerintah adalah serangkaian tindakan yang dipilih dan dialokasikan secara sah oleh pemerintah kepada seluruh anggota masyarakat dalam memecahkan masalah yang dihadapi untuk mencapai tujuan tertentu demi kepentingan masyarakat seluruhnya.

Dalam penyusunan kebijakan, pemerintah tidak dapat memecahkan sendiri semua isu-isu yang timbul, partisipasi masyarakat sangat penting dalam pemberian saran, kritik dan pemikiran bagi pemerintah untuk bersama-sama menyusun alternatif guna mendapatkan solusi dengan menetapkan kebijakan tertentu.

Kegiatan penyelenggaraan jalan nasional secara umum, sesuai dengan kebijakan nasional meliputi kegiatan pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan secara makro. Penyelenggaraan jalan kabupaten oleh pemerintah daerah, dilaksanakan oleh bupati atau pejabat yang ditunjuk.

Peran masyarakat dalam pengaturan jalan diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang jalan, yang berbunyi masyarakat dapat berperan dalam penyusunan kebijakan perencanaan dan perencanaan umum tentang jalan.

3.4.5 Tingkat Kemiskinan

Kemiskinan merupakan masalah multidimensi dan multisektor dengan beragam karakteristik yang harus segera diatasi, karena menyangkut harkat, martabat, dan hak asasi manusia serta dapat menghambat upaya terwujudnya kesejahteraan umum sebagaimana tujuan Negara Republik Indonesia yang tertera pada Pembukaan Undang-Undang Dasar 1945. Penduduk miskin merupakan penduduk yang memiliki rata-rata pengeluaran perkapita perbulan dibawah garis kemiskinan. Instruksi Presiden Republik Indonesia (Inpres) Nomor 4 Tahun 2022 tentang Percepatan Penghapusan Kemiskinan Ekstrem telah diterbitkan dalam rangka penghapusan kemiskinan ekstrem di seluruh wilayah RI pada tahun 2024 melalui keterpaduan dan sinergi program, serta kerja sama antar kementerian/lembaga maupun pemerintah daerah.

3.4.6 Kepadatan Penduduk

Kepadatan penduduk berkaitan dengan kepadatan penduduk yang mendiami wilayah per kilometer persegi (Ataburan, 2013), kepadatan penduduk berkaitan dengan banyaknya sebaran penduduk yang mendiami suatu wilayah.

3.5 Metode Analytical Hierarchy Process (AHP)

Metode *Analytical Hierarchy Process* (AHP) dikembangkan oleh T. L. Saaty, 1970. Model pendukung keputusan ini akan menguraikan masalah multi faktor atau multi kriteria yang kompleks menjadi suatu hirarki, hirarki didefinisikan sebagai suatu representasi dari sebuah permasalahan yang kompleks dalam suatu struktur *multi level*, dimana level pertama adalah tujuan, yang diikuti level faktor, kriteria, sub kriteria, dan seterusnya ke bawah hingga level terakhir dari alternatif. Dengan hirarki, suatu masalah yang kompleks dapat diuraikan ke dalam kelompok-kelompoknya yang kemudian diatur menjadi suatu bentuk hirarki sehingga permasalahan akan tampak lebih terstruktur dan sistematis (Saaty, 1993).

Metode *Analytical Hierarchy Process* AHP merupakan salah satu metode untuk membantu menyusun suatu prioritas dari berbagai pilihan dengan menggunakan beberapa kriteria (multi kriteria). Karena sifatnya yang multi kriteria, AHP cukup banyak digunakan dalam penyusunan prioritas. Disamping bersifat multi kriteria, AHP juga didasarkan pada suatu proses yang terstruktur dan logis. Metode ini mensistensi perbandingan '*judgement*' pengambil keputusan yang berpasangan pada setiap level. Hirarki keputusan yang berpasangan pada setiap level hirarki keputusan. Caranya dengan menetapkan bobot prioritas relatif setiap elemen keputusan, dimana bobot ini merepresentasikan intensitas preferensi atas suatu keputusan (Saaty, 1993).

Metode *Analytical Hierarchy Process* AHP merupakan dasar untuk membuat suatu keputusan yang didesain dan dilakukan secara rasional dengan membuat penyeleksian yang terbaik terhadap beberapa alternatif yang dievaluasi dengan multi kriteria. Dalam proses ini, para pembuat keputusan mengabaikan perbedaan kecil dalam pengambilan keputusan untuk membuat ranking prioritas dari beberapa alternatif.

Metode *Analytical Hierarchy Process* AHP digunakan dalam memecahkan permasalahan, prinsip pokok dalam metode AHP merupakan prinsip berfikir analitis. Pengambilan keputusan dalam metodologi AHP didasarkan pada 3 (tiga) prinsip pokok (Saaty, 1993), yaitu:

1. Penyusunan hirarki, menggambarkan dan menguraikan secara hirarki atau disebut menyusun secara hirarki, yaitu memecah-mecah persoalan menjadi unsur-unsur yang terpisah. Penyusunan hirarki permasalahan merupakan langkah untuk mendefinisikan masalah yang kompleks ke dalam sub sistem, elemen, sub elemen dan seterusnya sehingga menjadi lebih jelas dan detail. Hirarki keputusan disusun berdasarkan pandangan pihak-pihak yang memiliki keahlian (*expert*) dan pengetahuan di bidang yang bersangkutan.
2. Menetapkan prioritas, yaitu menentukan peringkat elemen-elemen menurut relatif pentingnya. Prioritas dari elemen-elemen kriteria dapat dipandang sebagai bobot atau kontribusi elemen tersebut terhadap tujuan pengambilan keputusan. Prioritas ini ditentukan berdasarkan pandangan para pakar dan pihak-pihak yang kepentingan terhadap keputusan tersebut, baik secara langsung (diskusi, wawancara) maupun tidak langsung (*kuesioner*).
3. Konsistensi logis, yaitu menjamin bahwa semua elemen dikelompokkan secara logis dan diperingkatkan secara konsisten sesuai dengan suatu kriteria yang logis. Konsistensi jawaban responden dalam menentukan prioritas elemen merupakan prinsip pokok yang akan menentukan validitas data dari hasil pengambilan keputusan. Menurut Saaty, hasil penilaian yang dapat diterima adalah yang mempunyai rasio konsistensi lebih kecil atau sama dengan 10%. Jika lebih besar dari itu berarti penilaian yang telah dilakukan ada yang random dengan demikian perlu diperbaiki.

Metode *Analytical Hierarchy Process* AHP adalah suatu model luwes yang memungkinkan untuk mengambil keputusan dengan mengkombinasikan pertimbangan dan nilai-nilai pribadi secara logis. Proses ini bergantung pada imajinasi, pengalaman dan pengetahuan untuk menyusun hirarki suatu masalah. Selain itu juga bergantung pada logika intuisi dan pengalaman untuk memberikan pengalaman. AHP menunjukkan bagaimana menghubungkan elemen-elemen dan

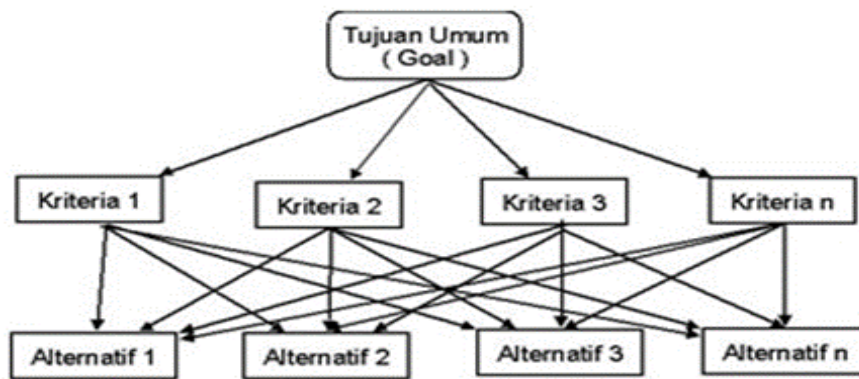
suatu bagian masalah dengan elemen-elemen dari bagian lain untuk memperoleh hasil gabungan.

3.5.1 Prinsip Dasar Metode Analytical Hierarchy Process (AHP)

Dalam penyelesaian permasalahan menggunakan metode AHP, terdapat beberapa prinsip yang digunakan (Manurung, 2010), diantaranya sebagai berikut.

a. Decomposition

Sistem yang memiliki permasalahan yang kompleks dapat dipecah menjadi elemen-elemen yang lebih kecil sehingga lebih mudah dipahami, seperti pada Gambar 3.1.



Gambar 3.2 Hierarki AHP

b. Comparative judgement

Pada tahun 1990, Saaty mengemukakan pendapat bahwa untuk berbagai persoalan, skala 1 sampai 9 skala yang terbaik untuk mengekspresikan pendapat (Saaty, 1993). Nilai dan definisi pendapat kualitatif dari skala perbandingan menurut Saaty dapat diukur menggunakan tabel analisis. Seperti yang terlihat pada Tabel 3.1.

Tabel 3.1 Skala Penilaian Perbandingan Pasangan

Tingkat Kepentingan	Definisi	Keterangan
1	Sama pentingnya	Kedua elemen sama pentingnya
3	Sedikit lebih penting	Elemen yang satu sedikit lebih penting daripada elemen yang lainnya.

5	Lebih penting	Elemen yang lebih penting daripada yang lainnya
7	Sangat penting	Satu elemen jelas lebih mutlak penting daripada elemen lainnya
9	Mutlak lebih penting	Satu elemen mutlak penting daripada elemen lainnya
2,4,6,8	Nilai tengah	Nilai-nilai antara dua nilai pertimbangan yang berdekatan
Kebalikan (1/(2-9))	jika aktifitas i mempunyai nilai yang lebih tinggi dari aktifitas j maka j mempunyai nilai berbalikan ketika dibandingkan dengan i	

c. *Synthesis of priority*

Menentukan prioritas dari elemen-elemen kriteria dapat dipandang sebagai bobot/kontribusi elemen tersebut terhadap tujuan pengambilan keputusan. AHP melakukan analisis prioritas elemen dengan metode perbandingan berpasangan antar dua elemen sehingga semua elemen yang ada tercakup. Prioritas ini ditentukan berdasarkan pandangan para pakar dan pihak-pihak yang berkepentingan terhadap pengambilan keputusan, baik secara langsung (diskusi) maupun secara tidak langsung (*kuisisioner*).

d. *Logical Consistency*

Konsistensi memiliki dua makna. Pertama, objek-objek yang serupa bisa dikelompokkan sesuai dengan keseragaman dan relevansi. Kedua, menyangkut tingkat hubungan antar objek yang didasarkan pada kriteria tertentu.

3.5.2 Prosedur atau Langkah-langkah Metode Analytical Hierarchy Process (AHP)

Prosedur atau Langkah-langkah dalam metode AHP meliputi (Kursini, 2007):

- a. Mendefinisikan masalah dan menentukan solusi yang diinginkan, setelah itu Menyusun hierarki dari permasalahan yang dihadapi. Penyusunan hierarki

adalah dengan menetapkan tujuan yang merupakan sasaran sistem secara keseluruhan pada level teratas.

b. Menentukan prioritas elemen

- Langkah pertama untuk menentukan prioritas elemen adalah membuat perbandingan pasangan, yaitu membandingkan elemen secara berpasangan sesuai kriteria yang diberikan.
- Matriks perbandingan berpasangan diisi menggunakan bilangan untuk mempresentasikan kepentingan relatif dari suatu elemen terhadap elemen yang lainnya. Seperti yang terlihat pada Tabel 3.2 dan Tabel 3.3.

Tabel 3.2 Matriks Perbandingan Berpasangan

C	A ₁	A ₂	...	A _n
A ₁	1	a ₁₂	...	a _{1n}
A ₂	a ₂₁	1	...	a _{2n}
...
A _n	a _{n1}	a _{n2}	...	1

Tabel 3.3 Matriks Perbandingan Berpasangan Dengan Nilai W

C	A ₁	A ₂	...	A _n
A ₁	W ₁ /W ₁	W ₁ /W ₂	...	W ₁ /W _n
A ₂	W ₂ /W ₁	W ₂ /W ₂	...	W ₂ /W _n
...
A _n	W _n /W ₁	W _n /W ₂	...	W _n /W _n

c. Sintesis

Pertimbangan-pertimbangan terhadap perbandingan berpasangan di sintensis untuk memperoleh keseluruhan prioritas. Hal-hal yang dilakukan Langkah ini adalah:

- 1) Menjumlahkan nilai-nilai dari setiap kolom matriks.

- 2) Membagi setiap nilai dari kolom dengan total kolom yang bersangkutan untuk memperoleh normalisasi matriks.
- 3) Menjumlahkan nilai-nilai dari setiap baris dan membaginya dengan jumlah elemen untuk mendapatkan nilai rata-rata.

d. Mengukur konsistensi

Dalam pembuatan keputusan, penting untuk mengetahui seberapa baik konsistensi yang ada karena kita tidak menginginkan keputusan berdasarkan pertimbangan dengan konsistensi yang rendah. Hal-hal yang dilakukan untuk langkah ini adalah:

- 1) Kalikan setiap nilai pada kolom pertama dengan prioritas relatif elemen pertama, nilai pada kolom kedua dengan prioritas relatif elemen kedua, dan seterusnya.
- 2) Jumlahkan setiap baris.
- 3) Hasil dari penjumlahan baris dibagi dengan elemen prioritas relatif yang bersangkutan.
- 4) Jumlahkan hasil bagi di atas dengan banyaknya elemen yang ada, hasilnya disebut λ maks.

e. Menghitung *Consistency Index* (CI) dengan rumus:

$$CI = \frac{\lambda_{\max} - n}{n-1} \quad (3.1)$$

Keterangan:

CI = Consistency Indeks

λ_{\max} = eigenvalue maksimum

n = Banyak elemen

f. Hitung Rasio Konsistensi/*Consistency Ratio* (CR) dengan rumus:

$$CR = \frac{CI}{IR} \quad (3.2)$$

Keterangan:

CR = *Consistency Ratio*

CI = *Consistency Index*

IR = *Index Random Consistency*

g. Memeriksa konsistensi hierarki

Jika nilainya lebih dari 10%, maka penilaian data *judgement* harus diperbaiki, sehingga pengisian nilai-nilai pada matriks berpasangan pada unsur kriteria maupun alternatif harus dihitung ulang hingga hasil dari nilai perbandingan matriks kriteria sudah konsisten. Namun jika rasio konsistensi (CI/IR) kurang atau sama dengan 0,1 maka hasil perhitungan bisa dinyatakan benar. Daftar Indeks Random Konsistensi (IR) bisa dilihat pada Tabel 3.4.

Tabel 3.4 Daftar Nilai Random Indeks

n	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
RI	0,00	0,00	0,58	0,90	1,12	1,24	1,32	1,41	1,45	1,49

Hasil akhir berupa prioritas global sebagai acuan/nilai untuk pengambilan keputusan berdasarkan nilai tertinggi.

BAB IV

METODE PENELITIAN

Dalam sebuah penelitian terdapat metode penelitian yang digunakan sebagai *roadmap* pada penelitian tersebut. Metode penelitian merupakan gambaran umum prosedur atau tatacara yang digunakan dalam penelitian akan suatu kasus, masalah, kejadian atau fenomena guna memperoleh jawaban atau hasil yang rasional. Bab ini berisikan metode penelitian yang akan digunakan pada penelitian meliputi populasi, sampel, alat, metode pengumpulan data, tahapan penelitian, variable penelitian, analisis data, dan bagan alir penelitian.

4.1 Objek Penelitian

Berdasarkan latar belakang dan kerangka pemikiran yang telah diuraikan pada bab sebelumnya, maka yang menjadi objek penelitian adalah jalan kabupaten di Kabupaten Belitung Timur.

4.2 Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian di Wilayah Kabupaten Belitung Timur Provinsi Kepulauan Bangka Belitung, yakni jalan Kabupaten yang berada di Kecamatan Kabupaten Belitung Timur.

4.3 Penentuan Sampel Penelitian

Pemilihan responden dilakukan dengan cara *purposive sampling* yang dilakukan dengan mengambil orang-orang secara sengaja menurut ciri-ciri spesifik yang dimiliki, seperti mempunyai tingkat pendidikan tertentu, jabatan tertentu serta aktif dalam kegiatan masyarakat (A, M, Nasution, 2003).

Penentuan sampel pada penelitian ini adalah responden yang mengerti masalah rekonstruksi jaringan jalan dari unsur pemerintahan. Responden yang dimaksud adalah yang terlibat langsung atau responden yang dianggap mempunyai kemampuan dan mengerti permasalahan terkait dengan pembangunan jalan di

Kabupaten Belitung Timur serta mempunyai kebijakan dalam perencanaan pembangunan.

Adapun pemilihan responden yang dimintai pendapatnya dari unsur pemerintah Kabupaten Belitung Timur untuk metode *Analytic Hierarchy Process* (AHP) sebanyak 5 (lima) orang dari Perangkat Daerah Bappelitbangda Kabupaten Belitung Timur dan Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten Belitung Timur, yang diperoleh dengan melakukan kegiatan wawancara dengan menggunakan kuisisioner. Adapun perincian banyaknya jumlah sampel dalam penelitian ini adalah sebagai berikut.

1. Bappelitbangda Kabupaten Belitung Timur (3 orang)
 - a. Kepala Badan Bappelitbangda
 - b. Sekertaris Badan Bappelitbangda
 - c. Kepala Bidang PSDAIK Bappelitbangda
2. Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten Belitung Timur (2 orang)
 - a. Kepala Dinas Pekerjaan Umum
 - b. Kepala Bidang Bina Marga

4.4 Alat Penelitian

Alat penelitian yang akan digunakan adalah sebagai berikut:

1. aplikasi *Microsoft Office Word* versi 2019 sebagai alat bantu pengetikan laporan penelitian,
2. aplikasi *Microsoft Office Excel* versi 2019 sebagai alat bantu perhitungan angka penelitian, dan
3. kertas A4 dan pulpen *shining black* 0.5 mm sebagai alat bantu pengisian kuesioner.

4.5 Variabel Penelitian

Penentuan variabel penelitian dilakukan untuk menentukan variabel-variabel apa saja yang akan digunakan pada penelitian ini. Variabel-variabel yang telah ditentukan akan digunakan sebagai dasar dalam pembuatan kuesioner. Variabel adalah sesuatu yang mempunyai nilai, variabel penelitian yang digunakan dalam

penelitian yaitu berupa kriteria dan alternatif dalam upaya meningkatkan pelayanan transportasi yang efisien dan efektif dalam menunjang pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Belitung Timur.

Kriteria yang digunakan dalam penelitian ini merupakan kriteria hasil dari kajian sebelumnya yang pernah diteliti pada penelitian terdahulu. Berdasarkan penelitian terdahulu yang pernah dilakukan, maka dipilih beberapa kriteria yang sesuai dengan kondisi wilayah studi di Kabupaten Belitung Timur yang dianggap berpengaruh terhadap rekonstruksi jaringan jalan di Kabupaten Belitung Timur, serta akan dipergunakan dalam pembuatan kuisisioner, kriteria yang digunakan ialah sebagai berikut.

1. Aksesibilitas; yaitu berkaitan dengan ukuran kenyamanan atau kemudahan mengenai cara lokasi tata guna lahan berinteraksi satu sama lain dan ‘mudah’ atau ‘susah’nya lokasi tersebut dicapai melalui sistem jaringan transportasi.
2. Mobilitas; yaitu berkaitan dengan ketersediaan jalan yang memudahkan masyarakat per individu dalam melakukan perjalanan.
3. Pengembangan Wilayah; kesesuaian terhadap dokumen perencanaan seperti Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW), Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah (RPJPD), dan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD).
4. Tingkat Kemiskinan; yaitu berkaitan dengan kemiskinan masyarakat daerah.
5. Kepadatan Penduduk; yaitu berkaitan dengan banyaknya sebaran penduduk yang mendiami wilayah.
6. Kebijakan; yaitu berkaitan dengan suatu keputusan yang diambil oleh pelaku politik dalam rangka pencapaian tujuan.

Sedangkan alternatif jaringan jalan yang perlu dilakukan penentuan prioritas rekonstruksi jaringan jalan di wilayah Kabupaten Belitung Timur sebanyak 3 (tiga) alternatif ruas jalan yang diidentifikasi berdasarkan pendekatan wilayah kecamatan, yang dapat dilihat pada tabel 4.1.

Tabel 4.1 Alternatif Rekonstruksi Jaringan Jalan di Wilayah Kabupaten Belitung Timur

No. Urut	Alternatif Ruas Jalan	Panjang Ruas (Km)	Wilayah Kecamatan
1	ALTERNATIF I		
	Cendil – Tjg Batu Pulas	9,3	Kelapa Kampit
2	ALTERNATIF II		
	Batu Penyu – Gusong China	15	Gantung
3	ALTERNATIF III		
	Jangkang - Kembiri	10	Dendang

Sumber: Dinas Pekerjaan Umum Kab. Belitung Timur, 2022

4.6 Data dan Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data adalah cara-cara yang akan digunakan untuk mengumpulkan data, baik berupa data primer maupun data sekunder yang dilakukan pada wilayah penelitian.

1. Data Primer; adalah data yang dikumpulkan ataupun diperoleh langsung di lapangan. Dengan tujuan untuk mencari data yang sifatnya tertulis dan tidak tertulis. Dalam penelitian jenis data yang akan diperoleh yaitu berupa data kuesioner yang telah disusun berdasarkan kriteria-kriteria penelitian yang telah dilakukan sebelumnya, kemudian dibagikan kepada responden. Target sampel adalah pihak Bappelitbangda dan Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten Belitung Timur. Dalam penelitian ini ada 2 (dua) jenis kuesioner yang digunakan yaitu kuesioner yang digunakan untuk tingkat kepentingan kriteria dan alternatif jaringan jalan.
2. Data sekunder; berupa data penunjang yang dikumpulkan melalui studi kepustakaan yang diambil dari instansi-instansi terkait seperti Bappelitbangda dan Dinas PU (berupa data peta Kabupaten Belitung Timur, peta jaringan jalan dan data dasar prasarana jaringan jalan Kabupaten, serta Profil Daerah Kabupaten Belitung Timur), hasil peneliti terdahulu, dan lain sebagainya.

Tujuan dari pengumpulan data sekunder ini adalah untuk mendapatkan data instansional yang selanjutnya akan dijadikan acuan dalam menganalisis.

4.7 Analisis Data

Analisis data dilakukan setelah mendapatkan data kuesioner yang telah diisi responden. Data tersebut kemudian dianalisis dengan bantuan aplikasi Microsoft Office Excel 2019. Analisis yang dilakukan pada penelitian ini adalah sebagai berikut.

1. Penyusunan struktur heirarki

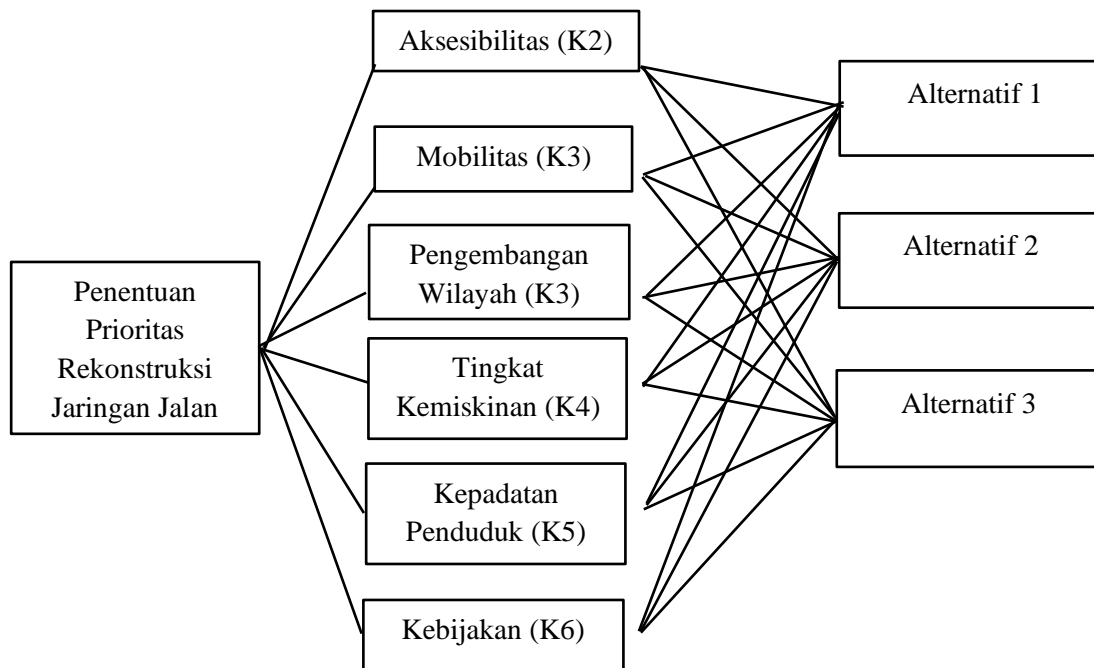
Penyusunan struktur heirarki dilakukan untuk menggambarkan secara utuh proses pengambilan keputusan yaitu mulai dari sasaran, kriteria dan alternatif. Penyusunan struktur hierarki adalah sebagai berikut.

Sasaran : Penentuan prioritas alternatif rekonstruksi jaringan jalan

- Kriteria :
- a. Aksesibilitas (K1)
 - b. Mobilitas (K2)
 - c. Pengembangan Wilayah (K3)
 - d. Tingkat Kemiskinan (K4)
 - e. Kepadatan Penduduk (K5)
 - f. Kebijakan (K6)

- Alternatif :
- a. Cendil – Tjg Batu Pulas, Kecamatan Kelapa Kampit (A1).
 - b. Batu Penyu – Gusong China, Kecamatan Gantung (A2).
 - c. Jangkang – Kembiri, Dendang (A3).

Sasaran, kriteria dan alternatif di atas dapat digambarkan struktur hierarkinya seperti pada Gambar 4.1.



Gambar 4.1 Struktur Hierarki Penentuan Prioritas Rekonstruksi Jaringan Jalan

2. Pembobotan Kriteria

Pembobotan kriteria dilakukan untuk mengetahui tingkat kepentingan dari masing-masing kriteria yang digunakan untuk penentuan prioritas alternatif rekonstruksi jalan. Kriteria yang ada diperbandingkan antar satu sama lain dan dianalisis sehingga akan diketahui bobot dari masing-masing kriteria. Langkah-langkah pembobotan kriteria adalah sebagai berikut.

- a. Melakukan perbandingan antar kriteria dan memodelkannya dalam bentuk matriks berpasangan. Perbandingan antar kriteria dilakukan dengan menggunakan skala perbandingan berpasangan. Penilaian perbandingan dilakukan oleh responden dan dianalisis oleh peneliti. Model matriks yang terbentuk adalah seperti pada Tabel 4.2.

Tabel 4.2 Matriks Perbandingan Antar Kriteria

Kode	K1	K2	K3	K4	K5	K6
K1	1	k ₁₂	k ₁₃	k ₁₄	k ₁₅	k ₁₆
K2	k ₂₁	1	k ₂₃	k ₂₄	k ₂₅	k ₂₆
K3	k ₃₁	k ₃₂	1	k ₃₄	k ₃₅	k ₃₆
K4	k ₄₁	k ₄₂	k ₄₃	1	k ₄₅	k ₄₆
K5	k ₅₁	k ₅₂	k ₅₃	k ₅₄	1	k ₅₆
K6	k ₆₁	k ₆₂	k ₆₃	k ₆₄	k ₆₅	1

Dari Tabel 4.2 dapat dilihat bahwa setiap kriteria antara satusama lain dan termasuk kriteria itu sendiri. Contohnya, k₂₁ merupakan nilai perbandingan tingkat kepentingan antara Jenis Permukaan Jalan (K2) dengan Kondisi Permukaan Jalan (K1).

- b. Mencari kolom total matriks.

Kolom total matriks merupakan penjumlahan keseluruhan nilai pada masing-masing kolom kriteria. Nantinya Hasil penjumlahan digunakan untuk menormalisasi matrik. Penjumlahan kolom total matriks dapat dilihat pada Tabel 4.3.

Tabel 4.3 Kolom Total Matriks

Kode	K1	K2	K3	K4	K5	K6
K1	1	k ₁₂	k ₁₃	k ₁₄	k ₁₅	k ₁₆
K2	k ₂₁	1	k ₂₃	k ₂₄	k ₂₅	k ₂₆
K3	k ₃₁	k ₃₂	1	k ₃₄	k ₃₅	k ₃₆
K4	k ₄₁	k ₄₂	k ₄₃	1	k ₄₅	k ₄₆
K5	k ₅₁	k ₅₂	k ₅₃	k ₅₄	1	k ₅₆
K6	k ₆₁	k ₆₂	k ₆₃	k ₆₄	k ₆₅	1
ΣK	ΣK1	ΣK2	ΣK3	ΣK4	ΣK5	ΣK6

Dari Tabel 4.3 dapat dilihat bahwa nilai angka disetiap kolom ditotal. Contohnya, $\Sigma K1$ merupakan hasil penjumlahan dari nilai yang ada di kolom K1 yaitu k_{21} , k_{31} , k_{41} , k_{51} , dan k_{61} .

c. Menormalisasikan matriks dan pembobotan

Menormalisasikan matriks merupakan hasil bagi setiap nilai perbandingan kriteria dengan kolom total matriks. Pembobotan merupakan penjumlahan total baris pada masing-masing kriteria. Normalisasi matriks dan pembobotan prioritas kriteria dapat dilihat pada Tabel 4.4.

Tabel 4.4 Normalisasi dan Bobot Prioritas Kriteria

Kode	K1	K2	K3	K4	K5	K6	Bobot Prioritas
K1	nk_{11}	nk_{12}	nk_{13}	nk_{14}	nk_{15}	nk_{16}	$\Sigma nK1$
K2	nk_{21}	nk_{22}	nk_{23}	nk_{24}	nk_{25}	nk_{26}	$\Sigma nK2$
K3	nk_{31}	nk_{32}	nk_{33}	nk_{34}	nk_{35}	nk_{36}	$\Sigma nK3$
K4	nk_{41}	nk_{42}	nk_{43}	nk_{44}	nk_{45}	nk_{46}	$\Sigma nK4$
K5	nk_{51}	nk_{52}	nk_{53}	nk_{54}	nk_{55}	nk_{56}	$\Sigma nK5$
K6	nk_{61}	nk_{62}	nk_{63}	nk_{64}	nk_{65}	nk_{66}	$\Sigma nK6$

Dari Tabel 4.4, nilai nk_{xy} merupakan hasil normalisasi nilai perbandingan antar kriteria. Contohnya, n_{21} merupakan hasil bagi antara k_{21} dengan $\Sigma K1$. Setelah keseluruhan nilai normalisasi didapatkan kemudian dijumlahkan tiap-tiap barisnya. Contohnya, $\Sigma nK1$ merupakan hasil penjumlahan nilai yang ada pada baris K1 yaitu n_{11} , n_{12} , n_{13} , n_{14} , n_{15} , dan n_{16} . Nilai hasil penjumlahan dari tiap-tiap baris merupakan bobot dari kriteria.

d. Melakukan uji konsistensi.

Uji konsistensi dilakukan untuk mengecek apakah responden sudah benar (konsisten) dalam memberikan penilaian perbandingan. Uji konsistensi dapat dilihat pada Tabel 4.5.

Tabel 4.5 Konsistensi Kriteria

Kode	K1	K2	K3	K4	K5	K6	CM
K1	nk ₁₁	nk ₁₂	nk ₁₃	nk ₁₄	nk ₁₅	nk ₁₆	CMK1
K2	nk ₂₁	nk ₂₂	nk ₂₃	nk ₂₄	nk ₂₅	nk ₂₆	CMK2
K3	nk ₃₁	nk ₃₂	nk ₃₃	nk ₃₄	nk ₃₅	nk ₃₆	CMK3
K4	nk ₄₁	nk ₄₂	nk ₄₃	nk ₄₄	nk ₄₅	nk ₄₆	CMK4
K5	nk ₅₁	nk ₅₂	nk ₅₃	nk ₅₄	nk ₅₅	nk ₅₆	CMK5
K6	nk ₆₁	nk ₆₂	nk ₆₃	nk ₆₄	nk ₆₅	nk ₆₆	CMK6

Dari Tabel 4.5, *consistency measure* atau CM didapat dari mengalikan matriks pada Tabel 4.2 dengan bobot prioritas masing-masing baris. Contohnya, $CMK1 = (1 \cdot \sum nk_{11} + k_{12} \cdot \sum nk_{21} + k_{13} \cdot \sum nk_{31} + k_{14} \cdot \sum nk_{41} + k_{15} \cdot \sum nk_{51} + k_{16} \cdot \sum nk_{61}) / \sum nk_{11}$.

Kemudian dilanjutkan dengan perhitungan *consistency index* (CI) dengan cara sebagai berikut.

$$CI = \frac{\lambda_{max} - 6}{6 - 1}, \text{ yang mana } \lambda_{max} \text{ merupakan nilai rata-rata dari CM.}$$

Kemudian untuk mengetahui *consistency ratio* (CR) maka nilai CI dibagi dengan nilai *Ratio Index* (RI) yang didapat pada tabel random indeks.

Apabila nilai $0 \leq CR \leq 0,1$ maka dianggap konsisten.

3. Perangkingan Alternatif berdasarkan metode AHP hasil pendapat responden. Perangkingan alternatif dilakukan untuk mengetahui urutan alternatif yang menjadi pilihan responden berdasarkan kriteria-kriteria yang telah diperhitungkan. Perangkingan alternatif dilakukan dengan langkah-langkah sebagai berikut.
 - a. Melakukan perbandingan antar alternatif berdasarkan masing-masing kriteria. Perbandingan alternatif dapat dilihat pada Tabel 4.6.

Tabel 4.6 Perbandingan Alternatif Pada Masing-masing Kriteria

Kode	A1	A2	A3
A1	1	a ₁₂	a ₁₃

Lanjutan Tabel 4.6 Perbandingan Alternatif Pada Masing-masing Kriteria

Kode	A1	A2	A3
A2	a ₂₁	1	a ₂₃
A3	a ₃₁	a ₃₂	1
A4	a ₄₁	a ₄₂	a ₄₃
ΣA	ΣA1	ΣA2	ΣA3

Perbandingan antar alternatif pada Tabel 4.6 mempunyai prinsip yang sama pada perbandingan antar kriteria. Namun pada perbandingan alternatif dilakukan perbandingan pada tiap-tiap kriteria.

- b. Melakukan normalisasi dan pembobotan masing-masing alternatif pada masing-masing kriteria. Normalisasi dan pembobotan alternatif dapat dilihat pada Tabel 4.7.

Tabel 4.7 Normalisasi dan Pembobotan Alternatif

Kode	A1	A2	A3	Bobot Kriteria
A1	na ₁₁	na ₁₂	na ₁₃	Σn _{k1} A1
A2	na ₂₁	na ₂₂	na ₂₃	Σn _{k1} A2
A3	na ₃₁	na ₃₂	na ₃₃	Σn _{k1} A3

Normalisasi dan pembobotan alternatif dilakukan dengan cara yang sama dengan normalisasi dan pembobotan kriteria. Namun normalisasi dan pembobotan alternatif dilakukan pada masing-masing kriteria.

- c. Perangkingan alternatif.
Berdasarkan bobot kriteria dan bobot alternatif yang didapatkan, kemudian dapat disusun seperti pada Tabel 4.8.

Tabel 4.8 Perangkingan Alternatif

Alternatif	K1	K2	K3	K4	K5	K6	Nilai	Rank
Bobot prioritas	ΣnK_1 1	ΣnK_2 2	ΣnK_3 3	ΣnK_4 4	ΣnK_5 5	ΣnK_6 6		
A1	Σn_{k1} A1	Σn_{k2} A1	Σn_{k3} A1	Σn_{k4} A1	Σn_{k5} A1	Σn_{k6} A1	$N_i A_1$	RA_1
A2	Σn_{k1} A2	Σn_{k2} A2	Σn_{k3} A2	Σn_{k4} A2	Σn_{k5} A2	Σn_{k6} A2	$N_i A_2$	RA_2
A3	Σn_{k1} A3	Σn_{k2} A3	Σn_{k3} A3	Σn_{k4} A3	Σn_{k5} A3	Σn_{k6} A3	$N_i A_3$	RA_3

Dari Tabel 4.8, angka pada kolom “Nilai” didapatkan dengan cara mengalikan bobot alternatif dengan bobot kriteria. Contohnya, $N_i A_1 = \Sigma n_{k1} A_1 \cdot \Sigma n_{k1} + \Sigma n_{k2} A_1 \cdot \Sigma n_{k2} + \Sigma n_{k3} A_1 \cdot \Sigma n_{k3}$. Dari angka yang didapatkan pada kolom “Nilai” maka masing-masing alternatif dapat dirangking sesuai besaran nilai yang didapatkan.

4.8 Tahapan Penelitian

Penelitian ini dilakukan dengan beberapa tahapan sebagai berikut ini.

1. Mulai
2. Identifikasi masalah dan topik penelitian

Identifikasi masalah harus dilakukan secara mendalam agar penelitian mempunyai dasar permasalahan yang jelas dalam mencari jawaban, solusi, kebenaran dan penyelesaian masalah. Topik penelitian ditentukan berdasarkan hasil identifikasi permasalahan secara singkat dan jelas.

3. Rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian

Setelah mendapatkan topik penelitian kemudian dilakukan perumusan masalah yang akan diteliti dan dilanjutkan dengan menentukan tujuan serta manfaat penelitian.

4. Batasan penelitian

Penelitian yang akan dilakukan perlu dibuat batasan penelitian agar penelitian tidak meluas dan lebih fokus pada masalah yang lebih spesifik sehingga mengurangi kesulitan akibat keterbatasan sumber daya.

5. Studi literatur

Mencari literatur untuk memperoleh informasi berupa data, teori, dan jurnal penelitian sebelumnya yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan yaitu Penentuan Prioritas Rekonstruksi Jalan Kabupaten di Kabupaten Belitung Timur. Pada bagian ini juga ditunjukkan letak perbedaan antara penelitian yang dilakukan dengan penelitian terdahulu yang dijadikan referensi penelitian serta ditunjukkan keaslian penelitian.

6. Metode penelitian

Dengan mempertimbangkan hasil pemahaman studi literatur kemudian selanjutnya ditentukan metode penelitian yang akan digunakan untuk mencapai tujuan penelitian. Pada penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan metode deskriptif kuantitatif.

7. Instrumen penelitian

Instrumen penelitian yang digunakan untuk mengumpulkan data penelitian berupa angket kuesioner. Instrumen penelitian dibuat dengan tahapan berikut:

- a. memahami studi literatur untuk menetapkan data yang diperlukan,
- b. menyusun kisi-kisi untuk menjelaskan data dan indikator yang berkaitan dengan variabel yang akan ditinjau, dan
- c. menyusun pertanyaan-pertanyaan berdasarkan indikator dari variabel yang akan ditinjau.

8. Pengumpulan data

Pengumpulan data primer dilakukan dengan cara pengisian kuesioner oleh responden yang sudah dipilih. Pengumpulan data sekunder dilakukan dengan cara mengumpulkan data dari instansional terkait dan melakukan studi literatur pada penelitian sebelumnya.

9. Pengolahan dan analisis data

Pengolahan data dilakukan setelah mendapatkan data kuesioner hasil wawancara responden yang mana kemudian data akan diolah menggunakan sistem pendukung keputusan yaitu metode *Analytic Hierarchy Process* (AHP). alternatif jaringan jalan akan dianalisis, sesuai pendapat responden untuk mendapatkan *score* dalam penentuan prioritas. Pembobotan kriteria terhadap alternatif untuk mendapatkan *score* alternatif yang dilakukan oleh pendapat responden dalam penetapan alternatif prioritas rekonstruksi jalan.

10. Pembahasan

Pembahasan dari analisis data dilakukan setelah diperoleh hasil akhir dari proses analisis.

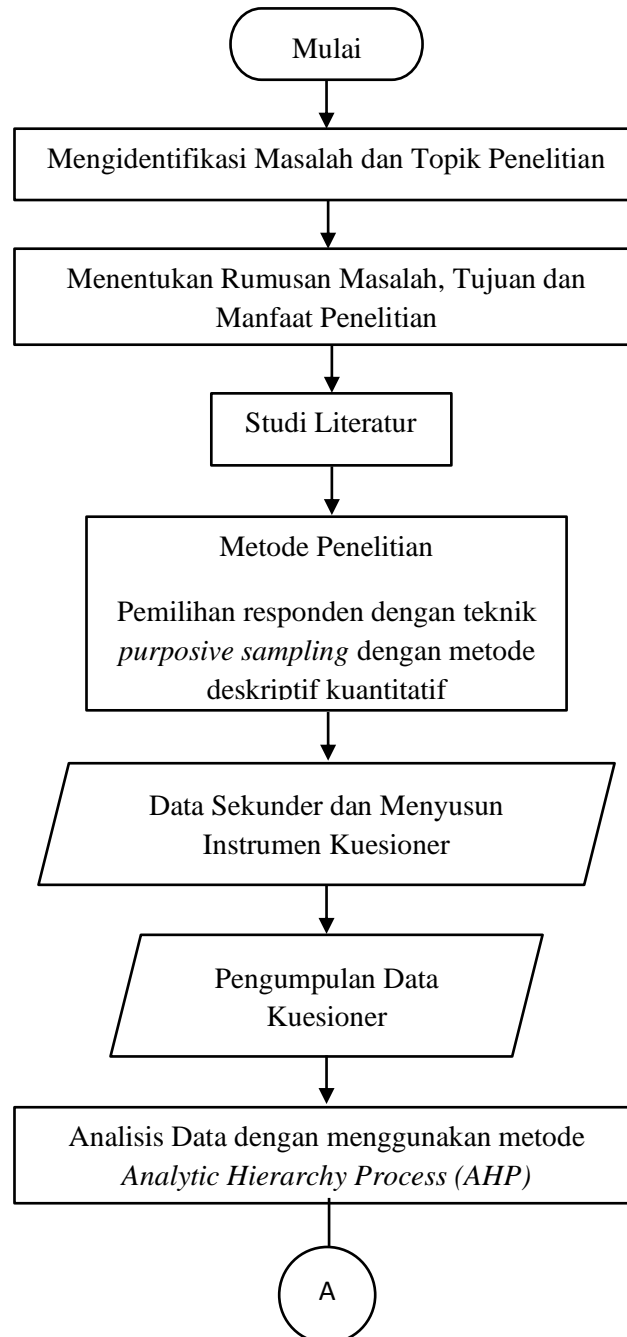
11. Kesimpulan dan saran

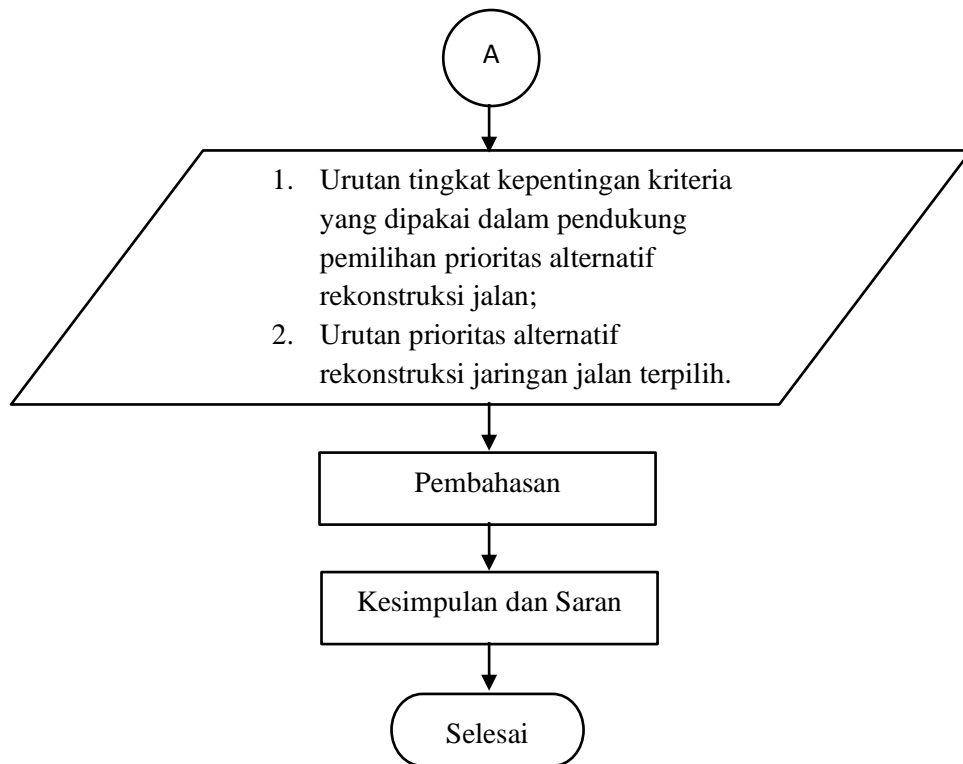
Kesimpulan dan saran dilakukan dengan pernyataan singkat berdasarkan hasil analisis dan pembahasan yang berkaitan dengan tujuan penelitian. Saran diungkapkan untuk melengkapi kekurangan hasil penelitian yang telah dilakukan agar peneliti selanjutnya dapat melakukan pengembangan ataupun perbaikan yang lebih baik.

12. Selesai

4.9 Bagan Alir / Flowchart

Bagan alir atau *flowchart* penelitian dapat dilihat pada Gambar 4.2.





Gambar 4.2 Bagan Alir atau *Flowchart*

BAB V

DATA, ANALISIS, DAN PEMBAHASAN

Pada penelitian ini pelaksanaan penelitian dimulai dengan menggumpulkan data responden, kemudian responden mengisi data pada kuesioner yang telah dibagikan. Kuesioner yang telah diisi kemudian dianalisis menggunakan metode *Analitycal Hierarchy Process* (AHP). Setelah mendapatkan hasil dari analisis kemudian dilakukan pembahasan terhadap hasil analisis yang telah dilakukan.

5.1 Data Responden

Pada subbab ini berisikan data-data penelitian yang didapatkan dari hasil pengisian kuesioner oleh responden. Diperoleh 3 bagian data yaitu data umum responden, data penilaian kriteria dan data penilaian alternatif.

5.1.1 Data Umum Responden

Responde pada penelitian ini ialah unsur Pemerintah Kabupaten Belitung Timur sebanyak 5 (lima) orang yang mana masing-masing berasal dari Perangkat Daerah Bappelitbangda Kabupaten Belitung Timur sebanyak 3 orang dan Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten Belitung Timur sebanyak 2 orang. Dibawah ini merupakan informasi mengenai jabatan, tingkat pendidikan, dan lama pengalaman bekerja di pemerintahan daerah seperti yang terlihat pada Tabel 5.1 berikut.

Tabel 5.1 Profil Responden Kuesioner

No	Nama	Jabatan	Pendidikan	Pengalaman
1	Mathur Noviansyah, S.T., M.Eng.	Kepala Bappelitbangda	S2	22 Tahun
2	Ilfan Suryawan, S.T., M.E.	Sekertaris Bappelitbangda	S2	25 Tahun

Lanjutan Tabel 5.1 Profil Responden Kuesioner

No	Nama	Jabatan	Pendidikan	Pengalaman
3	Arienda Yurisca, SKM., M.E.	Kepala Bidang PSDAIK Bappelitbangda	S2	18 Tahun
4	Idwan Fikri, S.T.	Kepala Dinas Pekerjaan Umum Dan Penataan Ruang	S1	17 Tahun
5	Sumarno, S.T.	Kepala Bidang Bina Marga	S1	17 Tahun

5.1.2 Data Penilaian Kriteria

Data penilaian kriteria merupakan data jumlah hasil penilaian responden terhadap kriteria-kriteria yang ada dalam memilih prioritas rekonstruksi jaringan jalan di Kabupaten Belitung Timur. Kriteria yang ada diperbandingkan antara yang satu dengan yang lainnya. Seperti yang telah dijelaskan pada bab sebelumnya pada penelitian ini terdapat 6 kriteria yang digunakan sebagai kriteria pemilihan prioritas rekonstruksi jaringan jalan yaitu Aksesibilitas (K1), Mobilitas (K2), Pengembangan Wilayah (K3), Tingkat Kemiskinan (K4), Kepadatan Penduduk (K5) dan Kebijakan (K6). Data jumlah hasil penilaian kriteria adalah sebagai berikut.

1. Perbandingan antara Aksesibilitas (K1) dan Mobilitas (K2)

Data jumlah pilihan pada perbandingan antara Aksesibilitas (K1) dan Mobilitas (K2) sebagai kriteria pemilihan prioritas rekonstruksi jaringan jalan dapat dilihat pada Tabel 5.2 berikut.

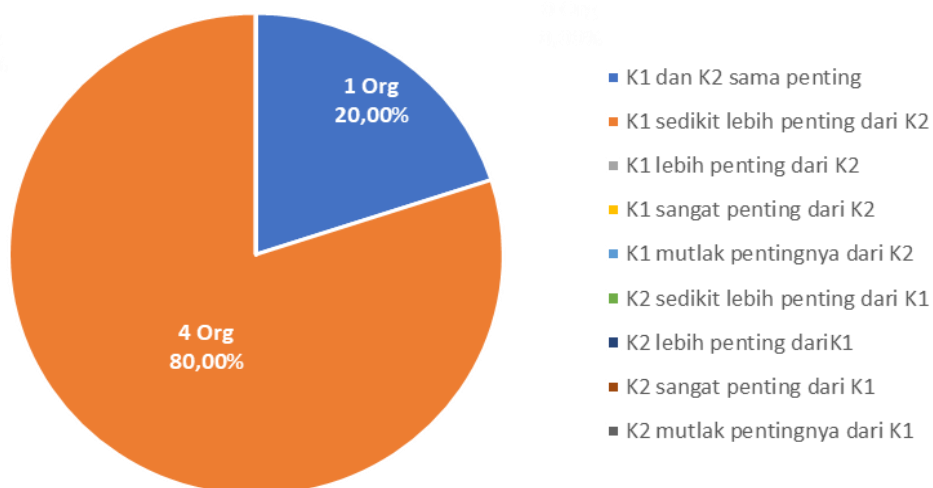
Tabel 5.2 Jumlah Pilihan Perbandingan antara Aksesibilitas (K1) dan Mobilitas (K2)

Perbandingan	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
K1 dan K2 sama penting	1	20
K1 sedikit lebih penting dari K2	4	80

Lanjutan Tabel 5.2 Jumlah Pilihan Perbandingan antara Aksesibilitas (K1) dan Mobilitas (K2)

Perbandingan	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
K1 lebih penting dari K2	0	0
K1 sangat penting dari K2	0	0
K1 mutlak pentingnya dari K2	0	0
K2 sedikit lebih penting dari K1	0	0
K2 lebih penting dari K1	0	0
K2 sangat penting dari K1	0	0
K2 mutlak pentingnya dari K1	0	0
Jumlah	5	100.00

Berdasarkan Tabel 5.2 jumlah responden yang memilih Aksesibilitas (K1) dan Mobilitas (K2) sama penting sebanyak 1 orang (20%) dan responden yang memilih Aksesibilitas (K1) sedikit lebih penting dari Mobilitas (K2) sebanyak 4 orang (80%). Untuk dapat lebih mudah dalam memahami jumlah pilihan perbandingan antara Aksesibilitas (K1) dan Mobilitas (K2) maka dapat dilihat pada Gambar 5.1 berikut.



Gambar 5.1 Persentase Pilihan Perbandingan antara Aksesibilitas (K1) dan Mobilitas (K2)

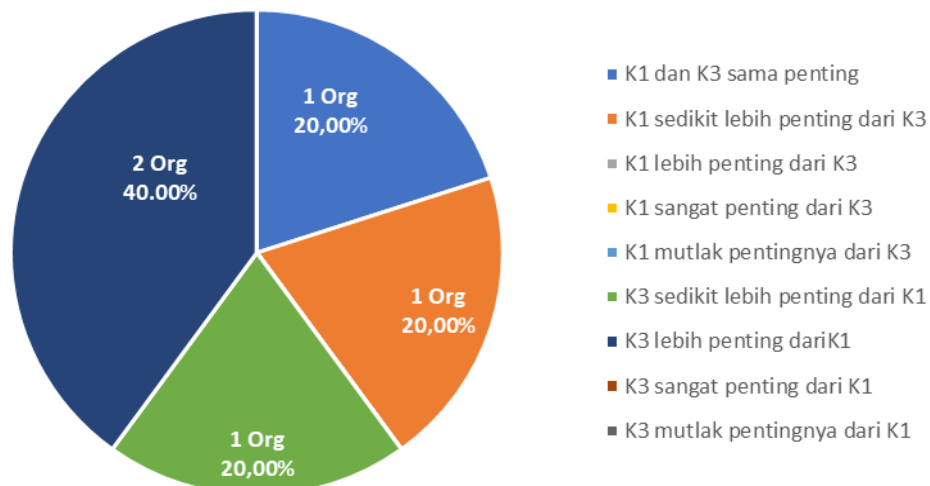
2. Perbandingan antara Aksesibilitas (K1) dan Pengembangan Wilayah (K3)

Data jumlah pilihan pada perbandingan antara Aksesibilitas (K1) dan Pengembangan Wilayah (K3) dapat dilihat pada Tabel 5.2 berikut.

Tabel 5.3 Jumlah Pilihan Perbandingan antara Aksesibilitas (K1) dan Pengembangan Wilayah (K3)

Perbandingan	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
K1 dan K3 sama penting	1	20
K1 sedikit lebih penting dari K3	1	20
K1 lebih penting dari K3	0	0
K1 sangat penting dari K3	0	0
K1 mutlak pentingnya dari K3	0	0
K3 sedikit lebih penting dari K1	1	20
K3 lebih penting dari K1	2	40
K3 sangat penting dari K1	0	0
K3 mutlak pentingnya dari K1	0	0
Jumlah	5	100

Berdasarkan Tabel 5.2 jumlah responden yang memilih Aksesibilitas (K1) dan Pengembangan Wilayah (K3) sama penting sebanyak 1 orang (20%), responden yang memilih Aksesibilitas (K1) sedikit lebih penting dari Pengembangan Wilayah (K3) sebanyak 1 orang (20%), Pengembangan Wilayah (K3) sedikit lebih penting dari Aksesibilitas (K1) sebanyak 1 orang (20%), responden yang memilih Pengembangan Wilayah (K3) sedikit lebih penting dari Aksesibilitas (K1) sebanyak 1 orang (20%) dan Pengembangan Wilayah (K3) lebih penting dari Aksesibilitas (K1) sebanyak 2 orang (40%). Untuk dapat lebih mudah dalam memahami jumlah pilihan perbandingan antara Aksesibilitas (K1) dan Pengembangan Wilayah (K3) maka dapat dilihat pada Gambar 5.2 berikut.



Gambar 5.2 Persentase Pilihan Perbandingan antara Aksesibilitas (K1) dan Pengembangan Wilayah (K3)

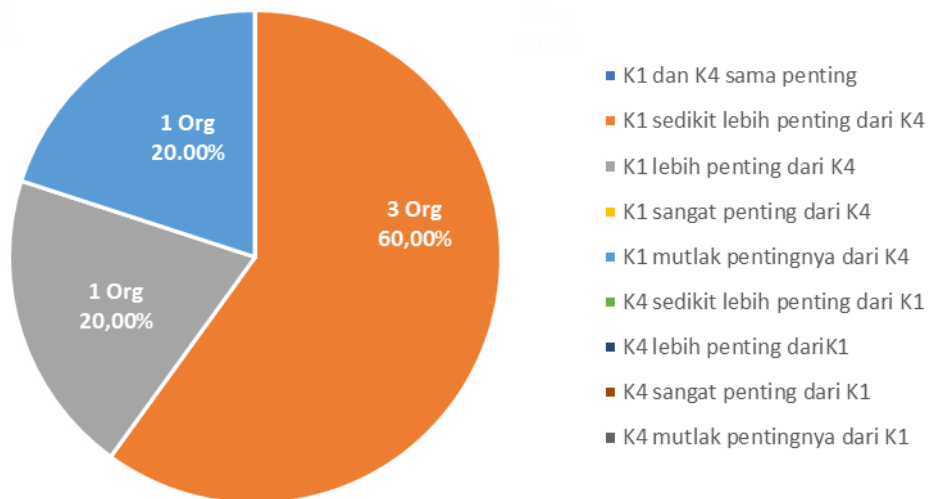
- Perbandingan antara Aksesibilitas (K1) dan Tingkat Kemiskinan (K4)
Data jumlah pilihan pada perbandingan antara Aksesibilitas (K1) dan Tingkat Kemiskinan (K4) dapat dilihat pada Tabel 5.4 berikut.

Tabel 5.4 Jumlah Pilihan Perbandingan antara Aksesibilitas (K1) dan Tingkat Kemiskinan (K4)

Perbandingan	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
K1 dan K4 sama penting	0	0
K1 sedikit lebih penting dari K4	3	60
K1 lebih penting dari K4	1	20
K1 sangat penting dari K4	0	0
K1 mutlak pentingnya dari K4	1	20
K4 sedikit lebih penting dari K1	0	0
K4 lebih penting dari K1	0	0
K4 sangat penting dari K1	0	0
K4 mutlak pentingnya dari K1	0	0
Jumlah	5	100

Berdasarkan Tabel 5.4 jumlah responden yang memilih Aksesibilitas (K1) sedikit lebih penting dari Tingkat Kemiskinan (K4) sebanyak 3 orang (60%),

responden yang memilih Aksesibilitas (K1) lebih penting dari Tingkat Kemiskinan (K4) sebanyak 1 orang (20%) dan responden yang memilih Aksesibilitas (K1) mutlak pentingnya dari Kemiskinan (K4) sebanyak 1 orang (20%). Untuk dapat lebih mudah dalam memahami jumlah pilihan perbandingan antara Aksesibilitas (K1) dan Tingkat Kemiskinan (K4) maka dapat dilihat pada Gambar 5.3 berikut.



Gambar 5.3 Persentase Pilihan Perbandingan antara Aksesibilitas (K1) dan Tingkat Kemiskinan (K4)

4. Perbandingan antara Aksesibilitas (K1) dan Kepadatan Penduduk (K5)
 Data jumlah pilihan pada perbandingan antara Aksesibilitas (K1) dan Kepadatan Penduduk (K5) dapat dilihat pada Tabel 5.5 berikut.

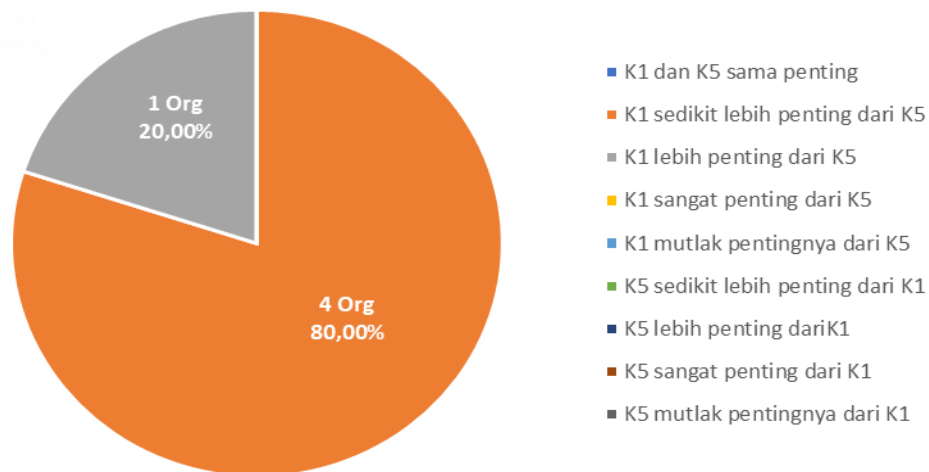
Tabel 5.5 Jumlah Pilihan Perbandingan antara Aksesibilitas (K1) dan Kepadatan Penduduk (K5)

Perbandingan	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
K1 dan K5 sama penting	0	0
K1 sedikit lebih penting dari K5	4	0
K1 lebih penting dari K5	1	0
K1 sangat penting dari K5	0	0
K1 mutlak pentingnya dari K5	0	0
K5 sedikit lebih penting dari K1	0	0

Lanjutan Tabel 5.5 Jumlah Pilihan Perbandingan antara Aksesibilitas (K1) dan Kepadatan Penduduk (K5)

Perbandingan	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
K5 lebih penting dari K1	0	0
K5 sangat penting dari K1	0	0
K5 mutlak pentingnya dari K1	0	0
Jumlah	5	100

Berdasarkan Tabel 5.5 jumlah responden yang memilih Aksesibilitas (K1) sedikit lebih penting dari Kepadatan Penduduk (K5) sebanyak 4 orang (80%) dan responden yang memilih Aksesibilitas (K1) lebih penting dari Kepadatan Penduduk (K5) sebanyak 1 orang (20%). Untuk dapat lebih mudah dalam memahami jumlah pilihan perbandingan antara Aksesibilitas (K1) dan Kepadatan Penduduk (K5) maka dapat dilihat pada Gambar 5.4 berikut.



Gambar 5.4 Persentase Pilihan Perbandingan antara Aksesibilitas (K1) dan Kepadatan Penduduk (K5)

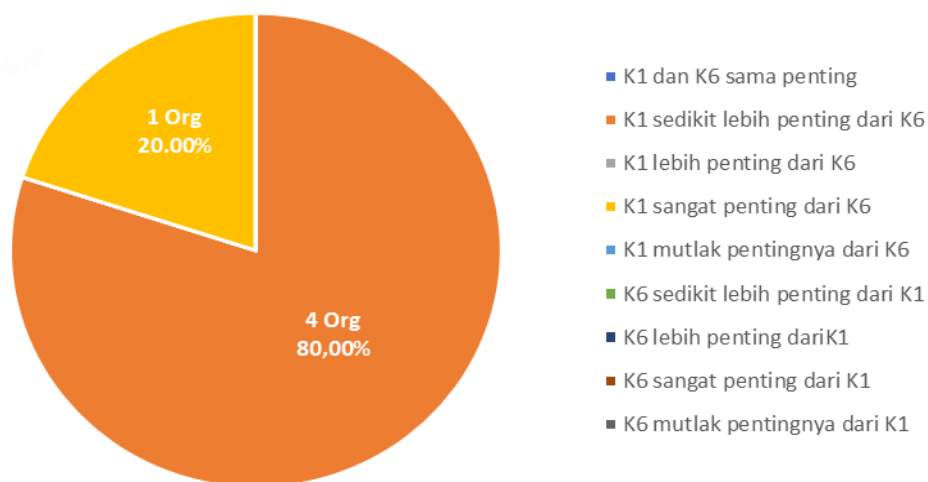
5. Perbandingan antara Aksesibilitas (K1) dan Kebijakan (K6)

Data jumlah pilihan pada perbandingan antara Aksesibilitas (K1) dan Kebijakan (K6) dapat dilihat pada Tabel 56. berikut.

Tabel 5.6 Jumlah Pilihan Perbandingan antara Aksesibilitas (K1) dan Kebijakan (K6)

Perbandingan	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
K1 dan K6 sama penting	0	0
K1 sedikit lebih penting dari K6	4	80
K1 lebih penting dari K6	0	0
K1 sangat penting dari K6	1	20
K1 mutlak pentingnya dari K6	0	0
K6 sedikit lebih penting dari K1	0	0
K6 lebih penting dari K1	0	0
K6 sangat penting dari K1	0	0
K6 mutlak pentingnya dari K1	0	0
Jumlah	5	100

Berdasarkan Tabel 5.6 jumlah responden yang memilih Aksesibilitas (K1) sedikit lebih penting dari Kebijakan (K6) sebanyak 4 orang (80%) dan responden yang memilih Aksesibilitas (K1) sangat penting dari Kebijakan (K6) sebanyak 1 orang (20%). Untuk dapat lebih mudah dalam memahami jumlah pilihan perbandingan antara Aksesibilitas (K1) dan Kebijakan (K6) maka dapat dilihat pada Gambar 5.5 berikut.



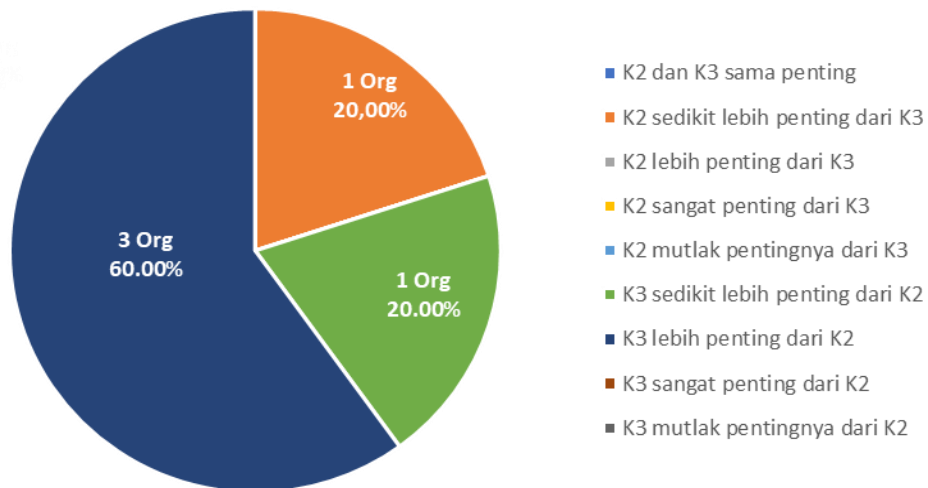
Gambar 5.5 Persentase Pilihan Perbandingan antara Aksesibilitas (K1) dan Kebijakan (K6)

6. Perbandingan antara Mobilitas (K2) dan Pengembangan Wilayah (K3)
 Data jumlah pilihan pada perbandingan antara Mobilitas (K2) dan Pengembangan Wilayah (K3) dapat dilihat pada Tabel 5.7 berikut.

Tabel 5.7 Jumlah Pilihan Perbandingan antara Mobilitas (K2) dan Pengembangan Wilayah (K3)

Perbandingan	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
K2 dan K3 sama penting	0	0
K2 sedikit lebih penting dari K3	1	20
K2 lebih penting dari K3	0	0
K2 sangat penting dari K3	0	0
K2 mutlak pentingnya dari K3	0	0
K3 sedikit lebih penting dari K2	1	20
K3 lebih penting dari K2	3	60
K3 sangat penting dari K2	0	0
K3 mutlak pentingnya dari K2	0	0
Jumlah	5	100

Berdasarkan Tabel 5.7 jumlah responden yang memilih Mobilitas (K2) sedikit lebih penting dari Pengembangan Wilayah (K3) sebanyak 1 orang (20%), responden yang memilih Pengembangan Wilayah (K3) sedikit lebih penting dari Mobilitas (K2) sebanyak 1 orang (20%) dan responden yang memilih Pengembangan Wilayah (K3) lebih penting dari Mobilitas (K2) sebanyak 3 orang (60%). Untuk dapat lebih mudah dalam memahami jumlah pilihan perbandingan antara Mobilitas (K2) dan Pengembangan Wilayah (K3) maka dapat dilihat pada Gambar 5.6 berikut.



Gambar 5.6 Persentase Pilihan Perbandingan antara Mobilitas (K2) dan Pengembangan Wilayah (K3)

7. Perbandingan antara Mobilitas (K2) dan Tingkat Kemiskinan (K4)

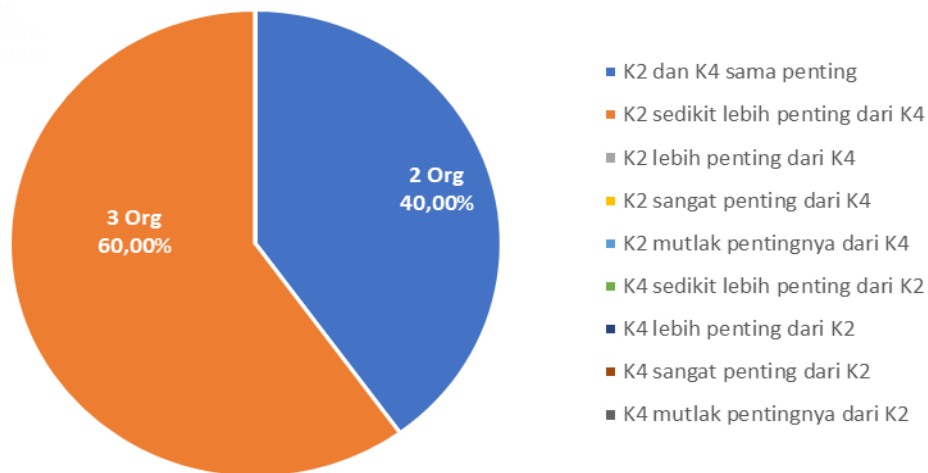
Data jumlah pilihan pada perbandingan antara Mobilitas (K2) dan Tingkat Kemiskinan (K4) dapat dilihat pada Tabel 5.8 berikut.

Tabel 5.8 Jumlah Pilihan Perbandingan antara Mobilitas (K2) dan Tingkat Kemiskinan (K4)

Perbandingan	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
K2 dan K4 sama penting	2	40
K2 sedikit lebih penting dari K4	3	60
K2 lebih penting dari K4	0	0
K2 sangat penting dari K4	0	0
K2 mutlak pentingnya dari K4	0	0
K4 sedikit lebih penting dari K2	0	0
K4 lebih penting dari K2	0	0
K4 sangat penting dari K2	0	0
K4 mutlak pentingnya dari K2	0	0
Jumlah	5	100

Berdasarkan Tabel 5.8 jumlah responden yang memilih Mobilitas (K2) dan Tingkat Kemiskinan (K4) sama penting sebanyak 2 orang (40%) dan

responden yang memilih Mobilitas (K2) sedikit lebih penting dari Tingkat Kemiskinan (K4) sebanyak 3 orang (60%). Untuk dapat lebih mudah dalam memahami jumlah pilihan perbandingan antara Mobilitas (K2) dan Tingkat Kemiskinan (K4) maka dapat dilihat pada Gambar 5.7 berikut.



Gambar 5.7 Persentase Pilihan Perbandingan antara Mobilitas (K2) dan Tingkat Kemiskinan (K4)

8. Perbandingan antara Mobilitas (K2) dan Kepadatan Penduduk (K5)

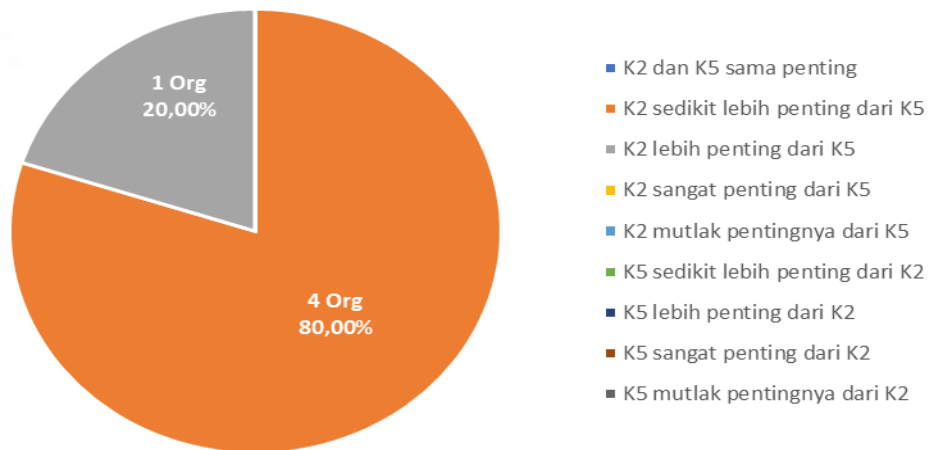
Data jumlah pilihan pada perbandingan antara Mobilitas (K2) dan Kepadatan Penduduk (K5) dapat dilihat pada Tabel 5.9 berikut.

Tabel 5.9 Jumlah Pilihan Perbandingan antara Mobilitas (K2) dan Kepadatan Penduduk (K5)

Perbandingan	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
K2 dan K5 sama penting	0	0
K2 sedikit lebih penting dari K5	4	80
K2 lebih penting dari K5	1	20
K2 sangat penting dari K5	0	0
K2 mutlak pentingnya dari K5	0	0
K5 sedikit lebih penting dari K2	0	0
K5 lebih penting dari K2	0	0
K5 sangat penting dari K2	0	0
K5 mutlak pentingnya dari K2	0	0

Jumlah	5	100
--------	---	-----

Berdasarkan Tabel 5.9 jumlah responden yang memilih Mobilitas (K2) sedikit lebih penting dari Kepadatan Penduduk (K5) sebanyak 4 orang (80%) dan responden yang memilih Mobilitas (K2) lebih penting dari Kepadatan Penduduk (K5) sebanyak 1 orang (20%). Untuk dapat lebih mudah dalam memahami jumlah pilihan perbandingan antara Mobilitas (K2) dan Kepadatan Penduduk (K5) maka dapat dilihat pada Gambar 5.8 berikut.



Gambar 5.8 Persentase Pilihan Perbandingan antara Mobilitas (K2) dan Kepadatan Penduduk (K5)

9. Perbandingan antara Mobilitas (K2) dan Kebijakan (K6)

Data jumlah pilihan pada perbandingan antara Mobilitas (K2) dan Kebijakan (K6) dapat dilihat pada Tabel 5.10 berikut.

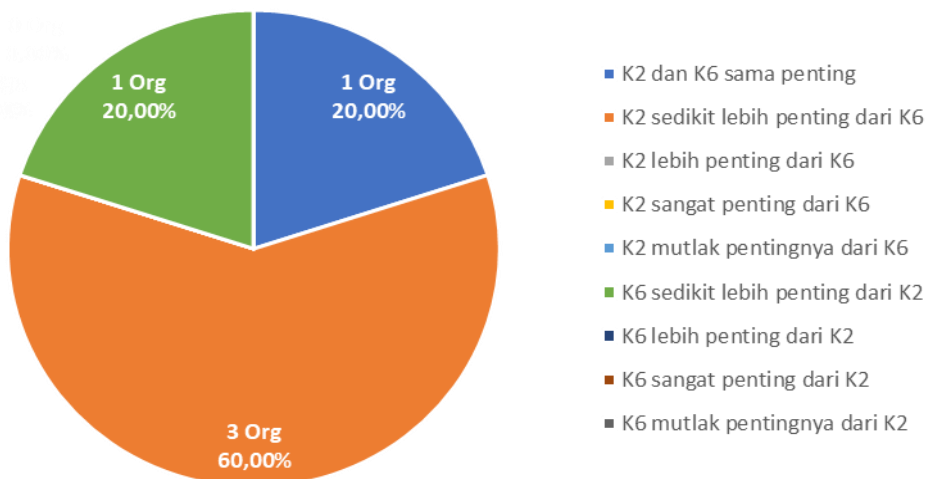
Tabel 5.10 Jumlah Pilihan Perbandingan antara Mobilitas (K2) dan Kebijakan (K6)

Perbandingan	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
K2 dan K6 sama penting	1	20
K2 sedikit lebih penting dari K6	3	60
K2 lebih penting dari K6	0	0
K2 sangat penting dari K6	0	0
K2 mutlak pentingnya dari K6	0	0
K6 sedikit lebih penting dari K2	1	20

Lanjutan Tabel 5.10 Jumlah Pilihan Perbandingan antara Mobilitas (K2) dan Kebijakan (K6)

Perbandingan	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
K6 lebih penting dari K2	0	0
K6 sangat penting dari K2	0	0
K6 mutlak pentingnya dari K2	0	0
Jumlah	5	100

Berdasarkan Tabel 5.10 jumlah responden yang memilih Mobilitas (K2) dan Kebijakan (K6) sama penting sebanyak 1 orang (20%), responden yang memilih Mobilitas (K2) sedikit lebih penting dari Kebijakan (K6) sebanyak 3 orang (60%) dan responden yang memilih (K6) sedikit lebih penting dari Mobilitas (K2) sebanyak 1 orang (20%). Untuk dapat lebih mudah dalam memahami jumlah pilihan perbandingan antara Mobilitas (K2) dan Kebijakan (K6) maka dapat dilihat pada Gambar 5.9 berikut.



Gambar 5.9 Persentase Pilihan Perbandingan antara Mobilitas (K2) dan Kebijakan (K6)

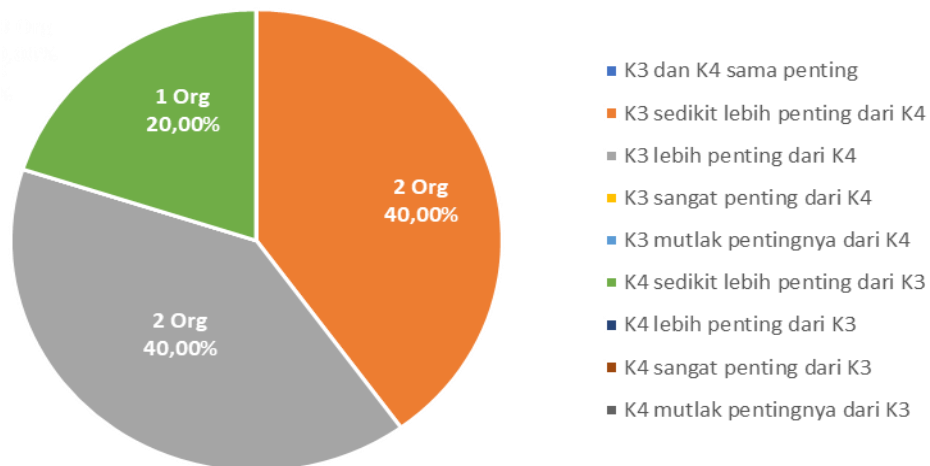
10. Perbandingan antara Pengembangan Wilayah (K3) dan Tingkat Kemiskinan (K4)

Data jumlah pilihan pada perbandingan antara Pengembangan Wilayah (K3) dan Tingkat Kemiskinan (K4) dapat dilihat pada Tabel 5.11 berikut.

Tabel 5.11 Jumlah Pilihan Perbandingan antara Pengembangan Wilayah (K3) dan Tingkat Kemiskinan (K4)

Perbandingan	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
K3 dan K4 sama penting	0	0
K3 sedikit lebih penting dari K4	2	40
K3 lebih penting dari K4	2	40
K3 sangat penting dari K4	0	0
K3 mutlak pentingnya dari K4	0	0
K4 sedikit lebih penting dari K3	1	20
K4 lebih penting dari K3	0	0
K4 sangat penting dari K3	0	0
K4 mutlak pentingnya dari K3	0	0
Jumlah	5	100

Berdasarkan Tabel 5.11 jumlah responden yang memilih Pengembangan Wilayah (K3) sedikit lebih penting dari Tingkat Kemiskinan (K4) sebanyak 2 orang (40%), responden yang memilih Pengembangan Wilayah (K3) lebih penting dari Tingkat Kemiskinan (K4) sebanyak 2 orang (40%) dan responden yang memilih Tingkat Kemiskinan (K4) sedikit lebih penting dari Pengembangan Wilayah (K3) sebanyak 1 orang (20%). Untuk dapat lebih mudah dalam memahami jumlah pilihan perbandingan antara Pengembangan Wilayah (K3) dan Tingkat Kemiskinan (K4) maka dapat dilihat pada Gambar 5.9 berikut.



Gambar 5.10 Persentase Pilihan Perbandingan antara Pengembangan Wilayah (K3) dan Tingkat Kemiskinan (K4)

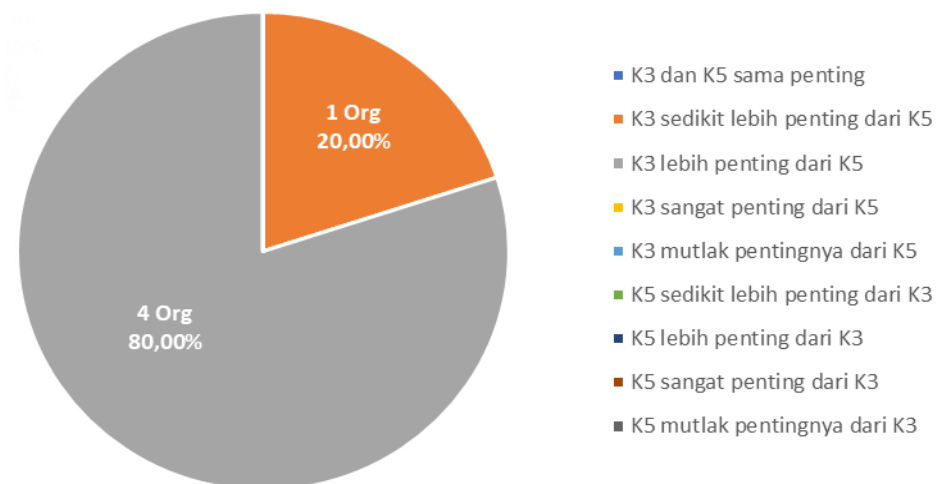
11. Perbandingan antara Pengembangan Wilayah (K3) dan Kepadatan Penduduk (K5)

Data jumlah pilihan pada perbandingan antara Pengembangan Wilayah (K3) dan Kepadatan Penduduk (K5) dapat dilihat pada Tabel 5.12 berikut.

Tabel 5.12 Jumlah Pilihan Perbandingan antara Pengembangan Wilayah (K3) dan Kepadatan Penduduk (K5)

Perbandingan	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
K3 dan K5 sama penting	0	0
K3 sedikit lebih penting dari K5	1	20
K3 lebih penting dari K5	4	80
K3 sangat penting dari K5	0	0
K3 mutlak pentingnya dari K5	0	0
K5 sedikit lebih penting dari K3	0	0
K5 lebih penting dari K3	0	0
K5 sangat penting dari K3	0	0
K5 mutlak pentingnya dari K3	0	0
Jumlah	5	100

Berdasarkan Tabel 5.12 jumlah responden yang memilih Pengembangan Wilayah (K3) sedikit lebih penting dari Kepadatan Penduduk (K5) sebanyak 1 orang (20%) dan responden yang memilih Pengembangan Wilayah (K3) lebih penting dari Kepadatan Penduduk (K5) sebanyak 4 orang (80%). Untuk dapat lebih mudah dalam memahami jumlah pilihan perbandingan antara Pengembangan Wilayah (K3) dan Kepadatan Penduduk (K5) maka dapat dilihat pada Gambar 5.11 berikut.



Gambar 5.11 Persentase Pilihan Perbandingan antara Pengembangan Wilayah (K3) dan Kepadatan Penduduk (K5)

12. Perbandingan antara Pengembangan Wilayah (K3) dan Kebijakan (K6)
 Data jumlah pilihan pada perbandingan antara Pengembangan Wilayah (K3) dan Kebijakan (K6) dapat dilihat pada Tabel 5.13 berikut.

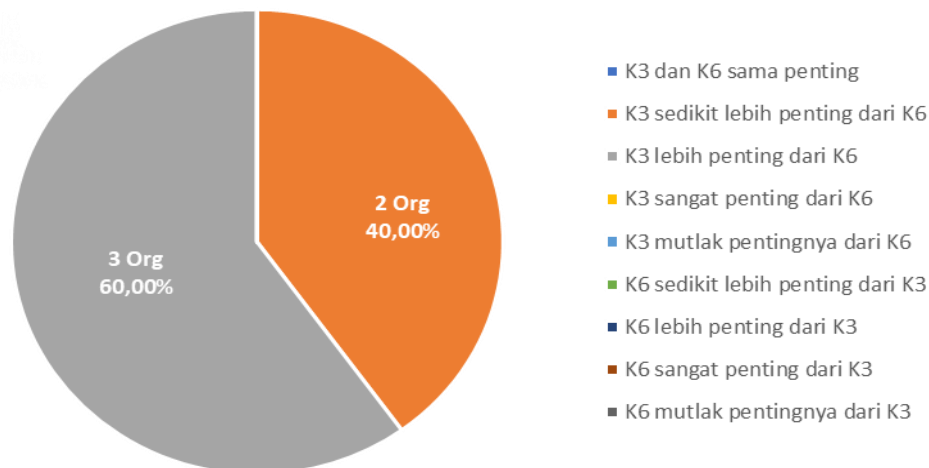
Tabel 5.13 Jumlah Pilihan Perbandingan antara Pengembangan Wilayah (K3) dan Kebijakan (K6)

Perbandingan	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
K3 dan K6 sama penting	0	0
K3 sedikit lebih penting dari K6	2	40
K3 lebih penting dari K6	3	60
K3 sangat penting dari K6	0	0
K3 mutlak pentingnya dari K6	0	0
K6 sedikit lebih penting dari K3	0	0

Lanjutan Tabel 5.13 Jumlah Pilihan Perbandingan antara Pengembangan Wilayah (K3) dan Kebijakan (K6)

Perbandingan	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
K6 lebih penting dari K3	0	0
K6 sangat penting dari K3	0	0
K6 mutlak pentingnya dari K3	0	0
Jumlah	5	100

Berdasarkan Tabel 5.13 jumlah responden yang memilih Pengembangan Wilayah (K3) sedikit lebih penting dari Kebijakan (K6) sebanyak 2 orang (40%) dan responden yang memilih Pengembangan Wilayah (K3) lebih penting dari Kebijakan (K6) sebanyak 3 orang (60%). Untuk dapat lebih mudah dalam memahami jumlah pilihan perbandingan antara Pengembangan Wilayah (K3) dan Kebijakan (K6) maka dapat dilihat pada Gambar 5.12 berikut.



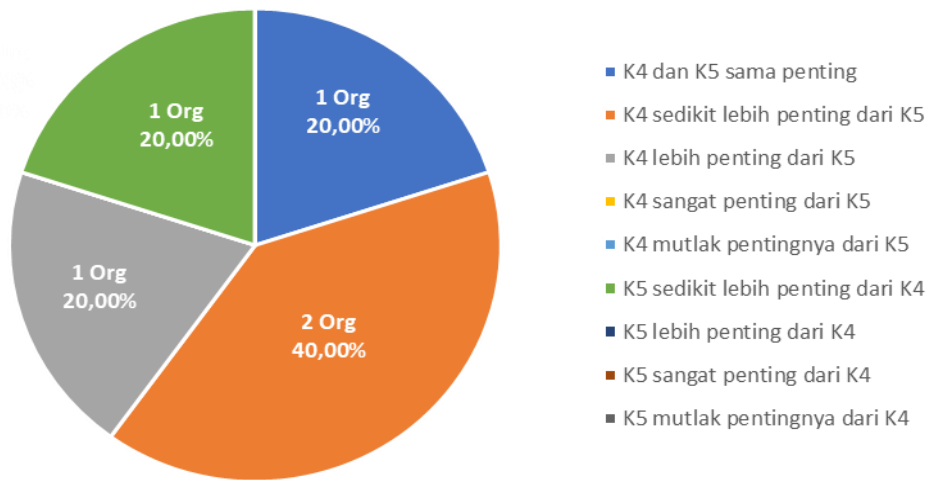
Gambar 5.12 Persentase Pilihan Perbandingan antara Pengembangan Wilayah (K3) dan Kebijakan (K6)

- Perbandingan antara Tingkat Kemiskinan (K4) dan Kepadatan Penduduk (K5)
Data jumlah pilihan pada perbandingan antara Tingkat Kemiskinan (K4) dan Kepadatan Penduduk (K5) dapat dilihat pada Tabel 5.14 berikut.

Tabel 5.14 Jumlah Pilihan Perbandingan antara Tingkat Kemiskinan (K4) dan Kepadatan Penduduk (K5)

Perbandingan	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
K4 dan K5 sama penting	1	20
K4 sedikit lebih penting dari K5	2	40
K4 lebih penting dari K5	1	20
K4 sangat penting dari K5	0	0
K4 mutlak pentingnya dari K5	0	0
K5 sedikit lebih penting dari K4	1	20
K5 lebih penting dari K4	0	0
K5 sangat penting dari K4	0	0
K5 mutlak pentingnya dari K4	0	0
Jumlah	5	100

Berdasarkan Tabel 5.14 jumlah responden yang memilih Tingkat Kemiskinan (K4) dan Kepadatan Penduduk (K5) sama penting sebanyak 1 orang (20%), responden yang memilih Tingkat Kemiskinan (K4) sedikit lebih penting dari Kepadatan Penduduk (K5) sebanyak 2 orang (40%), responden yang memilih Tingkat Kemiskinan (K4) lebih penting dari Kepadatan Penduduk (K5) sebanyak 1 orang (20%) dan responden yang memilih Kepadatan Penduduk (K5) sedikit lebih penting dari Tingkat Kemiskinan (K4) sebanyak 1 orang (20%). Untuk dapat lebih mudah dalam memahami jumlah pilihan perbandingan antara Tingkat Kemiskinan (K4) dan Kepadatan Penduduk (K5) maka dapat dilihat pada Gambar 5.13 berikut.



Gambar 5.13 Persentase Pilihan Perbandingan antara Tingkat Kemiskinan (K4) dan Kepadatan Penduduk (K5)

14. Perbandingan antara Tingkat Kemiskinan (K4) dan Kebijakan (K6)

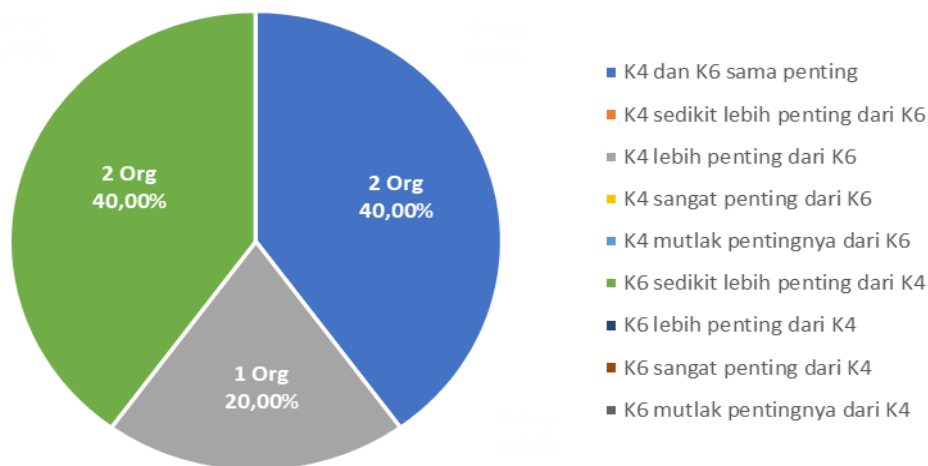
Data jumlah pilihan pada perbandingan antara Tingkat Kemiskinan (K4) dan Kebijakan (K6) dapat dilihat pada Tabel 5.15 berikut.

Tabel 5.15 Jumlah Pilihan Perbandingan antara Tingkat Kemiskinan (K4) dan Kebijakan (K6)

Perbandingan	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
K4 dan K6 sama penting	2	40
K4 sedikit lebih penting dari K6	0	0
K4 lebih penting dari K6	1	20
K4 sangat penting dari K6	0	0
K4 mutlak pentingnya dari K6	0	0
K6 sedikit lebih penting dari K4	2	40
K6 lebih penting dari K4	0	0
K6 sangat penting dari K4	0	0
K6 mutlak pentingnya dari K4	0	0
Jumlah	5	100

Berdasarkan Tabel 5.15 jumlah responden yang memilih Tingkat Kemiskinan (K4) dan Kebijakan (K6) sama penting sebanyak 2 orang (40%), responden

yang memilih Tingkat Kemiskinan (K4) lebih penting dari Kebijakan (K6) sebanyak 1 orang (20%) dan responden yang memilih Kebijakan (K6) sedikit lebih penting dari Tingkat Kemiskinan (K4) sebanyak 1 orang (20%). Untuk dapat lebih mudah dalam memahami jumlah pilihan perbandingan antara Tingkat Kemiskinan (K4) dan Kebijakan (K6) maka dapat dilihat pada Gambar 5.14 berikut.



Gambar 5.14 Persentase Pilihan Perbandingan antara Tingkat Kemiskinan (K4) dan Kebijakan (K6)

15. Perbandingan antara Kepadatan Penduduk (K5) dan Kebijakan (K6)

Data jumlah pilihan pada perbandingan antara Kepadatan Penduduk (K5) dan Kebijakan (K6) dapat dilihat pada Tabel 5.16 berikut.

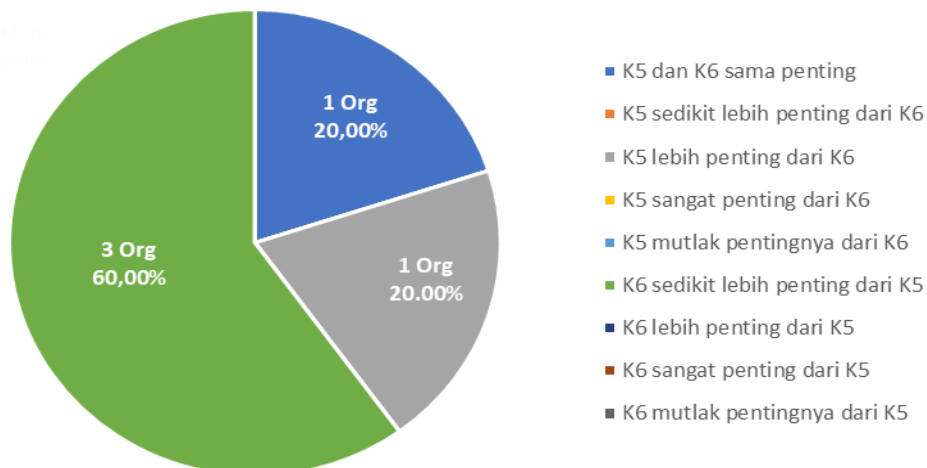
Tabel 5.16 Jumlah Pilihan Perbandingan antara Kepadatan Penduduk (K5) dan Kebijakan (K6)

Perbandingan	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
K5 dan K6 sama penting	1	20
K5 sedikit lebih penting dari K6	0	0
K5 lebih penting dari K6	1	20
K5 sangat penting dari K6	0	0
K5 mutlak pentingnya dari K6	0	0
K6 sedikit lebih penting dari K5	3	60
K6 lebih penting dari K5	0	0

Lanjut Tabel 5.16 Jumlah Pilihan Perbandingan antara Kepadatan Penduduk (K5) dan Kebijakan (K6)

Perbandingan	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
K6 sangat penting dari K5	0	0
K6 mutlak pentingnya dari K5	0	0
Jumlah	5	100

Berdasarkan Tabel 5.16 jumlah responden yang memilih Kepadatan Penduduk (K5) dan Kebijakan (K6) sama penting sebanyak 1 orang (20%), responden yang memilih Kepadatan Penduduk (K5) lebih penting dari Kebijakan (K6) sebanyak 1 orang (20%) dan responden yang memilih Kebijakan (K6) sedikit lebih penting dari Kepadatan Penduduk (K5) sebanyak 3 orang (60%). Untuk dapat lebih mudah dalam memahami jumlah pilihan perbandingan antara Kepadatan Penduduk (K5) dan Kebijakan (K6) maka dapat dilihat pada Gambar 5.15 berikut.



Gambar 5.15 Persentase Pilihan Perbandingan antara Kepadatan Penduduk (K5) dan Kebijakan (K6)

5.1.3 Data Penilaian Alternatif

Data penilaian alternatif merupakan data hasil penilaian responden terhadap alternatif rekonstruksi jaringan jalan berdasarkan pada masing-masing kriteria. Seperti yang telah dijelaskan pada bab sebelumnya terdapat 3 alternatif jaringan jalan yang digunakan dalam penelitian ini yaitu ruas jalan Cendil-Tjg Batu Pulas

Kecamatan Kelapa Kampit (A1), ruas jalan Batu Peny-Gusong China Kecamatan Gantung (A2) dan ruas jalan Jangkang-Kembiri Kecamatan Dendang (A3). Data hasil penilaian responden terhadap alternatif rekonstruksi jaringan jalan berdasarkan pada masing-masing kriteria adalah sebagai berikut.

Kriteria Aksesibilitas (K1)

1. Perbandingan antara Cendil-Tjg Batu Pulas (A1) dan Batu Peny-Gusong China (A2)

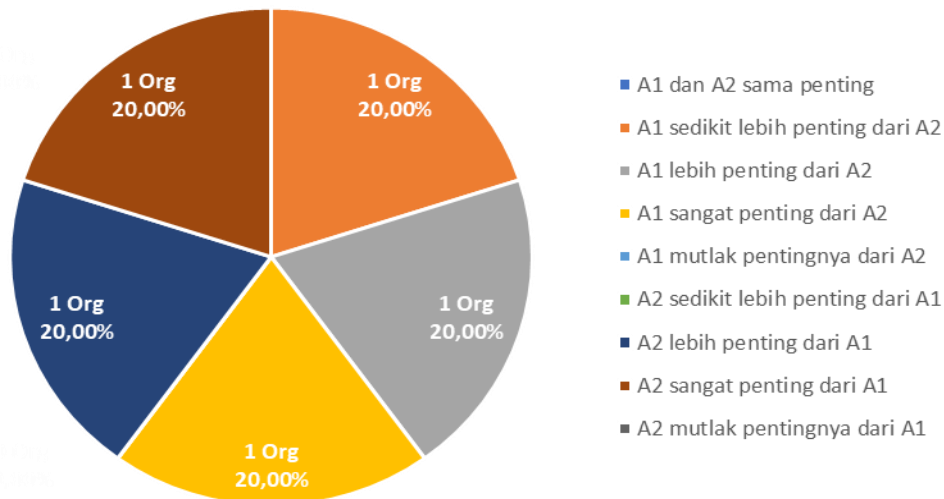
Data jumlah pilihan pada perbandingan antara A1 dan A2 dapat dilihat pada Tabel 5.17 berikut.

Tabel 5.17 Jumlah Pilihan Perbandingan antara A1 dan A2 Pada Kriteria Aksesibilitas

Perbandingan	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
A1 dan A2 sama penting	0	0
A1 sedikit lebih penting dari A2	1	20
A1 lebih penting dari A2	1	20
A1 sangat penting dari A2	1	20
A1 mutlak pentingnya dari A2	0	0
A2 sedikit lebih penting dari A1	0	0
A2 lebih penting dari A1	1	20
A2 sangat penting dari A1	1	20
A2 mutlak pentingnya dari A1	0	0
Jumlah	5	100

Berdasarkan Tabel 5.17 jumlah responden yang memilih A1 sedikit lebih penting dari A2 sebanyak 1 orang (20%), responden yang memilih A1 lebih penting dari A2 sebanyak 1 orang (20%), responden yang memilih A1 sangat penting dari A2 sebanyak 1 orang (20%), responden yang memilih A2 lebih penting dari A1 sebanyak 1 orang (20%) dan responden yang memilih A2 sangat penting dari A1 sebanyak 1 orang (20%). Untuk dapat lebih mudah

dalam memahami jumlah pilihan perbandingan antara jaringan jalan Cendil-Tjg Batu Pulas A1 dan jaringan jalan Penyus-Gusong China A2 maka dapat dilihat pada Gambar 5.16 berikut.



Gambar 5.16 Persentase Pilihan Perbandingan antara A1 dan A2 Pada Kriteria Aksesibilitas

- Perbandingan antara jaringan jalan Cendil-Tjg Batu Pulas (A1) dan Jangkang-Kembiri (A3)

Data jumlah pilihan pada perbandingan antara A1 dan A3 dapat dilihat pada Tabel 5.18 berikut.

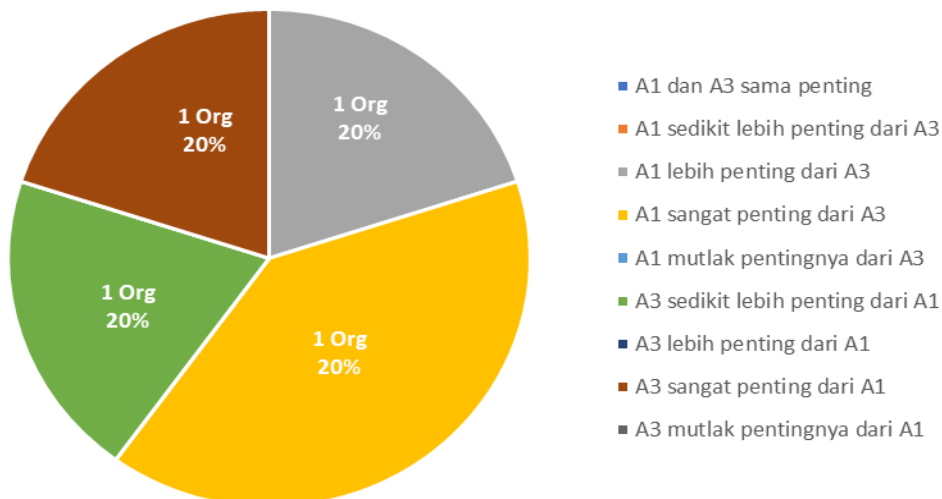
Tabel 5.18 Jumlah Pilihan Perbandingan antara A1 dan A3 Pada Kriteria Aksesibilitas

Perbandingan	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
A1 dan A3 sama penting	0	0
A1 sedikit lebih penting dari A3	0	0
A1 lebih penting dari A3	1	20
A1 sangat penting dari A3	2	40
A1 mutlak pentingnya dari A3	0	0
A3 sedikit lebih penting dari A1	1	20
A3 lebih penting dari A1	0	0
A3 sangat penting dari A1	1	20

Lanjutan Tabel 5.18 Jumlah Pilihan Perbandingan antara A1 dan A3 Pada Kriteria Aksesibilitas

Perbandingan	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
A3 mutlak pentingnya dari A1	0	0
Jumlah	5	100

Berdasarkan Tabel 5.18 jumlah responden yang memilih A1 lebih penting dari A3 sebanyak 1 orang (20%), responden yang memilih A1 sangat penting dari A3 sebanyak 2 orang (40%), responden yang memilih A3 sedikit lebih penting dari A1 sebanyak 1 orang (20%) dan responden yang memilih A3 sangat penting dari A1 sebanyak 1 orang (20%). Untuk dapat lebih mudah dalam memahami jumlah pilihan perbandingan antara jaringan jalan Cendil-Tjg Batu Pulas A1 dan jaringan jalan Jangkang-Kembiri A3 maka dapat dilihat pada Gambar 5.17 berikut.



Gambar 5.17 Persentase Pilihan Perbandingan antara A1 dan A3 Pada Kriteria Aksesibilitas

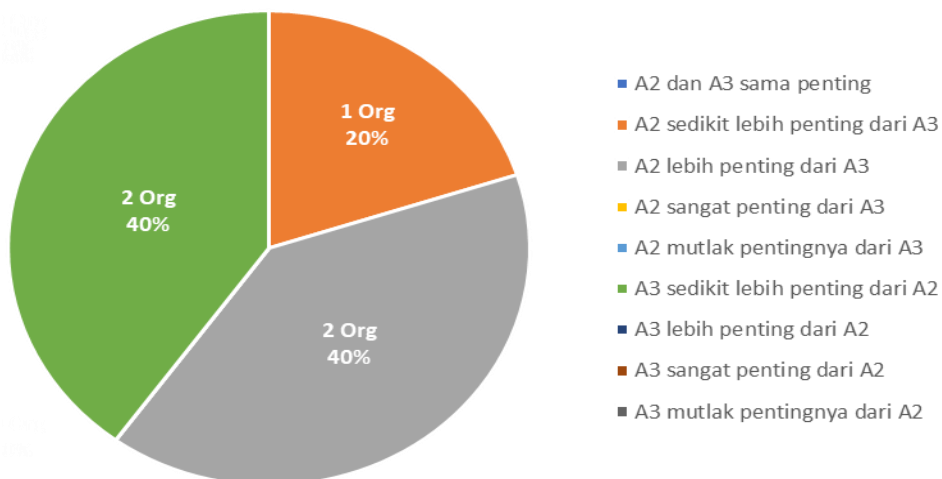
- Perbandingan antara jaringan jalan Batu Penyus-Gusong China A2 dan Jangkang-Kembiri A3

Data jumlah pilihan pada perbandingan antara A2 dan A3 dapat dilihat pada Tabel 5.19 berikut.

Tabel 5.19 Jumlah Pilihan Perbandingan antara A2 dan A3 Pada Kriteria Aksesibilitas

Perbandingan	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
A2 dan A3 sama penting	0	0
A2 sedikit lebih penting dari A3	1	20
A2 lebih penting dari A3	2	40
A2 sangat penting dari A3	0	0
A2 mutlak pentingnya dari A3	0	0
A3 sedikit lebih penting dari A2	2	40
A3 lebih penting dari A2	0	0
A3 sangat penting dari A2	0	0
A3 mutlak pentingnya dari A2	0	0
Jumlah	5	100

Berdasarkan Tabel 5.19 jumlah responden yang memilih responden yang memilih A2 sedikit lebih penting dari A3 sebanyak 1 orang (20%), responden yang memilih A2 lebih penting dari A3 sebanyak 2 orang (40%) dan responden yang memilih A3 sedikit lebih penting dari A2 sebanyak 2 orang (40%). Untuk dapat lebih mudah dalam memahami jumlah pilihan perbandingan antara jaringan jalan Batu Penyung-Gusong China A2 dan jaringan jalan Jangkang-Kembiri A3 maka dapat dilihat pada Gambar 5.18 berikut.



Gambar 5.18 Persentase Pilihan Perbandingan antara A2 dan A3 Pada Kriteria Aksesibilitas

Kriteria Mobilitas (K2)

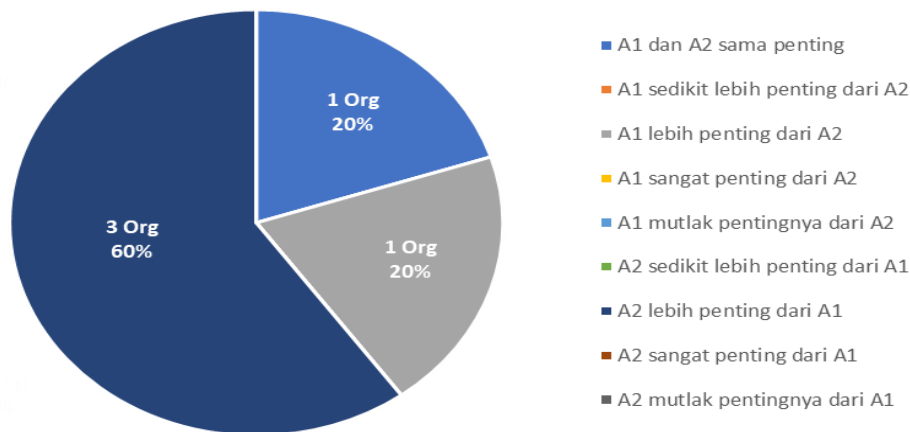
1. Perbandingan antara Cendil-Tjg Batu Pulas (A1) dan Batu Penyusong-Gusong China (A2)

Data jumlah pilihan pada perbandingan antara A1 dan A2 dapat dilihat pada Tabel 5.20 berikut.

Tabel 5.20 Jumlah Pilihan Perbandingan antara A1 dan A2 Pada Kriteria Mobilitas

Perbandingan	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
A1 dan A2 sama penting	1	20
A1 sedikit lebih penting dari A2	0	0
A1 lebih penting dari A2	1	20
A1 sangat penting dari A2	0	0
A1 mutlak pentingnya dari A2	0	0
A2 sedikit lebih penting dari A1	0	0
A2 lebih penting dari A1	3	60
A2 sangat penting dari A1	0	0
A2 mutlak pentingnya dari A1	0	0
Jumlah	5	100

Berdasarkan Tabel 5.20 jumlah responden yang memilih A1 dan A2 sama penting sebanyak 1 orang (20%), responden yang memilih A1 lebih penting dari A2 sebanyak 1 orang (20%) dan responden yang memilih A2 lebih penting dari A1 sebanyak 3 orang (60%). Untuk dapat lebih mudah dalam memahami jumlah pilihan perbandingan antara jaringan jalan Cendil-Tjg Batu Pulas A1 dan jaringan jalan Penyusong-Gusong China A2 maka dapat dilihat pada Gambar 5.19 berikut.



Gambar 5.19 Persentase Pilihan Perbandingan antara A1 dan A2 Pada Kriteria Mobilitas

- Perbandingan antara jaringan jalan Cendil-Tjg Batu Pulas (A1) dan Jangkang-Kembiri (A3)

Data jumlah pilihan pada perbandingan antara A1 dan A3 dapat dilihat pada Tabel 5.21 berikut.

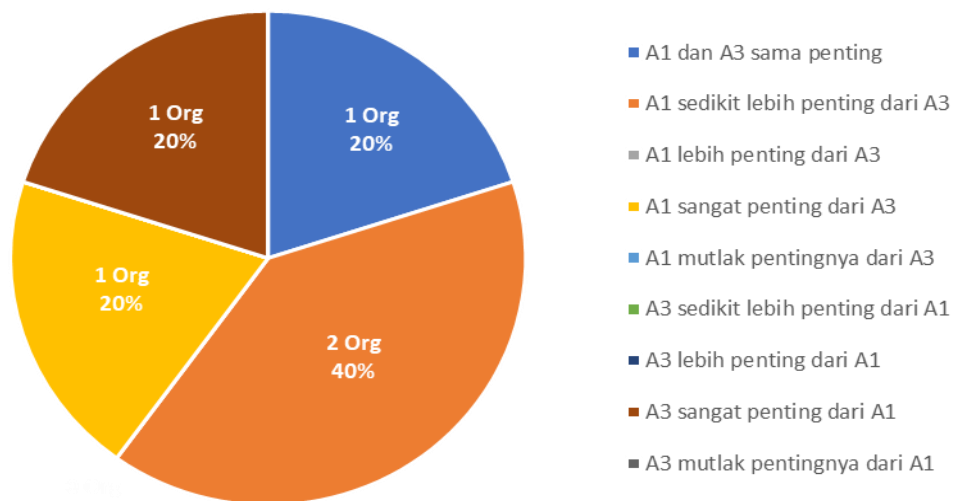
Tabel 5.21 Jumlah Pilihan Perbandingan antara A1 dan A3 Pada Kriteria Mobilitas

Perbandingan	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
A1 dan A3 sama penting	1	20
A1 sedikit lebih penting dari A3	2	40
A1 lebih penting dari A3	0	0
A1 sangat penting dari A3	1	20

Tabel 5.21 Jumlah Pilihan Perbandingan antara A1 dan A3 Pada Kriteria Mobilitas

Perbandingan	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
A1 mutlak pentingnya dari A3	0	0
A3 sedikit lebih penting dari A1	0	0
A3 lebih penting dari A1	0	0
A3 sangat penting dari A1	1	20
A3 mutlak pentingnya dari A1	0	0
Jumlah	5	100

Berdasarkan Tabel 5.21 jumlah responden yang memilih A1 dan A3 sama penting sebanyak 1 orang (20%), responden yang memilih A1 sedikit lebih penting dari A3 sebanyak 2 orang (40%), responden yang memilih A1 sangat penting dari A3 sebanyak 1 orang (20%) dan responden yang memilih A3 sangat penting dari A1 sebanyak 1 orang (20%). Untuk dapat lebih mudah dalam memahami jumlah pilihan perbandingan antara jaringan jalan Cendil-Tjg Batu Pulas A1 dan jaringan jalan Jangkang-Kembiri A3 maka dapat dilihat pada Gambar 5.20 berikut.



Gambar 5.20 Persentase Pilihan Perbandingan antara A1 dan A3 Pada Kriteria Mobilitas

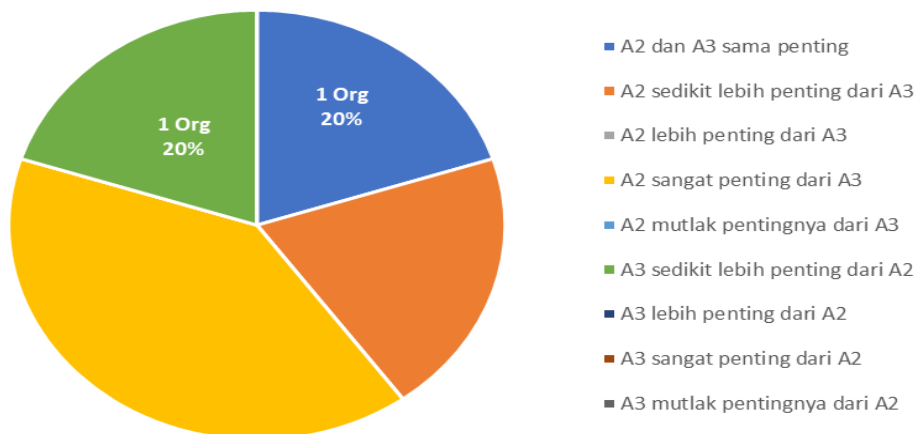
- Perbandingan antara jaringan jalan Batu Penyung-Gusong China A2 dan Jangkang-Kembiri A3

Data jumlah pilihan pada perbandingan antara A2 dan A3 dapat dilihat pada Tabel 5.22 berikut.

Tabel 5.22 Jumlah Pilihan Perbandingan antara A2 dan A3 Pada Kriteria Mobilitas

Perbandingan	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
A2 dan A3 sama penting	1	20
A2 sedikit lebih penting dari A3	1	20
A2 lebih penting dari A3	0	0
A2 sangat penting dari A3	2	40
A2 mutlak pentingnya dari A3	0	0
A3 sedikit lebih penting dari A2	1	20
A3 lebih penting dari A2	0	0
A3 sangat penting dari A2	0	0
A3 mutlak pentingnya dari A2	0	0
Jumlah	5	100

Berdasarkan Tabel 5.22 jumlah responden yang memilih A2 dan A3 sama penting sebanyak 1 orang (20%), responden yang memilih A2 sedikit lebih penting dari A3 sebanyak 1 orang (20%), responden yang memilih A2 sangat penting dari A3 sebanyak 2 orang (40%) dan responden yang memilih A3 sedikit lebih penting dari A2 sebanyak 1 orang (20%). Untuk dapat lebih mudah dalam memahami jumlah pilihan perbandingan antara jaringan jalan Batu Penyung-Gusong China A2 dan jaringan jalan Jangkang-Kembiri A3 maka dapat dilihat pada Gambar 5.21 berikut.



Gambar 5.21 Persentase Pilihan Perbandingan antara A2 dan A3 Pada Kriteria Mobilitas

Kriteria Pengembangan Wilayah (K3)

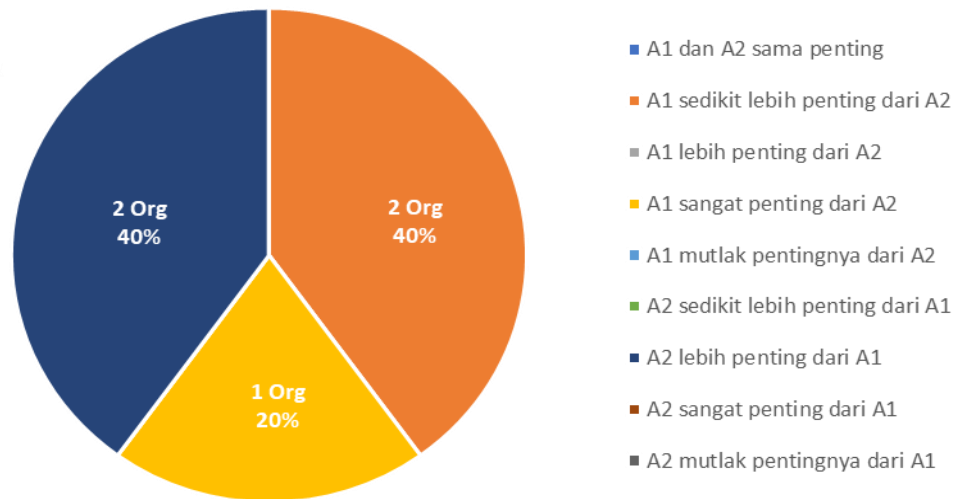
1. Perbandingan antara Cendil-Tjg Batu Pulas (A1) dan Batu Peny-Gusong China (A2)

Data jumlah pilihan pada perbandingan antara A1 dan A2 dapat dilihat pada Tabel 5.23 berikut.

Tabel 5.23 Jumlah Pilihan Perbandingan antara A1 dan A2 Pada Kriteria Pengembangan Wilayah

Perbandingan	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
A1 dan A2 sama penting	0	0
A1 sedikit lebih penting dari A2	2	40
A1 lebih penting dari A2	0	0
A1 sangat penting dari A2	1	20
A1 mutlak pentingnya dari A2	0	0
A2 sedikit lebih penting dari A1	0	0
A2 lebih penting dari A1	2	40
A2 sangat penting dari A1	0	0
A2 mutlak pentingnya dari A1	0	0
Jumlah	5	100

Berdasarkan Tabel 5.23 jumlah responden yang memilih A1 sedikit lebih penting dari A2 sebanyak 2 orang (40%), responden yang memilih A1 sangat penting dari A2 sebanyak 1 orang (20%), responden yang memilih A1 sangat penting dari A2 sebanyak 1 orang (3.57%) dan responden yang memilih A2 lebih penting dari A1 sebanyak 2 orang (40%). Untuk dapat lebih mudah dalam memahami jumlah pilihan perbandingan antara jaringan jalan Cendil-Tjg Batu Pulas A1 dan jaringan jalan Peny-Gusong China A2 maka dapat dilihat pada Gambar 5.22 berikut.



Gambar 5.22 Persentase Pilihan Perbandingan antara A1 dan A2 Pada Kriteria Pengembangan Wilayah

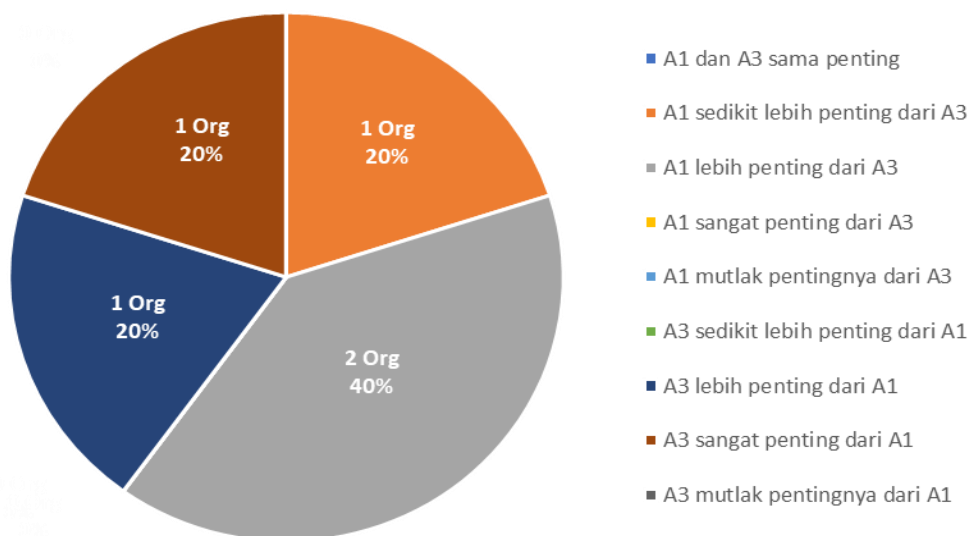
- Perbandingan antara jaringan jalan Cendil-Tjg Batu Pulas (A1) dan Jangkang-Kembiri (A3)

Data jumlah pilihan pada perbandingan antara A1 dan A3 dapat dilihat pada Tabel 5.24 berikut.

Tabel 5.24 Jumlah Pilihan Perbandingan antara A1 dan A3 Pada Kriteria Pengembangan Wilayah

Perbandingan	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
A1 dan A3 sama penting	0	0
A1 sedikit lebih penting dari A3	1	20
A1 lebih penting dari A3	2	40
A1 sangat penting dari A3	0	0
A1 mutlak pentingnya dari A3	0	0
A3 sedikit lebih penting dari A1	0	0
A3 lebih penting dari A1	1	20
A3 sangat penting dari A1	1	20
A3 mutlak pentingnya dari A1	0	0
Jumlah	5	100

Berdasarkan Tabel 5.24 jumlah responden yang memilih A1 sedikit lebih penting dari A3 sebanyak 1 orang (20%), responden yang memilih A1 lebih penting dari A3 sebanyak 2 orang (40%), responden yang memilih A3 sedikit lebih penting dari A1 sebanyak 1 orang (20%) dan responden yang memilih A3 lebih penting dari A1 sebanyak 7 orang (20%) dan responden yang memilih A3 sangat penting dari A1 sebanyak 1 orang (20%). Untuk dapat lebih mudah dalam memahami jumlah pilihan perbandingan antara jaringan jalan Cendil-Tjg Batu Pulas A1 dan jaringan jalan Jangkang-Kembiri A3 maka dapat dilihat pada Gambar 5.23 berikut.



Gambar 5.23 Persentase Pilihan Perbandingan antara A1 dan A3 Pada Kriteria Pengembangan Wilayah

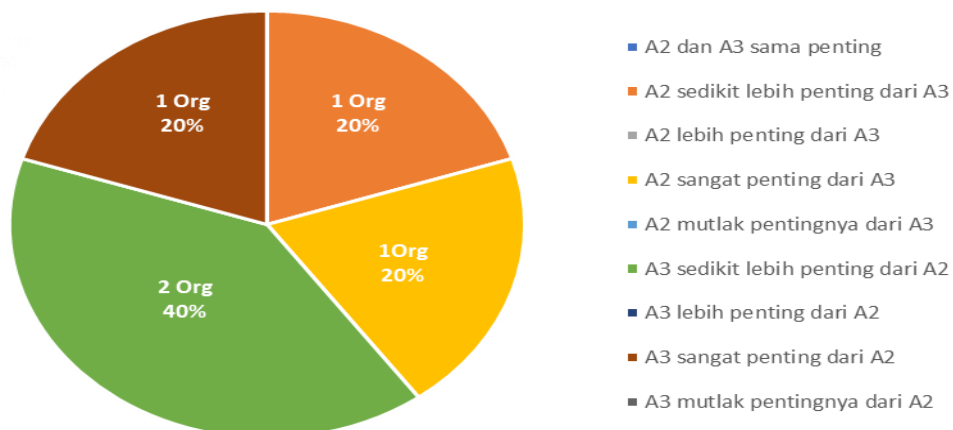
- Perbandingan antara jaringan jalan Batu Penyus-Gusong China A2 dan Jangkang-Kembiri A3

Data jumlah pilihan pada perbandingan antara A2 dan A3 dapat dilihat pada Tabel 5.25 berikut.

Tabel 5.25 Jumlah Pilihan Perbandingan antara A2 dan A3 Pada Kriteria Pengembangan Wilayah

Perbandingan	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
A2 dan A3 sama penting	0	0
A2 sedikit lebih penting dari A3	1	20
A2 lebih penting dari A3	0	0
A2 sangat penting dari A3	1	20
A2 mutlak pentingnya dari A3	0	0
A3 sedikit lebih penting dari A2	2	40
A3 lebih penting dari A2	0	0
A3 sangat penting dari A2	1	20
A3 mutlak pentingnya dari A2	0	0
Jumlah	5	100

Berdasarkan Tabel 5.25 jumlah responden yang memilih A2 sedikit lebih penting dari A3 sebanyak 1 orang (20%), responden yang memilih A2 sangat penting dari A3 sebanyak 1 orang (20%), responden yang memilih A3 sedikit lebih penting dari A2 sebanyak 2 orang (40%) dan responden yang memilih A3 sangat penting dari A2 sebanyak 1 orang (20%). Untuk dapat lebih mudah dalam memahami jumlah pilihan perbandingan antara jaringan jalan Batu Penyus-Gusong China A2 dan jaringan jalan Jangkang-Kembiri A3 maka dapat dilihat pada Gambar 5.24 berikut.



Gambar 5.24 Persentase Pilihan Perbandingan antara A2 dan A3 Pada Kriteria Pengembangan Wilayah

Kriteria Tingkat Kemiskinan (K4)

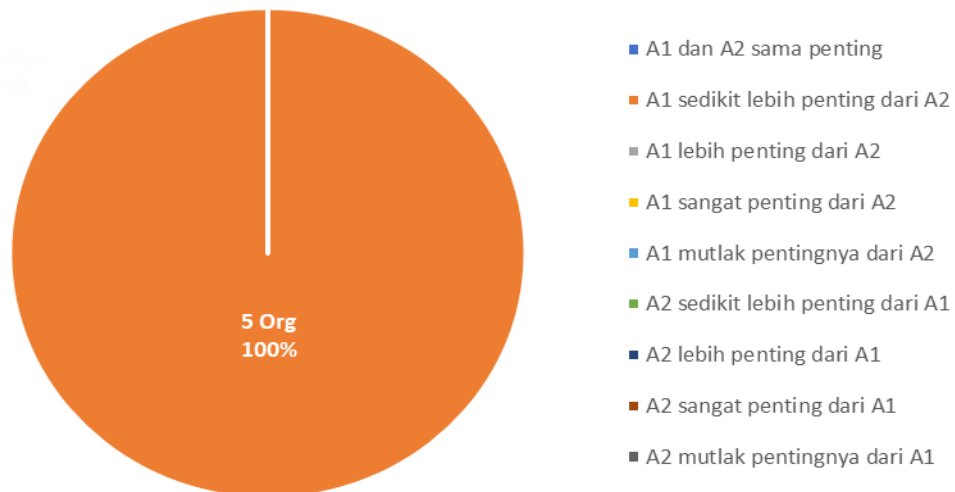
1. Perbandingan antara Cendil-Tjg Batu Pulas (A1) dan Batu Peny-Gusong China (A2)

Data jumlah pilihan pada perbandingan antara A1 dan A2 dapat dilihat pada Tabel 5.26 berikut.

Tabel 5.26 Jumlah Pilihan Perbandingan antara A1 dan A2 Pada Kriteria Tingkat Kemiskinan

Perbandingan	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
A1 dan A2 sama penting	0	0
A1 sedikit lebih penting dari A2	5	100
A1 lebih penting dari A2	0	0
A1 sangat penting dari A2	0	0
A1 mutlak pentingnya dari A2	0	0
A2 sedikit lebih penting dari A1	0	0
A2 lebih penting dari A1	0	0
A2 sangat penting dari A1	0	0
A2 mutlak pentingnya dari A1	0	0
Jumlah	5	100

Berdasarkan Tabel 5.26 jumlah responden yang memilih A1 sedikit lebih penting dari A2 sebanyak 5 orang (100%). Untuk dapat lebih mudah dalam memahami jumlah pilihan perbandingan antara jaringan jalan Cendil-Tjg Batu Pulas A1 dan jaringan jalan Peny-Gusong China A2 maka dapat dilihat pada Gambar 5.25 berikut.



Gambar 5.25 Persentase Pilihan Perbandingan antara A1 dan A2 Pada Kriteria Tingkat Kemiskinan

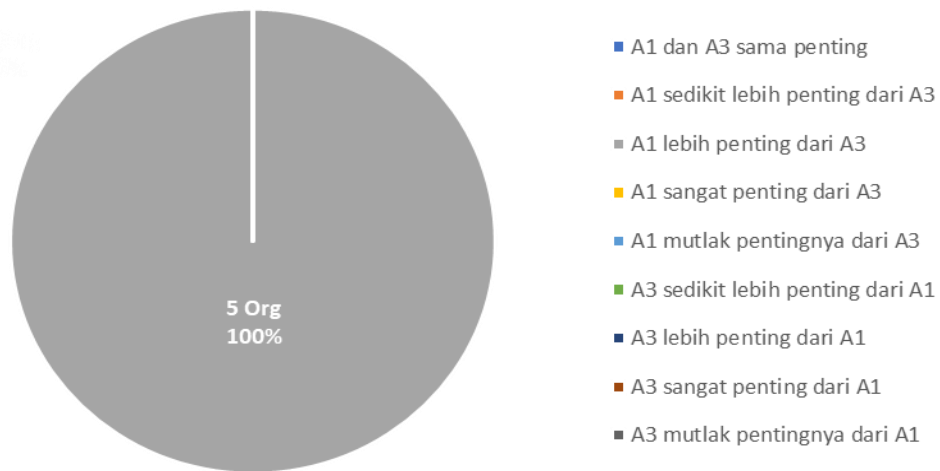
- Perbandingan antara jaringan jalan Cendil-Tjg Batu Pulas (A1) dan Jangkang-Kembiri (A3)

Data jumlah pilihan pada perbandingan antara A1 dan A3 dapat dilihat pada Tabel 5.27 berikut.

Tabel 5.27 Jumlah Pilihan Perbandingan antara A1 dan A3 Pada Kriteria Tingkat Kemiskinan

Perbandingan	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
A1 dan A3 sama penting	0	0
A1 sedikit lebih penting dari A3	0	0
A1 lebih penting dari A3	5	100
A1 sangat penting dari A3	0	0
A1 mutlak pentingnya dari A3	0	0
A3 sedikit lebih penting dari A1	0	0
A3 lebih penting dari A1	0	0
A3 sangat penting dari A1	0	0
A3 mutlak pentingnya dari A1	0	0
Jumlah	5	100

Berdasarkan Tabel 5.27 jumlah responden yang memilih A1 lebih penting dari A3 sebanyak 5 orang (100%). Untuk dapat lebih mudah dalam memahami jumlah pilihan perbandingan antara jaringan jalan Cendil-Tjg Batu Pulas A1 dan jaringan jalan Jangkang-Kembiri A3 maka dapat dilihat pada Gambar 5.26 berikut.



Gambar 5.26 Persentase Pilihan Perbandingan antara A1 dan A3 Pada Kriteria Tingkat Kemiskinan

- Perbandingan antara jaringan jalan Batu Penyuh-Gusong China A2 dan Jangkang-Kembiri A3

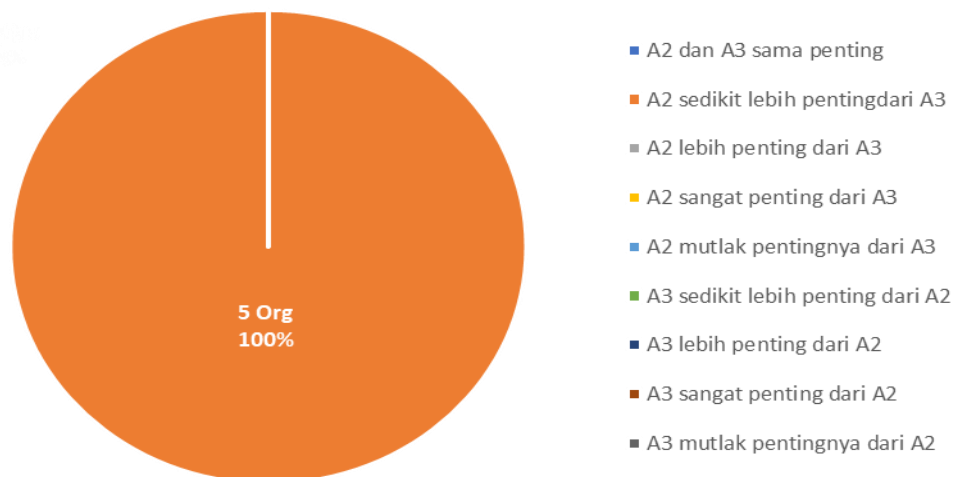
Data jumlah pilihan pada perbandingan antara A2 dan A3 dapat dilihat pada Tabel 5.28 berikut.

Tabel 5.28 Jumlah Pilihan Perbandingan antara A2 dan A3 Pada Kriteria Tingkat Kemiskinan

Perbandingan	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
A2 dan A3 sama penting	0	0
A2 sedikit lebih penting dari A3	5	100
A2 lebih penting dari A3	0	0
A2 sangat penting dari A3	0	0
A2 mutlak pentingnya dari A3	0	0
A3 sedikit lebih penting dari A2	0	0
A3 lebih penting dari A2	0	0

A3 sangat penting dari A2	0	0
A3 mutlak pentingnya dari A2	0	0
Jumlah	5	100

Berdasarkan Tabel 5.28 jumlah responden yang memilih A2 sedikit lebih penting dari A3 sebanyak 5 orang (100%). Untuk dapat lebih mudah dalam memahami jumlah pilihan perbandingan antara jaringan jalan Batu Penyugusong China A2 dan jaringan jalan Jangkang-Kembiri A3 maka dapat dilihat pada Gambar 5.27 berikut.



Gambar 5.27 Persentase Pilihan Perbandingan antara A2 dan A3 Pada Kriteria Tingkat Kemiskinan

Kriteria Kepadatan Penduduk (K5)

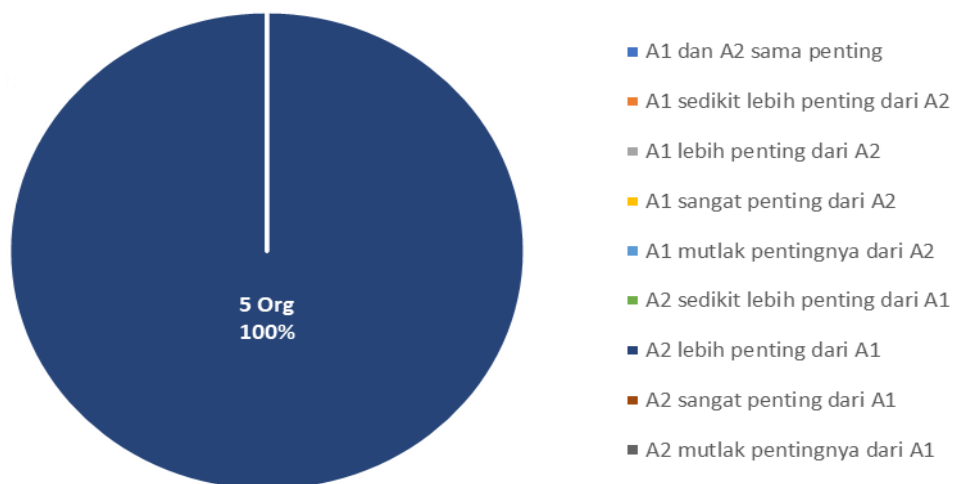
1. Perbandingan antara Cendil-Tjg Batu Pulas (A1) dan Batu Penyugusong China (A2)

Data jumlah pilihan pada perbandingan antara A1 dan A2 dapat dilihat pada Tabel 5.29 berikut.

Tabel 5.29 Jumlah Pilihan Perbandingan antara A1 dan A2 Pada Kriteria Kepadatan Penduduk

Perbandingan	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
A1 dan A2 sama penting	0	0
A1 sedikit lebih penting dari A2	0	0
A1 lebih penting dari A2	0	0
A1 sangat penting dari A2	0	0
A1 mutlak pentingnya dari A2	0	0
A2 sedikit lebih penting dari A1	0	0
A2 lebih penting dari A1	5	100
A2 sangat penting dari A1	0	0
A2 mutlak pentingnya dari A1	0	0
Jumlah	5	100

Berdasarkan Tabel 5.29 jumlah responden yang memilih A2 lebih penting dari A1 sebanyak 5 orang (100%). Untuk dapat lebih mudah dalam memahami jumlah pilihan perbandingan antara jaringan jalan Cendil-Tjg Batu Pulas A1 dan jaringan jalan Penyu-Gusong China A2 maka dapat dilihat pada Gambar 5.28 berikut.



Gambar 5.28 Persentase Pilihan Perbandingan antara A1 dan A2 Pada Kriteria Kepadatan Penduduk

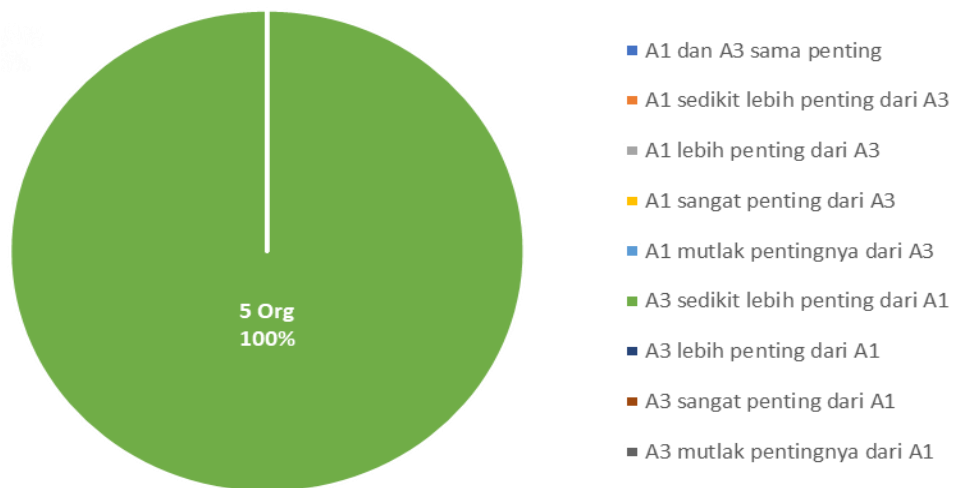
2. Perbandingan antara jaringan jalan Cendil-Tjg Batu Pulas (A1) dan Jangkang-Kembiri (A3)

Data jumlah pilihan pada perbandingan antara A1 dan A3 dapat dilihat pada Tabel 5.30 berikut.

Tabel 5.30 Jumlah Pilihan Perbandingan antara A1 dan A3 Pada Kriteria Kepadatan Penduduk

Perbandingan	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
A1 dan A3 sama penting	0	0
A1 sedikit lebih penting dari A3	0	0
A1 lebih penting dari A3	0	0
A1 sangat penting dari A3	0	0
A1 mutlak pentingnya dari A3	0	0
A3 sedikit lebih penting dari A1	5	100
A3 lebih penting dari A1	0	0
A3 sangat penting dari A1	0	0
A3 mutlak pentingnya dari A1	0	0
Jumlah	5	100

Berdasarkan Tabel 5.30 jumlah responden yang memilih A3 sedikit lebih penting dari A1 sebanyak 5 orang (100%). Untuk dapat lebih mudah dalam memahami jumlah pilihan perbandingan antara jaringan jalan Cendil-Tjg Batu Pulas A1 dan jaringan jalan Jangkang-Kembiri A3 maka dapat dilihat pada Gambar 5.29 berikut.



Gambar 5.29 Persentase Pilihan Perbandingan antara A1 dan A3 Pada Kriteria Kepadatan Penduduk

3. Perbandingan antara jaringan jalan Batu Penyuh-Gusong China A2 dan Jangkang-Kembiri A3

Data jumlah pilihan pada perbandingan antara A2 dan A3 dapat dilihat pada Tabel 5.31 berikut.

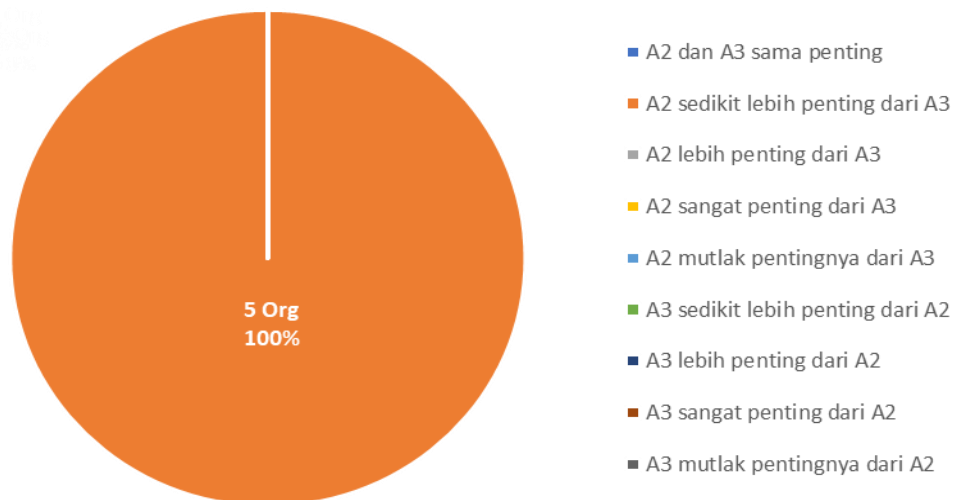
Tabel 5.31 Jumlah Pilihan Perbandingan antara A2 dan A3 Pada Kriteria Kepadatan Penduduk

Perbandingan	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
A2 dan A3 sama penting	0	0
A2 sedikit lebih penting dari A3	5	100
A2 lebih penting dari A3	0	0
A2 sangat penting dari A3	0	0
A2 mutlak pentingnya dari A3	0	0
A3 sedikit lebih penting dari A2	0	0
A3 lebih penting dari A2	0	0

Lanjutan Tabel 5.31 Jumlah Pilihan Perbandingan antara A2 dan A3 Pada Kriteria Kepadatan Penduduk

Perbandingan	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
A3 sangat penting dari A2	0	0
A3 mutlak pentingnya dari A2	0	0
Jumlah	5	100

Berdasarkan Tabel 5.31 jumlah responden yang memilih A2 sedikit lebih penting dari A3 sebanyak 5 orang (100%). Untuk dapat lebih mudah dalam memahami jumlah pilihan perbandingan antara jaringan jalan Batu Penyugusong China A2 dan jaringan jalan Jangkang-Kembiri A3 maka dapat dilihat pada Gambar 5.30 berikut.



Gambar 5.30 Persentase Pilihan Perbandingan antara A2 dan A3 Pada Kriteria Kepadatan Penduduk

Kriteria Kebijakan (K6)

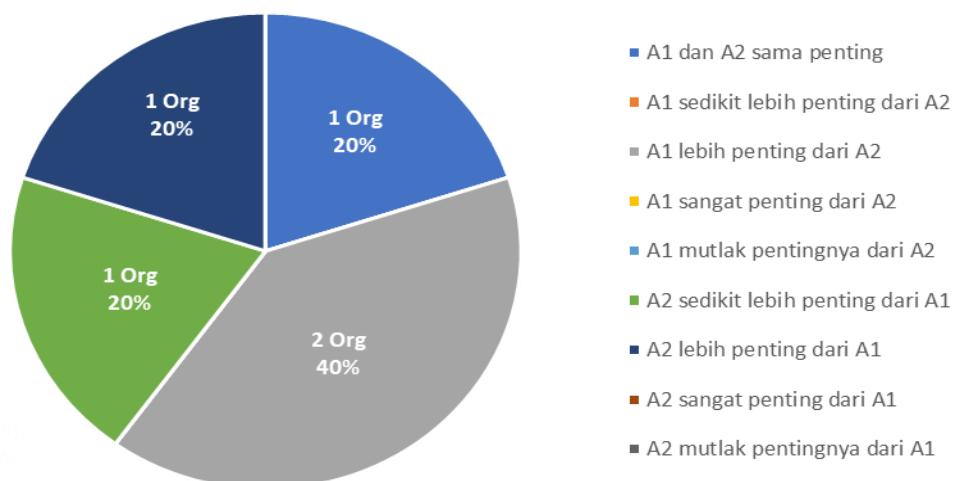
1. Perbandingan antara Cendil-Tjg Batu Pulas (A1) dan Batu Penyugusong China (A2)

Data jumlah pilihan pada perbandingan antara A1 dan A2 dapat dilihat pada Tabel 5.32 berikut.

Tabel 5.32 Jumlah Pilihan Perbandingan antara A1 dan A2 Pada Kriteria Kebijakan

Perbandingan	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
A1 dan A2 sama penting	1	20
A1 sedikit lebih penting dari A2	0	0
A1 lebih penting dari A2	2	40
A1 sangat penting dari A2	0	0
A1 mutlak pentingnya dari A2	0	0
A2 sedikit lebih penting dari A1	0	0
A2 lebih penting dari A1	1	20
A2 sangat penting dari A1	1	20
A2 mutlak pentingnya dari A1	0	0
Jumlah	5	100

Berdasarkan Tabel 5.32 jumlah responden yang memilih A1 dan A2 sama penting sebanyak 1 orang (20%), responden yang memilih A1 lebih penting dari A2 sebanyak 2 orang (40%), responden yang memilih A2 lebih penting dari A1 sebanyak 1 orang (20%) dan responden yang memilih A2 sangat penting dari A1 sebanyak 1 orang (20%). Untuk dapat lebih mudah dalam memahami jumlah pilihan perbandingan antara jaringan jalan Cendil-Tjg Batu Pulas A1 dan jaringan jalan Penyus-Gusong China A2 maka dapat dilihat pada Gambar 5.31 berikut.



Gambar 5.31 Persentase Pilihan Perbandingan antara A1 dan A2 Pada Kriteria Kebijakan

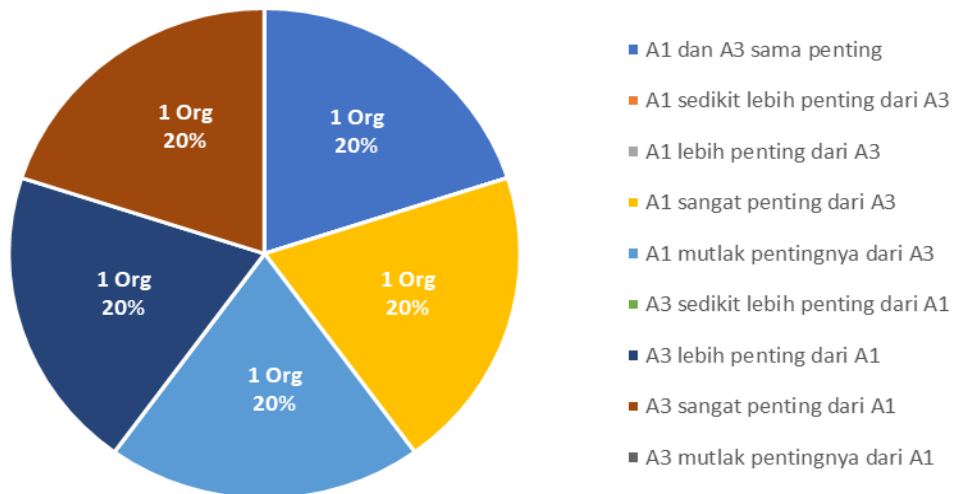
2. Perbandingan antara jaringan jalan Cendil-Tjg Batu Pulas (A1) dan Jangkang-Kembiri (A3)

Data jumlah pilihan pada perbandingan antara A1 dan A3 dapat dilihat pada Tabel 5.33 berikut.

Tabel 5.33 Jumlah Pilihan Perbandingan antara A1 dan A3 Pada Kriteria Kebijakan

Perbandingan	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
A1 dan A3 sama penting	1	20
A1 sedikit lebih penting dari A3	0	0
A1 lebih penting dari A3	0	0
A1 sangat penting dari A3	1	20
A1 mutlak pentingnya dari A3	1	20
A3 sedikit lebih penting dari A1	0	0
A3 lebih penting dari A1	1	20
A3 sangat penting dari A1	1	20
A3 mutlak pentingnya dari A1	0	0
Jumlah	5	100

Berdasarkan Tabel 5.33 jumlah responden yang memilih A1 dan A3 sama penting sebanyak 1 orang (20%), responden yang memilih A1 sangat penting dari A3 sebanyak 1 orang (20%), responden yang memilih A1 mutlak penting dari A3 sebanyak 1 orang (20%), responden yang memilih A3 lebih penting dari A1 sebanyak 1 orang (20%) dan responden yang memilih A3 sangat penting dari A1 sebanyak 1 orang (20%). Untuk dapat lebih mudah dalam memahami jumlah pilihan perbandingan antara jaringan jalan Cendil-Tjg Batu Pulas A1 dan jaringan jalan Jangkang-Kembiri A3 maka dapat dilihat pada Gambar 5.32 berikut.



Gambar 5.32 Persentase Pilihan Perbandingan antara A1 dan A3 Pada Kriteria Kebijakan

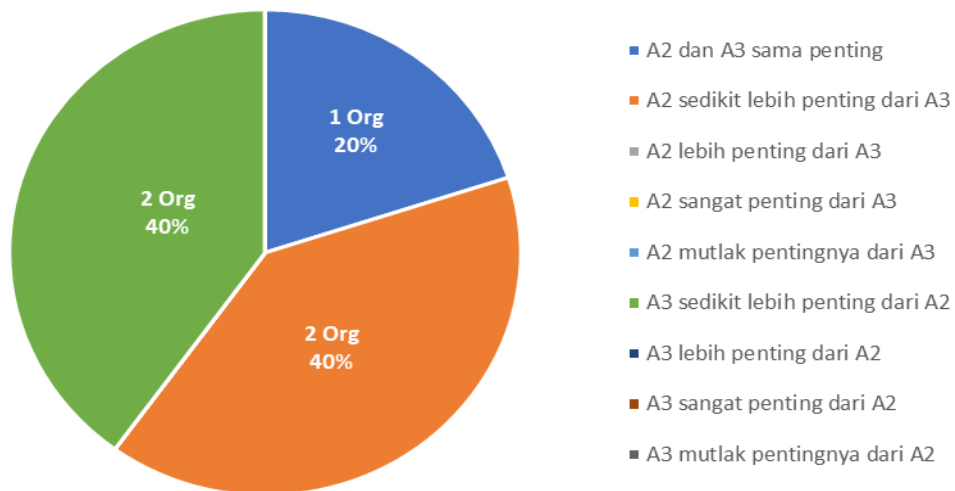
- Perbandingan antara jaringan jalan Batu Penyuh-Gusong China A2 dan Jangkang-Kembiri A3

Data jumlah pilihan pada perbandingan antara A2 dan A3 dapat dilihat pada Tabel 5.34 berikut.

Tabel 5.34 Jumlah Pilihan Perbandingan antara A2 dan A3 Pada Kriteria Kebijakan

Perbandingan	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
A2 dan A3 sama penting	1	20
A2 sedikit lebih penting dari A3	2	40
A2 lebih penting dari A3	0	0
A2 sangat penting dari A3	0	0
A2 mutlak pentingnya dari A3	0	0
A3 sedikit lebih penting dari A2	2	40
A3 lebih penting dari A2	0	0
A3 sangat penting dari A2	0	0
A3 mutlak pentingnya dari A2	0	0
Jumlah	5	100

Berdasarkan Tabel 5.34 jumlah responden yang memilih A2 dan A3 sama penting sebanyak 1 orang (20%), responden yang memilih A2 sedikit lebih penting dari A3 sebanyak 2 orang (40%) dan responden yang memilih A3 sedikit lebih penting dari A2 sebanyak 2 orang (40%). Untuk dapat lebih mudah dalam memahami jumlah pilihan perbandingan antara jaringan jalan Batu Penyu-Gusong China A2 dan jaringan jalan Jangkang-Kembiri A3 maka dapat dilihat pada Gambar 5.33 berikut.



Gambar 5.33 Persentase Pilihan Perbandingan antara A2 dan A3 Pada Kriteria Kebijakan

5.2 Analisis Data Dengan Metode *Analytic Hierarchy Process* (AHP)

Pada subbab ini berisikan analisis data menggunakan metode *Analytic Hierarchy Process* (AHP). Data yang didapatkan dari hasil kuesioner responden dianalisis untuk mendapatkan bobot kriteria dan alternatif yang ada serta dilakukan uji konsistensi untuk mengecek kekonsistenan jawaban yang diberikan oleh responden.

5.2.1. Perhitungan Bobot Kriteria dan Uji Konsistensi Masing-Masing

Responden

Bobot kriteria merupakan tingkat kepentingan pada masing-masing kriteria berdasarkan penilaian responden. Pada kuesioner responden diminta menjawab perbandingan berpasangan antar kriteria yang kemudian hasilnya oleh peneliti dimasukkan kedalam bentuk matriks dan dianalisis hingga mendapatkan bobot

masing-masing kriteria. Berikut adalah sampel hasil penilaian perbandingan antar kriteria oleh Responden 1.

1. Kriteria Aksesibilitas (K1)

- Kriteria Aksesibilitas (K1) sedikit lebih penting daripada kriteria Mobilitas (K2) sehingga nilai perbandingan yaitu 3:1.
- Kriteria Pengembangan Wilayah (K3) lebih penting daripada kriteria Aksesibilitas (K1) sehingga nilai perbandingan yaitu 5:1.
- Kriteria Aksesibilitas (K1) sedikit lebih penting daripada kriteria Tingkat Kemiskinan (K4) sehingga nilai perbandingan yaitu 3:1.
- Kriteria Aksesibilitas (K1) sedikit lebih penting daripada kriteria Kepadatan Penduduk (K5) sehingga nilai perbandingan yaitu 3:1.
- Kriteria Aksesibilitas (K1) sedikit lebih penting daripada kriteria Kebijakan (K6) sehingga nilai perbandingan yaitu 3:1.

2. Kriteria Mobilitas (K2)

- Kriteria Pengembangan Wilayah (K3) lebih penting daripada kriteria Mobilitas (K2) sehingga nilai perbandingan yaitu 5:1.
- Kriteria Mobilitas (K2) sedikit lebih penting daripada kriteria Tingkat Kemiskinan (K4) sehingga nilai perbandingan yaitu 3:1.
- Kriteria Mobilitas (K2) sedikit lebih penting daripada kriteria Kepadatan Penduduk (K5) sehingga nilai perbandingan yaitu 3:1.
- Kriteria Mobilitas (K2) sedikit lebih penting daripada kriteria Kebijakan (K6) sehingga nilai perbandingan yaitu 3:1.

3. Kriteria Pengembangan Wilayah (K3)

- Kriteria Pengembangan Wilayah (K3) lebih penting daripada kriteria Tingkat Kemiskinan (K4) sehingga nilai perbandingan yaitu 5:1.
- Kriteria Pengembangan Wilayah (K3) lebih penting daripada kriteria Kepadatan Penduduk (K5) sehingga nilai perbandingan 5:1.
- Kriteria Pengembangan Wilayah (K3) lebih penting daripada kriteria Kebijakan (K6) sehingga nilai perbandingan 5:1.

4. Kriteria Tingkat Kemiskinan (K4)

- Kriteria Tingkat Kemiskinan (K4) sedikit lebih penting daripada kriteria Kepadatan Penduduk (K5) sehingga nilai perbandingan yaitu 3:1.
 - Kriteria Tingkat Kemiskinan (K4) dan kriteria Kebijakan (K6) sama penting sehingga nilai perbandingan yaitu 1:1.
5. Kriteria Kepadatan Penduduk (K5)
- Kriteria Kebijakan (K6) sedikit lebih penting daripada kriteria Kepadatan Penduduk (K5) sehingga nilai perbandingan 3:1.

Dari penilaian Responden 1 tersebut kemudian dimasukkan ke dalam bentuk matriks yang dapat dilihat pada Tabel 5.35 dan Tabel 5.36 berikut.

Tabel 5.35 Sampel Hasil Penilaian Kriteria Responden 1 Dalam Bentuk Pecahan

Kode	K1	K2	K3	K4	K5	K6
K1	1/1	3/1	1/5	3/1	3/1	3/1
K2	1/3	1/1	1/5	3/1	3/1	3/1
K3	5/1	5/1	1/1	5/3	5/1	5/1
K4	1/3	1/3	1/5	1/1	3/1	1/1
K5	1/3	1/3	1/5	1/3	1/1	1/3
K6	1/3	1/3	1/5	1/1	3/1	1/1

Tabel 5.36 Sampel Hasil Penilaian Kriteria Responden 1 Dalam Bentuk Desimal

Kode	K1	K2	K3	K4	K5	K6
K1	1	3	0,2	3	3	3
K2	0,3333	1	0,2	3	3	3
K3	5	5	1	5	5	5
K4	0,3333	0,3333	0,2	1	3	3
K5	0,3333	0,3333	0,2	0,3333	1	0,3333
K6	0,3333	0,3333	0,2	1	3	1
ΣK	7,333	9,999	2	13,333	18	13,333

Dari Tabel 5.35 dapat dilihat sampel hasil perbandingan antar kriteria Responden 1. Angka-angka tersebut diisi berdasarkan penilaian responden yang

dikonversikan kedalam bentuk angka sesuai tabel skala penilaian perbandingan berpasangan pada teori *Analytic Hierarchy Process* (AHP). Seperti pada pertemuan antara baris K1 dan kolom K2 terdapat nilai angka 3 yang mana berarti bahwa Responden 1 menilai kriteria Aksesibilitas (K1) sedikit lebih penting dibandingkan kriteria Mobilitas (K2) dan seterusnya. Pada baris ΣK merupakan hasil penjumlahan masing-masing kolom. Setelah hasil perbandingan kriteria dimasukkan dalam bentuk matriks seperti pada Tabel 5.36, selanjutnya dilakukan normalisasi matriks dan perhitungan bobot kriteria seperti pada Tabel 5.37 berikut.

Tabel 5.37 Normalisasi Matriks dan Pembobotan Prioritas Hasil Penilaian Kriteria Oleh Responden 1

Kode	K1	K2	K3	K4	K5	K6	Bobot Prioritas
K1	0,1364	0,3000	0,1	0,2250	0,1667	0,2250	0,1922
K2	0,0455	0,1000	0,1	0,2250	0,1667	0,2250	0,1437
K3	0,6818	0,5000	0,5	0,3750	0,2778	0,3750	0,4516
K4	0,0455	0,0333	0,1	0,0750	0,1667	0,0750	0,0826
K5	0,0455	0,0333	0,1	0,0250	0,0556	0,0250	0,0474
K6	0,0455	0,0333	0,1	0,0750	0,1667	0,0750	0,0826

Dari Tabel 5.37 dapat dilihat sampel hasil normalisasi matriks dan juga bobot prioritas kriteria Responden 1. Nilai yang ada pada kolom K1 sampai dengan kolom K6 didapatkan dengan cara membagi nilai pada masing-masing sel yang ada pada Tabel 5.35 dengan angka pada baris ΣK masing-masing kolom. Berikut adalah contoh perhitungan K1.

$$K1,K1 = \frac{1}{7,333} = 0,1364$$

$$K2,K1 = \frac{0,3333}{7,333} = 0,0455$$

$$K3,K1 = \frac{5}{7,333} = 0,6818$$

$$K4,K1 = \frac{0,3333}{7,333} = 0,0455$$

$$K5,K1 = \frac{0,3333}{7,333} = 0,0455$$

$$K6, K1 = \frac{0,3333}{7,333} = 0,0455$$

Untuk kolom K2 sampai dengan kolom K6 dilakukan dengan perhitungan yang sama dengan perhitungan K1 di atas. Kemudian terdapat bobot prioritas yang merupakan nilai rata-rata pada masing-masing baris. Berikut adalah contoh perhitungan bobot prioritas pada baris K1.

$$K1 = \frac{0,1364 + 0,3 + 0,1 + 0,225 + 0,1667 + 0,2250}{6} = 0,1922$$

Dari kolom bobot kriteria dapat dilihat bahwa kriteria dengan bobot tertinggi yaitu kriteria Pengembangan Wilayah (K3) dengan bobot 0,4516. Sedangkan kriteria dengan bobot terendah yaitu kriteria Kepadatan Penduduk (K5) dengan bobot 0,0474. Hal ini menjelaskan bahwa menurut penilaian Responden 1 bahwa yang menjadi kriteria utama dalam memilih prioritas rekonstruksi jaringan jalan adalah Pengembangan Wilayah (K3) sedangkan yang menjadi kriteria terakhir adalah Kepadatan Penduduk (K5).

Setelah bobot prioritas diketahui kemudian dilakukan uji konsistensi untuk mengetahui kekonsistenan penilaian yang diberikan masing-masing responden. Berikut adalah sampel perhitungan uji konsistensi hasil penilaian kriteria Responden 1.

1. Menghitung nilai *Consistency Matrix* (CM) dan λ maks.

Consistency Matrix (CM) dihitung dengan cara mengalikan nilai dalam bentuk matriks baris K1 sampai dengan K6 pada Tabel 5.36 dengan nilai matriks kolom bobot prioritas pada Tabel 5.37 dan kemudian hasilnya dibagi dengan nilai bobot prioritas masing-masing kriteria pada Tabel 5.37. Berikut adalah perhitungan *Consistency Matrix* (CM).

1	3	0,2	3	3	3	×	0,1922	=	1.3512
0,3333	1	0,2	3	3	3		0,1437		0.9357
5	5	1	5	5	5		0,4516		3.1936
0,3333	0,3333	0,2	1	3	1		0,0826		0.5096
0,3333	0,3333	0,2	0,3333	1	0,3333		0,0474		0.3047
0,3333	0,3333	0,2	1	3	1		0,0826		0.5096

$$\text{CM K1} = 1.3512 : 0,1922 = 7,0310$$

$$\text{CM K2} = 0.9357 : 0,1437 = 6,5119$$

$$\text{CM K3} = 3.1936 : 0,4516 = 7,0717$$

$$\text{CM K4} = 0.5096 : 0,0826 = 6,1711$$

$$\text{CM K5} = 0.3047 : 0,0474 = 6,4297$$

$$\text{CM K6} = 0.5096 : 0,0826 = 6,1711$$

Setelah *Consistency Matrix* (CM) masing-masing kriteria didapatkan kemudian menghitung nilai λ maks dengan merata-ratakan nilai *Consistency Matrix* (CM) sebagai berikut.

$$\lambda \text{ maks} = \frac{7.0310 + 6.5119 + 7.0717 + 6.1711 + 6.4297 + 6.1711}{6} = 6.5644$$

2. Menghitung nilai *Consistency Index* (CI)

$$\text{CI} = \frac{\lambda \text{ maks} - n}{n - 1}$$

Keterangan:

n = Banyaknya elemen (kriteria)

Sehingga,

$$\text{CI} = \frac{6.5644 - 6}{6 - 1} = 0.1128$$

3. Menghitung nilai *Consistency Ratio* (CR)

$$CR = \frac{CI}{IR}$$

Keterangan:

CI = *Consistency Index*

IR = *Index Random Consistency*, karena n = 6 maka, RI = 1,24 (lihat pada Tabel 3.4)

Sehingga,

$$CR = \frac{0.1128}{1.24} = 0.091$$

4. Memeriksa konsistensi hirarki

Penilaian dikatakan konsisten apabila $CR \leq 1$ sehingga sampel penilaian Responden 1 dinyatakan konsisten karena memiliki nilai $CR = 0.091$.

Perhitungan bobot kriteria dan uji konsistensi seperti yang telah dijabarkan sebelumnya dilakukan pada hasil penilaian seluruh responden. Hasil perhitungan bobot kriteria dan uji konsistensi seluruh responden dapat dilihat pada Tabel 5.38 berikut.

Tabel 5.38 Bobot Prioritas Kriteria dan Uji Konsistensi

Bobot Kriteria					
Kriteria	Responden				
	R1	R2	R3	R4	R5
Aksesibilitas (K1)	0,19	0,21	0,24	0,31	0,27
Mobilitas (K2)	0,14	0,14	0,12	0,24	0,12
Pengembangan Wilayah (K3)	0,45	0,45	0,34	0,14	0,32
Tingkat Kemiskinan (K4)	0,08	0,05	0,07	0,22	0,10
Kepadatan Penduduk (K5)	0,05	0,05	0,11	0,06	0,05
Kebijakan (K6)	0,08	0,10	0,12	0,04	0,14
Uji Konsistensi					
CR	0,0910	0,0912	0,0919	0,098	0,0919

Konsistensi	Ya	Ya	Ya	Ya	Ya
-------------	----	----	----	----	----

Dari Tabel 5.38 dapat dilihat hasil perhitungan nilai bobot kriteria dari keseluruhan responden. Masing-masing responden memiliki hasil penilaian kriteria yang berbeda-beda antar satu sama lain. Hal ini disebabkan oleh adanya perbedaan pemikiran ataupun sudut pandang masing-masing responden. Contoh, dari hasil penilaian responden 1 (R1) didapatkan bahwa kriteria terpenting dalam memilih prioritas kriteria rekonstruksi jaringan jalan adalah Pengembangan Wilayah (K3) sedangkan dari hasil penilaian responden 5 (R5) didapatkan bahwa kriteria Aksesibilitas (K1) merupakan kriteria terpenting dalam prioritas rekonstruksi jaringan jalan. Dari perbedaan tersebut menunjukkan bahwa adanya perbedaan pemikiran dari kedua responden dalam memilih prioritas kriteria prioritas rekonstruksi jaringan jalan. Responden 1 (R1) beranggapan bahwa dalam memilih prioritas rekonstruksi jaringan jalan, pengembangan wilayah merupakan suatu kriteria penting yang paling diperhitungkan. Selain pengembangan wilayah, responden 1 (R1) juga beranggapan bahwa aksesibilitas merupakan faktor yang penting juga. Prioritas rekonstruksi jaringan jalan dengan pengembangan wilayah dan aksesibilitas yang baik tentu akan lebih dipilih oleh responden 1 (R1). Berbeda dengan responden 1 (R1), responden 5 (R5) beranggapan bahwa aksesibilitas merupakan faktor utama yang perlu diperhitungkan. Jaringan jalan dengan aksesibilitas yang baik tentu menjadi pilihan utama responden 5 (R5) dibanding jaringan jalan lainnya yang kurang mendukung peningkatan aksesibilitas.

Selain perhitungan nilai bobot kriteria, dari Tabel 5.38 juga dapat dilihat hasil uji konsistensi penilaian kriteria keseluruhan responden. Penilaian responden dapat dikatakan konsisten apabila memiliki nilai *Consistency Ratio* (CR) ≤ 0.1 .

5.2.2. Perhitungan Bobot Alternatif dan Uji Konsistensi Masing-masing Responden

Bobot alternatif merupakan tingkat kepentingan alternatif yang mana didapatkan melalui hasil penilaian alternatif oleh responden. Responden diminta memberikan penilaian perbandingan berpasangan terhadap alternatif pada tiap-tiap

kriteria. Hasil penilaian yang didapatkan kemudian dianalisis hingga diketahui bobot alternatif pada masing-masing kriteria. Selain perhitungan bobot alternatif, perlu juga dilakukan perhitungan uji konsistensi untuk mengetahui kekonsistenan penilaian responden. Terdapat 3 alternatif yang dipakai dalam penelitian ini yaitu ruas jalan Cendil-Tjg Batu Pulas (A1), Batu Penyuh-Gusong China (A2), dan Jangkang-Kembiri (A3). Berikut adalah contoh hasil penilaian perbandingan dan perhitungan bobot alternatif Responden 1.

Kriteria Aksesibilitas

1. Ruas Jalan Cendil-Tjg Batu Pulas (A1)
 - Ruas jalan A2 sangat penting daripada A1 sehingga nilai perbandingan 1:7
 - Ruas jalan A3 sedikit lebih penting daripada A1 sehingga nilai perbandingan 1:3
2. Ruas Jalan Batu Penyuh-Gusong China (A2)
 - Ruas jalan A2 sangat penting daripada A1 sehingga nilai perbandingan 7:1
 - Ruas jalan A2 lebih penting daripada A3 sehingga nilai perbandingan 5:1
3. Ruas Jalan Jangkang-Kembiri (A3)
 - Ruas jalan A2 lebih penting daripada A3 sehingga nilai perbandingan 1:5
 - Ruas jalan A3 sedikit lebih penting daripada A1 sehingga nilai perbandingan 3:1

Kriteria Mobilitas

1. Ruas Jalan Cendil-Tjg Batu Pulas (A1)
 - Ruas Jalan A2 lebih penting daripada A1 sehingga nilai perbandingan 1:5
 - Ruas Jalan A1 sedikit lebih penting daripada A3 sehingga nilai perbandingan 3:1
2. Ruas Jalan Batu Penyuh-Gusong China (A2)
 - Ruas Jalan A2 lebih penting daripada A1 sehingga nilai perbandingan 5:1
 - Ruas Jalan A2 sangat penting daripada A3 sehingga nilai perbandingan 7:1
3. Ruas Jalan Jangkang-Kembiri (A3)

- Ruas Jalan A1 sedikit lebih penting daripada A3 sehingga nilai perbandingan 1:3
- Ruas Jalan A2 sangat penting daripada A3 sehingga nilai perbandingan 1:7

Kriteria Pengembangan Wilayah

1. Ruas Jalan Cendil-Tjg Batu Pulas (A1)
 - Ruas Jalan A2 lebih penting daripada A1 sehingga nilai perbandingan 1:5
 - Ruas Jalan A1 sedikit lebih penting daripada A3 sehingga nilai perbandingan 3:1
2. Ruas Jalan Batu Penyuh-Gusong China (A2)
 - Ruas Jalan A2 lebih penting daripada A1 sehingga nilai perbandingan 5:1
 - Ruas Jalan A2 sangat penting daripada A3 sehingga nilai perbandingan 7:1
3. Ruas Jalan Jangkang-Kembiri (A3)
 - Ruas Jalan A1 sedikit lebih penting daripada A3 sehingga nilai perbandingan 1:3
 - Ruas Jalan A2 sangat penting daripada A3 sehingga nilai perbandingan 1:7

Kriteria Tingkat Kemiskinan

1. Ruas Jalan Cendil-Tjg Batu Pulas (A1)
 - Ruas Jalan A1 sedikit lebih penting daripada A2 sehingga nilai perbandingan 3:1
 - Ruas Jalan A1 lebih penting daripada A3 sehingga nilai perbandingan 5:1
2. Ruas Jalan Batu Penyuh-Gusong China (A2)
 - Ruas Jalan A1 sedikit lebih penting daripada A2 sehingga nilai perbandingan 1:3
 - Ruas Jalan A2 sedikit lebih penting daripada A3 sehingga nilai perbandingan 3:1
3. Ruas Jalan Jangkang-Kembiri (A3)
 - Ruas Jalan A1 lebih penting daripada A3 sehingga nilai perbandingan 1:5

- Ruas Jalan A2 sedikit lebih penting daripada A3 sehingga nilai perbandingan 1:3

Kriteria Kepadatan Penduduk

1. Ruas Jalan Cendil-Tjg Batu Pulas (A1)
 - Ruas Jalan A2 lebih penting daripada A1 sehingga nilai perbandingan 1:5
 - Ruas Jalan A3 sedikit lebih penting daripada A1 sehingga nilai perbandingan 1:3
2. Ruas Jalan Batu Penyus-Gusong China (A2)
 - Ruas Jalan A2 lebih penting daripada A1 sehingga nilai perbandingan 5:1
 - Ruas Jalan A2 sedikit lebih penting daripada A3 sehingga nilai perbandingan 3:1
3. Ruas Jalan Jangkang-Kembiri (A3)
 - Ruas Jalan A3 sedikit lebih penting daripada A1 sehingga nilai perbandingan 3:1
 - Ruas Jalan A2 sedikit lebih penting daripada A3 sehingga nilai perbandingan 1:3

Kriteria Kebijakan

1. Ruas Jalan Cendil-Tjg Batu Pulas (A1)
 - Ruas Jalan A1 lebih penting daripada A2 sehingga nilai perbandingan 5:1
 - Ruas Jalan A1 sangat penting daripada A3 sehingga nilai perbandingan 7:1
2. Ruas Jalan Batu Penyus-Gusong China (A2)
 - Ruas Jalan A1 lebih penting daripada A2 sehingga nilai perbandingan 1:5
 - Ruas Jalan A2 sedikit lebih penting daripada A3 sehingga nilai perbandingan 3:1
3. Ruas Jalan Jangkang-Kembiri (A3)
 - Ruas Jalan A1 sangat penting daripada A3 sehingga nilai perbandingan 1:7
 - Ruas Jalan A2 sedikit lebih penting daripada A3 sehingga nilai perbandingan 1:3

Dari perbandingan berpasangan alternatif pada masing-masing kriteria diatas kemudian dimasukkan kedalam bentuk tabel matriks perbandingan berpasangan. Tabel matriks perbandingan antar alternatif pada tiap-tiap kriteria dapat dilihat pada Tabel 5.39, Tabel 5.40, Tabel 5.41, Tabel 5.42, Tabel 5.43 dan Tabel 5.44 berikut.

Tabel 5.39 Perbandingan Antar Alternatif Pada Kriteria Aksesibilitas Hasil Penilaian Responden 1

Kode	A1	A2	A3
A1	1	0,1429	0,3333
A2	7	1	5
A3	3	0,2	1
ΣA	11	1,342857143	6,3333

Tabel 5.40 Perbandingan Antar Alternatif Pada Kriteria Mobilitas Hasil Penilaian Responden 1

Kode	A1	A2	A3
A1	1	0,2	3
A2	5	1	7
A3	0,3333	0,142857143	1
ΣA	6,3333	1,342857143	11

Tabel 5.41 Perbandingan Antar Alternatif Pada Kriteria Pengembangan Wilayah Hasil Penilaian Responden 1

Kode	A1	A2	A3
A1	1	0,2	3
A2	5	1	7
A3	0,3333	0,142857143	1
ΣA	6,3333	1,342857143	11

Tabel 5.42 Perbandingan Antar Alternatif Pada Kriteria Tingkat Kemiskinan Hasil Penilaian Responden 1

Kode	A1	A2	A3
A1	1	3	5
A2	0,333	1	3
A3	0,2	0,3333	1
ΣA	1,533	4,3333	9

Tabel 5.43 Perbandingan Antar Alternatif Pada Kriteria Kepadatan Penduduk Hasil Penilaian Responden 1

Kode	A1	A2	A3
A1	1	0,2	0,3333
A2	5	1	3

A3	3	0,3333	1
ΣA	9	1,5333	4,3333

Tabel 5.44 Perbandingan Antar Alternatif Pada Kriteria Kebijakan Hasil Penilaian Responden 1

Kode	A1	A2	A3
A1	1	5	7
A2	0,2	1	3
A3	0,142857143	0,3333	1
ΣA	1,342857143	6,3333	11

Setelah terbentuk tabel matriks perbandingan berpasangan antar kriteria kemudian dilanjutkan dengan menormalisasi masing-masing tabel matriks dan menghitung bobot prioritasnya. Normalisasi matriks dan bobot prioritas alternatif pada masing-masing kriteria dapat dilihat pada Tabel 5.45, Tabel 5.46, Tabel 5.47, Tabel 5.48, Tabel 5.49 dan Tabel 5.50 berikut.

Tabel 5.45 Normalisasi Matriks dan Bobot Prioritas Pada Kriteria Aksesibilitas Hasil Penilaian Alternatif Oleh Responden 1

Kode	A1	A2	A3	Bobot Prioritas
A1	0,0909	0,1064	0,0526	0,0833
A2	0,6364	0,7447	0,7895	0,7235
A3	0,2727	0,1489	0,1579	0,1932

Tabel 5.46 Normalisasi Matriks dan Bobot Prioritas Pada Kriteria Mobilitas Hasil Penilaian Alternatif Oleh Responden 1

Kode	A1	A2	A3	Bobot Prioritas
A1	0,1579	0,1489	0,2727	0,1932
A2	0,7895	0,7447	0,6364	0,7235
A3	0,0526	0,1064	0,0909	0,0833

Tabel 5.47 Normalisasi Matriks dan Bobot Prioritas Pada Kriteria Pengembangan Wilayah Hasil Penilaian Alternatif Oleh Responden 1

Kode	A1	A2	A3	Bobot Prioritas
A1	0,1579	0,1489	0,2727	0,1932
A2	0,7895	0,7447	0,6364	0,7235
A3	0,0526	0,1064	0,0909	0,0833

Tabel 5.48 Normalisasi Matriks dan Bobot Prioritas Pada Kriteria Tingkat Kemiskinan Hasil Penilaian Alternatif Oleh Responden 1

Kode	A1	A2	A3	Bobot Prioritas
A1	0,6523	0,6923	0,5556	0,6334
A2	0,2172	0,2308	0,3333	0,2604
A3	0,1305	0,0769	0,1111	0,1062

Tabel 5.49 Normalisasi Matriks dan Bobot Prioritas Pada Kriteria Kepadatan Penduduk Hasil Penilaian Alternatif Oleh Responden 1

Kode	A1	A2	A3	Bobot Prioritas
A1	0,1111	0,1304	0,0769	0,1062
A2	0,5556	0,6522	0,6923	0,6334
A3	0,3333	0,2174	0,2308	0,2605

Tabel 5.50 Normalisasi Matriks dan Bobot Prioritas Pada Kriteria Kebijakan Hasil Penilaian Alternatif Oleh Responden 1

Kode	A1	A2	A3	Bobot Prioritas
A1	0,7447	0,7895	0,6364	0,7235
A2	0,1489	0,1579	0,2727	0,1932
A3	0,1064	0,0526	0,0909	0,0833

Dari Tabel 5.45 sampai dengan Tabel 5.50 dapat dilihat hasil normalisasi matriks dan juga bobot alternatif pada masing-masing kriteria. Normalisasi matriks dilakukan dengan membagi nilai hasil penilaian responden yang ada pada masing-masing kolom alternatif dengan hasil penjumlahan total kolom tersebut. Berikut adalah contoh perhitungan normalisasi pada kolom A1 Tabel 5.45.

$$A1,A1 = \frac{1}{11} = 0,0909$$

$$A2,A1 = \frac{7}{11} = 0,6364$$

$$A3,A1 = \frac{3}{11} = 0,2727$$

Untuk nilai pada kolom bobot prioritas didapatkan dengan cara merata-ratakan nilai tiap-tiap baris alternatif. Berikut adalah contoh perhitungan bobot prioritas pada baris A1 Tabel 5.66.

$$A1 = \frac{0,0909 + 0,6367 + 0,2727}{3} = 0,0833$$

Dari Tabel 5.45 sampai dengan Tabel 5.50 dapat dilihat bahwa menurut penilaian Responden 1 untuk ruas jalan A2 merupakan prioritas utama dari kriteria Aksesibilitas (K1), ruas jalan A2 merupakan prioritas utama dari kriteria Mobilitas (K2), ruas jalan A2 merupakan prioritas utama dari kriteria Pengembangan Wilayah (K3), ruas jalan A1 merupakan prioritas utama dari kriteria Tingkat Kemiskinan (K4), ruas jalan A2 merupakan prioritas utama dari Kepadatan Penduduk (K5) dan ruas jalan A1 merupakan prioritas utama dari Kebijakan (K6).

Setelah bobot prioritas alternatif diketahui kemudian dilakukan uji konsistensi untuk mengetahui kekonsistenan penilaian yang diberikan masing-masing responden. Berikut adalah sampel perhitungan uji konsistensi hasil penilaian alternatif Responden 1 pada kriteria Aksesibilitas.

1. Menghitung nilai *Consistency Matrix* (CM) dan λ maks.

Consistency Matrix (CM) dihitung dengan cara mengalikan nilai dalam bentuk matriks baris A1 sampai dengan A3 pada Tabel 5.39 dengan nilai matriks kolom bobot prioritas pada Tabel 5.45 dan kemudian hasilnya dibagi dengan nilai bobot prioritas masing-masing alternatif pada Tabel 5.45. Berikut adalah perhitungan *Consistency Matrix* (CM).

$$\begin{vmatrix} 1 & 0,1429 & 0,3333 \\ 7 & 1 & 5 \\ 3 & 0,2 & 1 \end{vmatrix} \times \begin{vmatrix} 0,0833 \\ 0,7235 \\ 0,1932 \end{vmatrix} = \begin{vmatrix} 0,2511 \\ 2,2726 \\ 0,5878 \end{vmatrix}$$

$$CM A1 = 0,2511 : 0,0833 = 3,0136$$

$$CM A2 = 2,2726 : 0,7235 = 3,1411$$

$$CM A3 = 0,5878 : 0,1932 = 3,0427$$

Setelah *Consistency Matrix* (CM) masing-masing kriteria didapatkan kemudian menghitung nilai λ maks dengan merata-ratakan nilai *Consistency Matrix* (CM) sebagai berikut.

$$\lambda \text{ maks} = \frac{3.0136 + 3.1411 + 3.0427}{3} = 3.0658$$

2. Menghitung nilai *Consistency Index* (CI)

$$CI = \frac{\lambda \text{ maks} - n}{n - 1}$$

Keterangan:

n = Banyaknya elemen (kriteria)

Sehingga,

$$CI = \frac{3.0658 - 3}{3 - 1} = 0.0328$$

3. Menghitung nilai *Consistency Ratio* (CR)

$$CR = \frac{CI}{IR}$$

Keterangan:

CI = *Consistency Index*

IR = *Index Random Consistency*, karena n = 3 maka, RI = 0.58 (lihat pada Tabel 3.4)

Sehingga,

$$CR = \frac{0.0328}{0.58} = 0.0567$$

4. Memeriksa konsistensi hirarki

Penilaian dikatakan konsisten apabila $CR \leq 1$ sehingga sampel penilaian alternatif pada kriteria Aksesibilitas (K1) oleh Responden 1 dinyatakan konsisten karena memiliki nilai $CR = 0.0567$.

Perhitungan bobot kriteria dan uji konsistensi seperti yang telah dijabarkan sebelumnya dilakukan pada hasil penilaian seluruh responden. Hasil perhitungan bobot prioritas alternatif dan uji konsistensi pada masing-masing kriteria dari seluruh responden dapat dilihat pada Tabel 5.51, Tabel 5.52, Tabel 5.53, Tabel 5.54, Tabel 5.55 dan Tabel 5.56 berikut.

Tabel 5.51 Bobot Prioritas Alternatif dan Uji Konsistensi pada Kriteria Aksesibilitas

Bobot Alternatif					
Alternatif Ruas Jalan	Responden				
	R1	R2	R3	R4	R5
Cendil - Tjg Batu Pulas (A1)	0,08	0,72	0,72	0,07	0,64
Batu Penyu - Gusong China (A2)	0,72	0,19	0,08	0,28	0,28
Jangkang - Kembiri (A3)	0,19	0,08	0,19	0,64	0,07
Uji Konsistensi					
CR	0,0567	0,0567	0,0567	0,0563	0,0565
Konsistensi	Ya	Ya	Ya	Ya	Ya

Tabel 5.52 Bobot Prioritas Alternatif dan Uji Konsistensi pada Kriteria Mobilitas

Bobot Alternatif					
Alternatif Ruas Jalan	Responden				
	R1	R2	R3	R4	R5
Cendil - Tjg Batu Pulas (A1)	0,19	0,72	0,33	0,07	0,19
Batu Penyu - Gusong China (A2)	0,72	0,19	0,33	0,28	0,72
Jangkang - Kembiri (A3)	0,08	0,08	0,33	0,64	0,08
Uji Konsistensi					
CR	0,0567	0,0567	0,0000	0,0563	0,0567
Konsistensi	Ya	Ya	Ya	Ya	Ya

Tabel 5.53 Bobot Prioritas Alternatif dan Uji Konsistensi pada Kriteria Pengembangan Wilayah

Bobot Alternatif					
Alternatif Ruas Jalan	Responden				
	R1	R2	R3	R4	R5
Cendil - Tjg Batu Pulas (A1)	0,19	0,72	0,63	0,07	0,19
Batu Penyu - Gusong China (A2)	0,72	0,08	0,26	0,28	0,08
Jangkang - Kembiri (A3)	0,08	0,19	0,11	0,64	0,72
Uji Konsistensi					
CR	0,0567	0,0567	0,0333	0,0563	0,0567
Konsistensi	Ya	Ya	Ya	Ya	Ya

Tabel 5.54 Bobot Prioritas Alternatif dan Uji Konsistensi pada Kriteria Tingkat Kemiskinan

Bobot Alternatif					
Alternatif Ruas Jalan	Responden				
	R1	R2	R3	R4	R5
Cendil - Tjg Batu Pulas (A1)	0,63	0,63	0,63	0,63	0,63
Batu Penyu - Gusong China (A2)	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26
Jangkang - Kembiri (A3)	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11
Uji Konsistensi					
CR	0,0331	0,0333	0,0333	0,0333	0,0333
Konsistensi	Ya	Ya	Ya	Ya	Ya

Tabel 5.55 Bobot Prioritas Alternatif dan Uji Konsistensi pada Kriteria Kepadatan Penduduk

Bobot Alternatif					
Alternatif Ruas Jalan	Responden				
	R1	R2	R3	R4	R5
Cendil - Tjg Batu Pulas (A1)	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11
Batu Penyu - Gusong China (A2)	0,63	0,63	0,63	0,63	0,63
Jangkang - Kembiri (A3)	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26
Uji Konsistensi					
CR	0,0333	0,0333	0,0333	0,0333	0,0333
Konsistensi	Ya	Ya	Ya	Ya	Ya

Tabel 5.56 Bobot Prioritas Alternatif dan Uji Konsistensi pada Kriteria Kebijakan

Bobot Alternatif					
Alternatif Ruas Jalan	Responden				
	R1	R2	R3	R4	R5
Cendil - Tjg Batu Pulas (A1)	0,72	0,75	0,33	0,07	0,11
Batu Penyu - Gusong China (A2)	0,19	0,18	0,33	0,28	0,26
Jangkang - Kembiri (A3)	0,08	0,07	0,33	0,64	0,63
Uji Konsistensi					
CR	0,0567	0,0252	0,0000	0,0563	0,0334
Konsistensi	Ya	Ya	Ya	Ya	Ya

Dari Tabel 5.51 sampai dengan Tabel 5.56 dapat dilihat hasil pembobotan dan uji konsistensi alternatif masing-masing responden pada masing-masing kriteria. Seperti halnya hasil penilaian kriteria, penilaian alternatif pada masing-masing kriteria juga menghasilkan penilaian yang berbeda-beda. Hal ini disebabkan oleh adanya perbedaan kebutuhan ataupun sudut pandang responden yang berhubungan dengan kepribadian responden. Misalnya, dari sisi Aksesibilitas responden 1 (R1) memilih ruas jalan Batu Penyu-Gusong China (A2) dan ruas jalan Jangkang-Kembiri (A3) menjadi prioritas utama. Pilihan tersebut tentu berhubungan dengan kebutuhan pribadi responden 1 (R1) yang berkaitan dengan Aksesibilitas.

5.2.3. Perhitungan Bobot Kriteria dan Alternatif Rata-rata Penilaian

Responden

Hasil perhitungan bobot rata-rata dan peringkat kriteria dapat dilihat pada Tabel 5.57 dan hasil perhitungan bobot rata-rata dan peringkat alternatif pada masing-masing kriteria dapat dilihat pada Tabel 5.57 sampai dengan Tabel 5.63 berikut.

Tabel 5.57 Bobot Prioritas Rata-rata dan Peringkat Kriteria

Bobot Kriteria							
Kriteria	Responden					Rata-rata	Peringkat
	R1	R2	R3	R4	R5		
Aksesibilitas (K1)	0.192	0.207	0.239	0.310	0.273	0.244	2
Mobilitas (K2)	0.144	0.140	0.123	0.236	0.119	0.152	3
Pengembangan Wilayah (K3)	0.452	0.447	0.343	0.135	0.318	0.339	1
Tingkat Kemiskinan (K4)	0.083	0.051	0.072	0.215	0.101	0.104	4
Kepadatan Penduduk (K5)	0.047	0.054	0.105	0.059	0.052	0.064	6
Kebijakan (K6)	0.083	0.102	0.117	0.044	0.136	0.096	5
Uji Konsistensi							
CR	0.0910	0.0912	0.0919	0.0918	0.0919		
Konsistensi	Ya	Ya	Ya	Ya	Ya		

Dari Tabel 5.57 dapat dilihat bobot rata-rata dan peringkat masing-masing kriteria. Urutan peringkat kriteria dari bobot tertinggi sampai dengan yang terendah yaitu kriteria Pengembangan Wilayah (K3) dengan bobot kriteria 0.339, kriteria Aksesibilitas (K1) dengan bobot 0.244, kriteria Mobilitas (K2) dengan bobot 0.152, kriteria Tingkat Kemiskinan (K4) dengan bobot 0.104, kriteria Kebijakan (K6) dengan bobot 0.096 dan kriteria Kepadatan Penduduk (K5) dengan bobot kriteria 0.064. Dari urutan peringkat bobot kriteria dapat diketahui bahwa secara umum yang menjadi pilihan kriteria utama Responden dalam memilih kriteria prioritas rekonstruksi jaringan jalan ialah kriteria Pengembangan Wilayah (K3) yang mana kesesuaian terhadap dokumen RTRW dan dokumen perencanaan yang telah diatur.

Tabel 5.58 Bobot Prioritas Alternatif dan Kriteria Aksesibilitas

Alternatif Ruas Jalan	Responden					Rata-rata	Rangking
	R1	R2	R3	R4	R5		
Cendil - Tjg Batu Pulas (A1)	0,08	0,72	0,72	0,07	0,64	0,449	1
Batu Penyu - Gusong China (A2)	0,72	0,19	0,08	0,28	0,28	0,313	2
Jangkang - Kembiri (A3)	0,19	0,08	0,19	0,64	0,07	0,237	3
Uji Konsistensi							
CR	0,0567	0,0567	0,0567	0,0563	0,0565		
Konsistensi	Ya	Ya	Ya	Ya	Ya		

Tabel 5.59 Bobot Prioritas Alternatif dan Kriteria Mobilitas

Bobot Alternatif							
Alternatif Ruas Jalan	Responden					Rata-rata	Rangking
	R1	R2	R3	R4	R5		
Cendil - Tjg Batu Pulas (A1)	0,19	0,72	0,33	0,07	0,19	0,303	3
Batu Penyu - Gusong China (A2)	0,72	0,19	0,33	0,28	0,72	0,451	1
Jangkang - Kembiri (A3)	0,08	0,08	0,33	0,64	0,08	0,245	2
Uji Konsistensi							
CR	0,0567	0,0567	0,0000	0,0563	0,0567		
Konsistensi	Ya	Ya	Ya	Ya	Ya		

Tabel 5.60 Bobot Prioritas Alternatif dan Kriteria Pengembangan Wilayah

Bobot Alternatif							
Alternatif Ruas Jalan	Responden					Rata-rata	Rangking
	R1	R2	R3	R4	R5		
Cendil - Tjg Batu Pulas (A1)	0,19	0,72	0,63	0,07	0,19	0,363	1
Batu Penyu - Gusong China (A2)	0,72	0,08	0,26	0,28	0,08	0,287	3
Jangkang - Kembiri (A3)	0,08	0,19	0,11	0,64	0,72	0,350	2
Uji Konsistensi							
CR	0,0567	0,0567	0,0333	0,0563	0,0567		
Konsistensi	Ya	Ya	Ya	Ya	Ya		

Tabel 5.61 Bobot Prioritas Alternatif dan Kriteria Tingkat Kemiskinan

Bobot Alternatif							
Alternatif Ruas Jalan	Responden					Rata-rata	Rangking
	R1	R2	R3	R4	R5		
Cendil - Tjg Batu Pulas (A1)	0,63	0,63	0,63	0,63	0,63	0,63	1
Batu Penyu - Gusong China (A2)	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	2
Jangkang - Kembiri (A3)	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	3
Uji Konsistensi							
CR	0,0331	0,0333	0,0333	0,0333	0,0333		
Konsistensi	Ya	Ya	Ya	Ya	Ya		

Tabel 5.62 Bobot Prioritas Alternatif dan Kriteria Kepadatan Penduduk

Bobot Alternatif							
Alternatif Ruas Jalan	Responden					Rata-rata	Rangking
	R1	R2	R3	R4	R5		
Cendil - Tjg Batu Pulas (A1)	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	3
Batu Penyu - Gusong China (A2)	0,63	0,63	0,63	0,63	0,63	0,63	1
Jangkang - Kembiri (A3)	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	2
Uji Konsistensi							
CR	0,0333	0,0333	0,0333	0,0333	0,0333		
Konsistensi	Ya	Ya	Ya	Ya	Ya		

Tabel 5.63 Bobot Prioritas Alternatif dan Kriteria Kebijakan

Bobot Alternatif							
Alternatif Ruas Jalan	Responden					Rata-rata	Rangking
	R1	R2	R3	R4	R5		
Cendil - Tjg Batu Pulas (A1)	0,72	0,75	0,33	0,07	0,11	0,40	1
Batu Penyu - Gusong China (A2)	0,19	0,18	0,33	0,28	0,26	0,25	3
Jangkang - Kembiri (A3)	0,08	0,07	0,33	0,64	0,63	0,35	2
Uji Konsistensi							
CR	0,0567	0,0252	0,0000	0,0563	0,0334		
Konsistensi	Ya	Ya	Ya	Ya	Ya		

Dari Tabel 5.57 sampai dengan Tabel 5.63 dapat dilihat bobot dan peringkat masing-masing alternatif yang telah lolos uji konsistensi. Untuk perhitungan bobot prioritas, masing-masing alternatif mempunyai keunggulan yang berbeda-beda. Pada kriteria Aksesibilitas (K1), jaringan jalan Cendil-Tanjung Batu Pulas (A1) lebih unggul dibanding dua jaringan jalan lainnya. Pada kriteria Mobilitas (K2), jaringan jalan Batu Penyusong China (A2) lebih unggul dibanding dua jaringan jalan lainnya. Pada kriteria Pengembangan Wilayah (K3), jaringan jalan Cendil-Tanjung Batu Pulas (A1) lebih unggul dibanding dua jaringan jalan lainnya. Pada kriteria Tingkat Kemiskinan (K4), jaringan jalan Cendil-Tanjung Batu Pulas (A1) lebih unggul dibanding dua jaringan jalan lainnya. Pada kriteria Kepadatan Penduduk (K5), jaringan jalan Batu Penyusong China (A2) lebih unggul dibanding dua jaringan jalan lainnya. Pada kriteria Kebijakan (K6), jaringan jalan Cendil-Tanjung Batu Pulas (A1) lebih unggul dibanding dua jaringan jalan lainnya.

5.2.4. Perangkingan Alternatif

Perangkingan alternatif merupakan perhitungan yang dilakukan untuk menentukan tingkat prioritas alternatif secara umum yang mana memperhitungkan faktor bobot kepentingan kriteria dan juga bobot alternatif pada masing-masing kriteria. Perhitungan tingkat prioritas dapat dilihat pada Tabel 5.64 berikut.

Tabel 5.64 Perangkingan Alternatif

Alternatif	K1	K2	K3	K4	K5	K6	Nilai	Tingkat Prioritas
Bobot Prioritas	0.244	0.152	0.339	0.104	0.064	0.096		
A1	0.449	0.303	0.363	0.633	0.106	0.397	0.390	1
A2	0.313	0.451	0.287	0.260	0.633	0.250	0.334	2
A3	0.237	0.245	0.350	0.106	0.260	0.353	0.276	3

Dari Tabel 5.64 dapat dilihat hasil perhitungan tingkat prioritas keseluruhan alternatif secara umum. Pada baris bobot prioritas merupakan nilai bobot prioritas kriteria yang diambil dari perhitungan bobot prioritas kriteria rata-rata pada Tabel 5.57. Untuk nilai lainnya pada kolom K1 sampai dengan K6 merupakan hasil

perhitungan bobot alternatif pada masing-masing kriteria yang diambil dari Tabel 5.57 sampai dengan Tabel 5.63. Pada kolom nilai merupakan hasil kali kumulatif antara nilai yang ada pada masing-masing baris alternatif dengan nilai yang ada pada baris prioritas. Berikut adalah contoh perhitungan pada nilai A1.

$$\begin{aligned}\text{Nilai A1} &= 0.244 \times 0.449 + 0.152 \times 0.303 + 0.339 \times 0.363 + 0.104 \times \\ &\quad 0.633 + 0.064 \times 0.106 + 0.096 \times 0.397 \\ &= 0.390\end{aligned}$$

Dari perhitungan di atas didapatkan bahwa bobot nilai jaringan jalan Cendil-Tanjung Batu Pulas (A1) secara umum adalah 0.390. Pada baris alternatif berikutnya dilakukan dengan perhitungan yang sama. Dari hasil perhitungan pada kolom nilai kemudian dapat disusun tingkat prioritas atau ranking alternatif berdasarkan besaran nilai masing-masing alternatif. Alternatif dengan nilai terbesar maka akan mendapatkan urutan prioritas terdepan dibandingkan dengan alternatif dengan nilai lainnya yang lebih rendah. Dari kolom tingkat prioritas dapat dilihat bahwa alternative rekonstruksi jaringan jalan dengan urutan prioritas pertaman yaitu jaringan jalan Cendil-Tanjung Batu Pulas (A1) dengan nilai 0.390, urutan prioritas ke dua yaitu jaringan jalan Batu Penyung-Gusong China (A2) dengan nilai 0.334 dan urutan prioritas ke tiga yaitu jaringan jalan Jangkang-Kembiri (A3) dengan nilai 0.276. Dari hasil pembobotan alternatif berdasarkan gabungan keseluruhan kriteria diketahui bahwa keunggulan prioritas alternatif pada salah satu atau beberapa kriteria tidak menjamin keunggulan prioritas alternatif gabungan kriteria. Hal ini dikarenakan pada pembobotan alternatif gabungan kriteria diperhitungkan keseluruhan bobot kriteria dan juga bobot alternatif pada masing-masing kriteria. Pada penilaian permasing-masing kriteria, jaringan jalan Batu Penyung-Gusong China (A2) hanya unggul pada kriteria Mobilitas (2) dan Kepadatan Penduduk (K5), kemudian merupakan prioritas ke 2 pada kriteria Aksesibilitas (K1), prioritas ke 2 pada kriteria Tingkat Kemiskinan (K4), prioritas ke 3 pada kriteria Pengembangan Wilayah (K3) dan prioritas ke 3 pada kriteria Kebijakan (K6). Sedangkan pada penilaian secara keseluruhan jaringan jalan Cendil-Tanjung

Batu Pulas (A1) memperoleh prioritas pertama dengan bobot 0.390. Hasil tersebut merupakan gambaran secara keseluruhan penilaian responden.

5.3 Pembahasan

Dalam sub bab ini dilakukan pembahasan prioritas kriteria dan alternatif rekonstruksi jalan kabupaten di Kabupaten Belitung Timur dari hasil analisis data menggunakan metode *Analitycal Hierarchy Process* (AHP).

5.3.1 Kriteria

Berdasarkan Tabel 5.57, kriteria Pengembangan Wilayah menjadi prioritas pertama dalam penentuan prioritas rekonstruksi Jalan Kabupaten Belitung Timur. Prioritas kedua sampai keenam secara berurutan yaitu Aksesibilitas, Mobilitas, Tingkat Kemiskinan, Kebijakan dan yang terakhir yaitu Kepadatan Penduduk.

Kriteria pengembangan wilayah sebagai ranking pertama dari hasil perhitungan bobot prioritas seluruh responden menggunakan metode AHP, dengan bobot prioritas sebesar (0,339). Para responden memandang masalah pengembangan wilayah adalah kriteria utama dalam penentuan prioritas rekonstruksi jalan kabupaten di Wilayah Kabupaten Belitung Timur. Sedangkan pada penelitian yang dilakukan oleh Tamrin (2023), kriteria pengembangan wilayah menjadi prioritas keempat dengan bobot (0,164) setelah kriteria biaya penanganan, kriteria kondisi jalan, dan kriteria aksesibilitas menjadi kriteria yang ditentukan sebelumnya.

Pengembangan wilayah dipandang sebagai poin terpenting oleh responden karena dalam kriteria pengembangan wilayah ini terdapat kesesuaian dengan dokumen perencanaan pembangunan Kabupaten Belitung Timur seperti RTRW, RPJPD dan RPJMD, dokumen-dokumen tersebutlah yang menjadi landasan arah pembangunan daerah di Kabupaten Belitung Timur. Perencanaan pembangunan daerah pada prinsipnya bertujuan mengintegrasikan rencana tata ruang wilayah dengan rencana pembangunan daerah. Dalam kaitan itu, penyusunan RPJPD dan RPJMD harus berpedoman pada RTRW. Berdasarkan fungsi RTRW kabupaten, prioritas rekonstruksi prasarana jalan di suatu wilayah merupakan hal yang perlu

diperhatikan, karena prasarana jalan dan rencana tata ruang wilayah saling berhubungan. Apabila prasarana jalan dalam suatu struktur ruang wilayah kondisinya tidak memadai, maka fungsi RTRW tersebut tidak akan terwujud dengan baik, lalu terjadi ketidaksesuaian juga terhadap dokumen perencanaan lainnya seperti RPJPD dan RJMD Kabupaten Belitung Timur yang mana dapat berdampak dengan tidak tercapainya tujuan, target, dan sasaran rencana pembangunan yang telah ditetapkan kedalam dokumen resmi daerah yang menjadi acuan pemerintah daerah dalam melaksanakan program dan kegiatan.

Setelah memperhatikan pengembangan wilayah, kriteria selanjutnya dalam menentukan prioritas ruas jalan yang akan ditangani rekonstruksi jalan memperhatikan kriteria Aksesibilitas. Di mana hasil perhitungan bobot prioritas seluruh responden mendapatkan kriteria aksesibilitas sebagai ranking kedua dengan bobot prioritas sebesar (0,244). Aksesibilitas dipandang penting karena aksesibilitas merupakan ukuran kemudahan lokasi untuk dijangkau dari lokasi satu ke lokasi lainnya, kemudahan dijangkau meliputi kemudahan waktu, biaya dan usaha dalam melakukan perpindahan antar tempat atau kawasan (Pranitasari, 2020). Kondisi kerusakan jalan dapat memberikan dampak kerugian terhadap banyak pihak di antaranya adalah para pengguna jalan. Aksesibilitas suatu wilayah dapat terganggu dan menghambat kegiatan masyarakat yang berdampak negatif pada pengembangan ekonomi suatu wilayah. Pada penelitian yang dilakukan Tamrin (2023), kriteria aksesibilitas menjadi kriteria pada urutan prioritas ketiga dengan bobot (0,186) setelah kriteria pengembangan wilayah dan kriteria kondisi jalan.

Selanjutnya, kriteria mobilitas menjadi rangking ketiga dalam penentuan prioritas rekonstruksi jalan kabupaten, di mana hasil perhitungan bobot prioritas dalam perhitungan metode AHP sebesar (0,152). Kriteria mobilitas menjadi dasar pertimbangan dalam menentukan ruas jalan yang akan dipelihara setelah kriteria pengembangan wilayah dan aksesibilitas. Setelah penanganan jalan dilihat kepentingannya terhadap kriteria pengembangan wilayah berupa kesesuaian dengan dokumen perencanaan serta ketersediaan akses maka diperlukan jalan yang memudahkan masyarakat per individu melakukan perjalanan (pergerakan fisik) atau disebut dengan mobilitas yang lancar, peningkatan mobilitas meningkatkan

aksesibilitas: semakin banyak dan lebih cepat orang bisa melakukan perjalanan lebih banyak destinasi yang bisa mereka capai (Litman, 2017), serta ini berdampak kepada peningkatan ekonomi suatu wilayah.

Kriteria berikutnya (keempat) dalam penentuan prioritas rekonstruksi jalan kabupaten di wilayah Kabupaten Belitung Timur yaitu Tingkat Kemiskinan, dengan bobot prioritas sebesar (0,104). Kemiskinan merupakan masalah multidimensi dan multisektor dengan beragam karakteristik yang harus segera diatasi, karena menyangkut harkat, martabat, dan hak asasi manusia serta dapat menghambat upaya terwujudnya kesejahteraan umum sebagaimana tujuan Negara Republik Indonesia yang tertera pada Pembukaan Undang-Undang Dasar 1945. Penduduk miskin merupakan penduduk yang memiliki rata-rata pengeluaran perkapita perbulan dibawah garis kemiskinan. Maka dari itu, penentuan prioritas program dan kegiatan penanganan jalan haruslah berpihak kepada masyarakat miskin agar dapat menciptakan perputaran ekonomi diwilayah tersebut yang mana diharapkan dari itu tingkat kemiskinan pada wilayah Kabupaten Belitung Timur ini dapat menurun.

Kriteria kelima dalam ranking prioritas rekonstruksi jalan kabupaten di wilayah Kabupaten Belitung Timur yaitu Kriteria Kebijakan, dengan bobot (0,096). Pada penelitian Tamrin (2023), kriteria kebijakan menjadi prioritas kelima juga dalam rekonstruksi jaringan jalan dengan bobot (0,126). Kebijakan erat kaitannya dengan masa pemerintahan kepala daerah yang memiliki visi dan misi pembangunan selama periode kepemimpinannya. Dalam masa jabatannya, pelaksanaan pembangunan suatu wilayah tetap mendasari peraturan yang sudah ditetapkan sebelumnya yang tertuang dalam RTRW Kabupaten. Sehingga, kebijakan terkait rekonstruksi jalan juga berdasar pada rencana pengembangan Wilayah Kabupaten Belitung Timur.

Kemudian untuk kriteria terakhir atau keenam dalam ranking prioritas rekonstruksi jalan kabupaten di wilayah Kabupaten Belitung Timur yaitu Kriteria Kepadatan Penduduk, dengan bobot (0,064). Kepadatan penduduk berkaitan dengan kepadatan penduduk yang mendiami wilayah per kilometer persegi (Ataburan, 2013), kepadatan penduduk berkaitan dengan banyaknya sebaran

penduduk yang mendiami suatu wilayah. Kriteria kepadatan penduduk dipandang oleh responden sebagai prioritas kriteria terakhir dalam penentuan prioritas rekonstruksi jaringan jalan di Kabupaten Belitong Timur.

5.3.2 Alternatif

Berdasarkan Tabel 5.64, ruas jalan Cendil-Tanjung Batu Pulas (A1) yang terletak di Kecamatan Kelapa Kampit menjadi ranking pertama dalam kriteria pengembangan wilayah terkait dengan rekonstruksi jalan kabupaten di wilayah Kabupaten Belitong Timur. Hasil perhitungan seluruh responden didapatkan bobot sebesar 0,390. ruas jalan Cendil - Tanjung Batu Pulas (A1) dipilih menjadi prioritas utama karna dari setiap bobot prioritas alternatif terhadap parameter kriteria yang telah dinilai oleh responden sebagian besar yang menjadi nilai tertinggi mengarah kepada ruas jalan Cendil – Tanjung Batu Pulas (A1), seperti yang dapat dilihat pada tabel 5.58 bobot prioritas alternatif terhadap kriteria aksesibilitas untuk hasil penilaian masing-masing responden memprioritaskan rekonstruksi terhadap ruas jalan Cendil - Tanjung Batu Pulas (A1). Begitupun pada bobot prioritas alternatif terhadap kriteria pengembangan wilayah seperti yang dapat dilihat pada tabel 5.60. Selain itu pengembangan pada sektor pariwisata unggulan yang didukung oleh ruas jalan ini terdapat pantai Tanjung Batu Pulas dan Geosite Open Pit Nam Salu yang merupakan destinasi wisata sejarah tambang timah terbuka yang terdalam dan terbesar di Asia Tenggara serta masuk kedalam salah satu Belitong UNESCO Global Geopark, dimana geosite tersebut sering dikunjungi oleh wisatawan dan para peneliti dari berbagai wilayah bahkan negara untuk melihat dan meneliti aspek budaya, geologis, dan biologis yang terdapat pada Geosite Open Pit Nam Salu. Kemudian ada juga sektor perkebunan kelapa sawit lalu sektor usaha industri mandiri masyarakat yang perlu didukung sehingga menjadi pertimbangan responden menetapkan urutan pertama prioritas rekonstruksi terhadap ruas jalan Cendil - Tanjung Batu Pulas (A1) di Kecamatan Kelapa Kampit ini.

Prioritas kedua yaitu ruas jalan Batu Penyuh-Gusong China (A2) yang terletak di Kecamatan Gantung, dengan hasil perhitungan bobot sebesar 0,334. Alternatif ruas jalan Batu Penyuh-Gusong China (A2) di Kecamatan Gantung ini menjadi

prioritas kedua karena sektor-sektor pendukung untuk peningkatan ekonomi hanya pada sektor pertanian dan sektor usaha industri mandiri masyarakat.

Prioritas ketiga yaitu ruas jalan Jangkang-Kembiri (A3) yang terletak di Kecamatan Dendang, dengan hasil perhitungan bobot sebesar 0,276, alternatif ini menjadi prioritas ketiga dikarenakan kurang mendukung dari pada aspek-aspek yang dimiliki pada alternatif pertama (A1) dan alternatif kedua (A2).

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

Pada bab ini berisikan kesimpulan dan saran dari penelitian yang dilakukan. Kesimpulan merupakan penjelasan yang berisi hasil analisis dan penjelasan singkat yang menjawab hal-hal yang menjadi rumusan masalah penelitian. Adapun saran yang diberikan dikhususkan kepada para peneliti yang melanjutkan penelitian yang sudah dilakukan atau penelitian serupa agar memperoleh hasil yang lebih baik.

6.1. Kesimpulan

Dari hasil penelitian yang dilakukan dapat diambil kesimpulan mengenai “Penentuan Prioritas rekonstruksi Jalan Kabupaten di Kabupaten Belitung Timur” sebagai berikut ini.

1. Pilihan kriteria yang digunakan sebagai penentuan prioritas rekonstruksi jaringan jalan memiliki bobot kepentingan masing-masing. Dari hasil analisis penilaian responden diketahui bahwa kriteria terpenting atau urutan pertama yaitu kriteria Pengembangan Wilayah (K3) dengan bobot 0,339. Kriteria dengan urutan tingkat kepentingan selanjutnya yaitu kriteria Aksesibilitas (K1) dengan bobot 0,244, kemudian kriteria Mobilitas (K2) dengan bobot 0,152, kriteria Tingkat Kemiskinan (K4) dengan bobot 0,104, kriteria Kebijakan (K6) dengan bobot 0,096, dan yang urutan terakhir ialah kriteria Kepadatan Penduduk (K5) dengan bobot 0,064.
2. Dari analisis dan perhitungan yang telah dilakukan dari ke tiga alternatif jaringan jalan yang menjadi alternatif prioritas responden, ruas jalan Cendil - Tjg Batu Pulas Kecamatan Kelapa Kampit (A1) menjadi alternatif utama dalam prioritas rekonstruksi jaringan jalan di Kabupaten Belitung Timur. Ruas jalan Cendil - Tjg Batu Pulas (A1) terletak di Kecamatan Kelapa Kampit yang memiliki ruas sepanjang 9,3 Km.

6.2. Saran

Dari hasil penelitian yang telah dilakukan mengenai “Penentuan Prioritas Rekonstruksi Jalan Kabupaten di Kabupaten Belitung Timur” tentu masih banyak kekurangan sehingga perlu dilakukan penelitian yang lebih lanjut atau yang serupa dengan penelitian ini. Saran untuk peneliti selanjutnya atau yang sejenis ialah sebagai berikut.

1. Memasukkan tambahan responden dari berbagai perspektif seperti dari sudut pandang legislatif, akademisi dan masyarakat umum yang belum terakomodir sebagai responden yang diperhitungkan dalam penelitian ini.
2. Apabila waktu penelitian lebih Panjang, penentuan hal-hal yang menjadi kriteria selain mengambil referensi dari penelitian terdahulu baiknya juga dapat mengambil saran kriteria langsung dari usulan responden agar mencegah adanya kriteria-kriteria responden yang tidak terakomodir dalam proses penelitian.
3. Penelitian lanjutan disarankan untuk melakukan penyelesaian permasalahan pada subjek yang berbeda pada penentuan prioritas penanganan jaringan jalan sehingga didapatkan cakupan penelitian yang lebih luas.
4. Penelitian ini dilakukan di Kabupaten Belitung Timur, sehingga perlu dilakukan penelitian lain diluar daerah Kabupaten Belitung Timur agar mendapatkan perbedaan karakteristik diberbagai daerah.

DAFTAR PUSTAKA

- A. M. Nasution. (2003). *Metode Research*. Jemmars, Jakarta.
- Akbar. (2018). Analisis Prioritas Pengembangan Jaringan Jalan Untuk Mendukung Lumbung Pangan Nasional di Kabupaten Merauke. Universitas Hasanuddin. Makasar.
- Ataburan. (2013). Penentuan Prioritas Pengembangan Jaringan Jalan Kabupaten di Kabupaten Lembata Provinsi NTT. Universitas Brawijaya. Malang.
- Chandra. (2020). Sistem Pendukung Keputusan Perangkingan Kawasan Kumuh Menggunakan Metode TOPSIS dan SAW. Dspace UII. Yogyakarta.
- Hendi dan Ida. (2020). Analisis Risiko Rantai Pasok Material Terhadap Keterlambatan Pelaksanaan Proyek Konstruksi. DOI:10.21776/ub.rekayasasipil.2020.014.01.6.
- Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 4 Tahun 2022 tentang Percepatan Penghapusan Kemiskinan Ekstrem.
- Irwan, Suranta, Sembiring. (2008). *Penetapan Prioritas Studi Penentuan Peningkatan Ruas Jalan Dengan Metode Analytical Hierarchy Process (AHP)*. Studi Kasus Ruas Jalan Provinsi di Kabupaten Samosir. Tesis, SIPSUSU. Medan.
- Jany. (2008). Penentuan Prioritas Penanganan Jalan di Kecamatan Mandonga Kota Kendari. *respository.unhas.ac.id*.
- Keputusan Menkimpraswil Republik Indonesia, 2001. Pedoman Penentuan Standar Pelayanan Minimal Bidang Penataan Ruang, Perumahan dan Permukiman dan Pekerjaan Umum, Nomor. 534/KPTS/M/2001, Jakarta.
- Kursini. (2007). *Konsep dan Aplikasi Sistem Pendukung Keputusan*. CV Andi Offset: Yogyakarta.
- Magdalena, H., (2012). "Sistem Pendukung Keputusan untuk Menentukan Mahasiswa Lulusan Terbaik di Perguruan Tinggi (STUDI KASUS STMIK ATMA LUHUR PANGKALPINANG)", Jurnal Informatika, Program Studi Sistem Informasi STMIK Atma Luhur Pangkalpinang, hal. 49-56. ISSN : 2089-9815.
- Manurung, P. (2010). Beasiswa Dengan Metode Ahp dan Topsis (Studi Kasus: Fmipa Usu) Skripsi Departemen Ilmu Komputer. *Skripsi*, (PANGERAN MANURUNG), 1-74.
- Menteri Pekerjaan Umum, 2011. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Republik Indonesia Nomor 13/PRT/M/2011 tentang Tata Cara Pemeliharaan dan

- Penilikan Jalan. Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 612. Menteri Pekerjaan Umum. Jakarta.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia, Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan, Jakarta.
- Pranitasari, D., Prawira S. A., 2020. *Analisa Kepuasan Penumpang Disabilitas di Kereta Rel Listrik Jakarta*. Media Manajemen Jasa. Vol. 8 No. 2.
- P, Hadi Faiz Achmad. (2009). *Metode Analytic Hierarchy Process (AHP) untuk Menentukan Prioritas Penanganan Jalan di Wilayah Balai Pemeliharaan Jalan Mojokerto*. Jurnal Aplikasi, Media Informasi dan Komunikasi Aplikasi Teknik Sipil Terkini, Vol. 6, Nomor 1.
- Saaty. T.L., (1990). *The Analytic Hierarchy Process: Planning, Priority Setting, Resource Allocatting*. Pittsburgh: University of Pittsburgh Pers.
- Saaty. L. Thomas, (1993). *Pengambilan Keputusan Bagi Para Pemimpin, Proses Hirarki Analitik Untuk Pengambilan Keputusan Dalam Situasi Yang Kompleks*. PT. Pustaka Binaman Pressindo, Jakarta.
- Saputra dan Marwatika. (2019) Sistem Pendukung Keputusan dalam Memilih Lokasi Perumahan dengan Metode *Simple Multi Attribute Rating Technique*. *Cogito Smart Journal* Vol. 5 No. 1, Juni 2019.
- Sprague et.al, (1993). *Decision Support Systems: Putting Theory into Practice*. Prentice Hall College Div; 3 Sub edition (February 1993): Upper Saddle River, New Jersey, United States.
- Tamrin. (2023). Analisis Penentuan Prioritas Kriteria Pemeliharaan Jalan Kabupaten Kebumen Menggunakan Metode *Case Based Reasoning (CBR)* Dan *Analitycal Heararchy Process (AHP)*. Studi Kasus Jalan Kabupaten di Kabupaten Kebumen. Tesis, Universitas Islam Indonesia (UII). Yogyakarta.
- Undang-undang Republik Indonesia, Nomor 26 Tahun 2007. tentang Penataan Ruang.
- Undang-undang Republik Indonesia, Nomor 38 Tahun 2004. tentang Jalan.
- Undang-undang Republik Indonesia, Nomor 22 Tahun 1999 tentang Pemerintah Daerah, Jakarta.

LAMPIRAN

Lampiran 1. Surat Permohonan Data



PROGRAM
MAGISTER TEKNIK SIPIL
FAKULTAS
TEKNIK SIPIL & PERENCANAAN

Gedung 001, Moh. Nasir Lt. 2 Sayap Barat
Kampus Terpadu Universitas Islam Indonesia
Jl. Kaliurang Km 14,5 Yogyakarta 55584
T: (0274) 896441
F: (0274) 896442
E: adm@iainid.ac.id
M: iainid@iainid.ac.id

No. : 061/KP/20/PSTSPM/III/2023
Hal : Permohonan Ijin Penelitian/Mencari Data

27 Maret 2023

Kepada Yth. :
Kepala Dinas PUPR
Kabupaten Belitung Timur
Komplek Perkantoran Terpadu
Jl. Raya Manggar-Gantung, Ds. Padang, Kec. Mangar,
Kab. Belitung Timur, Kep. Bangka Belitung

Dengan Hormat,

Ketua Program Studi Teknik Sipil, Program Magister, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, Universitas Islam Indonesia Yogyakarta, dengan ini menerangkan bahwa:

Nama : Fajar Juniza
NIM : 19914012
Konsentrasi : Manajemen Konstruksi

adalah mahasiswa Program Studi Teknik Sipil, Program Magister, FTSP Universitas Islam Indonesia Yogyakarta yang bermaksud akan melakukan penelitian/mencari data guna menyusun tesis dengan judul "Penentuan Prioritas Penanganan Jaringan Jalan Kabupaten di Kabupaten Belitung Timur" sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan studi pada Program Studi Teknik Sipil, Program Magister, FTSP UII.


Sehubungan dengan hal tersebut, kami memohonkan ijin agar mahasiswa yang bersangkutan diperkenankan untuk meminta data:

1. Data Dasar Prasarana Jalan Kabupaten Belitung Timur
2. Data melalui kuesioner kepada:
 - a. Kepala Dinas PUPR
 - b. Kepala Bidang Bina Marga

Demikian permohonan ini disampaikan, atas perhatian dan kerjasamanya diucapkan terima kasih.



Ketua Program,


Dr. Ir. Sri Amini Yuni Astuti, MT.



PROGRAM
MAGISTER TEKNIK SIPIL
FAKULTAS
TEKNIK SIPIL & PERENCANAAN

Gedung 04, Moh. Nizar Lt. 2 Sayap Barat
Kampus Terpadu Universitas Islam Indonesia
Jl. Kalirejo Km 14,5 Yogyakarta 55584
T. (0274) 896441
F. (0274) 896442
E. adm@uib.ac.id
M. mastercivil@uib.ac.id

No. : 061/KP/20/PSTSPM/III/2023
Hal : Permohonan Ijin Penelitian/Mencari Data

27 Maret 2023

Kepada Yth.:
Kepala Badan Perencanaan Pembangunan,
Penelitian dan Pengembangan Daerah
Kabupaten Belitung Timur
Komplek Perkantoran Terpadu
Jl. Raya Manggar-Gantung, Ds. Padang, Kec. Mangar,
Kab. Belitung Timur, Kep. Bangka Belitung

Dengan Hormat,

Ketua Program Studi Teknik Sipil, Program Magister, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan,
Universitas Islam Indonesia Yogyakarta, dengan ini menerangkan bahwa:

Nama : Fajar Juniza
NIM : 19914012
Konsentrasi : Manajemen Konstruksi

adalah mahasiswa Program Studi Teknik Sipil, Program Magister, FTSP Universitas Islam Indonesia Yogyakarta yang bermaksud akan melakukan penelitian/mencari data guna menyusun tesis dengan judul "Penentuan Prioritas Penanganan Jaringan Jalan Kabupaten di Kabupaten Belitung Timur" sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan studi pada Program Studi Teknik Sipil, Program Magister, FTSP UII.

Sehubungan dengan hal tersebut, kami memohonkan ijin agar mahasiswa yang bersangkutan diperkenankan untuk meminta data:

1. Data Demografi Kabupaten Belitung Timur
2. Data Renja Dinas PUPR Tahun Anggaran 2023
3. Data Kemiskinan Kabupaten Belitung Timur
4. Data melalui kuesioner kepada:
 - a. Kepala Badan Bappelitbangda
 - b. Sekretaris Badan Bappelitbangda
 - c. Kepala Bidang PSDAIK Bappelitbangda

Demikian permohonan ini disampaikan, atas perhatian dan kerjasamanya diucapkan terima kasih.



Ketua Program,


Dr. Ir. Sri Amini Yuni Astuti, MT.

Lampiran 2. Data Dasar Prasarana Jalan Kabupaten Belitung Timur

Data Dasar Prasarana Jalan Kabupaten/Kota

Provinsi : [30] KEPULAUAN BANGKA BELITUNG
 Kab / Kota : [06] Kab. Belitung Timur
 Tahun : 2022

No.	No Ruas	Nama Ruas Jalan	Kecamatan Yang Dilalui	Panjang Ruas (Km)	Lebar (m)	Panjang Tiap Jenis Permukaan (Km)					Panjang Tiap Kondisi								Akses ke Jalan N/P/K	Ket.	
						HOTHEX	Lapen / Makadam	Perkerasan Beton	Telford / Kerikil	Tanah / Belum Tembus	Baik		Sedang		Rusak Ringan		Rusak Berat				
											KM	(%)	KM	(%)	KM	(%)	KM	(%)			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
1	[06-01]	D.K Mangar	Manggar	80,26	4,50	79,27	-	-	1,22	-	68,24	85,02	8,54	10,64	2,49	3,10	0,99	1,23	P		
2	[06-02]	D.K Gantung	Gantung	33,44	4,00	31,75	-	-	1,69	-	23,88	71,41	6,71	20,07	2,61	7,81	0,24	0,72	P		
3	[06-03]	D.K Kelapa Kampit	Kelapa Kampit	72,91	4,00	66,37	-	-	6,54	-	56,67	77,72	8,90	12,20	7,35	10,08	-	-	P		
4	[06-04]	Sungai Padang-Cendil	Kelapa Kampit	10,00	4,50	10,00	-	-	-	-	6,40	64,00	0,20	2,00	-	-	3,40	34,00	P		
5	[06-05]	Mengkubang-Burung Mandi	Damar	10,20	5,50	10,20	-	-	-	-	10,20	100,00	-	-	-	-	-	-	P		
6	[06-06]	Limbangan-Tg. Batu Itam	Gantung, Simpang Pesak	24,00	4,00	24,00	-	-	-	-	23,00	95,83	1,00	4,17	-	-	-	-	P		
7	[06-07]	Simpang Pesak-Tg. Batu Air	Simpang Pesak	31,80	4,00	31,80	-	-	-	-	31,80	100,00	-	-	-	-	-	-	P		
8	[06-08]	Tg. Batu Itam-Pantai	Simpang Pesak	2,86	3,50	2,86	-	-	-	-	0,86	30,07	1,00	34,97	1,00	34,97	-	-	P		
9	[06-09]	Birah-Selingsing	Manggar, Gantung	9,25	4,50	9,25	-	-	-	-	6,45	69,73	0,60	6,49	0,80	8,65	1,40	15,14	K		
10	[06-10]	Nyuruk-Tungkup-Sp.Tiga	Dendang	19,60	4,00	17,40	-	-	2,20	-	10,70	54,59	2,80	14,29	3,10	15,82	3,00	15,31	P		
11	[06-11]	Air Ruak-Tungkup	Sp. Renggaing, Dendang	8,90	4,00	3,50	-	-	5,40	-	0,20	2,25	2,10	23,60	6,60	74,16	-	-	N		
12	[06-12]	Kelapa Kampit-Pring-PT. Sengaran	Kelapa Kampit	11,00	4,00	11,00	-	-	-	-	9,13	83,00	1,87	17,00	-	-	-	-	K		
13	[06-13]	Manggar-Tg. Modong-Gantung	Manggar,Gantung	20,46	4,50	17,86	-	-	2,60	-	15,86	77,52	2,00	9,78	2,00	9,78	0,60	2,93	P		
14	[06-14]	Aik letang-Malang Lepau	Damar	3,00	3,50	3,00	-	-	-	-	3,00	100,00	-	-	-	-	-	-	K		
15	[06-15]	Dendang-Pelabuhan	Dendang	0,85	4,00	0,85	-	-	-	-	0,85	100,00	-	-	-	-	-	-	P		
16	[06-16]	Dendang-Dedang(Lingkar)	Dendang	2,34	5,00	2,34	-	-	-	-	1,74	74,36	0,60	25,64	-	-	-	-	P		
17	[06-17]	Lilangan-Aik Nayu	Gantung, Simpang Pesak	3,50	4,00	3,50	-	-	-	-	2,70	77,14	0,60	17,14	0,20	5,71	-	-	K		
18	[06-18]	Mempaya-Balai Benih Ikan (BBI)	Damar	3,00	4,00	3,00	-	-	-	-	2,40	80,00	0,40	13,33	0,20	6,67	-	-	P		
19	[06-19]	Kelubi-Ds. Rawe	Manggar	6,10	3,50	6,10	-	-	-	-	5,30	86,89	0,80	13,11	-	-	-	-	P		
20	[06-20]	Cendil-Tanjung Batu Pulas	Kelapa Kampit	9,30	4,50	4,00	-	-	5,30	-	1,40	15,05	-	-	2,60	27,96	5,30	56,99	K		
21	[06-21]	Sukamandi-Pantai Tambak	Damar	7,00	5,00	7,00	-	-	-	-	6,73	96,20	0,20	2,86	0,07	0,94	-	-	K		
22	[06-22]	Padang-Simpang Mudong	Manggar	3,00	4,00	3,00	-	-	-	-	2,40	80,00	0,20	6,67	0,40	13,33	-	-	P		
23	[06-23]	Parit tebu-Jangkang	Gantung, Dendang	22,50	4,00	4,10	-	-	6,00	12,40	3,50	15,56	0,60	2,67	6,00	26,67	12,40	55,11	K		
24	[06-24]	Batu Penyus-Gusong china	Gantung	15,00	4,00	7,50	-	-	7,50	-	5,90	39,33	0,60	4,00	-	-	8,50	56,67	P		
25	[06-25]	Selingsing-Meranti	Gantung	4,00	4,50	4,00	-	-	-	-	3,80	95,00	0,20	5,00	-	-	-	-	P		
26	[06-26]	Padang-Kelenteng-Ngarawan	Manggar	3,32	3,50	2,91	-	-	0,41	-	2,51	75,69	0,20	6,02	0,20	6,02	0,41	12,26	P		
27	[06-27]	Buding-Limau Manis-Buding	Kelapa Kampit	2,40	3,50	2,40	-	-	-	-	2,30	95,63	0,11	4,38	-	-	-	-	P		
28	[06-28]	Suge-pelabuhan	Simpang Pesak	1,83	3,00	-	-	-	1,83	-	-	-	-	-	-	-	1,83	100,00	K		
29	[06-29]	Sp. Pesak-Trans. Sidorejo	Simpang Pesak	8,25	3,50	8,25	-	-	-	-	4,83	58,59	0,80	9,70	2,62	31,71	-	-	P		
30	[06-30]	Jangkang-Perkuburan Cakra Ningrat	Dendang	0,62	3,00	0,62	-	-	-	-	-	-	0,45	72,90	0,17	27,10	-	-	P		
31	[06-31]	Jangkang-Situs Raja Balok	Dendang	1,46	3,50	1,46	-	-	-	-	1,46	100,00	-	-	-	-	-	-	P		
32	[06-32]	Tg. Kelumpang-Tjg. Batu Belida	Simpang Pesak	3,90	3,50	3,90	-	-	-	-	3,70	94,87	0,20	5,13	-	-	-	-	K		
33	[06-33]	Tg. kelumpang-Pangkalan Punai	Simpang Pesak	1,00	3,50	1,00	-	-	-	-	0,60	60,00	0,40	40,00	-	-	-	-	K		
34	[06-34]	Spg. Pesak-Spg Kantor Camat	Simpang Pesak	1,75	3,50	1,75	-	-	-	-	0,60	34,29	0,80	45,71	0,35	20,00	-	-	P		
35	[06-35]	Spg. Pesak-Komplek Timah Teberong	Simpang Pesak	1,64	3,50	1,64	-	-	-	-	1,64	100,00	-	-	-	-	-	-	P		
36	[06-36]	Jangkang-Jalan Cinta	Dendang	2,90	3,50	2,90	-	-	-	-	1,90	65,52	1,00	34,48	-	-	-	-	P		

Keterangan BT: Rigid/BetonAP: AspalPen. Mc AdamTK: Telford/KerikilTB: Tanah/Belum TembusBA: Baik, SD: SedangRR: Rusak Ringan, RB: Rusak Berat

No.	No Ruas	Nama Ruas Jalan	Kecamatan Yang Dilalui	Panjang Ruas (Km)	Lebar (m)	Panjang Tiap Jenis Permukaan (Km)					Panjang Tiap Kondisi								Akses ke Jalan	Ket.	
						HOTMIK	Lapan / Makadam	Perkerasan Beton	Telford / Kerikil	Tanah / Belum Tembus	Baik		Sedang		Rusak Ringan		Rusak Berat				
											KM	(%)	KM	(%)	KM	(%)	KM	(%)			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
37	[06-37]	Lilangan-Trans UPT II Lilangan	Simpang Pesak	13,58	3,50	13,38	-	-	0,20	-	8,86	65,25	-	-	4,52	33,28	0,20	1,47	P		
38	[06-38]	Jangkang-Puskesmas Dendang	Dendang	2,50	5,50	2,50	-	-	-	-	2,30	92,00	0,20	8,00	-	-	-	-	P		
39	[06-39]	Jangkang-Kembiri	Dendang	10,00	5,50	1,20	-	-	3,20	5,60	0,80	8,00	0,40	4,00	3,20	32,00	5,60	56,00	P		
40	[06-40]	Lenggang-Batu Penyu	Gantung	2,93	5,00	2,93	-	-	-	-	2,93	100,00	-	-	-	-	-	-	P		
41	[06-41]	Laskar Pelangi-Canggu-Pasar	Gantung	3,28	5,50	3,28	-	-	-	-	3,28	100,00	-	-	-	-	-	-	P		
42	[06-42]	Jl. Kamp. Parit Tebu - Iwan Jim	Gantung	1,45	3,50	1,45	-	-	-	-	1,25	86,21	-	-	0,20	13,79	-	-	P		
43	[06-43]	Jl. Limbungan-Limbungan TTMD	Gantung	3,80	3,50	3,80	-	-	-	-	2,80	73,68	1,00	26,32	-	-	-	-	P		
A. Total Panjang Jalan (Km)				480,88		419,02	0,00	0,00	44,09	18,00	344,87			45,47	46,67		43,87				
B. Persentase Jalan (%)						87,14		0,00	9,17	3,74		71,72		9,46		9,70		9,12			

Total Kondisi Baik (%)	: 71,72
Total Kondisi Sedang (%)	: 9,46
Persentase Kemantapan (%)	: 81,17
Total kondisi Rusak Ringan (Km)	: 46,67
Total kondisi Rusak Berat (Km)	: 43,87



Lampiran 3. Hasil Data Keusioner Penelitian Responden 1

FORM KUESIONER

PENENTUAN PRIORITAS REKONSTRUKSI JALAN KABUPATEN BELITUNG TIMUR

Assalamualaikum wr.wb.

Perkenalkan, saya Fajar Juniza mahasiswa Universitas Islam Indonesia program studi Magister Manajemen Konstruksi FTSP UII, saat ini sedang melakukan penelitian tesis dengan judul "Penentuan Prioritas Rekonstruksi Jalan Kabupaten di Kabupaten Belitung Timur" penelitian ini bertujuan untuk menentukan prioritas kriteria sebagai bahan pertimbangan dalam pengambilan keputusan pemilihan prioritas alternatif rekonstruksi jaringan jalan dan menetapkan urutan prioritas terpilih rekonstruksi jaringan jalan di Kabupaten Belitung Timur dengan metode *Analytic Hierarchy Process* (AHP) dari hasil penilaian oleh para responden.

A. IDENTITAS RESPONDEN

NAMA : MATHUR NOVIANSYAH, S.T., M. Eng
NIP : 19721106 2012 1 002
JABATAN : KEPALA BADAN
UNIT KERJA : BAPPETRAMERA KAB. BELITUNG TIMUR

B. KRITERIA PENENTUAN PRIORITAS

Untuk menentukan prioritas rekonstruksi jaringan jalan di Kabupaten Belitung Timur terdapat beberapa kriteria yang dijadikan parameter. Pada penelitian ini terdapat 6 kriteria yang dijadikan bahan pertimbangan dalam memilih prioritas peneliharaan jaringan jalan antara lain ialah Aksesibilitas (K1), Mobilitas (K2), Pengembangan Wilayah (K3), Tingkat Kemiskinan (K4), Kepadatan Penduduk (K5), dan Kebijakan (K6).

- Aksesibilitas (K1) : berkaitan dengan ukuran kemudahan dan ketersediaan untuk mencapai suatu lokasi, wilayah, atau tujuan tertentu melalui jaringan jalan atau sistem transportasi lainnya, kemudahan dijangkau meliputi kemudahan waktu, biaya dan usaha dalam melakukan perpindahan antar tempat atau kawasan.
- Mobilitas (K2) : berkaitan dengan pergerakan orang dan barang di sepanjang jaringan jalan dan sistem transportasi lainnya, mobilitas mengacu pada gerakan fisik, diukur dengan perjalanan, jarak dan kecepatan, seperti orang-mil atau -kilometer untuk perjalanan pribadi, dan ton-mil atau ton-kilometer untuk perjalanan barang yang lain.
- Pengembangan Wilayah (K3) : kesesuaian terhadap dokumen pengembangan wilayah seperti Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW).
- Tingkat Kemiskinan (K4) : berkaitan dengan kemiskinan masyarakat daerah.
- Kepadatan Penduduk (K5) : berkaitan dengan banyaknya sebaran penduduk yang mendiami wilayah.
- Kebijakan (K6) : berkaitan dengan suatu keputusan yang diambil oleh pelaku politik dalam rangka pencapaian tujuan. Dalam penyusunan kebijakan, pemerintah tidak dapat memecahkan sendiri semua isu-isu yang timbul, partisipasi masyarakat sangat penting dalam pemberian saran, kritik dan pemikiran bagi pemerintah untuk bersama-sama menyusun alternatif guna mendapatkan solusi dengan menetapkan kebijakan demi kepentingan masyarakat seluruhnya.

alternatif guna mendapatkan solusi dengan menetapkan kebijakan demi kepentingan masyarakat seluruhnya.

C. ISIAN PERBANDINGAN ANTAR KRITERIA

Responden diminta membandingkan tingkat kepentingan antara kriteria diatas dengan menjawab pertanyaan berikut.

1. Bagaimana perbandingan antara Aksesibilitas (K1) dengan Mobilitas (K2) sebagai kriteria pendukung penentuan prioritas?
 - K1 dan K2 sama penting
 - K1 sedikit lebih penting dari K2
 - K1 lebih penting dari K2
 - K1 sangat penting dari K2
 - K1 mutlak pentingnya dari K2
 - K2 sedikit lebih penting dari K1
 - K2 lebih penting dari K1
 - K2 sangat penting dari K1
 - K2 mutlak pentingnya dari K1
2. Bagaimana perbandingan antara Aksesibilitas (K1) dengan Pengembangan Wilayah (K3) sebagai kriteria pendukung penentuan prioritas?
 - K1 dan K3 sama penting
 - K1 sedikit lebih penting dari K3
 - K1 lebih penting dari K3
 - K1 sangat penting dari K3
 - K1 mutlak pentingnya dari K3
 - K3 sedikit lebih penting dari K1
 - K3 lebih penting dari K1
 - K3 sangat penting dari K1
 - K3 mutlak pentingnya dari K1
3. Bagaimana perbandingan antara Aksesibilitas (K1) dengan Tingkat Kemiskinan (K4) sebagai kriteria pendukung penentuan prioritas?
 - K1 dan K4 sama penting
 - K1 sedikit lebih penting dari K4
 - K1 lebih penting dari K4
 - K1 sangat penting dari K4
 - K1 mutlak pentingnya dari K4
 - K4 sedikit lebih penting dari K1
 - K4 lebih penting dari K1
 - K4 sangat penting dari K1
 - K4 mutlak pentingnya dari K1

4. Bagaimana perbandingan antara Aksesibilitas (K1) dengan Kepadatan Penduduk (K5) sebagai kriteria pendukung penentuan prioritas?
- K1 dan K5 sama penting
 - K1 sedikit lebih penting dari K5
 - K1 lebih penting dari K5
 - K1 sangat penting dari K5
 - K1 mutlak pentingnya dari K5
 - K5 sedikit lebih penting dari K1
 - K5 lebih penting dari K1
 - K5 sangat penting dari K1
 - K5 mutlak pentingnya dari K1
5. Bagaimana perbandingan antara Aksesibilitas (K1) dengan Kebijakan (K6) sebagai kriteria pendukung penentuan prioritas?
- K1 dan K6 sama penting
 - K1 sedikit lebih penting dari K6
 - K1 lebih penting dari K6
 - K1 sangat penting dari K6
 - K1 mutlak pentingnya dari K6
 - K6 sedikit lebih penting dari K1
 - K6 lebih penting dari K1
 - K6 sangat penting dari K1
 - K6 mutlak pentingnya dari K1
6. Bagaimana perbandingan antara Mobilitas (K2) dengan Pengembangan Wilayah (K3) sebagai kriteria pendukung penentuan prioritas?
- K2 dan K3 sama penting
 - K2 sedikit lebih penting dari K3
 - K2 lebih penting dari K3
 - K2 sangat penting dari K3
 - K2 mutlak pentingnya dari K3
 - K3 sedikit lebih penting dari K2
 - K3 lebih penting dari K2
 - K3 sangat penting dari K2
 - K3 mutlak pentingnya dari K2
7. Bagaimana perbandingan antara Mobilitas (K2) dengan Tingkat Kemiskinan (K4) sebagai kriteria pendukung penentuan prioritas?
- K2 dan K4 sama penting
 - K2 sedikit lebih penting dari K4
 - K2 lebih penting dari K4
 - K2 sangat penting dari K4

- K2 mutlak pentingnya dari K4
 - K4 sedikit lebih penting dari K2
 - K4 lebih penting dari K2
 - K4 sangat penting dari K2
 - K4 mutlak pentingnya dari K2
8. Bagaimana perbandingan antara Mobilitas (K2) dengan Kepadatan Penduduk (K5) sebagai kriteria pendukung penentuan prioritas?
- K2 dan K5 sama penting
 - K2 sedikit lebih penting dari K5
 - K2 lebih penting dari K5
 - K2 sangat penting dari K5
 - K2 mutlak pentingnya dari K5
 - K5 sedikit lebih penting dari K2
 - K5 lebih penting dari K2
 - K5 sangat penting dari K2
 - K5 mutlak pentingnya dari K2
9. Bagaimana perbandingan antara Mobilitas (K2) dengan Kebijakan (K6) sebagai kriteria pendukung penentuan prioritas?
- K2 dan K6 sama penting
 - K2 sedikit lebih penting dari K6
 - K2 lebih penting dari K6
 - K2 sangat penting dari K6
 - K2 mutlak pentingnya dari K6
 - K6 sedikit lebih penting dari K2
 - K6 lebih penting dari K2
 - K6 sangat penting dari K2
 - K6 mutlak pentingnya dari K2
10. Bagaimana perbandingan antara Pengembangan Wilayah (K3) dengan Tingkat Kemiskinan (K4) sebagai kriteria pendukung penentuan prioritas?
- K3 dan K4 sama penting
 - K3 sedikit lebih penting dari K4
 - K3 lebih penting dari K4
 - K3 sangat penting dari K4
 - K3 mutlak pentingnya dari K4
 - K4 sedikit lebih penting dari K3
 - K4 lebih penting dari K3
 - K4 sangat penting dari K3
 - K4 mutlak pentingnya dari K3

11. Bagaimana perbandingan antara Pengembangan Wilayah (K3) dengan Kepadatan Penduduk (K5) sebagai kriteria pendukung penentuan prioritas?
- K3 dan K5 sama penting
 - K3 sedikit lebih penting dari K5
 - K3 lebih penting dari K5
 - K3 sangat penting dari K5
 - K3 mutlak pentingnya dari K5
 - K5 sedikit lebih penting dari K3
 - K5 lebih penting dari K3
 - K5 sangat penting dari K3
 - K5 mutlak pentingnya dari K3
12. Bagaimana perbandingan antara Pengembangan Wilayah (K3) dengan Kebijakan (K6) sebagai kriteria pendukung penentuan prioritas?
- K3 dan K6 sama penting
 - K3 sedikit lebih penting dari K6
 - K3 lebih penting dari K6
 - K3 sangat penting dari K6
 - K3 mutlak pentingnya dari K6
 - K6 sedikit lebih penting dari K3
 - K6 lebih penting dari K3
 - K6 sangat penting dari K3
 - K6 mutlak pentingnya dari K3
13. Bagaimana perbandingan antara Tingkat Kemiskinan (K4) dengan Kepadatan Penduduk (K5) sebagai kriteria pendukung penentuan prioritas?
- K4 dan K5 sama penting
 - K4 sedikit lebih penting dari K5
 - K4 lebih penting dari K5
 - K4 sangat penting dari K5
 - K4 mutlak pentingnya dari K5
 - K5 sedikit lebih penting dari K4
 - K5 lebih penting dari K4
 - K5 sangat penting dari K4
 - K5 mutlak pentingnya dari K4
14. Bagaimana perbandingan antara Tingkat Kemiskinan (K4) dengan Kebijakan (K6) sebagai kriteria pendukung penentuan prioritas?
- K4 dan K6 sama penting
 - K4 sedikit lebih penting dari K6
 - K4 lebih penting dari K6
 - K4 sangat penting dari K6

- K4 mutlak pentingnya dari K6
- K6 sedikit lebih penting dari K4
- K6 lebih penting dari K4
- K6 sangat penting dari K4
- K6 mutlak pentingnya dari K4

15. Bagaimana perbandingan antara Kepadatan Penduduk (K5) dengan Kebijakan (K6) sebagai kriteria pendukung penentuan prioritas?

- K5 dan K6 sama penting
- K5 sedikit lebih penting dari K6
- K5 lebih penting dari K6
- K5 sangat penting dari K6
- K5 mutlak pentingnya dari K6
- K6 sedikit lebih penting dari K5
- K6 lebih penting dari K5
- K6 sangat penting dari K5
- K6 mutlak pentingnya dari K5

D. ALTERNATIF JARINGAN JALAN

Pada penelitian ini terdapat 3 Alternatif prioritas rekonstruksi jalan yaitu :

No. Urut	Alternatif Ruas Jalan	Panjang Ruas (Km)	Wilayah Kecamatan
I	ALTERNATIF (A1)		
	Cendii – Tjg Batu Pulas	9,3	Kelapa Kampit
II	ALTERNATIF (A2)		
	Batu Penyu – Gusong China	15	Gantung
III	ALTERNATIF (A3)		
	Jangkang - Kembiri	10	Dendang

No.	No Ruas	Nama Ruas Jalan	Kecamatan Yang Dilalui	Panjang Ruas (Km)	Lebar (m)	Panjang Tiap Jenis Permukaan (Km)					Panjang Tiap Kondisi								Akses ke Jalan N/P/K
						HOTMIX	Lapen / Makadam	Perkerasan Beton	Telford / Kerikil	Tanah / Belum Tembus	Baik		Sedang		Rusak Ringan		Rusak Berat		
											KM	(%)	KM	(%)	KM	(%)	KM	(%)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	21
17	[06-17]	Lilangan-Aik Nayu	Gantung, Simpang Pesak	3,50	4,00	3,50	-	-	-	-	2,70	77,14	0,60	17,14	0,20	5,71	-	-	K
18	[06-18]	Mempaya-Balai Benih Ikan (BBI)	Damar	3,00	4,00	3,00	-	-	-	-	2,40	80,00	0,40	13,33	0,20	6,67	-	-	P
19	[06-19]	Kelubi-Ds. Rawe	Manggar	6,10	3,50	6,10	-	-	-	-	5,30	86,89	0,80	13,11	-	-	-	-	P
20	[06-20]	Cendil-Tanjung Batu Pulas	Kelapa Kampit	9,30	4,50	4,00	-	-	5,30	-	1,40	15,05	-	-	2,60	27,96	5,30	56,99	K
21	[06-21]	Sukamandi-Pantai Tambak	Damar	7,00	5,00	7,00	-	-	-	-	6,73	96,20	0,20	2,86	0,07	0,94	-	-	K
22	[06-22]	Padang-Simpang Mudong	Manggar	3,00	4,00	3,00	-	-	-	-	2,40	80,00	0,20	6,67	0,40	13,33	-	-	P
23	[06-24]	Batu Penyuh-Gusong china	Gantung	15,00	4,00	7,50	-	-	7,50	-	5,90	39,33	0,60	4,00	-	-	8,50	56,67	P
24	[06-25]	Selingsing-Meranti	Gantung	4,00	4,50	4,00	-	-	-	-	3,80	95,00	0,20	5,00	-	-	-	-	P
25	[06-26]	Padang-Kelenteng-Ngarawan	Manggar	3,32	3,50	2,91	-	-	0,41	-	2,51	75,69	0,20	6,02	0,20	6,02	0,41	12,26	P
26	[06-27]	Buding-Limau Manis-Buding	Kelapa Kampit	2,40	3,50	2,40	-	-	-	-	2,30	95,63	0,11	4,38	-	-	-	-	P
27	[06-28]	Suge-pelabuhan	Simpang Pesak	1,83	3,00	-	-	-	1,83	-	-	-	-	-	-	-	1,83	100,00	K
28	[06-29]	Sp. Pesak-Trans. Sidorejo	Simpang Pesak	8,25	3,50	8,25	-	-	-	-	4,83	58,59	0,80	9,70	2,62	31,71	-	-	P
29	[06-30]	Jangkang-Perkuburan Cakra Ningrat	Dendang	0,62	3,00	0,62	-	-	-	-	-	-	0,45	72,90	0,17	27,10	-	-	P
30	[06-31]	Jangkang-Situs Raja Balok	Dendang	1,46	3,50	1,46	-	-	-	-	1,46	100,00	-	-	-	-	-	-	P
31	[06-32]	Tg. Kelumpang-Tjg. Batu Belida	Simpang Pesak	3,90	3,50	3,90	-	-	-	-	3,70	94,87	0,20	5,13	-	-	-	-	K
32	[06-33]	Tg. kelumpang-Pangkalan Punai	Simpang Pesak	1,00	3,50	1,00	-	-	-	-	0,60	60,00	0,40	40,00	-	-	-	-	K
33	[06-34]	Spg. Pesak-Spg Kantor Camat	Simpang Pesak	1,75	3,50	1,75	-	-	-	-	0,60	34,29	0,80	45,71	0,35	20,00	-	-	P
34	[06-35]	Spg. Pesak-Komplek Timah Teberong	Simpang Pesak	1,634	3,50	1,64	-	-	-	-	1,63	100,00	-	-	-	-	-	-	P
35	[06-36]	Jangkang-Jalan Cinta	Dendang	2,90	3,50	2,90	-	-	-	-	1,90	65,52	1,00	34,48	-	-	-	-	P
36	[06-37]	Lilangan-Trans UPT II Lilangan	Simpang Pesak	13,582	3,50	13,38	-	-	0,20	-	8,86	65,25	-	-	4,52	33,28	0,20	1,47	P
37	[06-38]	Jangkang-Puskesmas Dendang	Dendang	2,50	5,50	2,50	-	-	-	-	2,30	92,00	0,20	8,00	-	-	-	-	P
38	[06-39]	Jangkang-Kembiri	Dendang	10,00	5,50	1,20	-	-	3,20	5,60	0,80	8,00	0,40	4,00	3,20	32,00	5,60	56,00	P
39	[06-40]	Lenggang-Batu Penyuh	Gantung	2,93	5,00	2,93	-	-	-	-	2,93	100,00	-	-	-	-	-	-	P
40	[06-41]	Laskar Pelangi-Canggu-Pasar	Gantung	3,28	5,50	3,28	-	-	-	-	3,28	100,00	-	-	-	-	-	-	P
41	[06-42]	Jl. Kamp. Parit Tebu - kwan Jim	Gantung	1,454	3,50	1,45	-	-	-	-	1,25	86,24	-	-	0,20	13,76	-	-	P
42	[06-43]	Jl. Limbungan-Limbungan TTMD	Gantung	3,80	3,50	3,80	-	-	-	-	2,80	73,68	1,00	26,32	-	-	-	-	P
A. Total Panjang Jalan (Km)				480,88		419,02	0,00	0,00	44,09	18,00	344,87		45,47		46,67		43,87		
B. Persentase Jalan (%)						87,14		0,00	9,17	3,74		71,72		9,46		9,70		9,12	

E. ISIAN PERBANDINGAN ANTAR ALTERNATIF

Responden diminta untuk memberikan perbandingan antara alternatif satu sama lain berdasarkan kriteria dengan menjawab pertanyaan-pertanyaan berikut.

• Perbandingan Alternatif terhadap K1 (Aksesibilitas)

1. Bagaimana perbandingan Aksesibilitas K1 antara (A1) dengan (A2)?
 - A1 dan A2 sama penting untuk ditangani
 - A1 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A2
 - A1 lebih penting untuk ditangani dari A2
 - A1 sangat penting untuk ditangani dari A2
 - A1 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A2
 - A2 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A1
 - A2 lebih penting untuk ditangani dari A1
 - A2 sangat penting untuk ditangani dari A1
 - A2 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A1
2. Bagaimana perbandingan Aksesibilitas K1 antara (A1) dengan (A3)?
 - A1 dan A3 sama penting untuk ditangani
 - A1 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A3
 - A1 lebih penting untuk ditangani dari A3
 - A1 sangat penting untuk ditangani dari A3
 - A1 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A3
 - A3 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A1
 - A3 lebih penting untuk ditangani dari A1
 - A3 sangat penting untuk ditangani dari A1
 - A3 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A1
3. Bagaimana perbandingan Aksesibilitas K1 antara (A2) dengan (A3)?
 - A2 dan A3 sama penting untuk ditangani
 - A2 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A3
 - A2 lebih penting untuk ditangani dari A3
 - A2 sangat penting untuk ditangani dari A3
 - A2 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A3
 - A3 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A2
 - A3 lebih penting untuk ditangani dari A2
 - A3 sangat penting untuk ditangani dari A2
 - A3 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A2

• **Perbandingan Alternatif terhadap K2 (Mobilitas)**

1. Bagaimana perbandingan Mobilitas K2 antara (A1) dengan (A2)?

- A1 dan A2 sama penting untuk ditangani
- A1 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A2
- A1 lebih penting untuk ditangani dari A2
- A1 sangat penting untuk ditangani dari A2
- A1 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A2
- A2 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A1
- A2 lebih penting untuk ditangani dari A1
- A2 sangat penting untuk ditangani dari A1
- A2 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A1

2. Bagaimana perbandingan Mobilitas K2 antara (A1) dengan (A3)?

- A1 dan A3 sama penting untuk ditangani
- A1 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A3
- A1 lebih penting untuk ditangani dari A3
- A1 sangat penting untuk ditangani dari A3
- A1 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A3
- A3 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A1
- A3 lebih penting untuk ditangani dari A1
- A3 sangat penting untuk ditangani dari A1
- A3 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A1

3. Bagaimana perbandingan Mobilitas K2 antara (A2) dengan (A3)?

- A2 dan A3 sama penting untuk ditangani
- A2 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A3
- A2 lebih penting untuk ditangani dari A3
- A2 sangat penting untuk ditangani dari A3
- A2 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A3
- A3 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A2
- A3 lebih penting untuk ditangani dari A2
- A3 sangat penting untuk ditangani dari A2
- A3 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A2

• Perbandingan Alternatif terhadap K3 (Pengembangan Wilayah)

1. Bagaimana perbandingan Pengembangan Wilayah K3 antara (A1) dengan (A2)?

- A1 dan A2 sama penting untuk ditangani
- A1 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A2
- A1 lebih penting untuk ditangani dari A2
- A1 sangat penting untuk ditangani dari A2
- A1 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A2
- A2 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A1
- A2 lebih penting untuk ditangani dari A1
- A2 sangat penting untuk ditangani dari A1
- A2 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A1

2. Bagaimana perbandingan Pengembangan Wilayah K3 antara (A1) dengan (A3)?

- A1 dan A3 sama penting untuk ditangani
- A1 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A3
- A1 lebih penting untuk ditangani dari A3
- A1 sangat penting untuk ditangani dari A3
- A1 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A3
- A3 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A1
- A3 lebih penting untuk ditangani dari A1
- A3 sangat penting untuk ditangani dari A1
- A3 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A1

3. Bagaimana perbandingan Pengembangan Wilayah K3 antara (A2) dengan (A3)?

- A2 dan A3 sama penting untuk ditangani
- A2 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A3
- A2 lebih penting untuk ditangani dari A3
- A2 sangat penting untuk ditangani dari A3
- A2 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A3
- A3 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A2
- A3 lebih penting untuk ditangani dari A2
- A3 sangat penting untuk ditangani dari A2
- A3 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A2

• **Perbandingan Alternatif terhadap K4 (Tingkat Kemiskinan)**

1. Bagaimana perbandingan Tingkat Kemiskinan K4 antara (A1) dengan (A2)?

- A1 dan A2 sama penting untuk ditangani
- A1 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A2
- A1 lebih penting untuk ditangani dari A2
- A1 sangat penting untuk ditangani dari A2
- A1 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A2
- A2 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A1
- A2 lebih penting untuk ditangani dari A1
- A2 sangat penting untuk ditangani dari A1
- A2 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A1

2. Bagaimana perbandingan Tingkat Kemiskinan K4 antara (A1) dengan (A3)?

- A1 dan A3 sama penting untuk ditangani
- A1 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A3
- A1 lebih penting untuk ditangani dari A3
- A1 sangat penting untuk ditangani dari A3
- A1 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A3
- A3 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A1
- A3 lebih penting untuk ditangani dari A1
- A3 sangat penting untuk ditangani dari A1
- A3 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A1

3. Bagaimana perbandingan Tingkat Kemiskinan K4 antara (A2) dengan (A3)?

- A2 dan A3 sama penting untuk ditangani
- A2 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A3
- A2 lebih penting untuk ditangani dari A3
- A2 sangat penting untuk ditangani dari A3
- A2 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A3
- A3 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A2
- A3 lebih penting untuk ditangani dari A2
- A3 sangat penting untuk ditangani dari A2
- A3 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A2

• **Perbandingan Alternatif terhadap K5 [Kepadatan Penduduk]**

1. Bagaimana perbandingan Kepadatan Penduduk K5 antara (A1) dengan (A2)?

- A1 dan A2 sama penting untuk ditangani
- A1 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A2
- A1 lebih penting untuk ditangani dari A2
- A1 sangat penting untuk ditangani dari A2
- A1 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A2
- A2 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A1
- A2 lebih penting untuk ditangani dari A1
- A2 sangat penting untuk ditangani dari A1
- A2 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A1

2. Bagaimana perbandingan Kepadatan Penduduk K5 antara (A1) dengan (A3)?

- A1 dan A3 sama penting untuk ditangani
- A1 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A3
- A1 lebih penting untuk ditangani dari A3
- A1 sangat penting untuk ditangani dari A3
- A1 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A3
- A3 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A1
- A3 lebih penting untuk ditangani dari A1
- A3 sangat penting untuk ditangani dari A1
- A3 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A1

3. Bagaimana perbandingan Kepadatan Penduduk K5 antara (A2) dengan (A3)?

- A2 dan A3 sama penting untuk ditangani
- A2 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A3
- A2 lebih penting untuk ditangani dari A3
- A2 sangat penting untuk ditangani dari A3
- A2 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A3
- A3 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A2
- A3 lebih penting untuk ditangani dari A2
- A3 sangat penting untuk ditangani dari A2
- A3 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A2

• **Perbandingan Alternatif terhadap K6 (Kebijakan)**

1. Bagaimana perbandingan Kebijakan K6 antara (A1) dengan (A2)?
 - A1 dan A2 sama penting untuk ditangani
 - A1 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A2
 - A1 lebih penting untuk ditangani dari A2
 - A1 sangat penting untuk ditangani dari A2
 - A1 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A2
 - A2 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A1
 - A2 lebih penting untuk ditangani dari A1
 - A2 sangat penting untuk ditangani dari A1
 - A2 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A1
2. Bagaimana perbandingan Kebijakan K6 antara (A1) dengan (A3)?
 - A1 dan A3 sama penting untuk ditangani
 - A1 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A3
 - A1 lebih penting untuk ditangani dari A3
 - A1 sangat penting untuk ditangani dari A3
 - A1 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A3
 - A3 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A1
 - A3 lebih penting untuk ditangani dari A1
 - A3 sangat penting untuk ditangani dari A1
 - A3 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A1
3. Bagaimana perbandingan Kebijakan K6 antara (A2) dengan (A3)?
 - A2 dan A3 sama penting untuk ditangani
 - A2 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A3
 - A2 lebih penting untuk ditangani dari A3
 - A2 sangat penting untuk ditangani dari A3
 - A2 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A3
 - A3 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A2
 - A3 lebih penting untuk ditangani dari A2
 - A3 sangat penting untuk ditangani dari A2
 - A3 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A2



Lampiran 4. Hasil Data Keusioner Penelitian Responden 2

FORM KUESIONER

PENENTUAN PRIORITAS REKONSTRUKSI JALAN KABUPATEN BELITUNG TIMUR

Assalamualaikum wr.wb.

Perkenalkan, saya Fajar Juniza mahasiswa Universitas Islam Indonesia program studi Magister Manajemen Konstruksi FTSP UII, saat ini sedang melakukan penelitian tesis dengan judul "Penentuan Prioritas Rekonstruksi Jalan Kabupaten di Kabupaten Belitung Timur" penelitian ini bertujuan untuk menentukan prioritas kriteria sebagai bahan pertimbangan dalam pengambilan keputusan pemilihan prioritas alternatif rekonstruksi jaringan jalan dan menetapkan urutan prioritas terpilih rekonstruksi jaringan jalan di Kabupaten Belitung Timur dengan metode *Analytic Hierarchy Process (AHP)* dari hasil penilaian oleh para responden.

A. IDENTITAS RESPONDEN

NAMA : ILPAN SURYAWAN, S.T., M.E
NIP : 19690820 199803 1 007
JABATAN : SEKRETARIS BADAN
UNIT KERJA : BAPPELITBANGDA KAB. BELITUNG TIMUR

B. KRITERIA PENENTUAN PRIORITAS

Untuk menentukan prioritas rekonstruksi jaringan jalan di Kabupaten Belitung Timur terdapat beberapa kriteria yang dijadikan parameter. Pada penelitian ini terdapat 6 kriteria yang dijadikan bahan pertimbangan dalam memilih prioritas pemeliharaan jaringan jalan antara lain ialah Aksesibilitas (K1), Mobilitas (K2), Pengembangan Wilayah (K3), Tingkat Kemiskinan (K4), Kepadatan Penduduk (K5), dan Kebijakan (K6).

- Aksesibilitas (K1) : berkaitan dengan ukuran kemudahan dan ketersediaan untuk mencapai suatu lokasi, wilayah, atau tujuan tertentu melalui jaringan jalan atau sistem transportasi lainnya, kemudahan dijangkau meliputi kemudahan waktu, biaya dan usaha dalam melakukan perpindahan antar tempat atau kawasan.
- Mobilitas (K2) : berkaitan dengan pergerakan orang dan barang di sepanjang jaringan jalan dan sistem transportasi lainnya, mobilitas mengacu pada gerakan fisik, diukur dengan perjalanan, jarak dan kecepatan, seperti orang-mil atau -kilometer untuk perjalanan pribadi, dan ton-mil atau ton-kilometer untuk perjalanan barang yang lain.
- Pengembangan Wilayah (K3) : kesesuaian terhadap dokumen pengembangan wilayah seperti Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW).
- Tingkat Kemiskinan (K4) : berkaitan dengan kemiskinan masyarakat daerah.
- Kepadatan Penduduk (K5) : berkaitan dengan banyaknya sebaran penduduk yang mendiami wilayah.
- Kebijakan (K6) : berkaitan dengan suatu keputusan yang diambil oleh pelaku politik dalam rangka pencapaian tujuan. Dalam penyusunan kebijakan, pemerintah tidak dapat memecahkan sendiri semua isu-isu yang timbul, partisipasi masyarakat sangat penting dalam pemberian saran, kritik dan pemikiran bagi pemerintah untuk bersama-sama menyusun alternatif guna mendapatkan solusi dengan menetapkan kebijakan demi kepentingan masyarakat seluruhnya.

C. ISIAN PERBANDINGAN ANTAR KRITERIA

Responden diminta memperbandingkan tingkat kepentingan antara kriteria diatas dengan menjawab pertanyaan berikut.

1. Bagaimana perbandingan antara Aksesibilitas (K1) dengan Mobilitas (K2) sebagai kriteria pendukung penentuan prioritas?
 - K1 dan K2 sama penting
 - K1 sedikit lebih penting dari K2
 - K1 lebih penting dari K2
 - K1 sangat penting dari K2
 - K1 mutlak pentingnya dari K2
 - K2 sedikit lebih penting dari K1
 - K2 lebih penting dari K1
 - K2 sangat penting dari K1
 - K2 mutlak pentingnya dari K1
2. Bagaimana perbandingan antara Aksesibilitas (K1) dengan Pengembangan Wilayah (K3) sebagai kriteria pendukung penentuan prioritas?
 - K1 dan K3 sama penting
 - K1 sedikit lebih penting dari K3
 - K1 lebih penting dari K3
 - K1 sangat penting dari K3
 - K1 mutlak pentingnya dari K3
 - K3 sedikit lebih penting dari K1
 - K3 lebih penting dari K1
 - K3 sangat penting dari K1
 - K3 mutlak pentingnya dari K1
3. Bagaimana perbandingan antara Aksesibilitas (K1) dengan Tingkat Kemiskinan (K4) sebagai kriteria pendukung penentuan prioritas?
 - K1 dan K4 sama penting
 - K1 sedikit lebih penting dari K4
 - K1 lebih penting dari K4
 - K1 sangat penting dari K4
 - K1 mutlak pentingnya dari K4
 - K4 sedikit lebih penting dari K1
 - K4 lebih penting dari K1
 - K4 sangat penting dari K1
 - K4 mutlak pentingnya dari K1

4. Bagaimana perbandingan antara Aksesibilitas (K1) dengan Kepadatan Penduduk (K5) sebagai kriteria pendukung penentuan prioritas?
- K1 dan K5 sama penting
 - K1 sedikit lebih penting dari K5
 - K1 lebih penting dari K5
 - K1 sangat penting dari K5
 - K1 mutlak pentingnya dari K5
 - K5 sedikit lebih penting dari K1
 - K5 lebih penting dari K1
 - K5 sangat penting dari K1
 - K5 mutlak pentingnya dari K1
5. Bagaimana perbandingan antara Aksesibilitas (K1) dengan Kebijakan (K6) sebagai kriteria pendukung penentuan prioritas?
- K1 dan K6 sama penting
 - K1 sedikit lebih penting dari K6
 - K1 lebih penting dari K6
 - K1 sangat penting dari K6
 - K1 mutlak pentingnya dari K6
 - K6 sedikit lebih penting dari K1
 - K6 lebih penting dari K1
 - K6 sangat penting dari K1
 - K6 mutlak pentingnya dari K1
6. Bagaimana perbandingan antara Mobilitas (K2) dengan Pengembangan Wilayah (K3) sebagai kriteria pendukung penentuan prioritas?
- K2 dan K3 sama penting
 - K2 sedikit lebih penting dari K3
 - K2 lebih penting dari K3
 - K2 sangat penting dari K3
 - K2 mutlak pentingnya dari K3
 - K3 sedikit lebih penting dari K2
 - K3 lebih penting dari K2
 - K3 sangat penting dari K2
 - K3 mutlak pentingnya dari K2
7. Bagaimana perbandingan antara Mobilitas (K2) dengan Tingkat Kemiskinan (K4) sebagai kriteria pendukung penentuan prioritas?
- K2 dan K4 sama penting
 - K2 sedikit lebih penting dari K4
 - K2 lebih penting dari K4
 - K2 sangat penting dari K4

- K2 mutlak pentingnya dari K4
 - K4 sedikit lebih penting dari K2
 - K4 lebih penting dari K2
 - K4 sangat penting dari K2
 - K4 mutlak pentingnya dari K2
8. Bagaimana perbandingan antara Mobilitas (K2) dengan Kepadatan Penduduk (K5) sebagai kriteria pendukung penentuan prioritas?
- K2 dan K5 sama penting
 - K2 sedikit lebih penting dari K5
 - K2 lebih penting dari K5
 - K2 sangat penting dari K5
 - K2 mutlak pentingnya dari K5
 - K5 sedikit lebih penting dari K2
 - K5 lebih penting dari K2
 - K5 sangat penting dari K2
 - K5 mutlak pentingnya dari K2
9. Bagaimana perbandingan antara Mobilitas (K2) dengan Kebijakan (K6) sebagai kriteria pendukung penentuan prioritas?
- K2 dan K6 sama penting
 - K2 sedikit lebih penting dari K6
 - K2 lebih penting dari K6
 - K2 sangat penting dari K6
 - K2 mutlak pentingnya dari K6
 - K6 sedikit lebih penting dari K2
 - K6 lebih penting dari K2
 - K6 sangat penting dari K2
 - K6 mutlak pentingnya dari K2
10. Bagaimana perbandingan antara Pengembangan Wilayah (K3) dengan Tingkat Kemiskinan (K4) sebagai kriteria pendukung penentuan prioritas?
- K3 dan K4 sama penting
 - K3 sedikit lebih penting dari K4
 - K3 lebih penting dari K4
 - K3 sangat penting dari K4
 - K3 mutlak pentingnya dari K4
 - K4 sedikit lebih penting dari K3
 - K4 lebih penting dari K3
 - K4 sangat penting dari K3
 - K4 mutlak pentingnya dari K3

11. Bagaimana perbandingan antara Pengembangan Wilayah (K3) dengan Kepadatan Penduduk (K5) sebagai kriteria pendukung penentuan prioritas?

- K3 dan K5 sama penting
- K3 sedikit lebih penting dari K5
- K3 lebih penting dari K5
- K3 sangat penting dari K5
- K3 mutlak pentingnya dari K5
- K5 sedikit lebih penting dari K3
- K5 lebih penting dari K3
- K5 sangat penting dari K3
- K5 mutlak pentingnya dari K3

12. Bagaimana perbandingan antara Pengembangan Wilayah (K3) dengan Kebijakan (K6) sebagai kriteria pendukung penentuan prioritas?

- K3 dan K6 sama penting
- K3 sedikit lebih penting dari K6
- K3 lebih penting dari K6
- K3 sangat penting dari K6
- K3 mutlak pentingnya dari K6
- K6 sedikit lebih penting dari K3
- K6 lebih penting dari K3
- K6 sangat penting dari K3
- K6 mutlak pentingnya dari K3

13. Bagaimana perbandingan antara Tingkat Kemiskinan (K4) dengan Kepadatan Penduduk (K5) sebagai kriteria pendukung penentuan prioritas?

- K4 dan K5 sama penting
- K4 sedikit lebih penting dari K5
- K4 lebih penting dari K5
- K4 sangat penting dari K5
- K4 mutlak pentingnya dari K5
- K5 sedikit lebih penting dari K4
- K5 lebih penting dari K4
- K5 sangat penting dari K4
- K5 mutlak pentingnya dari K4

14. Bagaimana perbandingan antara Tingkat Kemiskinan (K4) dengan Kebijakan (K6) sebagai kriteria pendukung penentuan prioritas?

- K4 dan K6 sama penting
- K4 sedikit lebih penting dari K6
- K4 lebih penting dari K6
- K4 sangat penting dari K6

- K4 mutlak pentingnya dari K6
- K6 sedikit lebih penting dari K4
- K6 lebih penting dari K4
- K6 sangat penting dari K4
- K6 mutlak pentingnya dari K4

15. Bagaimana perbandingan antara Kepadatan Penduduk (K5) dengan Kebijakan (K6) sebagai kriteria pendukung penentuan prioritas?

- K5 dan K6 sama penting
- K5 sedikit lebih penting dari K6
- K5 lebih penting dari K6
- K5 sangat penting dari K6
- K5 mutlak pentingnya dari K6
- K6 sedikit lebih penting dari K5
- K6 lebih penting dari K5
- K6 sangat penting dari K5
- K6 mutlak pentingnya dari K5

E. ISIAN PERBANDINGAN ANTAR ALTERNATIF

Responden diminta untuk memberikan perbandingan antara alternatif satu sama lain berdasarkan kriteria dengan menjawab pertanyaan-pertanyaan berikut.

• Perbandingan Alternatif terhadap K1 (Aksesibilitas)

1. Bagaimana perbandingan Aksesibilitas K1 antara (A1) dengan (A2)?
 - A1 dan A2 sama penting untuk ditangani
 - A1 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A2
 - A1 lebih penting untuk ditangani dari A2
 - A1 sangat penting untuk ditangani dari A2
 - A1 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A2
 - A2 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A1
 - A2 lebih penting untuk ditangani dari A1
 - A2 sangat penting untuk ditangani dari A1
 - A2 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A1
2. Bagaimana perbandingan Aksesibilitas K1 antara (A1) dengan (A3)?
 - A1 dan A3 sama penting untuk ditangani
 - A1 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A3
 - A1 lebih penting untuk ditangani dari A3
 - A1 sangat penting untuk ditangani dari A3
 - A1 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A3
 - A3 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A1
 - A3 lebih penting untuk ditangani dari A1
 - A3 sangat penting untuk ditangani dari A1
 - A3 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A1
3. Bagaimana perbandingan Aksesibilitas K1 antara (A2) dengan (A3)?
 - A2 dan A3 sama penting untuk ditangani
 - A2 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A3
 - A2 lebih penting untuk ditangani dari A3
 - A2 sangat penting untuk ditangani dari A3
 - A2 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A3
 - A3 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A2
 - A3 lebih penting untuk ditangani dari A2
 - A3 sangat penting untuk ditangani dari A2
 - A3 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A2

• Perbandingan Alternatif terhadap K2 (Mobilitas)

1. Bagaimana perbandingan Mobilitas K2 antara (A1) dengan (A2)?

- A1 dan A2 sama penting untuk ditangani
- A1 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A2
- A1 lebih penting untuk ditangani dari A2
- A1 sangat penting untuk ditangani dari A2
- A1 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A2
- A2 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A1
- A2 lebih penting untuk ditangani dari A1
- A2 sangat penting untuk ditangani dari A1
- A2 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A1

2. Bagaimana perbandingan Mobilitas K2 antara (A1) dengan (A3)?

- A1 dan A3 sama penting untuk ditangani
- A1 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A3
- A1 lebih penting untuk ditangani dari A3
- A1 sangat penting untuk ditangani dari A3
- A1 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A3
- A3 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A1
- A3 lebih penting untuk ditangani dari A1
- A3 sangat penting untuk ditangani dari A1
- A3 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A1

3. Bagaimana perbandingan Mobilitas K2 antara (A2) dengan (A3)?

- A2 dan A3 sama penting untuk ditangani
- A2 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A3
- A2 lebih penting untuk ditangani dari A3
- A2 sangat penting untuk ditangani dari A3
- A2 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A3
- A3 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A2
- A3 lebih penting untuk ditangani dari A2
- A3 sangat penting untuk ditangani dari A2
- A3 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A2

• Perbandingan Alternatif terhadap K3 (Pengembangan Wilayah)

1. Bagaimana perbandingan Pengembangan Wilayah K3 antara (A1) dengan (A2)?
 - A1 dan A2 sama penting untuk ditangani
 - A1 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A2
 - A1 lebih penting untuk ditangani dari A2
 - A1 sangat penting untuk ditangani dari A2
 - A1 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A2
 - A2 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A1
 - A2 lebih penting untuk ditangani dari A1
 - A2 sangat penting untuk ditangani dari A1
 - A2 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A1
2. Bagaimana perbandingan Pengembangan Wilayah K3 antara (A1) dengan (A3)?
 - A1 dan A3 sama penting untuk ditangani
 - A1 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A3
 - A1 lebih penting untuk ditangani dari A3
 - A1 sangat penting untuk ditangani dari A3
 - A1 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A3
 - A3 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A1
 - A3 lebih penting untuk ditangani dari A1
 - A3 sangat penting untuk ditangani dari A1
 - A3 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A1
3. Bagaimana perbandingan Pengembangan Wilayah K3 antara (A2) dengan (A3)?
 - A2 dan A3 sama penting untuk ditangani
 - A2 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A3
 - A2 lebih penting untuk ditangani dari A3
 - A2 sangat penting untuk ditangani dari A3
 - A2 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A3
 - A3 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A2
 - A3 lebih penting untuk ditangani dari A2
 - A3 sangat penting untuk ditangani dari A2
 - A3 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A2

• **Perbandingan Alternatif terhadap K4 (Tingkat Kemiskinan)**

1. Bagaimana perbandingan Tingkat Kemiskinan K4 antara (A1) dengan (A2)?

- A1 dan A2 sama penting untuk ditangani
- A1 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A2
- A1 lebih penting untuk ditangani dari A2
- A1 sangat penting untuk ditangani dari A2
- A1 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A2
- A2 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A1
- A2 lebih penting untuk ditangani dari A1
- A2 sangat penting untuk ditangani dari A1
- A2 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A1

2. Bagaimana perbandingan Tingkat Kemiskinan K4 antara (A1) dengan (A3)?

- A1 dan A3 sama penting untuk ditangani
- A1 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A3
- A1 lebih penting untuk ditangani dari A3
- A1 sangat penting untuk ditangani dari A3
- A1 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A3
- A3 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A1
- A3 lebih penting untuk ditangani dari A1
- A3 sangat penting untuk ditangani dari A1
- A3 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A1

3. Bagaimana perbandingan Tingkat Kemiskinan K4 antara (A2) dengan (A3)?

- A2 dan A3 sama penting untuk ditangani
- A2 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A3
- A2 lebih penting untuk ditangani dari A3
- A2 sangat penting untuk ditangani dari A3
- A2 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A3
- A3 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A2
- A3 lebih penting untuk ditangani dari A2
- A3 sangat penting untuk ditangani dari A2
- A3 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A2

• **Perbandingan Alternatif terhadap K5 (Kepadatan Penduduk)**

1. Bagaimana perbandingan Kepadatan Penduduk K5 antara (A1) dengan (A2)?

- A1 dan A2 sama penting untuk ditangani
- A1 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A2
- A1 lebih penting untuk ditangani dari A2
- A1 sangat penting untuk ditangani dari A2
- A1 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A2
- A2 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A1
- A2 lebih penting untuk ditangani dari A1
- A2 sangat penting untuk ditangani dari A1
- A2 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A1

2. Bagaimana perbandingan Kepadatan Penduduk K5 antara (A1) dengan (A3)?

- A1 dan A3 sama penting untuk ditangani
- A1 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A3
- A1 lebih penting untuk ditangani dari A3
- A1 sangat penting untuk ditangani dari A3
- A1 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A3
- A3 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A1
- A3 lebih penting untuk ditangani dari A1
- A3 sangat penting untuk ditangani dari A1
- A3 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A1

3. Bagaimana perbandingan Kepadatan Penduduk K5 antara (A2) dengan (A3)?

- A2 dan A3 sama penting untuk ditangani
- A2 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A3
- A2 lebih penting untuk ditangani dari A3
- A2 sangat penting untuk ditangani dari A3
- A2 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A3
- A3 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A2
- A3 lebih penting untuk ditangani dari A2
- A3 sangat penting untuk ditangani dari A2
- A3 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A2

• Perbandingan Alternatif terhadap K6 (Kebijakan)

1. Bagaimana perbandingan Kebijakan K6 antara (A1) dengan (A2)?

- A1 dan A2 sama penting untuk ditangani
- A1 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A2
- A1 lebih penting untuk ditangani dari A2
- A1 sangat penting untuk ditangani dari A2
- A1 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A2
- A2 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A1
- A2 lebih penting untuk ditangani dari A1
- A2 sangat penting untuk ditangani dari A1
- A2 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A1

2. Bagaimana perbandingan Kebijakan K6 antara (A1) dengan (A3)?

- A1 dan A3 sama penting untuk ditangani
- A1 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A3
- A1 lebih penting untuk ditangani dari A3
- A1 sangat penting untuk ditangani dari A3
- A1 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A3
- A3 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A1
- A3 lebih penting untuk ditangani dari A1
- A3 sangat penting untuk ditangani dari A1
- A3 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A1

3. Bagaimana perbandingan Kebijakan K6 antara (A2) dengan (A3)?

- A2 dan A3 sama penting untuk ditangani
- A2 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A3
- A2 lebih penting untuk ditangani dari A3
- A2 sangat penting untuk ditangani dari A3
- A2 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A3
- A3 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A2
- A3 lebih penting untuk ditangani dari A2
- A3 sangat penting untuk ditangani dari A2
- A3 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A2



Lampiran 5. Hasil Data Keusioner Penelitian Responden 3

FORM KUESIONER

PENENTUAN PRIORITAS REKONSTRUKSI JALAN KABUPATEN BELITUNG TIMUR

Assalamualaikum wr.wb.

Perkenalkan, saya Fajar Juniza mahasiswa Universitas Islam Indonesia program studi Magister Manajemen Konstruksi FTSP UII, saat ini sedang melakukan penelitian tesis dengan judul "Penentuan Prioritas Rekonstruksi Jalan Kabupaten di Kabupaten Belitung Timur" penelitian ini bertujuan untuk menentukan prioritas kriteria sebagai bahan pertimbangan dalam pengambilan keputusan pemilihan prioritas alternatif rekonstruksi jaringan jalan dan menetapkan urutan prioritas terpilih rekonstruksi jaringan jalan di Kabupaten Belitung Timur dengan metode *Analytic Hierarchy Process* (AHP) dari hasil penilaian oleh para responden.

A. IDENTITAS RESPONDEN

NAMA : ARIENDA YUBISCA, SKM.,M.B.
NIP : 19790710 200501 2 011
JABATAN : KEPALA BIDANG PSDAIK
UNIT KERJA : BAPPALITBANGDA KAB. BELITUNG TIMUR

B. KRITERIA PENENTUAN PRIORITAS

Untuk menentukan prioritas rekonstruksi jaringan jalan di Kabupaten Belitung Timur terdapat beberapa kriteria yang dijadikan parameter. Pada penelitian ini terdapat 6 kriteria yang dijadikan bahan pertimbangan dalam memilih prioritas peneliharaan jaringan jalan antara lain ialah Aksesibilitas (K1), Mobilitas (K2), Pengembangan Wilayah (K3), Tingkat Kemiskinan (K4), Kepadatan Penduduk (K5), dan Kebijakan (K6).

- Aksesibilitas (K1) : berkaitan dengan ukuran kemudahan dan ketersediaan untuk mencapai suatu lokasi, wilayah, atau tujuan tertentu melalui jaringan jalan atau sistem transportasi lainnya, kemudahan dijangkau meliputi kemudahan waktu, biaya dan usaha dalam melakukan perpindahan antar tempat atau kawasan.
- Mobilitas (K2) : berkaitan dengan pergerakan orang dan barang di sepanjang jaringan jalan dan sistem transportasi lainnya, mobilitas mengacu pada gerakan fisik, diukur dengan perjalanan, jarak dan kecepatan, seperti orang-mil atau -kilometer untuk perjalanan pribadi, dan ton-mil atau ton-kilometer untuk perjalanan barang yang lain.
- Pengembangan Wilayah (K3) : kesesuaian terhadap dokumen pengembangan wilayah seperti Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW).
- Tingkat Kemiskinan (K4) : berkaitan dengan kemiskinan masyarakat daerah.
- Kepadatan Penduduk (K5) : berkaitan dengan banyaknya sebaran penduduk yang mendiami wilayah.
- Kebijakan (K6) : berkaitan dengan suatu keputusan yang diambil oleh pelaku politik dalam rangka pencapaian tujuan. Dalam penyusunan kebijakan, pemerintah tidak dapat memecahkan sendiri semua isu-isu yang timbul, partisipasi masyarakat sangat penting dalam pemberian saran, kritik dan pemikiran bagi pemerintah untuk bersama-sama menyusun alternatif guna mendapatkan solusi dengan menetapkan kebijakan demi kepentingan masyarakat seluruhnya.

C. ISIAN PERBANDINGAN ANTAR KRITERIA

Responden diminta membandingkan tingkat kepentingan antara kriteria diatas dengan menjawab pertanyaan berikut.

1. Bagaimana perbandingan antara Aksesibilitas (K1) dengan Mobilitas (K2) sebagai kriteria pendukung penentuan prioritas?
 - K1 dan K2 sama penting
 - K1 sedikit lebih penting dari K2
 - K1 lebih penting dari K2
 - K1 sangat penting dari K2
 - K1 mutlak pentingnya dari K2
 - K2 sedikit lebih penting dari K1
 - K2 lebih penting dari K1
 - K2 sangat penting dari K1
 - K2 mutlak pentingnya dari K1
2. Bagaimana perbandingan antara Aksesibilitas (K1) dengan Pengembangan Wilayah (K3) sebagai kriteria pendukung penentuan prioritas?
 - K1 dan K3 sama penting
 - K1 sedikit lebih penting dari K3
 - K1 lebih penting dari K3
 - K1 sangat penting dari K3
 - K1 mutlak pentingnya dari K3
 - K3 sedikit lebih penting dari K1
 - K3 lebih penting dari K1
 - K3 sangat penting dari K1
 - K3 mutlak pentingnya dari K1
3. Bagaimana perbandingan antara Aksesibilitas (K1) dengan Tingkat Kemiskinan (K4) sebagai kriteria pendukung penentuan prioritas?
 - K1 dan K4 sama penting
 - K1 sedikit lebih penting dari K4
 - K1 lebih penting dari K4
 - K1 sangat penting dari K4
 - K1 mutlak pentingnya dari K4
 - K4 sedikit lebih penting dari K1
 - K4 lebih penting dari K1
 - K4 sangat penting dari K1
 - K4 mutlak pentingnya dari K1

4. Bagaimana perbandingan antara Aksesibilitas (K1) dengan Kepadatan Penduduk (K5) sebagai kriteria pendukung penentuan prioritas?
- K1 dan K5 sama penting
 - K1 sedikit lebih penting dari K5
 - K1 lebih penting dari K5
 - K1 sangat penting dari K5
 - K1 mutlak pentingnya dari K5
 - K5 sedikit lebih penting dari K1
 - K5 lebih penting dari K1
 - K5 sangat penting dari K1
 - K5 mutlak pentingnya dari K1
5. Bagaimana perbandingan antara Aksesibilitas (K1) dengan Kebijakan (K6) sebagai kriteria pendukung penentuan prioritas?
- K1 dan K6 sama penting
 - K1 sedikit lebih penting dari K6
 - K1 lebih penting dari K6
 - K1 sangat penting dari K6
 - K1 mutlak pentingnya dari K6
 - K6 sedikit lebih penting dari K1
 - K6 lebih penting dari K1
 - K6 sangat penting dari K1
 - K6 mutlak pentingnya dari K1
6. Bagaimana perbandingan antara Mobilitas (K2) dengan Pengembangan Wilayah (K3) sebagai kriteria pendukung penentuan prioritas?
- K2 dan K3 sama penting
 - K2 sedikit lebih penting dari K3
 - K2 lebih penting dari K3
 - K2 sangat penting dari K3
 - K2 mutlak pentingnya dari K3
 - K3 sedikit lebih penting dari K2
 - K3 lebih penting dari K2
 - K3 sangat penting dari K2
 - K3 mutlak pentingnya dari K2
7. Bagaimana perbandingan antara Mobilitas (K2) dengan Tingkat Kemiskinan (K4) sebagai kriteria pendukung penentuan prioritas?
- K2 dan K4 sama penting
 - K2 sedikit lebih penting dari K4
 - K2 lebih penting dari K4
 - K2 sangat penting dari K4

- K2 mutlak pentingnya dari K4
 - K4 sedikit lebih penting dari K2
 - K4 lebih penting dari K2
 - K4 sangat penting dari K2
 - K4 mutlak pentingnya dari K2
8. Bagaimana perbandingan antara Mobilitas (K2) dengan Kepadatan Penduduk (K5) sebagai kriteria pendukung penentuan prioritas?
- K2 dan K5 sama penting
 - K2 sedikit lebih penting dari K5
 - K2 lebih penting dari K5
 - K2 sangat penting dari K5
 - K2 mutlak pentingnya dari K5
 - K5 sedikit lebih penting dari K2
 - K5 lebih penting dari K2
 - K5 sangat penting dari K2
 - K5 mutlak pentingnya dari K2
9. Bagaimana perbandingan antara Mobilitas (K2) dengan Kebijakan (K6) sebagai kriteria pendukung penentuan prioritas?
- K2 dan K6 sama penting
 - K2 sedikit lebih penting dari K6
 - K2 lebih penting dari K6
 - K2 sangat penting dari K6
 - K2 mutlak pentingnya dari K6
 - K6 sedikit lebih penting dari K2
 - K6 lebih penting dari K2
 - K6 sangat penting dari K2
 - K6 mutlak pentingnya dari K2
10. Bagaimana perbandingan antara Pengembangan Wilayah (K3) dengan Tingkat Kemiskinan (K4) sebagai kriteria pendukung penentuan prioritas?
- K3 dan K4 sama penting
 - K3 sedikit lebih penting dari K4
 - K3 lebih penting dari K4
 - K3 sangat penting dari K4
 - K3 mutlak pentingnya dari K4
 - K4 sedikit lebih penting dari K3
 - K4 lebih penting dari K3
 - K4 sangat penting dari K3
 - K4 mutlak pentingnya dari K3

11. Bagaimana perbandingan antara Pengembangan Wilayah (K3) dengan Kepadatan Penduduk (K5) sebagai kriteria pendukung penentuan prioritas?

- K3 dan K5 sama penting
- K3 sedikit lebih penting dari K5
- K3 lebih penting dari K5
- K3 sangat penting dari K5
- K3 mutlak pentingnya dari K5
- K5 sedikit lebih penting dari K3
- K5 lebih penting dari K3
- K5 sangat penting dari K3
- K5 mutlak pentingnya dari K3

12. Bagaimana perbandingan antara Pengembangan Wilayah (K3) dengan Kebijakan (K6) sebagai kriteria pendukung penentuan prioritas?

- K3 dan K6 sama penting
- K3 sedikit lebih penting dari K6
- K3 lebih penting dari K6
- K3 sangat penting dari K6
- K3 mutlak pentingnya dari K6
- K6 sedikit lebih penting dari K3
- K6 lebih penting dari K3
- K6 sangat penting dari K3
- K6 mutlak pentingnya dari K3

13. Bagaimana perbandingan antara Tingkat Kemiskinan (K4) dengan Kepadatan Penduduk (K5) sebagai kriteria pendukung penentuan prioritas?

- K4 dan K5 sama penting
- K4 sedikit lebih penting dari K5
- K4 lebih penting dari K5
- K4 sangat penting dari K5
- K4 mutlak pentingnya dari K5
- K5 sedikit lebih penting dari K4
- K5 lebih penting dari K4
- K5 sangat penting dari K4
- K5 mutlak pentingnya dari K4

14. Bagaimana perbandingan antara Tingkat Kemiskinan (K4) dengan Kebijakan (K6) sebagai kriteria pendukung penentuan prioritas?

- K4 dan K6 sama penting
- K4 sedikit lebih penting dari K6
- K4 lebih penting dari K6
- K4 sangat penting dari K6

- K4 mutlak pentingnya dari K6
- K6 sedikit lebih penting dari K4
- K6 lebih penting dari K4
- K6 sangat penting dari K4
- K6 mutlak pentingnya dari K4

15. Bagaimana perbandingan antara Kepadatan Penduduk (K5) dengan Kebijakan (K6) sebagai kriteria pendukung penentuan prioritas?

- K5 dan K6 sama penting
- K5 sedikit lebih penting dari K6
- K5 lebih penting dari K6
- K5 sangat penting dari K6
- K5 mutlak pentingnya dari K6
- K6 sedikit lebih penting dari K5
- K6 lebih penting dari K5
- K6 sangat penting dari K5
- K6 mutlak pentingnya dari K5

E. ISIAN PERBANDINGAN ANTAR ALTERNATIF

Responden diminta untuk memberikan perbandingan antara alternatif satu sama lain berdasarkan kriteria dengan menjawab pertanyaan-pertanyaan berikut.

• Perbandingan Alternatif terhadap K1 (Aksesibilitas)

1. Bagaimana perbandingan Aksesibilitas K1 antara (A1) dengan (A2)?
 - A1 dan A2 sama penting untuk ditangani
 - A1 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A2
 - A1 lebih penting untuk ditangani dari A2
 - A1 sangat penting untuk ditangani dari A2
 - A1 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A2
 - A2 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A1
 - A2 lebih penting untuk ditangani dari A1
 - A2 sangat penting untuk ditangani dari A1
 - A2 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A1
2. Bagaimana perbandingan Aksesibilitas K1 antara (A1) dengan (A3)?
 - A1 dan A3 sama penting untuk ditangani
 - A1 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A3
 - A1 lebih penting untuk ditangani dari A3
 - A1 sangat penting untuk ditangani dari A3
 - A1 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A3
 - A3 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A1
 - A3 lebih penting untuk ditangani dari A1
 - A3 sangat penting untuk ditangani dari A1
 - A3 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A1
3. Bagaimana perbandingan Aksesibilitas K1 antara (A2) dengan (A3)?
 - A2 dan A3 sama penting untuk ditangani
 - A2 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A3
 - A2 lebih penting untuk ditangani dari A3
 - A2 sangat penting untuk ditangani dari A3
 - A2 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A3
 - A3 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A2
 - A3 lebih penting untuk ditangani dari A2
 - A3 sangat penting untuk ditangani dari A2
 - A3 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A2

• **Perbandingan Alternatif terhadap K2 (Mobilitas)**

1. Bagaimana perbandingan Mobilitas K2 antara (A1) dengan (A2)?

- A1 dan A2 sama penting untuk ditangani
- A1 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A2
 - A1 lebih penting untuk ditangani dari A2
 - A1 sangat penting untuk ditangani dari A2
 - A1 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A2
 - A2 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A1
 - A2 lebih penting untuk ditangani dari A1
 - A2 sangat penting untuk ditangani dari A1
 - A2 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A1

2. Bagaimana perbandingan Mobilitas K2 antara (A1) dengan (A3)?

- A1 dan A3 sama penting untuk ditangani
- A1 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A3
 - A1 lebih penting untuk ditangani dari A3
 - A1 sangat penting untuk ditangani dari A3
 - A1 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A3
 - A3 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A1
 - A3 lebih penting untuk ditangani dari A1
 - A3 sangat penting untuk ditangani dari A1
 - A3 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A1

3. Bagaimana perbandingan Mobilitas K2 antara (A2) dengan (A3)?

- A2 dan A3 sama penting untuk ditangani
- A2 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A3
 - A2 lebih penting untuk ditangani dari A3
 - A2 sangat penting untuk ditangani dari A3
 - A2 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A3
 - A3 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A2
 - A3 lebih penting untuk ditangani dari A2
 - A3 sangat penting untuk ditangani dari A2
 - A3 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A2

• **Perbandingan Alternatif terhadap K3 (Pengembangan Wilayah)**

1. Bagaimana perbandingan Pengembangan Wilayah K3 antara (A1) dengan (A2)?

- A1 dan A2 sama penting untuk ditangani
- A1 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A2
- A1 lebih penting untuk ditangani dari A2
- A1 sangat penting untuk ditangani dari A2
- A1 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A2
- A2 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A1
- A2 lebih penting untuk ditangani dari A1
- A2 sangat penting untuk ditangani dari A1
- A2 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A1

2. Bagaimana perbandingan Pengembangan Wilayah K3 antara (A1) dengan (A3)?

- A1 dan A3 sama penting untuk ditangani
- A1 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A3
- A1 lebih penting untuk ditangani dari A3
- A1 sangat penting untuk ditangani dari A3
- A1 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A3
- A3 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A1
- A3 lebih penting untuk ditangani dari A1
- A3 sangat penting untuk ditangani dari A1
- A3 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A1

3. Bagaimana perbandingan Pengembangan Wilayah K3 antara (A2) dengan (A3)?

- A2 dan A3 sama penting untuk ditangani
- A2 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A3
- A2 lebih penting untuk ditangani dari A3
- A2 sangat penting untuk ditangani dari A3
- A2 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A3
- A3 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A2
- A3 lebih penting untuk ditangani dari A2
- A3 sangat penting untuk ditangani dari A2
- A3 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A2

• Perbandingan Alternatif terhadap K4 (Tingkat Kemiskinan)

1. Bagaimana perbandingan Tingkat Kemiskinan K4 antara (A1) dengan (A2)?

- A1 dan A2 sama penting untuk ditangani
- A1 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A2
- A1 lebih penting untuk ditangani dari A2
- A1 sangat penting untuk ditangani dari A2
- A1 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A2
- A2 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A1
- A2 lebih penting untuk ditangani dari A1
- A2 sangat penting untuk ditangani dari A1
- A2 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A1

2. Bagaimana perbandingan Tingkat Kemiskinan K4 antara (A1) dengan (A3)?

- A1 dan A3 sama penting untuk ditangani
- A1 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A3
- A1 lebih penting untuk ditangani dari A3
- A1 sangat penting untuk ditangani dari A3
- A1 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A3
- A3 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A1
- A3 lebih penting untuk ditangani dari A1
- A3 sangat penting untuk ditangani dari A1
- A3 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A1

3. Bagaimana perbandingan Tingkat Kemiskinan K4 antara (A2) dengan (A3)?

- A2 dan A3 sama penting untuk ditangani
- A2 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A3
- A2 lebih penting untuk ditangani dari A3
- A2 sangat penting untuk ditangani dari A3
- A2 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A3
- A3 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A2
- A3 lebih penting untuk ditangani dari A2
- A3 sangat penting untuk ditangani dari A2
- A3 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A2

• **Perbandingan Alternatif terhadap K5 (Kepadatan Penduduk)**

1. Bagaimana perbandingan Kepadatan Penduduk K5 antara (A1) dengan (A2)?

- A1 dan A2 sama penting untuk ditangani
- A1 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A2
- A1 lebih penting untuk ditangani dari A2
- A1 sangat penting untuk ditangani dari A2
- A1 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A2
- A2 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A1
- A2 lebih penting untuk ditangani dari A1
- A2 sangat penting untuk ditangani dari A1
- A2 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A1

2. Bagaimana perbandingan Kepadatan Penduduk K5 antara (A1) dengan (A3)?

- A1 dan A3 sama penting untuk ditangani
- A1 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A3
- A1 lebih penting untuk ditangani dari A3
- A1 sangat penting untuk ditangani dari A3
- A1 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A3
- A3 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A1
- A3 lebih penting untuk ditangani dari A1
- A3 sangat penting untuk ditangani dari A1
- A3 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A1

3. Bagaimana perbandingan Kepadatan Penduduk K5 antara (A2) dengan (A3)?

- A2 dan A3 sama penting untuk ditangani
- A2 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A3
- A2 lebih penting untuk ditangani dari A3
- A2 sangat penting untuk ditangani dari A3
- A2 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A3
- A3 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A2
- A3 lebih penting untuk ditangani dari A2
- A3 sangat penting untuk ditangani dari A2
- A3 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A2

• Perbandingan Alternatif terhadap K6 (Kebijakan)

1. Bagaimana perbandingan Kebijakan K6 antara (A1) dengan (A2)?

- A1 dan A2 sama penting untuk ditangani
- A1 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A2
- A1 lebih penting untuk ditangani dari A2
- A1 sangat penting untuk ditangani dari A2
- A1 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A2
- A2 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A1
- A2 lebih penting untuk ditangani dari A1
- A2 sangat penting untuk ditangani dari A1
- A2 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A1

2. Bagaimana perbandingan Kebijakan K6 antara (A1) dengan (A3)?

- A1 dan A3 sama penting untuk ditangani
- A1 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A3
- A1 lebih penting untuk ditangani dari A3
- A1 sangat penting untuk ditangani dari A3
- A1 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A3
- A3 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A1
- A3 lebih penting untuk ditangani dari A1
- A3 sangat penting untuk ditangani dari A1
- A3 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A1

3. Bagaimana perbandingan Kebijakan K6 antara (A2) dengan (A3)?

- A2 dan A3 sama penting untuk ditangani
- A2 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A3
- A2 lebih penting untuk ditangani dari A3
- A2 sangat penting untuk ditangani dari A3
- A2 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A3
- A3 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A2
- A3 lebih penting untuk ditangani dari A2
- A3 sangat penting untuk ditangani dari A2
- A3 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A2



Lampiran 6. Hasil Data Keusioner Penelitian Responden 4

FORM KUESIONER

PENENTUAN PRIORITAS REKONSTRUKSI JALAN KABUPATEN BELITUNG TIMUR

Assalamualaikum wr.wb.

Perkenalkan, saya Fajar Juniza mahasiswa Universitas Islam Indonesia program studi Magister Manajemen Konstruksi FTSP UII, saat ini sedang melakukan penelitian tesis dengan judul "Penentuan Prioritas Rekonstruksi Jalan Kabupaten di Kabupaten Belitung Timur" penelitian ini bertujuan untuk menentukan prioritas kriteria sebagai bahan pertimbangan dalam pengambilan keputusan pemilihan prioritas alternatif rekonstruksi jaringan jalan dan menetapkan urutan prioritas terpilih rekonstruksi jaringan jalan di Kabupaten Belitung Timur dengan metode *Analytic Hierarchy Process (AHP)* dari hasil penilaian oleh para responden.

A. IDENTITAS RESPONDEN

NAMA : DWAN PIKHA, S.T.
NIP : 19931209 200604 1 001
JABATAN : KEPALA DINAS
UNIT KERJA : DINAS PUPR KAB. BELITUNG TIMUR

B. KRITERIA PENENTUAN PRIORITAS

Untuk menentukan prioritas rekonstruksi jaringan jalan di Kabupaten Belitung Timur terdapat beberapa kriteria yang dijadikan parameter. Pada penelitian ini terdapat 6 kriteria yang dijadikan bahan pertimbangan dalam memilih prioritas peneliharaan jaringan jalan antara lain ialah Aksesibilitas (K1), Mobilitas (K2), Pengembangan Wilayah (K3), Tingkat Kemiskinan (K4), Kepadatan Penduduk (K5), dan Kebijakan (K6).

- Aksesibilitas (K1) : berkaitan dengan ukuran kemudahan dan ketersediaan untuk mencapai suatu lokasi, wilayah, atau tujuan tertentu melalui jaringan jalan atau sistem transportasi lainnya, kemudahan dijangkau meliputi kemudahan waktu, biaya dan usaha dalam melakukan perpindahan antar tempat atau kawasan.
- Mobilitas (K2) : berkaitan dengan pergerakan orang dan barang di sepanjang jaringan jalan dan sistem transportasi lainnya, mobilitas mengacu pada gerakan fisik, diukur dengan perjalanan, jarak dan kecepatan, seperti orang-mil atau -kilometer untuk perjalanan pribadi, dan ton-mil atau ton-kilometer untuk perjalanan barang yang lain.
- Pengembangan Wilayah (K3) : kesesuaian terhadap dokumen pengembangan wilayah seperti Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW).
- Tingkat Kemiskinan (K4) : berkaitan dengan kemiskinan masyarakat daerah.
- Kepadatan Penduduk (K5) : berkaitan dengan banyaknya sebaran penduduk yang mendiami wilayah.
- Kebijakan (K6) : berkaitan dengan suatu keputusan yang diambil oleh pelaku politik dalam rangka pencapaian tujuan. Dalam penyusunan kebijakan, pemerintah tidak dapat memecahkan sendiri semua isu-isu yang timbul, partisipasi masyarakat sangat penting dalam pemberian saran, kritik dan pemikiran bagi pemerintah untuk bersama-sama menyusun alternatif guna mendapatkan solusi dengan menetapkan kebijakan demi kepentingan masyarakat seluruhnya.

C. ISIAN PERBANDINGAN ANTAR KRITERIA

Responden diminta membandingkan tingkat kepentingan antara kriteria diatas dengan menjawab pertanyaan berikut.

1. Bagaimana perbandingan antara Aksesibilitas (K1) dengan Mobilitas (K2) sebagai kriteria pendukung penentuan prioritas?
 - K1 dan K2 sama penting
 - K1 sedikit lebih penting dari K2
 - K1 lebih penting dari K2
 - K1 sangat penting dari K2
 - K1 mutlak pentingnya dari K2
 - K2 sedikit lebih penting dari K1
 - K2 lebih penting dari K1
 - K2 sangat penting dari K1
 - K2 mutlak pentingnya dari K1
2. Bagaimana perbandingan antara Aksesibilitas (K1) dengan Pengembangan Wilayah (K3) sebagai kriteria pendukung penentuan prioritas?
 - K1 dan K3 sama penting
 - K1 sedikit lebih penting dari K3
 - K1 lebih penting dari K3
 - K1 sangat penting dari K3
 - K1 mutlak pentingnya dari K3
 - K3 sedikit lebih penting dari K1
 - K3 lebih penting dari K1
 - K3 sangat penting dari K1
 - K3 mutlak pentingnya dari K1
3. Bagaimana perbandingan antara Aksesibilitas (K1) dengan Tingkat Kemiskinan (K4) sebagai kriteria pendukung penentuan prioritas?
 - K1 dan K4 sama penting
 - K1 sedikit lebih penting dari K4
 - K1 lebih penting dari K4
 - K1 sangat penting dari K4
 - K1 mutlak pentingnya dari K4
 - K4 sedikit lebih penting dari K1
 - K4 lebih penting dari K1
 - K4 sangat penting dari K1
 - K4 mutlak pentingnya dari K1

4. Bagaimana perbandingan antara Aksesibilitas (K1) dengan Kepadatan Penduduk (K5) sebagai kriteria pendukung penentuan prioritas?
- K1 dan K5 sama penting
 - K1 sedikit lebih penting dari K5
 - K1 lebih penting dari K5
 - K1 sangat penting dari K5
 - K1 mutlak pentingnya dari K5
 - K5 sedikit lebih penting dari K1
 - K5 lebih penting dari K1
 - K5 sangat penting dari K1
 - K5 mutlak pentingnya dari K1
5. Bagaimana perbandingan antara Aksesibilitas (K1) dengan Kebijakan (K6) sebagai kriteria pendukung penentuan prioritas?
- K1 dan K6 sama penting
 - K1 sedikit lebih penting dari K6
 - K1 lebih penting dari K6
 - K1 sangat penting dari K6
 - K1 mutlak pentingnya dari K6
 - K6 sedikit lebih penting dari K1
 - K6 lebih penting dari K1
 - K6 sangat penting dari K1
 - K6 mutlak pentingnya dari K1
6. Bagaimana perbandingan antara Mobilitas (K2) dengan Pengembangan Wilayah (K3) sebagai kriteria pendukung penentuan prioritas?
- K2 dan K3 sama penting
 - K2 sedikit lebih penting dari K3
 - K2 lebih penting dari K3
 - K2 sangat penting dari K3
 - K2 mutlak pentingnya dari K3
 - K3 sedikit lebih penting dari K2
 - K3 lebih penting dari K2
 - K3 sangat penting dari K2
 - K3 mutlak pentingnya dari K2
7. Bagaimana perbandingan antara Mobilitas (K2) dengan Tingkat Kemiskinan (K4) sebagai kriteria pendukung penentuan prioritas?
- K2 dan K4 sama penting
 - K2 sedikit lebih penting dari K4
 - K2 lebih penting dari K4
 - K2 sangat penting dari K4

- K2 mutlak pentingnya dari K4
 - K4 sedikit lebih penting dari K2
 - K4 lebih penting dari K2
 - K4 sangat penting dari K2
 - K4 mutlak pentingnya dari K2
8. Bagaimana perbandingan antara Mobilitas (K2) dengan Kepadatan Penduduk (K5) sebagai kriteria pendukung penentuan prioritas?
- K2 dan K5 sama penting
 - K2 sedikit lebih penting dari K5
 - K2 lebih penting dari K5
 - K2 sangat penting dari K5
 - K2 mutlak pentingnya dari K5
 - K5 sedikit lebih penting dari K2
 - K5 lebih penting dari K2
 - K5 sangat penting dari K2
 - K5 mutlak pentingnya dari K2
9. Bagaimana perbandingan antara Mobilitas (K2) dengan Kebijakan (K6) sebagai kriteria pendukung penentuan prioritas?
- K2 dan K6 sama penting
 - K2 sedikit lebih penting dari K6
 - K2 lebih penting dari K6
 - K2 sangat penting dari K6
 - K2 mutlak pentingnya dari K6
 - K6 sedikit lebih penting dari K2
 - K6 lebih penting dari K2
 - K6 sangat penting dari K2
 - K6 mutlak pentingnya dari K2
10. Bagaimana perbandingan antara Pengembangan Wilayah (K3) dengan Tingkat Kemiskinan (K4) sebagai kriteria pendukung penentuan prioritas?
- K3 dan K4 sama penting
 - K3 sedikit lebih penting dari K4
 - K3 lebih penting dari K4
 - K3 sangat penting dari K4
 - K3 mutlak pentingnya dari K4
 - K4 sedikit lebih penting dari K3
 - K4 lebih penting dari K3
 - K4 sangat penting dari K3
 - K4 mutlak pentingnya dari K3

11. Bagaimana perbandingan antara Pengembangan Wilayah (K3) dengan Kepadatan Penduduk (K5) sebagai kriteria pendukung penentuan prioritas?
- K3 dan K5 sama penting
 - K3 sedikit lebih penting dari K5
 - K3 lebih penting dari K5
 - K3 sangat penting dari K5
 - K3 mutlak pentingnya dari K5
 - K5 sedikit lebih penting dari K3
 - K5 lebih penting dari K3
 - K5 sangat penting dari K3
 - K5 mutlak pentingnya dari K3
12. Bagaimana perbandingan antara Pengembangan Wilayah (K3) dengan Kebijakan (K6) sebagai kriteria pendukung penentuan prioritas?
- K3 dan K6 sama penting
 - K3 sedikit lebih penting dari K6
 - K3 lebih penting dari K6
 - K3 sangat penting dari K6
 - K3 mutlak pentingnya dari K6
 - K6 sedikit lebih penting dari K3
 - K6 lebih penting dari K3
 - K6 sangat penting dari K3
 - K6 mutlak pentingnya dari K3
13. Bagaimana perbandingan antara Tingkat Kemiskinan (K4) dengan Kepadatan Penduduk (K5) sebagai kriteria pendukung penentuan prioritas?
- K4 dan K5 sama penting
 - K4 sedikit lebih penting dari K5
 - K4 lebih penting dari K5
 - K4 sangat penting dari K5
 - K4 mutlak pentingnya dari K5
 - K5 sedikit lebih penting dari K4
 - K5 lebih penting dari K4
 - K5 sangat penting dari K4
 - K5 mutlak pentingnya dari K4
14. Bagaimana perbandingan antara Tingkat Kemiskinan (K4) dengan Kebijakan (K6) sebagai kriteria pendukung penentuan prioritas?
- K4 dan K6 sama penting
 - K4 sedikit lebih penting dari K6
 - K4 lebih penting dari K6
 - K4 sangat penting dari K6

- K4 mutlak pentingnya dari K6
- K6 sedikit lebih penting dari K4
- K6 lebih penting dari K4
- K6 sangat penting dari K4
- K6 mutlak pentingnya dari K4

15. Bagaimana perbandingan antara Kepadatan Penduduk (K5) dengan Kebijakan (K6) sebagai kriteria pendukung penentuan prioritas?

- K5 dan K6 sama penting
- K5 sedikit lebih penting dari K6
- K5 lebih penting dari K6
- K5 sangat penting dari K6
- K5 mutlak pentingnya dari K6
- K6 sedikit lebih penting dari K5
- K6 lebih penting dari K5
- K6 sangat penting dari K5
- K6 mutlak pentingnya dari K5

E. ISIAN PERBANDINGAN ANTAR ALTERNATIF

Responden diminta untuk memberikan perbandingan antara alternatif satu sama lain berdasarkan kriteria dengan menjawab pertanyaan-pertanyaan berikut.

• Perbandingan Alternatif terhadap K1 (Aksesibilitas)

1. Bagaimana perbandingan Aksesibilitas K1 antara (A1) dengan (A2)?
 - A1 dan A2 sama penting untuk ditangani
 - A1 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A2
 - A1 lebih penting untuk ditangani dari A2
 - A1 sangat penting untuk ditangani dari A2
 - A1 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A2
 - A2 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A1
 - A2 lebih penting untuk ditangani dari A1
 - A2 sangat penting untuk ditangani dari A1
 - A2 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A1
2. Bagaimana perbandingan Aksesibilitas K1 antara (A1) dengan (A3)?
 - A1 dan A3 sama penting untuk ditangani
 - A1 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A3
 - A1 lebih penting untuk ditangani dari A3
 - A1 sangat penting untuk ditangani dari A3
 - A1 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A3
 - A3 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A1
 - A3 lebih penting untuk ditangani dari A1
 - A3 sangat penting untuk ditangani dari A1
 - A3 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A1
3. Bagaimana perbandingan Aksesibilitas K1 antara (A2) dengan (A3)?
 - A2 dan A3 sama penting untuk ditangani
 - A2 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A3
 - A2 lebih penting untuk ditangani dari A3
 - A2 sangat penting untuk ditangani dari A3
 - A2 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A3
 - A3 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A2
 - A3 lebih penting untuk ditangani dari A2
 - A3 sangat penting untuk ditangani dari A2
 - A3 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A2

• Perbandingan Alternatif terhadap K2 (Mobilitas)

1. Bagaimana perbandingan Mobilitas K2 antara (A1) dengan (A2)?

- A1 dan A2 sama penting untuk ditangani
- A1 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A2
- A1 lebih penting untuk ditangani dari A2
- A1 sangat penting untuk ditangani dari A2
- A1 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A2
- A2 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A1
- A2 lebih penting untuk ditangani dari A1
- A2 sangat penting untuk ditangani dari A1
- A2 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A1

2. Bagaimana perbandingan Mobilitas K2 antara (A1) dengan (A3)?

- A1 dan A3 sama penting untuk ditangani
- A1 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A3
- A1 lebih penting untuk ditangani dari A3
- A1 sangat penting untuk ditangani dari A3
- A1 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A3
- A3 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A1
- A3 lebih penting untuk ditangani dari A1
- A3 sangat penting untuk ditangani dari A1
- A3 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A1

3. Bagaimana perbandingan Mobilitas K2 antara (A2) dengan (A3)?

- A2 dan A3 sama penting untuk ditangani
- A2 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A3
- A2 lebih penting untuk ditangani dari A3
- A2 sangat penting untuk ditangani dari A3
- A2 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A3
- A3 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A2
- A3 lebih penting untuk ditangani dari A2
- A3 sangat penting untuk ditangani dari A2
- A3 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A2

• **Perbandingan Alternatif terhadap K3 (Pengembangan Wilayah)**

1. Bagaimana perbandingan Pengembangan Wilayah K3 antara (A1) dengan (A2)?
 - A1 dan A2 sama penting untuk ditangani
 - A1 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A2
 - A1 lebih penting untuk ditangani dari A2
 - A1 sangat penting untuk ditangani dari A2
 - A1 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A2
 - A2 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A1
 - A2 lebih penting untuk ditangani dari A1
 - A2 sangat penting untuk ditangani dari A1
 - A2 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A1
2. Bagaimana perbandingan Pengembangan Wilayah K3 antara (A1) dengan (A3)?
 - A1 dan A3 sama penting untuk ditangani
 - A1 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A3
 - A1 lebih penting untuk ditangani dari A3
 - A1 sangat penting untuk ditangani dari A3
 - A1 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A3
 - A3 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A1
 - A3 lebih penting untuk ditangani dari A1
 - A3 sangat penting untuk ditangani dari A1
 - A3 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A1
3. Bagaimana perbandingan Pengembangan Wilayah K3 antara (A2) dengan (A3)?
 - A2 dan A3 sama penting untuk ditangani
 - A2 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A3
 - A2 lebih penting untuk ditangani dari A3
 - A2 sangat penting untuk ditangani dari A3
 - A2 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A3
 - A3 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A2
 - A3 lebih penting untuk ditangani dari A2
 - A3 sangat penting untuk ditangani dari A2
 - A3 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A2

• **Perbandingan Alternatif terhadap K4 (Tingkat Kemiskinan)**

1. Bagaimana perbandingan Tingkat Kemiskinan K4 antara (A1) dengan (A2)?

- A1 dan A2 sama penting untuk ditangani
- A1 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A2
- A1 lebih penting untuk ditangani dari A2
- A1 sangat penting untuk ditangani dari A2
- A1 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A2
- A2 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A1
- A2 lebih penting untuk ditangani dari A1
- A2 sangat penting untuk ditangani dari A1
- A2 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A1

2. Bagaimana perbandingan Tingkat Kemiskinan K4 antara (A1) dengan (A3)?

- A1 dan A3 sama penting untuk ditangani
- A1 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A3
- A1 lebih penting untuk ditangani dari A3
- A1 sangat penting untuk ditangani dari A3
- A1 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A3
- A3 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A1
- A3 lebih penting untuk ditangani dari A1
- A3 sangat penting untuk ditangani dari A1
- A3 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A1

3. Bagaimana perbandingan Tingkat Kemiskinan K4 antara (A2) dengan (A3)?

- A2 dan A3 sama penting untuk ditangani
- A2 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A3
- A2 lebih penting untuk ditangani dari A3
- A2 sangat penting untuk ditangani dari A3
- A2 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A3
- A3 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A2
- A3 lebih penting untuk ditangani dari A2
- A3 sangat penting untuk ditangani dari A2
- A3 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A2

• **Perbandingan Alternatif terhadap K5 (Kepadatan Penduduk)**

1. Bagaimana perbandingan Kepadatan Penduduk K5 antara (A1) dengan (A2)?

- A1 dan A2 sama penting untuk ditangani
- A1 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A2
- A1 lebih penting untuk ditangani dari A2
- A1 sangat penting untuk ditangani dari A2
- A1 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A2
- A2 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A1
- A2 lebih penting untuk ditangani dari A1
- A2 sangat penting untuk ditangani dari A1
- A2 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A1

2. Bagaimana perbandingan Kepadatan Penduduk K5 antara (A1) dengan (A3)?

- A1 dan A3 sama penting untuk ditangani
- A1 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A3
- A1 lebih penting untuk ditangani dari A3
- A1 sangat penting untuk ditangani dari A3
- A1 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A3
- A3 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A1
- A3 lebih penting untuk ditangani dari A1
- A3 sangat penting untuk ditangani dari A1
- A3 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A1

3. Bagaimana perbandingan Kepadatan Penduduk K5 antara (A2) dengan (A3)?

- A2 dan A3 sama penting untuk ditangani
- A2 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A3
- A2 lebih penting untuk ditangani dari A3
- A2 sangat penting untuk ditangani dari A3
- A2 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A3
- A3 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A2
- A3 lebih penting untuk ditangani dari A2
- A3 sangat penting untuk ditangani dari A2
- A3 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A2

• Perbandingan Alternatif terhadap K6 (Kebijakan)

1. Bagaimana perbandingan Kebijakan K6 antara {A1} dengan {A2}?
 - A1 dan A2 sama penting untuk ditangani
 - A1 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A2
 - A1 lebih penting untuk ditangani dari A2
 - A1 sangat penting untuk ditangani dari A2
 - A1 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A2
 - A2 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A1
 - A2 lebih penting untuk ditangani dari A1
 - A2 sangat penting untuk ditangani dari A1
 - A2 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A1
2. Bagaimana perbandingan Kebijakan K6 antara {A1} dengan {A3}?
 - A1 dan A3 sama penting untuk ditangani
 - A1 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A3
 - A1 lebih penting untuk ditangani dari A3
 - A1 sangat penting untuk ditangani dari A3
 - A1 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A3
 - A3 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A1
 - A3 lebih penting untuk ditangani dari A1
 - A3 sangat penting untuk ditangani dari A1
 - A3 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A1
3. Bagaimana perbandingan Kebijakan K6 antara {A2} dengan {A3}?
 - A2 dan A3 sama penting untuk ditangani
 - A2 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A3
 - A2 lebih penting untuk ditangani dari A3
 - A2 sangat penting untuk ditangani dari A3
 - A2 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A3
 - A3 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A2
 - A3 lebih penting untuk ditangani dari A2
 - A3 sangat penting untuk ditangani dari A2
 - A3 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A2



Lampiran 7. Hasil Data Keusioner Penelitian Responden 5

FORM KUESIONER

PENENTUAN PRIORITAS REKONSTRUKSI JALAN KABUPATEN BELITUNG TIMUR

Assalamualaikum wr.wb.

Perkenalkan, saya Fajar Juniza mahasiswa Universitas Islam Indonesia program studi Magister Manajemen Konstruksi FTSP UII, saat ini sedang melakukan penelitian tesis dengan judul "Penentuan Prioritas Rekonstruksi Jalan Kabupaten di Kabupaten Belitung Timur" penelitian ini bertujuan untuk menentukan prioritas kriteria sebagai bahan pertimbangan dalam pengambilan keputusan pemilihan prioritas alternatif rekonstruksi jaringan jalan dan menetapkan urutan prioritas terpilih rekonstruksi jaringan jalan di Kabupaten Belitung Timur dengan metode *Analytic Hierarchy Process (AHP)* dari hasil penilaian oleh para responden.

A. IDENTITAS RESPONDEN

NAMA : SUMARNO, S.T.
NIP : 19760210 200604 1 004
JABATAN : KEPALA BIDANG BINAMARGA
UNIT KERJA : DINAS PUPR KAB. BELITUNG TIMUR

B. KRITERIA PENENTUAN PRIORITAS

Untuk menentukan prioritas rekonstruksi jaringan jalan di Kabupaten Belitung Timur terdapat beberapa kriteria yang dijadikan parameter. Pada penelitian ini terdapat 6 kriteria yang dijadikan bahan pertimbangan dalam memilih prioritas pemeliharaan jaringan jalan antara lain ialah Aksesibilitas (K1), Mobilitas (K2), Pengembangan Wilayah (K3), Tingkat Kemiskinan (K4), Kepadatan Penduduk (K5), dan Kebijakan (K6).

- Aksesibilitas (K1) : berkaitan dengan ukuran kemudahan dan ketersediaan untuk mencapai suatu lokasi, wilayah, atau tujuan tertentu melalui jaringan jalan atau sistem transportasi lainnya, kemudahan dijangkau meliputi kemudahan waktu, biaya dan usaha dalam melakukan perpindahan antar tempat atau kawasan.
- Mobilitas (K2) : berkaitan dengan pergerakan orang dan barang di sepanjang jaringan jalan dan sistem transportasi lainnya, mobilitas mengacu pada gerakan fisik, diukur dengan perjalanan, jarak dan kecepatan, seperti orang-mil atau -kilometer untuk perjalanan pribadi, dan ton-mil atau ton-kilometer untuk perjalanan barang yang lain.
- Pengembangan Wilayah (K3) : kesesuaian terhadap dokumen pengembangan wilayah seperti Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW).
- Tingkat Kemiskinan (K4) : berkaitan dengan kemiskinan masyarakat daerah.
- Kepadatan Penduduk (K5) : berkaitan dengan banyaknya sebaran penduduk yang mendiami wilayah.
- Kebijakan (K6) : berkaitan dengan suatu keputusan yang diambil oleh pelaku politik dalam rangka pencapaian tujuan. Dalam penyusunan kebijakan, pemerintah tidak dapat memecahkan sendiri semua isu-isu yang timbul, partisipasi masyarakat sangat penting dalam pemberian saran, kritik dan pemikiran bagi pemerintah untuk bersama-sama menyusun alternatif guna mendapatkan solusi dengan menetapkan kebijakan demi kepentingan masyarakat seluruhnya.

C. ISIAN PERBANDINGAN ANTAR KRITERIA

Responden diminta membandingkan tingkat kepentingan antara kriteria diatas dengan menjawab pertanyaan berikut.

1. Bagaimana perbandingan antara Aksesibilitas (K1) dengan Mobilitas (K2) sebagai kriteria pendukung penentuan prioritas?
 - K1 dan K2 sama penting
 - K1 sedikit lebih penting dari K2
 - K1 lebih penting dari K2
 - K1 sangat penting dari K2
 - K1 mutlak pentingnya dari K2
 - K2 sedikit lebih penting dari K1
 - K2 lebih penting dari K1
 - K2 sangat penting dari K1
 - K2 mutlak pentingnya dari K1
2. Bagaimana perbandingan antara Aksesibilitas (K1) dengan Pengembangan Wilayah (K3) sebagai kriteria pendukung penentuan prioritas?
 - K1 dan K3 sama penting
 - K1 sedikit lebih penting dari K3
 - K1 lebih penting dari K3
 - K1 sangat penting dari K3
 - K1 mutlak pentingnya dari K3
 - K3 sedikit lebih penting dari K1
 - K3 lebih penting dari K1
 - K3 sangat penting dari K1
 - K3 mutlak pentingnya dari K1
3. Bagaimana perbandingan antara Aksesibilitas (K1) dengan Tingkat Kemiskinan (K4) sebagai kriteria pendukung penentuan prioritas?
 - K1 dan K4 sama penting
 - K1 sedikit lebih penting dari K4
 - K1 lebih penting dari K4
 - K1 sangat penting dari K4
 - K1 mutlak pentingnya dari K4
 - K4 sedikit lebih penting dari K1
 - K4 lebih penting dari K1
 - K4 sangat penting dari K1
 - K4 mutlak pentingnya dari K1

4. Bagaimana perbandingan antara Aksesibilitas (K1) dengan Kepadatan Penduduk (K5) sebagai kriteria pendukung penentuan prioritas?
- K1 dan K5 sama penting
 - K1 sedikit lebih penting dari K5
 - K1 lebih penting dari K5
 - K1 sangat penting dari K5
 - K1 mutlak pentingnya dari K5
 - K5 sedikit lebih penting dari K1
 - K5 lebih penting dari K1
 - K5 sangat penting dari K1
 - K5 mutlak pentingnya dari K1
5. Bagaimana perbandingan antara Aksesibilitas (K1) dengan Kebijakan (K6) sebagai kriteria pendukung penentuan prioritas?
- K1 dan K6 sama penting
 - K1 sedikit lebih penting dari K6
 - K1 lebih penting dari K6
 - K1 sangat penting dari K6
 - K1 mutlak pentingnya dari K6
 - K6 sedikit lebih penting dari K1
 - K6 lebih penting dari K1
 - K6 sangat penting dari K1
 - K6 mutlak pentingnya dari K1
6. Bagaimana perbandingan antara Mobilitas (K2) dengan Pengembangan Wilayah (K3) sebagai kriteria pendukung penentuan prioritas?
- K2 dan K3 sama penting
 - K2 sedikit lebih penting dari K3
 - K2 lebih penting dari K3
 - K2 sangat penting dari K3
 - K2 mutlak pentingnya dari K3
 - K3 sedikit lebih penting dari K2
 - K3 lebih penting dari K2
 - K3 sangat penting dari K2
 - K3 mutlak pentingnya dari K2
7. Bagaimana perbandingan antara Mobilitas (K2) dengan Tingkat Kemiskinan (K4) sebagai kriteria pendukung penentuan prioritas?
- K2 dan K4 sama penting
 - K2 sedikit lebih penting dari K4
 - K2 lebih penting dari K4
 - K2 sangat penting dari K4

- K2 mutlak pentingnya dari K4
 - K4 sedikit lebih penting dari K2
 - K4 lebih penting dari K2
 - K4 sangat penting dari K2
 - K4 mutlak pentingnya dari K2
8. Bagaimana perbandingan antara Mobilitas (K2) dengan Kepadatan Penduduk (K5) sebagai kriteria pendukung penentuan prioritas?
- K2 dan K5 sama penting
 - K2 sedikit lebih penting dari K5
 - K2 lebih penting dari K5
 - K2 sangat penting dari K5
 - K2 mutlak pentingnya dari K5
 - K5 sedikit lebih penting dari K2
 - K5 lebih penting dari K2
 - K5 sangat penting dari K2
 - K5 mutlak pentingnya dari K2
9. Bagaimana perbandingan antara Mobilitas (K2) dengan Kebijakan (K6) sebagai kriteria pendukung penentuan prioritas?
- K2 dan K6 sama penting
 - K2 sedikit lebih penting dari K6
 - K2 lebih penting dari K6
 - K2 sangat penting dari K6
 - K2 mutlak pentingnya dari K6
 - K6 sedikit lebih penting dari K2
 - K6 lebih penting dari K2
 - K6 sangat penting dari K2
 - K6 mutlak pentingnya dari K2
10. Bagaimana perbandingan antara Pengembangan Wilayah (K3) dengan Tingkat Kemiskinan (K4) sebagai kriteria pendukung penentuan prioritas?
- K3 dan K4 sama penting
 - K3 sedikit lebih penting dari K4
 - K3 lebih penting dari K4
 - K3 sangat penting dari K4
 - K3 mutlak pentingnya dari K4
 - K4 sedikit lebih penting dari K3
 - K4 lebih penting dari K3
 - K4 sangat penting dari K3
 - K4 mutlak pentingnya dari K3

11. Bagaimana perbandingan antara Pengembangan Wilayah (K3) dengan Kepadatan Penduduk (K5) sebagai kriteria pendukung penentuan prioritas?
- K3 dan K5 sama penting
 - K3 sedikit lebih penting dari K5
 - K3 lebih penting dari K5
 - K3 sangat penting dari K5
 - K3 mutlak pentingnya dari K5
 - K5 sedikit lebih penting dari K3
 - K5 lebih penting dari K3
 - K5 sangat penting dari K3
 - K5 mutlak pentingnya dari K3
12. Bagaimana perbandingan antara Pengembangan Wilayah (K3) dengan Kebijakan (K6) sebagai kriteria pendukung penentuan prioritas?
- K3 dan K6 sama penting
 - K3 sedikit lebih penting dari K6
 - K3 lebih penting dari K6
 - K3 sangat penting dari K6
 - K3 mutlak pentingnya dari K6
 - K6 sedikit lebih penting dari K3
 - K6 lebih penting dari K3
 - K6 sangat penting dari K3
 - K6 mutlak pentingnya dari K3
13. Bagaimana perbandingan antara Tingkat Kemiskinan (K4) dengan Kepadatan Penduduk (K5) sebagai kriteria pendukung penentuan prioritas?
- K4 dan K5 sama penting
 - K4 sedikit lebih penting dari K5
 - K4 lebih penting dari K5
 - K4 sangat penting dari K5
 - K4 mutlak pentingnya dari K5
 - K5 sedikit lebih penting dari K4
 - K5 lebih penting dari K4
 - K5 sangat penting dari K4
 - K5 mutlak pentingnya dari K4
14. Bagaimana perbandingan antara Tingkat Kemiskinan (K4) dengan Kebijakan (K6) sebagai kriteria pendukung penentuan prioritas?
- K4 dan K6 sama penting
 - K4 sedikit lebih penting dari K6
 - K4 lebih penting dari K6
 - K4 sangat penting dari K6

- K4 mutlak pentingnya dari K6
- K6 sedikit lebih penting dari K4
- K6 lebih penting dari K4
- K6 sangat penting dari K4
- K6 mutlak pentingnya dari K4

15. Bagaimana perbandingan antara Kepadatan Penduduk (K5) dengan Kebijakan (K6) sebagai kriteria pendukung penentuan prioritas?

- K5 dan K6 sama penting
- K5 sedikit lebih penting dari K6
- K5 lebih penting dari K6
- K5 sangat penting dari K6
- K5 mutlak pentingnya dari K6
- K6 sedikit lebih penting dari K5
- K6 lebih penting dari K5
- K6 sangat penting dari K5
- K6 mutlak pentingnya dari K5

E. ISIAN PERBANDINGAN ANTAR ALTERNATIF

Responden diminta untuk memberikan perbandingan antara alternatif satu sama lain berdasarkan kriteria dengan menjawab pertanyaan-pertanyaan berikut.

• Perbandingan Alternatif terhadap K1 (Aksesibilitas)

1. Bagaimana perbandingan Aksesibilitas K1 antara (A1) dengan (A2)?
 - A1 dan A2 sama penting untuk ditangani
 - A1 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A2
 - A1 lebih penting untuk ditangani dari A2
 - A1 sangat penting untuk ditangani dari A2
 - A1 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A2
 - A2 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A1
 - A2 lebih penting untuk ditangani dari A1
 - A2 sangat penting untuk ditangani dari A1
 - A2 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A1
2. Bagaimana perbandingan Aksesibilitas K1 antara (A1) dengan (A3)?
 - A1 dan A3 sama penting untuk ditangani
 - A1 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A3
 - A1 lebih penting untuk ditangani dari A3
 - A1 sangat penting untuk ditangani dari A3
 - A1 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A3
 - A3 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A1
 - A3 lebih penting untuk ditangani dari A1
 - A3 sangat penting untuk ditangani dari A1
 - A3 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A1
3. Bagaimana perbandingan Aksesibilitas K1 antara (A2) dengan (A3)?
 - A2 dan A3 sama penting untuk ditangani
 - A2 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A3
 - A2 lebih penting untuk ditangani dari A3
 - A2 sangat penting untuk ditangani dari A3
 - A2 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A3
 - A3 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A2
 - A3 lebih penting untuk ditangani dari A2
 - A3 sangat penting untuk ditangani dari A2
 - A3 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A2

• **Perbandingan Alternatif terhadap K2 (Mobilitas)**

1. Bagaimana perbandingan Mobilitas K2 antara (A1) dengan (A2)?

- A1 dan A2 sama penting untuk ditangani
- A1 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A2
- A1 lebih penting untuk ditangani dari A2
- A1 sangat penting untuk ditangani dari A2
- A1 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A2
- A2 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A1
- A2 lebih penting untuk ditangani dari A1
- A2 sangat penting untuk ditangani dari A1
- A2 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A1

2. Bagaimana perbandingan Mobilitas K2 antara (A1) dengan (A3)?

- A1 dan A3 sama penting untuk ditangani
- A1 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A3
- A1 lebih penting untuk ditangani dari A3
- A1 sangat penting untuk ditangani dari A3
- A1 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A3
- A3 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A1
- A3 lebih penting untuk ditangani dari A1
- A3 sangat penting untuk ditangani dari A1
- A3 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A1

3. Bagaimana perbandingan Mobilitas K2 antara (A2) dengan (A3)?

- A2 dan A3 sama penting untuk ditangani
- A2 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A3
- A2 lebih penting untuk ditangani dari A3
- A2 sangat penting untuk ditangani dari A3
- A2 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A3
- A3 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A2
- A3 lebih penting untuk ditangani dari A2
- A3 sangat penting untuk ditangani dari A2
- A3 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A2

• **Perbandingan Alternatif terhadap K3 (Pengembangan Wilayah)**

1. Bagaimana perbandingan Pengembangan Wilayah K3 antara (A1) dengan (A2)?
 - A1 dan A2 sama penting untuk ditangani
 - A1 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A2
 - A1 lebih penting untuk ditangani dari A2
 - A1 sangat penting untuk ditangani dari A2
 - A1 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A2
 - A2 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A1
 - A2 lebih penting untuk ditangani dari A1
 - A2 sangat penting untuk ditangani dari A1
 - A2 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A1
2. Bagaimana perbandingan Pengembangan Wilayah K3 antara (A1) dengan (A3)?
 - A1 dan A3 sama penting untuk ditangani
 - A1 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A3
 - A1 lebih penting untuk ditangani dari A3
 - A1 sangat penting untuk ditangani dari A3
 - A1 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A3
 - A3 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A1
 - A3 lebih penting untuk ditangani dari A1
 - A3 sangat penting untuk ditangani dari A1
 - A3 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A1
3. Bagaimana perbandingan Pengembangan Wilayah K3 antara (A2) dengan (A3)?
 - A2 dan A3 sama penting untuk ditangani
 - A2 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A3
 - A2 lebih penting untuk ditangani dari A3
 - A2 sangat penting untuk ditangani dari A3
 - A2 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A3
 - A3 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A2
 - A3 lebih penting untuk ditangani dari A2
 - A3 sangat penting untuk ditangani dari A2
 - A3 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A2

• **Perbandingan Alternatif terhadap K4 (Tingkat Kemiskinan)**

1. Bagaimana perbandingan Tingkat Kemiskinan K4 antara (A1) dengan (A2)?

- A1 dan A2 sama penting untuk ditangani
- A1 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A2
- A1 lebih penting untuk ditangani dari A2
- A1 sangat penting untuk ditangani dari A2
- A1 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A2
- A2 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A1
- A2 lebih penting untuk ditangani dari A1
- A2 sangat penting untuk ditangani dari A1
- A2 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A1

2. Bagaimana perbandingan Tingkat Kemiskinan K4 antara (A1) dengan (A3)?

- A1 dan A3 sama penting untuk ditangani
- A1 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A3
- A1 lebih penting untuk ditangani dari A3
- A1 sangat penting untuk ditangani dari A3
- A1 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A3
- A3 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A1
- A3 lebih penting untuk ditangani dari A1
- A3 sangat penting untuk ditangani dari A1
- A3 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A1

3. Bagaimana perbandingan Tingkat Kemiskinan K4 antara (A2) dengan (A3)?

- A2 dan A3 sama penting untuk ditangani
- A2 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A3
- A2 lebih penting untuk ditangani dari A3
- A2 sangat penting untuk ditangani dari A3
- A2 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A3
- A3 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A2
- A3 lebih penting untuk ditangani dari A2
- A3 sangat penting untuk ditangani dari A2
- A3 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A2

• **Perbandingan Alternatif terhadap K5 (Kepadatan Penduduk)**

1. Bagaimana perbandingan Kepadatan Penduduk K5 antara (A1) dengan (A2)?

- A1 dan A2 sama penting untuk ditangani
- A1 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A2
- A1 lebih penting untuk ditangani dari A2
- A1 sangat penting untuk ditangani dari A2
- A1 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A2
- A2 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A1
- A2 lebih penting untuk ditangani dari A1
- A2 sangat penting untuk ditangani dari A1
- A2 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A1

2. Bagaimana perbandingan Kepadatan Penduduk K5 antara (A1) dengan (A3)?

- A1 dan A3 sama penting untuk ditangani
- A1 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A3
- A1 lebih penting untuk ditangani dari A3
- A1 sangat penting untuk ditangani dari A3
- A1 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A3
- A3 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A1
- A3 lebih penting untuk ditangani dari A1
- A3 sangat penting untuk ditangani dari A1
- A3 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A1

3. Bagaimana perbandingan Kepadatan Penduduk K5 antara (A2) dengan (A3)?

- A2 dan A3 sama penting untuk ditangani
- A2 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A3
- A2 lebih penting untuk ditangani dari A3
- A2 sangat penting untuk ditangani dari A3
- A2 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A3
- A3 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A2
- A3 lebih penting untuk ditangani dari A2
- A3 sangat penting untuk ditangani dari A2
- A3 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A2

• Perbandingan Alternatif terhadap K6 (Kebijakan)

1. Bagaimana perbandingan Kebijakan K6 antara (A1) dengan (A2)?

- A1 dan A2 sama penting untuk ditangani
- A1 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A2
- A1 lebih penting untuk ditangani dari A2
- A1 sangat penting untuk ditangani dari A2
- A1 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A2
- A2 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A1
- A2 lebih penting untuk ditangani dari A1
- A2 sangat penting untuk ditangani dari A1
- A2 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A1

2. Bagaimana perbandingan Kebijakan K6 antara (A1) dengan (A3)?

- A1 dan A3 sama penting untuk ditangani
- A1 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A3
- A1 lebih penting untuk ditangani dari A3
- A1 sangat penting untuk ditangani dari A3
- A1 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A3
- A3 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A1
- A3 lebih penting untuk ditangani dari A1
- A3 sangat penting untuk ditangani dari A1
- A3 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A1

3. Bagaimana perbandingan Kebijakan K6 antara (A2) dengan (A3)?

- A2 dan A3 sama penting untuk ditangani
- A2 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A3
- A2 lebih penting untuk ditangani dari A3
- A2 sangat penting untuk ditangani dari A3
- A2 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A3
- A3 sedikit lebih penting untuk ditangani dari A2
- A3 lebih penting untuk ditangani dari A2
- A3 sangat penting untuk ditangani dari A2
- A3 mutlak pentingnya untuk ditangani dari A2

