



Prioritas Pemeliharaan Jalan Kabupaten Berdasarkan Ketersediaan Alokasi Anggaran

Dadan Yuda Prayoga¹, Herman², Ida Farida³, Mirza Fathir⁴, Greece Maria Lawalata⁵

Jurnal Konstruksi
Institut Teknologi Garut
Jl. Mayor Syamsu No. 1 Jayaraga Garut 44151 Indonesia
Email : jurnal@itg.ac.id

¹prayoga1979@gmail.com

²herman@itenas.ac.id

³idafarida@itg.ac.id

⁴mirzafathir@itg.ac.id

⁵greece.maria@itg.ac.id

Abstrak – Prasarana jalan merupakan salah satu fasilitas infrastruktur transportasi yang paling strategis. Hal ini didukung dengan kemantapan jalan yang ditunjang dengan pemeliharaan dan perbaikan jalan. Penanganan perbaikan jalan tidak terlepas dari pembiayaan dari anggaran yang dimiliki setiap wilayah terutama di kabupaten. Keterbatasan anggaran berpengaruh pada perbaikan jalan, sehingga perlu adanya prioritas penanganan. Tujuan penelitian adalah mengetahui kriteria yang menjadi dasar dalam prioritas pemeliharaan jalan dan menyusun urutan prioritas pemeliharaan jalan kabupaten berdasarkan ketersediaan alokasi anggaran di Kecamatan Banyuresmi Kabupaten Garut. Metodologi penelitian menggunakan metode deskriptif evaluatif, dianalisis dengan Proses Hirarki Analitik. Hasil penilaian responden terhadap penanganan pemeliharaan jalan menunjukkan bahwa kriteria prioritas terdiri dari faktor jenis kerusakan jalan berpengaruh 31,9%; faktor kebijakan berpengaruh 31,7%; faktor kondisi lalu lintas berpengaruh 23%; dan faktor kondisi pelayanan berpengaruh 13%. Urutan prioritas penanganan pemeliharaan jalan Kabupaten berdasarkan ketersediaan alokasi anggaran di Kecamatan Banyuresmi Kabupaten Garut ruas jalan Pasirmuncang - Cipicung, Tanjung - Maleer, Cipicung - Wanaraja, Cibudug - Cipicung, Bojongsalam - Menger, Jager - Jolok/Cipicung, dan Warungpeuteuy - Kiaralawang.

Kata Kunci – Anggaran; Jalan; Pemeliharaan; Prioritas Penanganan.

I. PENDAHULUAN

Pengguna jalan menuntut agar jalan yang dilalui selalu memberikan kenyamanan, keamanan dan keselamatan. Dimana salah satu fungsi jalan sebagai prasarana dalam pengembangan dan pertumbuhan perekonomian suatu wilayah. Jaringan jalan merupakan suatu sistem yang mengikat dan menghubungkan pusat-pusat pertumbuhan dengan wilayah yang berbeda dalam pengaruh pelayanannya dalam suatu hirarki [1]. Agar jaringan jalan berfungsi secara berkesinambungan sesuai dengan arah pembangunan nasional dan daerah, maka perlu dilakukan pemeliharaan jaringan jalan, karena penundaan kegiatan pemeliharaan akan meningkatkan kuantitas kerusakan permukaan jalan dan mengarah kepada kerusakan berat yang berimbas pada biaya yang dibutuhkan semakin besar untuk mengatasinya. Hal ini sangat berpengaruh pada tindakan konkrit di perbaikan jalan tersebut, terutama untuk ruas jalan yang tidak layak kondisi rusak berat [2]. Program pemeliharaan secara periodik menjadi pilihan yang lebih ekonomis daripada melakukan rehabilitasi atau rekonstruksi yang hampir sepadan dengan pembangunan jalan baru.

Kerusakan permukaan jalan terdiri dari sedang, rusak, dan rusak berat. Kerusakan dibawah 10% dari panjang jalan dikategorikan kondisi baik, kerusakan jalan antara 11 - 23% dikategorikan kondisi sedang dan rusak,

sedangkan jalan dalam kondisi rusak berat apabila kerusakan dari panjang jalan lebih dari 23% [3][4]. Kerusakan jalan mempengaruhi berbagai aspek yaitu kenyamanan, keamanan, dan keselamatan [5] Dengan keterbatasan sumber pendanaan APBD kabupaten dan jumlah jalan yang tidak sebanding dengan alokasi dana untuk mengelola serta memelihara jalan menjadi kendala dalam pelaksanaan program pemeliharaan jalan, sehingga berdampak pada penurunan kinerja dan pelayanan jalan, sehingga karakteristik dan kinerja jalan akan menurun dengan kemunduran perkerasan [6]. Hal ini akan terus terjadi seiring dengan tidak dipenuhinya anggaran yang pada akhirnya diperlukan dana yang cukup besar untuk pekerjaan rehabilitasi jalan [7].

Kriteria yang sangat berpengaruh dalam menentukan prioritas pemeliharaan jalan adalah fungsi aksesibilitas, fungsi mobilitas, fungsi arus ruas jalan, fungsi kondisi ruas jalan, dan fungsi efektivitas biaya pemeliharaan Pemerintah Kabupaten Garut perlu memiliki program prioritas dalam pemeliharaan jalan secara tepat, efisien,[8][9] dan menyesuaikan dengan tingkat ketersediaan alokasi anggaran yang ada, supaya anggaran yang tersedia dapat dialokasikan secara tepat sasaran sesuai dengan skala prioritas pemeliharaan jalan di Kabupaten Garut. Dengan demikian perlu diidentifikasi kriteria dalam prioritas pemeliharaan jalan berdasarkan ketersediaan alokasi anggaran, sehingga dapat menyusun urutan prioritas terutama di Kecamatan Banyuresmi Kabupaten Garut untuk ruas jalan Cibudug – Cipicung, Cipicung - Wanaraja, Pasirmuncang - Cipicung, Warungpeuteuy - Kiaralawang, Jager - Jolok/Cipicung, Bojongsalam - Menger, dan Tanjung - Maleer.

II. METODOLOGI PENELITIAN

Metode penelitian ini adalah metode deskriptif evaluatif untuk mendeskripsikan dan mengevaluasi suatu objek yang ada. Selanjutnya dianalisis menggunakan metode Proses Hirarki Analitik sebagai pendekatan pengambilan keputusan dengan pendekatan yang praktis dan efektif dengan suatu ranking/ pembobotan prioritas dari tiap elemen pada metoda Saaty [10]. Objek penelitian jalan di Kecamatan Banyuresmi Kabupaten Garut.

A. Tahapan Penelitian

Penelitian Penentuan Urutan Prioritas Pemeliharaan Jalan di Kabupaten Garut, terdiri dari identifikasi dan mendefinisikan masalah serta perancangan struktur hirarki dalam menentukan kriteria dan kemudian menetapkan alternatif. Data yang dihimpun terdiri dari 4 kriteria, yaitu: kriteria tingkat kerusakan jalan, kriteria kondisi, kriteria kondisi pelayanan, dan kriteria kebijakan. Ke empat kriteria tersebut disusun dalam suatu perancangan struktur hirarki. Penilaian Kondisi Jalan dan Penentuan Jenis Penanganan, yang terdiri kondisi baik, sedang, rusak, dan rusak berat. Kategori tingkat kerusakan berdasarkan SK:77/KPTS/Db/1990 tentang Perencanaan Umum Jalan Kabupaten untuk jalan beraspal [11] dapat dilihat pada Tabel 1.

Tabel 1 Kategori Kerusakan Jalan Beraspal

No	Jalan Beraspal	Tingkat Kerusakan			
		Baik	Sedang	Rusak	Rusak Berat
1	Lubang	0-40	40-200	200-600	> 600
2	Retak	0-100	100-500	500-1000	>1000
3	Ambles	0-200	200-400	400-2000	>2000
4	Alur	0-100	100-200	200-1000	>1000

Berdasarkan Petunjuk Perencanaan dan Penyusunan Program Jalan Kabupaten untuk semua ruas jalan, ditetapkan:

1. Dana penanganan tersedia 100%, maka:
 - a. Ruas jalan yang saat ini berada dalam kondisi baik ditangani dengan pemeliharaan rutin.
 - b. Ruas jalan yang saat ini berada dalam kondisi sedang ditangani dengan pemeliharaan berkala.
 - c. Ruas jalan yang saat ini dalam kondisi rusak ditangani dengan peningkatan
 - d. Ruas jalan yang saat ini dalam kondisi rusak berat ditangani dengan rekonstruksi.

2. Dana penanganan terbatas, maka:
 - a. pemeliharaan rutin untuk semua ruas jalan.
 - b. pemeliharaan berkala untuk ruas jalan dalam kondisi sedang,
 - c. peningkatan jalan untuk ruas jalan dalam kondisi rusak
 - d. rekonstruksi untuk ruas jalan dalam kondisi rusak berat.

Konversi nilai kerusakan jalan terhadap Indeks Kerusakan Jalan (IKJ) yang mewakili kondisi baik, kondisi sedang, kondisi rusak, dan kondisi rusak berat dalam bentuk penyederhanaan dari angka kerusakan (m^2/km) dari lubang dan retak menjadi suatu indeks pendekatan konsep IRI (*International Roughness Index*) [12]. Tahapan pembentukan nilai Indeks Kerusakan Jalan disajikan pada Tabel 2.

Tabel 2: Konversi Nilai Kondisi Jalan terhadap Indeks Kerusakan Jalan

Jalan Beraspal	Tingkat Kerusakan			
	Baik	Sedang	Rusak	Rusak Berat
Lubang	0-40	40-200	200-600	>600
Indeks Kerusakan Jalan (IKJL)	0-4	4,1-8	8,1-12	>12
Perumusan Konversi IKJL	$[\text{Skor}/40] \times 4$	$([\text{Skor}/40,1] / [200-40,1] \times [8-4,1]) + 4,1$	$([\text{Skor}/200,1] / [600-200,1] \times [12-8,1]) + 8,1$	$[\text{Skor}/600] \times 12$
Retak Indeks	0-100	100-500	500-1000	>1000
Indeks Kerusakan Jalan (IKJK)	0-4	4,1-8	8,1-12	>12
Perumusan Konversi IKJR	$[\text{Skor}/100] \times 4$	$([\text{Skor}/100] / [500-100,1] \times [8-4,1]) + 4,1$	$([\text{Skor}/500,1] / [1000-500,1] \times [12-8,1]) + 8,1$	$[\text{Skor}/1000] \times 12$

Tahap lanjutan menyusun prioritas penanganan jalan, terkait proses dan hasil prioritas kegiatan penanganan jalan. Proses prioritas menggunakan sejumlah kriteria pada kondisi struktur jalan, kondisi, kondisi pelayanan dan tuntutan masyarakat. Penetapan prioritas untuk pelaksanaan sistem program penanganan pemeliharaan jalan tahunan.

Dalam penelitian melakukan penilaian berdasarkan hasil kuesioner dengan penetapan responden menggunakan teknik *purposive sampling*. Responden yang diminta untuk mengisi kuesioner adalah: perwakilan Dinas PUPR bidang Bina Marga, perwakilan Dinas Perhubungan bidang Manajemen Lalu Lintas, dan wakil BAPPEDA bidang Infrastruktur dan Pengembangan Wilayah Kabupaten Garut.

B. Pengolahan Data

Bentuk penilaian menggunakan perbandingan berpasangan antar faktor setiap level hirarki. Bobot tingkat kepentingan berdasarkan skala Saaty (2019) dari 1 sampai 9. Pengisian kuesioner perbandingan berpasangan dapat dilihat pada Tabel 3.

Tabel 3: Skala Prioritas

Bobot	Pengertian	Keterangan
1	Sama penting	Dua faktor memiliki pengaruh yang sama terhadap sasaran
3	Sedikit lebih penting	Salah satu faktor sedikit lebih berpengaruh dibanding faktor lainnya
5	Lebih penting	Salah satu faktor lebih berpengaruh dibanding faktor lainnya
7	Sangat lebih penting	Salah satu faktor sangat lebih berpengaruh dibanding faktor lainnya
9	Jauh lebih penting	Salah satu faktor jauh lebih berpengaruh dibanding faktor lainnya
2,4,6,8	Antara nilai yang ada	Diantara kondisi bobot sebelumnya
$a_{ij} = 1/a_{ji}$	Kebalikan	Nilai kebalikan dari kondisi bobot sebelumnya untuk pasangan dua faktor yang sama

Nilai bobot prioritas tiap level menggunakan perhitungan *Eigen Vector*, selanjutnya dilakukan Normalisasi matriks dengan cara membagi jumlah baris dengan jumlah aspek yang dinilai. Tujuan normalisasi untuk mengetahui nilai proporsi dari suatu kriteria terhadap kriteria lainnya dalam kolom yang sama dan menghasilkan Nilai Prioritas Relatif.

Hasil yang didapatkan ditinjau konsistensi penilaian dalam perbandingan berpasangan dengan Rasio Konsistensi Matriks. Selanjutnya meninjau Rasio Konsistensi Hirarki untuk menguji permasalahan ketepatan struktur pada hirarki yang telah disusun. Apabila Rasio Konsistensi Matriks dan Rasio Konsistensi Hirarki melebihi batas yang telah ditentukan maka harus dilakukan penilaian ulang perbandingan berpasangan, dengan Konsistensi mendekati sempurna agar menghasilkan keputusan yang mendekati valid kurang dari atau sama dengan 10 %. Nilai *Random Index* (RI) [13]dapat dilihat pada Tabel 5.

Tabel 5 Nilai *Random Index*

n	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
RI	0	0	0.58	0.9	1.12	1.24	1.32	1.41	1.45	1.49	1.51

Pada metode Proses Hirarki Analitik, tingkat inkonsistensi dibawah 10%, nilai $CR \leq 0,1$ (10%) maka hasil perbandingan preferensi konsisten dan sebaliknya jika $CR > 0,1$ (10%) maka hasil perbandingan preferensi tidak konsisten. Apabila tidak konsisten maka terdapat 2 pilihan, yaitu mengulang perbandingan preferensi atau melakukan proses auto koreksi.

Dengan kondisi keterbatasan dana maka penanganan jalan tidak semua dilakukan untuk mengembalikan kondisi jalan pada kondisi terbaik atau mengembalikan IKJ pada level 0. Upaya penanganan dapat disesuaikan dengan ketersediaan dana, dimana target level pelayanan yang akan dicapai pada indeks kerusakan jalan dapat diturunkan selama masih berada dalam rentang kondisi baik (0 - 4). Tahap pembiayaan pekerjaan di estimasi pada item pekerjaan dan harga satuan pekerjaan dari Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten Garut. Estimasi volume pekerjaan ditinjau menurut volume kerusakan yang terjadi, dihitung dengan mengalikan harga satuan pekerjaan untuk setiap jenis penanganan dengan volume kerusakan yang terjadi.

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Kriteria Kepentingan

Berdasarkan analisis data rekapitulasi jawaban dari responden, diantaranya responden ke-1 (R1) terhadap A-C dengan skala 5 dimana faktor Kondisi Pelayanan (C) lebih penting dari faktor Tingkat Kerusakan Jalan (A). Berdasarkan nilai A-C dilakukan perbandingan terbalik terhadap faktor yang didepanya yaitu A, sehingga didapatkan skala 1/5 atau 0,20. Responden ke-1 (R1) terhadap A-B adalah skala 3, dimana faktor Tingkat Kerusakan Jalan (A) sedikit lebih penting dari faktor Kondisi Pelayanan (B), pada kondisi ini tidak dilakukan perbandingan terbalik karena ditinjau terhadap faktor yang didepanya. Persepsi responden terhadap kriteria akan kepentingan pada masing-masing faktor dapat dilihat pada Tabel 6.

Tabel 6: Rekapitulasi Jawaban Responden Terhadap “Kriteria”

Responden	PERSEPSI RESPONDEN					
	A : B	A : C	A : D	B : C	B : D	C : D
R1	3	5	9	6	8	6
R2	5	4	4	6	4	6
R3	5	6	9	6	9	7
R4	4	6	5	7	8	8
R5	4	5	9	8	7	5
R6	3	6	9	6	4	6
R7	4	6	3	5	7	9

Responden	PERSEPSI RESPONDEN					
	A : B	A : C	A : D	B : C	B : D	C : D
R8	5	6	8	4	6	8
R9	6	5	6	6	7	6
R10	6	5	4	7	9	7
R11	4	5	7	7	4	7
R12	5	5	8	5	6	7

Keterangan:

A : B = Pertimbangan faktor tingkat kerusakan jalan terhadap faktor kondisi lalu lintas

A : C = Pertimbangan faktor tingkat kerusakan jalan terhadap faktor kondisi pelayanan

A : D = Pertimbangan faktor tingkat kerusakan jalan terhadap faktor tuntutan masyarakat

B : C = Pertimbangan faktor kondisi lalu lintas terhadap faktor kondisi pelayanan

B : D = Pertimbangan faktor kondisi lalu lintas terhadap faktor tuntutan masyarakat

C : D = Pertimbangan faktor kondisi pelayanan terhadap faktor kebijakan

Skala perbandingan penilaian kriteria d berdasarkan persepsi responden dapat dilihat pada Tabel 7.

Tabel 7: Skala Perbandingan Penilaian “Kriteria”

Responden	PERSEPSI RESPONDEN					
	A : B	A : C	A : D	B : C	B : D	C : D
R1	3,00	0,20	0,11	0,17	0,13	0,17
R2	0,20	4,00	0,25	0,17	0,25	0,17
R3	5,00	0,17	0,11	6,00	0,11	0,14
R4	0,25	0,17	0,20	7,00	0,13	0,13
R5	4,00	5,00	0,11	0,13	0,14	5,00
R6	3,00	0,17	0,11	0,17	4,00	0,17
R7	0,25	0,17	3,00	5,00	0,14	0,11
R8	0,20	0,17	0,13	0,25	0,17	0,13
R9	6,00	5,00	0,17	6,00	0,14	0,17
R10	0,17	5,00	4,00	7,00	0,11	0,14
R11	0,25	5,00	0,14	0,14	4,00	0,14
R12	5,00	0,20	0,13	0,20	0,17	0,14
ΣR	27,32	25,23	8,45	32,22	9,48	6,60
$\Sigma R/12$	2,28	2,10	0,70	2,68	0,79	0,55

Keterangan:

ΣR adalah jumlah kumulatif skala perbandingan penilaian.

R/12 adalah rata-rata penilaian dengan membagi R terhadap 12 Responden.

$\Sigma R/12$ pada Tabel 7 merupakan besaran matrik masing-masing, sehingga terbentuk matrik awal seperti pada Tabel 8.

Tabel 8: Matriks Awal Penelitian

	A	B	C	D
A	1,00	2,28	2,10	0,70
B	0,44	1,00	2,68	0,79
C	0,48	0,37	1,00	0,55
D	1,42	1,27	1,82	1,00
Σ	3,33	4,91	7,61	3,04

Nilai eigen vektor untuk setiap baris dapat dilihat pada Tabel 9.

Tabel 9 Nilai Eigen Vektor

	A	B	C	D	Jumlah	Wi	Eigen Vektor
A	1,00	2,28	2,10	0,70	3,37	1,36	0,319
B	0,44	1,00	2,68	0,79	0,93	0,98	0,23
C	0,48	0,37	1,00	0,55	0,10	0,56	0,13
D	1,42	1,27	1,82	1,00	3,27	1,34	0,317
Σ	3,33	4,91	7,61	3,04	7,67	4,24	1,00

Nilai eigen vektor maksimum sebesar 4,17 dan Consistency Index = 0,057 dengan nilai Random Index 0,9 karena $n = 4$, serta *Consistency Ratio* = 0,0635 < 10% maka dinyatakan data konsisten.

B. Pembobotan dan Urutan Prioritas

Bobot elemen diperoleh dari nilai Eigen Vektor seperti pada Tabel 10.

Tabel 10 Pembobotan dan Urutan Prioritas Kriteria

Kriteria	Bobot	Urutan Prioritas
Jenis Kerusakan Jalan	0,319	1
Kondisi Lalu lintas	0,23	3
Kondisi Pelayanan	0,13	4
Kebijakan	0,317	2
Total	1,00	-

Hasil atas bobot masing-masing kriteria dengan metode Proses Hirarki Analitik diperoleh:

$$Y = (0,319 \times \text{Jenis Kerusakan Jalan}) + (0,23 \times \text{Kondisi Lalu lintas}) + (0,13 \times \text{Kondisi Pelayanan}) + (0,317 \times \text{Kebijakan})$$

Kondisi jenis kerusakan jalan adalah perbaikan lubang- lubang, perbaikan amblas, perbaikan retak-retak, perbaikan alur bekas roda, perbaikan bahu jalan, dan perbaikan drainase jalan. Penilaian responden terhadap beberapa kriteria menunjukkan bahwa hasil atas bobot masing-masing kriteria, yaitu:

$$Y = (0,290 \times \text{Perbaikan lubang - lubang}) + (0,185 \times \text{Perbaikan amblas}) + (0,168 \times \text{Perbaikan retak-retak}) + (0,148 \times \text{Perbaikan alur bekas roda}) + (0,108 \times \text{Perbaikan bahu jalan}) + (0,102 \times \text{Perbaikan drainase jalan})$$

Sub kriteria dari kondisi terdiri dari truk, mobil penumpang, sepeda motor, dan bus. Hasil atas bobot masing-masing kriteria, yaitu:

$$Y = (0,32 \times \text{Truk}) + (0,23 \times \text{Mobil Penumpang}) + (0,13 \times \text{Sepeda Motor}) + (0,32 \times \text{Bus})$$

Sub kriteria dari kondisi pelayanan terdiri dari perbaikan marka jalan, penanganan lokasi rawan kecelakaan, potret keamanan jalan, dan ketersediaan rambu-rambu jalan. Hasil atas bobot masing-masing kriteria, yaitu:

$$Y = (0,42 \times \text{perbaikan marka jalan}) + (0,25 \times \text{penanganan lokasi rawan kecelakaan}) + (0,11 \times \text{potret keamanan jalan}) + (0,22 \times \text{ketersediaan lampu}).$$

Sub kriteria kebijakan dari top down (usulan teknokratik), bottom up (usulan masyarakat melalui Musrenbang), dan legislatif. Hasil penilaian responden terhadap sub kriteria kebijakan, yaitu:

$$Y = (0,494 \times \text{bottom up}) + (0,313 \times \text{top down}) + (0,192 \times \text{legislatif}).$$

Berdasarkan dari kriteria yang telah terkumpul dan pembobotan terbentuk skala prioritas pemeliharaan rutin, yaitu: $Y = 0,319 \{(0,290 \times A1) + (0,185 \times A2) + (0,68 \times A3) + (0,148 \times A4) + (0,108 \times A5) + (0,102 \times A6)\} + 0,23 \{(0,320 \times B1) + (0,320 \times B2) + (0,230 \times B3) + (0,123 \times B4)\} + 0,130 \{(0,420 \times C1) + (0,250 \times C2) + (0,220 \times C3) + (0,110 \times C4)\} + 0,317 \{(0,592 \times D1) + (0,408 \times D2)\}$

Urutan prioritas penanganan perbaikan/ pemeliharaan jalan berdasarkan analisis bobot kriteria, dapat dilihat pada Tabel 11.

Tabel 11. Urutan Prioritas Penanganan Pemeliharaan Jalan

No	Ruas Jalan	Bobot	Urutan
1	Cibudug - Cipicung	0,131	4
2	Cipicung - Wanaraja	0,178	3
3	Pasirmuncang - Cipicung	0,198	1
4	Warungpeuteuy - Kiaralawang	0,085	7
5	Jager - Jolok/Cipicung	0,103	6
6	Bojongsalam - Menger	0,122	5
7	Tanjung - Maleer	0,183	2

IV. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian mengenai prioritas pemeliharaan jalan wilayah Kecamatan Banyuresmi Kabupaten Garut, maka dapat diperoleh kesimpulan sebagai berikut:

1. Penilaian responden terhadap penanganan pemeliharaan jalan menunjukkan bahwa kriteria dalam analisis prioritas, yakni: faktor jenis kerusakan jalan memiliki pengaruh tingkat kepentingan dengan bobot 31,9% kemudian faktor kebijakan dengan bobot 31,7%, faktor kondisi lalu lintas dengan bobot 23%, dan terendah pada faktor kondisi pelayanan dengan bobot 13%.
2. Prioritas penanganan pemeliharaan jalan Kabupaten berdasarkan ketersediaan alokasi anggaran di Kecamatan Banyuresmi Kabupaten Garut adalah:
 - a. Urutan pertama Ruas Jalan Pasirmuncang - Cipicung dengan nilai bobot sebesar 19,8%
 - b. Urutan kedua Ruas Jalan Tanjung - Maleer dengan nilai bobot sebesar 18,3%
 - c. Urutan ketiga Ruas Jalan Cipicung - Wanaraja dengan nilai bobot sebesar 17,8%
 - d. Urutan keempat Ruas Jalan Cibudug - Cipicung dengan nilai bobot sebesar 13,1%
 - e. Urutan kelima Ruas Jalan Bojongsalam - Menger dengan nilai bobot sebesar 12,2%
 - f. Urutan keenam Ruas Jalan Jager - Jolok/Cipicung dengan nilai bobot sebesar 10,3%
 - g. Urutan ketujuh Ruas Jalan Warungpeuteuy - Kiaralawang dengan nilai bobot sebesar 8,5%
3. Bagi penelitian selanjutnya, perlu adanya penambahan kriteria-kriteria yang berhubungan dengan pemeliharaan ruas jalan serta dapat dipertimbangkan untuk digunakan sebagai metode analisis perbandingan agar mendapatkan hasil yang lebih akurat dalam pemilihan prioritas penanganan ruas jalan serta mengkaji sampai pembagian pembiayaan setiap penanganan di ruas yang ada.

UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis mengucapkan terima kasih kepada semua rekan-rekan dan responden yang telah mendukung dalam penelitian ini. Dengan penelitian ini semoga memberikan manfaat baik di pemerintahan maupun ilmu teknik sipil.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] B. Artandio, "Prioritasi Lokasi Penyediaan Lahan Dalam Upaya Pemenuhan Ruang Terbuka Hijau Publik Perkotaan di Kota Malang," *Repositoryub.Ac.Id*, vol. 8(3), pp. 65-74., 2018.
- [2] H. Herfando, D. Kurniawan, and S. Dewi, "Analisis Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Dan Audit Keselamatan Jalan Raya Bukittinggi-Medan Km 65 Kumpulan Kabupaten Pasaman," Padang Panjang, 2022. doi: 10.33559/err.v2i1.1428.
- [3] R. M. Utama and I. Farida, "Evaluasi Kondisi Struktural Pada Jalan Berdasarkan Hubungan Antara Ketidakrataan Permukaan Jalan (IRI) Dan Indeks Kondisi Jalan (RCI) (Studi Kasus Ruas Jalan Selajambe-Cibogo-Cibeet, Cianjur)," *J. Konstr.*, vol. 14, no. 1, 2016, doi: 10.33364/konstruksi/v.14-

- 1.386.
- [4] Aulia Dewi Fatikasari, “Analisa Tingkat Kerusakan Jalan Menggunakan Metode PCI Untuk Mengevaluasi Kondisi Jalan di Raya Cangkring, Kecamatan Krembung, Kabupaten Sidoarjo,” *Aulia Dewi Fatikasari*, vol. 6, no. 2, pp. 1–6, 2021.
 - [5] R. Ariana, “Analisis Dampak Kerusakan Jalan Terhadap Pengguna Jalan Dan Lingkungan,” *Infratech Build. J.*, vol. 2(1), pp. 1–23, 2016.
 - [6] W. M. Sadia, L. B. Suparma, and S. Mulyani, “Penentuan Prioritas Rehabilitasi Perkerasan Lentur untuk Efisiensi Penambangan Material di Kendari,” *Dampak*, vol. 16, no. 2, p. 105, 2019, doi: 10.25077/dampak.16.2.105-115.2019.
 - [7] A. PUSERBUMI and H. PURWANTI, “Pengelolaan Jalan Nasional Dengan Skenario Variasi Alokasi Anggaran (Studi Kasus: Jalan Nasional Provinsi Banten),” *J. Tek. / Maj. Ilm. Fak. Tek. UNPAK*, vol. 21, no. 1, 2020, doi: 10.33751/teknik.v21i1.2425.
 - [8] L. E. P. Girsang, “Kajian Kriteria Penentuan Skala Prioritas Pada Proyek Penanganan Jalan Nasional (Studi Kasus Satuan Kerja Pelaksanaan Jalan Nasional Wilayah II Provinsi Sumatera Utara),” *J. Poli-Teknologi*, vol. 17, no. 1, 2018, doi: 10.32722/pt.v17i1.1100.
 - [9] T. Trissiyana, “Penentuan Prioritas Pemeliharaan Jalan Kabupaten,” *Media Ilm. Tek. Lingkung.*, vol. 2, no. 2, pp. 13–19, 2017, doi: 10.33084/mitl.v2i2.123.
 - [10] J. E. Leal, “AHP-express: A simplified version of the analytical hierarchy process method,” *MethodsX*, vol. 7, 2020, doi: 10.1016/j.mex.2019.11.021.
 - [11] D. B. Marga, “SK 77/KPTS/DB I990 Tentang Juknis Perencanaan dan Penyusunan Program Jalan Kabupaten,” Direktorat Jenderal Bina Marga.
 - [12] N. Rezanía, “Evaluasi Tingkat Kerusakan Jalan Pada Perkerasan Lentur Sebagai Dasar Penentuan Perbaikan Jalan (Studi Kasus: Jalan Soekarno ...),” *Dr. Diss. Inst. Teknol. Kalimantan*, 2020, [Online]. Available: <http://repository.itk.ac.id/id/eprint/3944>
 - [13] S. R. Vengugopalan, L. P. Sai, L. S. Ganesh, and G. Ramakrishnan, “Application of AHP for PLM Tools Selection,” *Proc. Int. Conf. Prod. Lifecycle Manag. PLM’08, Inderscience*, vol. PLMSP4, no. April 2019, pp. 111–125, 2008.