

IV. HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1. Gambaran Umum Wilayah Studi

Gambaran umum wilayah studi terdiri dari letak geografis dan batas administratif, luasan tiap desa, jenis tanah, kelerengan, curah hujan, dan jaringan jalan di wilayah studi. Gambaran umum wilayah studi akan dijabarkan pada subbab selanjutnya.

4.1.1. Letak Geografis dan Batas Administratif Wilayah Studi

Seluruh wilayah administrasi Kabupaten Bangkalan yang mencakup 18 kecamatan memiliki luas wilayah sebesar 1.260,24 km². Wilayah studi yang diteliti pada penelitian meliputi 4 kecamatan yaitu Kecamatan Socah, Kecamatan Tragah, Kecamatan Burneh, dan Kecamatan Labang. Adapun batas-batas wilayah dan lokasi terdapat pada Tabel 4.1. dan Gambar 4.1.

Tabel 4.1. Letak Geografis dan Batas Administratif Wilayah Studi

Administrasi	Batas Wilayah				Lokasi	
	Utara	Timur	Selatan	Barat	Longitude	Latitude
Kab. Bangkalan	Laut Jawa	Kab. Sampang	Selat Madura	Selat Madura	112° 44.983' (112.74971°) east	7° 1.501' (7.0250°) south
Kec. Socah	Kec. Bangkalan	Kec. Tragah, Kec. Burneh	Kec. Labang, Kec. Kamal	Selat Madura	112°43'35 " (112.7264°) east	7°4'39.4" (7.0776°) south
Kec. Tragah	Kec. Burneh, Kec. Tanah Merah	Kec. Tanah Merah	Kec. Labang, Kec. Kwanyar	Kec. Socah, Kec. Burneh	112°49'22.1 " (112.8228°) east	7°5'57.8" (7.0994°) south
Kec. Burneh	Kec. Bangkalan, Kec. Arosbaya	Kec. Geger, Kec. Tanah Merah	Kec. Tragah, Kec. Socah	Kec. Socah, Kec. Bangkalan	112°44'38 " (112.7439°) east	7°2'4.2" (7.0345°) south
Kec. Labang	Kec. Socah, Kec. Tragah	Kec. Kwanyar	Selat Madura	Kec. Kamal	112°46'37.18" (112.7769°) east	7°8'16.95" (7.1380°) south

Keempat wilayah administrasi tersebut dipilih karena merupakan daerah yang paling mendekati dengan keberadaan lokasi Jembatan SURAMADU dan juga mempunyai akses langsung dengan jalan arteri primer yang ada di Kabupaten Bangkalan.

Gambar 4.1. Peta Administratif Wilayah Studi



4.1.2. Luasan Tiap Desa

Luas tiap desa diperlukan dalam penelitian karena arahan pemilihan alternatif lokasi terminal akan diarahkan atau dikaji per wilayah administrasi desa. Luas tiap desa dikaji untuk mengetahui bahwa luas lahan di desa tersebut memenuhi syarat luas terminal tipe A yaitu 5 ha di Pulau Jawa (Kepmen Dishub No. 31 Tahun 1995). Luas tiap desa disajikan dalam Tabel 4.2.

Tabel 4.2. Luasan Tiap Desa Kabupaten Bangkalan

Desa	Luas (Ha)	Desa	Luas (Ha)
Kecamatan Socah		Kecamatan Burneh	
1. Bilaporah	1023,77	1. Alaskembang	391,91
2. Buluh	651,89	2. Arok	395,59
3. Dakiring	362,57	3. Benangkah	1044,7
4. Jaddih	726,25	4. Binoh	638,55
5. Junganyar	93,88	5. Burneh	797,66
6. Keleyan	874,03	6. Jambu	304,18
7. Parseh	783,75	7. Kapor	333,12
8. Petaonan	411,66	8. Langkap	437,51
9. Pernajuh	134,3	9. Pangolongan	538,38
10. Sanggra Agung	592,22	10. Perreng	653,27
11. Socah	124,03	11. Sobih	410,84
Total	5778,35	12. Tonjung	1074,3
		Total	7020,01
Kecamatan Tragah		Kecamatan Labang	
1. Alang-Alang	172,55	1. Ba'engas	290,74
2. Bajeman	621,13	2. Bringin	386,35
3. Bancang	93,06	3. Bunajih	359,43
4. Banyubasih	123,12	4. Jukong	443,60
5. Dukotambin	116,63	5. Kesek	294,97
6. Ja'ah	210,62	6. Labang	156,07
7. Jaddung	99,27	7. Morkepek	303,31
8. Karangleman	245,98	8. Pangpong	221,54
9. Kemoneng	63,48	9. Petapan	279,19
10. Keteleng	138,03	10. Sendang Daya	279,45
11. Masaran	414,05	11. Sendang Laok	317,55
12. Pacangan	122,17	12. Sukolilo Barat	198,25
13. Pamorah	350,77	13. Sukolilo Timur	208,55
14. Pocong	106,9	Total	3739
15. Soket Daya	231,65		
16. Soket Laok	583,74		
17. Tambin	205,29		
18. Tragah	53,35		
Total	3951,79		

Dari data Tabel 4.2. dapat disimpulkan bahwa seluruh desa yang berada pada keempat kecamatan tersebut memiliki potensi untuk diarahkan menjadi lokasi terminal tipe A bila dilihat dari segi luas wilayah yang dimiliki. Selain lahan minimal 5 ha, masih terdapat syarat-syarat penentuan lokasi terminal tipe A yang diuraikan pada subbab-subbab selanjutnya.

4.1.3. Jenis Tanah

Jenis tanah dalam wilayah studi terdiri dari 5 jenis tanah yaitu aluvial, asosiasi hidromorf, grumosol, kompleks mediteran, dan regosol. Urgensi dari dikajinya jenis tanah dalam penentuan lokasi terminal tipe A berfungsi agar lokasi terminal berada pada lahan yang mempunyai fungsi kawasan lindung tetap terjaga. Berdasarkan kelas jenis tanahnya, jenis tanah kelas 1 yaitu tanah alluvial dan asosiasi hidromorf memiliki persebaran yang paling luas sekitar $\pm 9711,93$ Ha. Persebaran jenis tanah di wilayah studi dapat dilihat pada Gambar 4.2.

Tabel 4.3. Jenis Tanah Kecamatan Socah

Kecamatan Socah		Luas (Ha)			
Jenis Tanah	Aluvial	Asosiasi Hidromorf	Komplek Mediteran	Grumosol	Regosol
Kelas Jenis Tanah	1	1	3	4	5
1. Bilaporah	695,59	327,85	0	0	0
2. Buluh	62,20	545,22	44,46	0	0
3. Dakiring	253,59	108,97	0	0	0
4. Jaddih	0	574,72	0	151,53	0
5. Junganyar	93,88	0	0	0	0
6. Keleyan	511,95	362,08	0	0	0
7. Parseh	0	210,79	0	572,95	0
8. Petaonan	165,77	245,88	0	0	0
9. Pernajuh	120,30	14,00	0	0	0
10. Sanggra Agung	0	309,71	0	282,50	0
11. Socah	87,29	36,74	0	0	0
Total (Ha)	1990,6	2735,96	44,46	1006,98	0
Total (%)	34,45	47,35	0,77	17,43	0

Berdasarkan keterangan dan data yang telah diolah pada Tabel 4.3. didapatkan bahwa berdasarkan jenis tanahnya, Kecamatan Socah memiliki lahan yang didominasi jenis tanah Asosiasi Hidromorf yaitu 2735,96 Ha dan jenis tanah kelas 1 dengan persentase terbesar yaitu 81,80 % dari total luas wilayah Kecamatan Socah.

Tabel 4.4. Jenis Tanah Kecamatan Tragah

Kecamatan Tragah			Luas (Ha)		
Jenis Tanah	Aluvial	Asosiasi Hidromorf	Komplek Mediteran	Grumosol	Regosol
Kelas Jenis Tanah	1	1	3	4	5
1. Alang-Alang	0	31,35	141,19	0	0
2. Bajeman	0	0	621,13	0	0
3. Bancang	0	0	93,06	0	0
4. Banyubasih	0	50,39	18,05	54,66	0
5. Dukotambin	0	0	116,63	0	0
6. Ja'ah	0	0	209,66	0,95	0
7. Jaddung	0	57,20	42,06	0	0
8. Karangleman	0	0	245,98	0	0
9. Kemoneng	0	0	63,48	0	0
10. Keteleng	0	0	138,03	0	0
11. Masaran	0	94,70	84,32	235,02	0
12. Pacangan	0	0	29,72	92,44	0
13. Pamorah	0	0	16,04	334,30	0,43

Kecamatan Tragah		Luas (Ha)			
Jenis Tanah	Aluvial	Asosiasi Hidromorf	Komplek Mediteran	Grumosol	Regosol
Kelas Jenis Tanah	1	1	3	4	5
14. Pocong	0	0	50,94	55,96	0
15. Soket Daya	0	39,60	192,05	0	0
16. Soket Laok	0	0	583,74	0	0
17. Tambin	0	74,02	131,26	0	0
18. Tragah	0	0	53,09	0,26	0
Total (Ha)	0	347,26	2830,43	773,59	0,43
Total (%)	0	8,79	71,63	19,58	0,01

Berdasarkan keterangan dan data yang telah diolah pada Tabel 4.4. didapatkan bahwa berdasarkan jenis tanahnya, Kecamatan Tragah memiliki lahan yang didominasi jenis tanah Komplek Mediteran yaitu 2830,43 Ha dan jenis tanah kelas 3 dengan persentase terbesar yaitu 71,63 % dari total luas wilayah Kecamatan Tragah.

Tabel 4.5. Jenis Tanah Kecamatan Burneh

Kecamatan Burneh		Luas (Ha)			
Jenis Tanah	Aluvial	Asosiasi Hidromorf	Komplek Mediteran	Grumosol	Regosol
Kelas Jenis Tanah	1	1	3	4	5
1. Alaskembang	0	19,78	372,12	0	0
2. Arok	128,10	267,18	0	0	0
3. Benangkah	0	46,96	787,18	188,83	21,71
4. Binoh	0	404,33	234,22	0	0
5. Burneh	49,27	138,36	0	164,93	445,09
6. Jambu	0	11,25	0	216,10	76,82
7. Kapor	4,06	326,66	2,39	0	0
8. Langkap	1,61	197,56	0	0	238,33
9. Pangolongan	0	265,42	272,91	0	0
10. Perreng	87,20	426,12	139,94	0	0
11. Sobih	41,04	265,57	104,22	0	0
12. Tonjung	134,36	282,12	460,87	0	196,94
Total (Ha)	445,64	2651,31	2373,85	569,86	978,89
Total (%)	6,35	37,77	33,82	8,12	13,95

Berdasarkan keterangan dan data yang telah diolah pada Tabel 4.5. didapatkan bahwa berdasarkan jenis tanahnya, Kecamatan Burneh memiliki lahan yang didominasi jenis tanah Asosiasi Hidromorf yaitu 2651,31 Ha dan jenis tanah kelas 1 dengan persentase terbesar yaitu 44,12 % dari total luas wilayah Kecamatan Burneh.

Tabel 4.6. Jenis Tanah Kecamatan Labang

Kecamatan Labang		Luas (Ha)			
Jenis Tanah	Aluvial	Asosiasi Hidromorf	Komplek Mediteran	Grumosol	Regosol
Kelas Jenis Tanah	1	1	3	4	5
1. Ba'engas	0	55,23	235,50	0	0
2. Bringin	0	15,34	371,10	0	0
3. Bunajih	0	0	359,43	0	0
4. Jukong	0	71,79	371,81	0	0
5. Kesek	0	0	294,97	0	0
6. Labang	0	154,74	1,32	0	0

Kecamatan Labang		Luas (Ha)			
Jenis Tanah	Aluvial	Asosiasi Hidromorf	Komplek Mediteran	Grumosol	Regosol
Kelas Jenis Tanah	1	1	3	4	5
7. Morkepek	0	298,02	5,28	0	0
8. Pangpong	0	116,31	105,23	0	0
9. Petapan	0	202,21	76,97	0	0
10. Sendang Daya	0	279,45	0	0	0
11. Sendang Laok	0	317,55	0	0	0
12. Sukolilo Barat	0	30,52	167,73	0	0
13. Sukolilo Timur	0	0	208,55	0	0
Total (Ha)	0	1541,16	2197,89	0	0,00
Total (%)	0	41,22	58,78	0	0,00

Berdasarkan keterangan dan data yang telah diolah pada Tabel 4.6. didapatkan bahwa berdasarkan jenis tanahnya, Kecamatan Labang memiliki lahan yang didominasi jenis tanah Komplek Mediteran yaitu 2197,89 Ha dan jenis tanah kelas 3 dengan persentase terbesar yaitu 58,78 % dari total luas wilayah Kecamatan Labang.

Tabel 4.7. Akumulasi Jenis Tanah

Kecamatan		Luas (Ha)			
Jenis Tanah	Aluvial	Asosiasi Hidromorf	Grumosol	Komplek Mediteran	Regosol
Kelas Jenis Tanah	1	1	4	3	5
Socah	1990,6	2735,96	1006,98	44,46	0
Tragah	0	347,26	773,59	2830,43	0,43
Burneh	445,64	2651,31	569,86	2373,85	978,89
Labang	0	1541,16	0	2197,89	0,00
Total (Ha)	2.436,24	7.275,69	2.350,43	7.446,63	979,32
Total (%)	11,89	35,51	11,47	36,35	4,78

Kelas jenis tanah terbagi dalam 5 kelas berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.41/Prt/M/2007, tetapi di Kabupaten Bangkalan khususnya di wilayah studi hanya terdapat 4 kelas jenis tanah yaitu kelas jenis tanah 1, 3, 4, dan 5. Berdasarkan jenis tanahnya, kompleks mediteran atau tanah kapur mempunyai persebaran yang paling luas yaitu sekitar $\pm 7446,63$ Ha. Akumulasi perhitungan luas jenis tanah dapat dilihat pada Tabel 4.7. Dari data tersebut didapatkan bahwa tanah kapur memiliki potensi yang cukup besar untuk diubah guna lahannya menjadi lokasi pengadaan terminal penumpang tipe A dikarenakan tanah kapur memiliki sedikit manfaat karena tingkat kesuburannya kurang dibandingkan dengan jenis tanah lain. Persebaran lahan berdasarkan kelas jenis tanahnya dapat dilihat pada Gambar 4.3.

Gambar 4.2. Peta Jenis Tanah Wilayah Studi



Gambar 4.3. Peta Kelas Jenis Tanah



4.1.4. Kelerengan

Pembagian kelas lereng berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.41/Prt/M/2007 diklasifikasikan menjadi 5 kelas lereng. Berdasarkan hasil akumulasi, wilayah studi mempunyai lereng kelas 1 (0-8%) atau datar dengan persebaran terluas yaitu sekitar $\pm 19.689,11$ Ha. Akumulasi kelerengan wilayah studi dapat dilihat pada Tabel 4.12. Persebaran kelerengan pada wilayah studi dapat dilihat pada Gambar 4.4.

Kondisi kelerengan di Kecamatan Socah dapat dilihat dari Tabel 4.8. Kondisi kelerengan Kecamatan Socah sebagian besar adalah datar atau dikategorikan dalam lereng kelas 1 (0-8%) dengan persentase 97,63% atau seluas 5638,28 Ha dari seluruh luas Kecamatan Socah.

Tabel 4.8. Kelerengan Kecamatan Socah

Kecamatan Socah	Luas (Ha)				
Kelerengan (%)	0-8	8-15	15-25	25-40	>40
Kelas Lereng	1	2	3	4	5
1. Bilaporah	1023,77	0	0	0	0
2. Buluh	588,85	54,15	8,53	0,32	0
3. Dakiring	362,44	0	0	0	0
4. Jaddih	714,78	11,14	0,21	0,10	0
5. Junganyar	93,76	0	0	0	0
6. Keleyan	873,95	0,07	0	0	0
7. Parseh	720,25	38,88	17,21	4,37	3,01
8. Petaonan	411,66	0	0	0	0
9. Pernajuh	134,24	0	0	0	0
10. Sanggra Agung	591,48	0,59	0,13	0,002	0
11. Socah	123,10	0,88	0	0	0
Total (Ha)	5638,28	105,71	26,08	4,79	0
Total (%)	97,63	1,83	0,45	0,08	0

Kondisi kelerengan di Kecamatan Tragah dapat dilihat dari Tabel 4.9. Kondisi kelerengan Kecamatan Tragah sebagian besar adalah datar atau dikategorikan dalam lereng kelas 1 (0-8%) dengan persentase 97,00 % atau seluas 3833,02 Ha dari seluruh luas Kecamatan Tragah.

Tabel 4.9. Kelerengan Kecamatan Tragah

Kecamatan Tragah		Luas (Ha)				
Kelerengan (%)	0-8	8-15	15-25	25-40	>40	
Kelas Lereng	1	2	3	4	5	
1. Alang-Alang	172,32	0,22	0	0	0	
2. Bajeman	553,33	56,08	7,94	3,76	0,0007	
3. Bancang	93,06	0	0	0	0	
4. Banyubasih	123,12	0	0	0	0	
5. Dukotambin	116,55	0,07	0	0	0	
6. Ja'ah	210,62	0	0	0	0	
7. Jaddung	99,27	0	0	0	0	
8. Karangleman	244,58	1,39	0	0	0	
9. Kemoneng	59,48	1,07	0,96	1,96	0	

Kecamatan Tragah		Luas (Ha)				
Kelerengan (%)	0-8	8-15	15-25	25-40	>40	
Kelas Lereng	1	2	3	4	5	
10. Keteleng	137,81	0,21	0	0	0	
11. Masaran	414,05	0	0	0	0	
12. Pacangan	122,17	0	0	0	0	
13. Pamorah	350,77	0,005	0	0	0	
14. Pocong	106,90	0	0	0	0	
15. Soket Daya	230,39	0,86	0,36	0,02	0	
16. Soket Laok	541,09	32,46	4,32	4,92	0,93	
17. Tambin	204,16	1,12	0	0	0	
18. Tragah	53,35	0	0	0	0	
Total (Ha)	3833,02	93,49	13,58	10,66	0,93	
Total (%)	97,00	2,37	0,34	0,27	0,02	

Kondisi kelerengan di Kecamatan Burneh dapat dilihat dari Tabel 4.10. Kondisi kelerengan Kecamatan Burneh sebagian besar adalah datar atau dikategorikan dalam lereng kelas 1 (0-8%) dengan persentase 95,94 % atau seluas 6729,94 Ha dari seluruh luas Kecamatan Burneh.

Tabel 4.10. Kelerengan Kecamatan Burneh

Kecamatan Burneh		Luas (Ha)				
Kelerengan (%)	0-8	8-15	15-25	25-40	>40	
Kelas Lereng	1	2	3	4	5	
1. Alaskembang	241,33	78,57	51,44	19,38	1,17	
2. Arok	395,29	0	0	0	0	
3. Benangkah	1002,82	37,83	3,43	0,61	0	
4. Binoh	608,94	19,36	5,66	4,57	0	
5. Burneh	796,47	0,92	0,26	0	0	
6. Jambu	302,97	1,20	0,006	0	0	
7. Kapor	333,12	0	0	0	0	
8. Langkap	437,51	0	0	0	0	
9. Pangolongan	500,01	21,61	10,99	5,69	0,01	
10. Perreng	650,17	2,01	0,65	0,36	0	
11. Sobih	389,15	18,37	2,62	0,69	0	
12. Tonjung	1072,20	2,09	0,006	0	0	
Total (Ha)	6729,98	181,96	75,06	26,73	1,18	
Total (%)	95,94	2,59	1,07	0,38	0,02	

Kondisi kelerengan di Kecamatan Labang dapat dilihat dari Tabel 4.11. Kondisi kelerengan Kecamatan Labang sebagian besar adalah datar atau dikategorikan dalam lereng kelas 1 (0-8%) dengan persentase 93,42 % atau seluas 3487,83 Ha dari seluruh luas Kecamatan Labang.

Tabel 4.11. Kelerengan Kecamatan Labang

Kecamatan Labang		Luas (Ha)			
Kelerengan (%)	0-8	8-15	15-25	25-40	>40
Kelas Lereng	1	2	3	4	5
1. Ba'engas	251,72	32,07	5,91	1,02	0
2. Bringin	380,70	2,74	1,61	1,03	0,24
3. Bunajih	302,26	34,17	16,33	1,66	0
4. Jukong	440,48	2,79	0,32	0	0
5. Kesek	264,50	20,47	8,99	0,99	0

Kecamatan Labang		Luas (Ha)				
Kelerengan (%)	0-8	8-15	15-25	25-40	>40	
Kelas Lereng	1	2	3	4	5	
6. Labang	156,07	0	0	0	0	
7. Morkepek	303,11	0,19	0	0	0	
8. Pangpong	200,64	19,76	1,09	0,04	0	
9. Petapan	279,13	0,05	0	0	0	
10. Sendang Daya	279,28	0,16	0	0	0	
11. Sendang Laok	316,10	1,45	0	0	0	
12. Sukolilo Barat	182,22	13,22	1,88	0,77	0	
13. Sukolilo Timur	131,62	66,13	10,37	0,33	0	
Total (Ha)	3487,83	193,20	46,50	5,84	0,24	
Total (%)	93,42	5,17	1,25	0,16	0,01	

Berdasarkan data pada Tabel 4.8., 4.9., 4.10, dan 4.11, dapat diketahui bahwa rata-rata sebagian besar wilayah studi mempunyai kelerengan dengan kategori datar (0-8%) minimal 90% di tiap kecamatan. Hal ini sesuai atau sangat mendukung dalam penentuan lokasi terminal karena lahan yang dimiliki tidak memerlukan biaya yang besar dalam proses pematangan lahan (*land grading*). Dari Tabel 4.12. dapat disimpulkan bahwa sebagian besar wilayah studi dengan persentase sebesar 96,16 % atau seluas 19.689,11 Ha adalah lahan-lahan dengan kelerengan yang bersifat datar.

Tabel 4.12. Akumulasi Kelerengan Wilayah Studi

Kecamatan	Luas (Ha)				
Kelerengan (%)	0-8	8-15	15-25	25-40	>40
Kelas Lereng	1	2	3	4	5
Socah	5638,28	105,71	26,08	4,79	0
Tragah	3833,02	93,49	13,58	10,66	0,93
Burneh	6729,98	181,96	75,06	26,73	1,18
Labang	3487,83	193,20	46,50	5,84	0,24
Total (Ha)	19.689,11	574,36	161,22	48,02	2,35
Total (%)	96,16	2,81	0,79	0,23	0,01

Gambar 4.4. Peta Persebaran Kelerengan Wilayah Studi



4.1.5. Intensitas Hujan

Berdasarkan data yang diperoleh dari Badan Penanggulangan Bencana Daerah Propinsi Jawa Timur, rata-rata jumlah hari hujan per tahun mengalami penurunan yakni dari 183 hari pada tahun 2007 menjadi 182 hari pada tahun 2008. Sedangkan berdasarkan RDTRK Kawasan Strategis Koridor Akses Suramadu, curah hujan Kabupaten Bangkalan kurang lebih 1580 mm/tahun.

Intensitas Hujan (I) dihitung berdasarkan curah hujan rata-rata dalam satu tahun dan hari hujannya, sebagai berikut:

$$I = CH / HH$$

CH = Curah hujan rata-rata dalam satu tahun

HH = Hari hujan rata-rata dalam satu tahun

Jadi,

$$I = CH / HH$$

$$I = 1580 / 182$$

$$I = 8,68 \text{ mm/hari}$$

Jadi, seluruh kecamatan di Kabupaten Bangkalan termasuk memiliki intensitas hujan kelas 1 atau termasuk sangat rendah (dengan parameter nilai $<13,6$ mm/hari) dengan bobot 10 berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.41/Prt/M/2007.

4.1.6. Jaringan Jalan

Rincian jaringan jalan di wilayah studi dapat dilihat pada Tabel 4.13., Tabel 4.15. dan Gambar 4.5. Dari data tersebut dapat dilihat bahwa panjang jalan arteri primer, jalan kolektor primer, dan jalan lokal pada wilayah studi masing-masing ialah $\pm 28,4$ Km, $\pm 11,0$ Km, dan $\pm 84,9$ Km. Syarat penentuan lokasi terminal penumpang tipe A ialah terletak di jalan arteri dengan kelas jalan sekurang-kurangnya kelas IIIA. Syarat kelas jalan III A adalah merupakan jalan arteri atau kolektor yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi dari 2.500 milimeter (KM 55 Tahun 1999). Jadi, jalan yang memenuhi prasyarat kelas jalan minimal III A adalah jalan dengan lebar jalur minimal 2.500 milimeter yang dapat dilihat pada Tabel 4.13. dan semua jalan memenuhi prasyarat tersebut. Tabel yang berwarna merupakan daftar jalan yang ada di wilayah studi.

Tabel 4.13. Tingkat Pelayanan Jalan Kabupaten Bangkalan

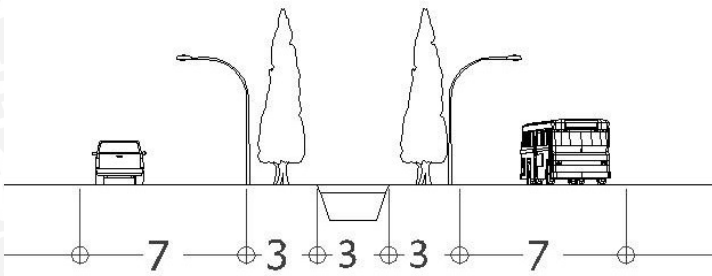
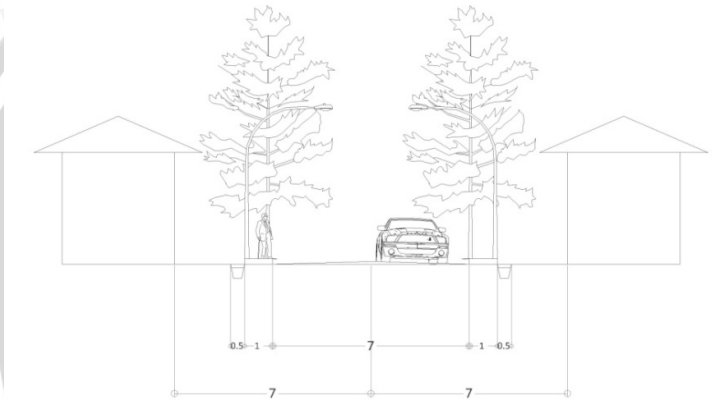
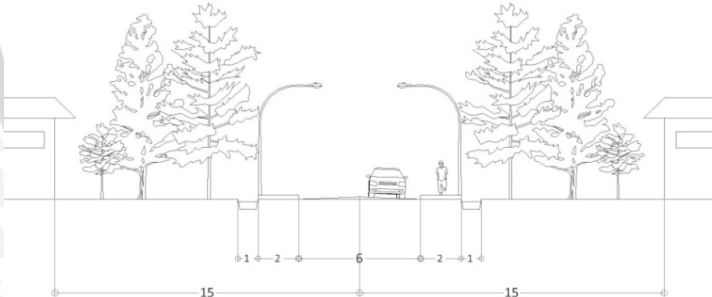
No	Ruas	Jumlah Lajur	P (km)	L Jalan (m)	L Jalur (m)	C	V	V/C	LoS
1	Pelabuhan Kamal - Pertigaan Socah	2/2 UD	9	7	3,5	2900	895	0,31	B
2	Jalan Lingkar Socah	2/2 UD	24	5	2,5	1624	163	0,10	A
3	Pertigaan Socah-Pertigaan Lingkar Timur	2/2 UD	6	7	3,5	2900	911	0,31	B
4	Pertigaan Socah-Pertigaan Kraton								
	Jl. Teuku Umar (Arah Kraton)	4/2 D	2	7	3,5	3300	992	0,30	B
	Jl. Teuku Umar (Arah Pel Kamal)	4/2 D	2	7	3,5	3300	892	0,27	B
	Jl. KH Cholil	2/2 UD	1	10	5	3741	1983	0,53	C
5	Kraton- Arosbaya	2/2 UD	18	7	3,5	2900	725	0,25	B
6	Arosbaya - Sepulu	2/2 UD	16	6	3	2523	580	0,23	B
7	Sepulu- Banyusangka Tj.Bumi	2/2 UD	8	6	3	2523	422	0,17	A
8	Banyusangka -Perbtsn Utr Sampang	2/2 UD	11	6	3	2523	388	0,15	A
9	Kraton-Pertigaan Jl.Lingkar Timur Utr	2/1 UD	2	7	7	3300	945	0,29	B
10	Jl. Lingkar Timur	2/2 UD	5	10	5	3741	872	0,23	B
11	Jl.Lingkar Timur Utr- Burneh	2/2 UD	4	7	3,5	2700	912	0,34	B
12	Burneh- Pamorah Ke Trageh	2/2 UD	3	7	3,5	2900	825	0,28	B
13	Pamorah Ke Trageh- Tanah Merah	2/2 UD	9	7	3,5	2900	815	0,28	B
14	Tanah Merah- Galis	2/2 UD	8	7	3,5	2900	798	0,28	B
15	Galis- Blega	2/2 UD	14	7	3,5	2900	766	0,26	B
16	Blega-Perbatasan Tengah Sampang	2/2 UD	6	7	3,5	2900	625	0,22	B
17	Blega- Modung	2/2 UD	10	5	2,5	1624	122	0,08	A
18	Modung - Kwanyar	2/2 UD	24	5	2,5	1624	98	0,06	A
19	Kwanyar- Labang Batuporon	2/2 UD	9	5	2,5	1624	166	0,10	A
20	Labang Batuporon- Morkepek	2/2 UD	3	5	2,5	1624	166	0,10	A
21	Morkepek- Batuporon Kamal	2/2 UD	5	5	2,5	1624	145	0,09	A
22	Batuporon Kamal-Pel Kamal	2/2 UD	2	6	3	2523	145	0,06	A
23	Morkepek- Parseh	2/2 UD	5	5	2,5	1624	55	0,03	A
24	Parseh- Biloporah	2/2 UD	6	5	2,5	1624	36	0,02	A
25	Parseh- Burneh	2/2 UD	6	5	2,5	1624	28	0,02	A
26	Kwanyar - Tanah Merah	2/2 UD	9	5	2,5	1624	112	0,07	A
27	Tanah Merah - Kombangan	2/2 UD	12	5	2,5	1624	56	0,034	A
28	Kombangan - Arosbaya	2/2 UD	14	5	2,5	1624	47	0,029	A
29	Kombangan - Konang	2/2 UD	16	5	2,5	1624	46	0,028	A
30	Konang - Campor	2/2 UD	5	5	2,5	1624	40	0,025	A
31	Konang - Blega	2/2 UD	6	5	2,5	1624	35	0,022	A
32	Kombangan - Kokop	2/2 UD	12	5	2,5	1624	42	0,026	A
33	Banyusangka - Kokop	2/2 UD	8	5	2,5	1624	51	0,031	A
34	Kokop - Sambiyan (Bts Sampang)	2/2 UD	14	5	2,5	1624	43	0,026	A

Sumber: Tatralok Kabupaten Bangkalan 2009

Tabel 4.14. adalah contoh atau index gambar-gambar penampang melintang jalan yang ada di wilayah studi yang terdapat pada Gambar 4.5. Gambar penampang melintang nomor 1 merupakan gambar penampang melintang jalan arteri primer yang terdapat pada salah satu titik jalan yang mempunyai akses langsung pada Jembatan SURAMADU, gambar nomor 2 adalah salah satu contoh gambar penampang melintang

jalan arteri primer pada salah satu titik jalan selain jalan yang berada pada akses langsung Jembatan SURAMADU, dan gambar 3 merupakan gambar penampang melintang jalan kolektor primer yang terdapat pada salah satu titik jalan yang ada di wilayah studi.

Tabel 4.14. Gambar Penampang Melintang Penampang Melintang Jalan

Penampang Melintang Jalan		Nomor
		1. (Gambar 4.5.)
		2. (Gambar 4.5.)
		3. (Gambar 4.5.)

Sumber: RDTR Kawasan Strategis Koridor Akses Suramadu 2010-2020

Tabel 4.15. Jaringan Jalan Wilayah Studi

Kecamatan	Panjang Jalan (meter)			Total
	Arteri Primer	Kolektor Primer	Lokal	
1. Socah	7122,16	0	31693,85	38816,01
2. Tragah	4321,41	0	16235,20	20556,61
3. Burneh	10196,46	0	20868,64	31065,10
4. Labang	6821,99	11009,85	16105,60	33937,44
Total	28462,02	11009,85	84903,29	124375,16

Gambar 4.5. Peta Jaringan Jalan Wilayah Studi



4.1.7. Tata Guna Lahan

Berdasarkan data pada Tabel 4.16 dan Gambar 4.6., diketahui bahwa tata guna lahan dari sebagian besar wilayah studi terdiri dari guna lahan yang masih belum terbangun yaitu berupa air tawar, belukar, empang, hutan rawa, kebun, rawa, sawah irigasi, sawah tadah hujan, tanah berbatu, tanah kosong, dan tanah ladang. Sedangkan lahan yang telah terbangun berupa permukiman penduduk masih seluas $\pm 4502,71$ Ha atau sekitar $\pm 22,85$ % dari total luas wilayah studi.

Tabel 4.16. Tata Guna Lahan Wilayah Studi

TGL	Kecamatan (Ha)				Total	
	Socah	Tragah	Burneh	Labang	Ha	%
1. Permukiman	1607,83	802,3	1351,62	740,96	4502,71	22,846735
2. Air Tawar	0	0,31	14,56	0	14,87	0,075450
3. Belukar	283,21	50,5	95,67	69,92	499,3	2,533447
4. Empang	569,35	0	1,9	0	571,25	2,898521
5. Hutan Rawa	66,42	0	0	0	66,42	0,337015
6. Kebun	207,78	166,96	377,97	401,79	1154,5	5,857929
7. Rawa	2,85	0	0	0	2,85	0,014461
8. Sawah Irigasi	1511,03	1306,1	3626,66	898,73	7342,52	37,255922
9. Sawah Tadah Hujan	1282,86	982,62	1217,67	680,28	4163,43	21,125230
10. Tanah Berbatu	0,0004	0	0	0	0,0004	0,000002
11. Tanah Kosong	64,39	6,14	0	27,91	98,44	0,499484
12. Tanah Ladang	153,73	63,69	333,66	740,96	1292,04	6,555807
Total	5749,45	3378,62	7019,71	3560,55	19708,33	100

Berdasarkan Tabel 4.16., wilayah studi mempunyai lahan belum terbangun yang masih luas dikarenakan wilayah studi merupakan daerah pinggiran sehingga penentuan lokasi terminal masih leluasa. Hal tersebut mendukung model *Nearside Terminating* sehingga akan memicu adanya pertumbuhan fisik dan non fisik dari adanya terminal seperti penambahan sarana dan prasarana. Diharapkan tata guna lahan yang berupa ruang terbuka hijau dipertahankan keberadaannya ataupun ditambah.

Model *Nearside Terminating* yaitu mengembangkan sejumlah terminal di tepi kota. Angkutan antar kota berakhir di terminal-terminal tepi kota, sedangkan pergerakan di dalam kota dilayani dengan angkutan kota yang berasal dan berakhir di terminal-terminal yang ada. Dengan model tersebut diharapkan akan membuka akses dan memperbanyak pergerakan manusia dan barang sehingga akan tumbuh lokasi kegiatan masyarakat yang mendukung pergerakan ekonomi dan pembangunan fisik di sekitar wilayah terminal yang juga merupakan kawasan pinggiran atau dengan pola pertumbuhan yang belum signifikan.

Gambar 4.6. Peta Tata Guna Lahan Wilayah Studi



4.2. Penentuan Alternatif Lokasi Terminal Tipe A

Penentuan Alternatif lokasi terminal tipe A menggunakan Analisis Pembobotan dan Skoring Lahan (4.2.1.), Metode *Overlay* (4.2.2.), dan Analisis Deskriptif Komparatif (4.2.3.).

4.2.1. Analisis Pembobotan dan Skoring Lahan

Analisis pembobotan dan skoring lahan dilakukan dengan menilai kawasan yang termasuk kawasan budidaya dan kawasan lindung menggunakan PP No. 47 Tahun 1997, yang terdiri dari:

- a. Kawasan hutan dengan faktor-faktor kelas lereng, jenis tanah dan intensitas hujan setelah masing-masing dikalikan dengan angka penimbang mempunyai jumlah nilai (skor) 175 atau lebih.
- b. Kriteria kawasan budi daya untuk kawasan hutan produksi terbatas adalah kawasan hutan dengan faktor-faktor kelas lereng, jenis tanah dan intensitas hujan, setelah masing-masing dikalikan dengan angka penimbang mempunyai jumlah nilai skor 125-174 di luar hutan suaka alam dan hutan pelestarian alam.
- c. Kriteria kawasan budi daya untuk kawasan hutan produksi yang dapat dikonversi adalah kawasan hutan dengan faktor-faktor kelas lereng, jenis tanah, dan intensitas hujan setelah masing-masing dikalikan dengan angka penimbang mempunyai jumlah nilai (skor) 124 atau kurang, di luar hutan suaka alam dan hutan pelestarian alam.

Mekanisme Pembobotan dan Skoring Lahan:

1. Pemberian bobot dan skoring diberlakukan pada masing-masing item yaitu jenis tanah, kelerengan serta intensitas hujan menggunakan aplikasi atau *software Geographic Information System (GIS)*. Pemberian bobot dan skoring mengacu pada Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.41/Prt/M/2007.
2. Pada tiap item, jumlah bobot dan skor dikalikan sehingga menghasilkan hasil nilai (hasil nilai = bobot x skor).
3. Menggunakan tools pada *software GIS (ArcToolbox)* yaitu Analysis Tools > Overlay > Union, maka tiap item yang telah dikalikan bobot dan skor di-*overlay* menjadi satu kesatuan.

4. Setelah disatukan, kemudian hasil nilai dari ketiga item/tiap item dijumlahkan sehingga menghasilkan total skoring (total skoring = hasil nilai jenis tanah + hasil nilai kelerengan + hasil nilai intensitas). Hasil tersebut berupa peta yang menunjukkan akumulasi/total skoring dari ketiga item yang dapat dilihat pada Gambar 4.7., 4.8., 4.9., dan 4.10.

Lokasi	Bobot 1	Skor 1	Hasil Nilai 1	Bobot 2	Skor 2	Hasil Nilai 2	Bobot 3	Skor 3	Hasil Nilai 3	Total Skoring
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
x	*	*	2 x 3	*	*	5 x 6	*	*	8 x 9	4 + 7 + 10

*Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.41/Prt/M/2007

5. Total skoring kemudian dikelompokkan berdasarkan interval-interval sesuai PP No. 47 Tahun 1997 sehingga menghasilkan data seperti pada Tabel 4.17., 4.18., 4.19., dan 4.20.
6. Hasil skoring total atau akumulasi keseluruhan skoring dapat diketahui dari Gambar 4.11.

Tabel 4.17. Total Skoring Kecamatan Socah

Kecamatan Socah		Luas (Ha)		
Jumlah Skor Total		0 - 124	125 - 175	> 175
1. Bilaporah		1023,77	0	0
2. Buluh		651,89	0	0
3. Dakiring		362,57	0	0
4. Jaddih		726,25	0	0
5. Junganyar		93,88	0	0
6. Keleyan		874,03	0	0
7. Parseh		759,14	24,60	0
8. Petaonan		411,66	0	0
9. Pernajuh		134,30	0	0
10. Sanggra Agung		592,22	0	0
11. Socah		124,03	0	0
Total (Ha)		5.753,74	24,60	0,00
Total (%)		99,57	0,43	0,00

Berdasarkan hasil analisis menggunakan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.41/Prt/M/2007, lahan pada Kecamatan Socah terdiri dari $\pm$ 5.753,74 Ha kategori kawasan budidaya untuk kawasan hutan produksi yang dapat dikonversi dan $\pm$ 24,60 Ha kategori kawasan budidaya untuk kawasan hutan produksi terbatas. Persebaran kawasan tersebut dapat dilihat pada Tabel 4.17. dan pada Gambar 4.7.

Tabel 4.18. Total Skoring Kecamatan Tragah

Kecamatan Tragah		Luas (Ha)		
Jumlah Skor Total		0 - 124	125 - 175	> 175
1. Alang-Alang		172,55	0	0
2. Bajeman		617,37	3,76	0
3. Bancang		93,06	0	0
4. Banyubasih		123,12	0	0
5. Dukotambin		116,63	0	0
6. Ja'ah		210,62	0	0

Kecamatan Tragah		Luas (Ha)		
Jumlah Skor Total		0 - 124	125 - 175	> 175
7.	Jaddung	99,27	0	0
8.	Karangleman	245,98	0	0
9.	Kemoneng	61,52	1,96	0
10.	Keteleng	138,03	0	0
11.	Masaran	414,05	0	0
12.	Pacangan	122,17	0	0
13.	Pamolah	350,77	0	0
14.	Pocong	106,90	0	0
15.	Soket Daya	231,62	0,0285	0
16.	Soket Laok	577,88	5,86	0
17.	Tambin	205,29	0	0
18.	Tragah	53,35	0	0
Total (Ha)		3.940,18	11,61	0,00
Total (%)		99,71	0,29	0,00

Berdasarkan hasil analisis menggunakan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.41/Prt/M/2007, lahan pada Kecamatan Tragah terdiri dari $\pm$ 3.940,18 Ha kategori kawasan budidaya untuk kawasan hutan produksi yang dapat dikonversi dan $\pm$ 11,61 Ha kategori kawasan budidaya untuk kawasan hutan produksi terbatas. Persebaran kawasan tersebut dapat dilihat pada Tabel 4.18. dan pada Gambar 4.8.

Tabel 4.19. Total Skoring Kecamatan Burneh

Kecamatan Burneh		Luas (Ha)		
Jumlah Skor Total		0 - 124	125 - 175	> 175
1.	Alaskembang	371,81	20,10	0
2.	Arok	395,29	0	0
3.	Benangkah	1044,08	0,61	0
4.	Binoh	634,38	4,16	0
5.	Burneh	796,68	0,98	0
6.	Jambu	304,18	0,0063	0
7.	Kapor	333,12	0	0
8.	Langkap	437,51	0	0
9.	Pangolongan	533,44	4,89	0
10.	Perreng	653,27	0	0
11.	Sobih	410,84	0	0
12.	Tonjung	1073,11	1,19	0
Total (Ha)		6.987,71	31,94	0,00
Total (%)		99,55	0,45	0,00

Berdasarkan hasil analisis menggunakan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.41/Prt/M/2007, lahan pada Kecamatan Burneh terdiri dari $\pm$ 6.987,71 Ha kategori kawasan budidaya untuk kawasan hutan produksi yang dapat dikonversi dan $\pm$ 31,94 Ha kategori kawasan budidaya untuk kawasan hutan produksi terbatas. Persebaran kawasan tersebut dapat dilihat pada Tabel 4.19. dan pada Gambar 4.9.

Tabel 4.20. Total Skoring Kecamatan Labang

Kecamatan Labang		Luas (Ha)		
Jumlah Skor Total		0 - 124	125 - 175	> 175
1.	Ba'engas	290,60	0,13	0

Kecamatan Labang		Luas (Ha)		
Jumlah Skor Total		0 - 124	125 - 175	> 175
2.	Bringin	385,06	1,28	0
3.	Bunajih	357,77	1,66	0
4.	Jukong	443,60	0	0
5.	Kesek	293,97	0,99	0
6.	Labang	156,07	0	0
7.	Morkepek	303,31	0	0
8.	Pangpong	221,50	0,0458	0
9.	Petapan	279,19	0	0
10.	Sendang Daya	279,45	0	0
11.	Sendang Laok	317,55	0	0
12.	Sukolilo Barat	198,25	0	0
13.	Sukolilo Timur	208,22	0,33	0
Total (Ha)		3.734,54	4,44	0,00
Total (%)		99,88	0,12	0,00

Berdasarkan hasil analisis menggunakan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.41/Prt/M/2007, lahan pada Kecamatan Labang terdiri dari $\pm$ 3.734,54 Ha termasuk dalam kategori kawasan budidaya untuk kawasan hutan produksi yang dapat dikonversi dan $\pm$ 4,44 Ha termasuk dalam kategori kawasan budidaya untuk kawasan hutan produksi terbatas. Persebaran kawasan tersebut dapat dilihat pada Tabel 4.20. dan pada Gambar 4.10.

Hasil skoring di atas menjelaskan bahwa seluruh lahan atau kawasan yang berada di dalam wilayah studi lebih berpotensi untuk diubah guna lahannya menjadi lokasi terminal penumpang tipe A dikarenakan kawasan budidaya mempunyai fungsi ekonomis untuk dimanfaatkan masyarakat baik untuk pembangunan fasilitas umum maupun fasilitas sosial.

Gambar 4.7. Peta Skoring Kecamatan Socah



Gambar 4.8. Peta Skoring Kecamatan Tragah



Gambar 4.9. Peta Skoring Kecamatan Burneh



Gambar 4.10. Peta Skoring Kecamatan Labang



Gambar 4.11. Peta Akumulasi Skoring Wilayah Studi



4.2.2. Metode Overlay

Metode *overlay* dilakukan untuk menghasilkan lokasi alternatif terminal. Metode *overlay* ini dibuat dengan memperhatikan beberapa faktor yang diurai sebagai berikut:

a. Kondisi kawasan lindung dan budidaya (*Overlay-I*)

Overlay-I kondisi kawasan lindung dan budidaya merupakan *overlay* peta skoring wilayah studi hasil analisis pembobotan dan skoring lahan (Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.41/Prt/M/2007) dengan kriteria yang terkait dengan kawasan lindung (PP No. 47 Tahun 1997) yaitu:

- i. kawasan hutan yang mempunyai lereng lapangan 40 % atau lebih.
- ii. kawasan hutan yang mempunyai ketinggian di atas permukaan laut 2000 meter atau lebih.
- iii. kawasan tanah bergambut dengan ketebalan 3 meter atau lebih yang terdapat di bagian hulu sungai dan rawa.
- iv. kawasan resapan air yaitu kawasan bercurah hujan yang tinggi.
- v. kawasan lindung untuk sempadan pantai yaitu daratan sepanjang tepian yang lebarnya proporsional dengan bentuk dan kondisi fisik pantai, minimal 100 meter dari titik pasang tertinggi ke arah darat.
- vi. Garis Sempadan Sungai (GSS) tidak bertanggung di luar kawasan perkotaan pada sungai besar ditetapkan sekurang-kurangnya 100 (seratus) meter, sedangkan pada sungai kecil sekurang-kurangnya 50 (lima puluh) meter dihitung dari tepi sungai pada waktu ditetapkan atau GSS yang bertanggung dan tidak bertanggung yang berada di wilayah perkotaan dan sepanjang jalan ditetapkan tersendiri oleh pejabat yang berwenang.

Overlay dilakukan terhadap kriteria huruf (i), (v), dan (vi) saja. Sedangkan untuk kriteria huruf (ii), (iii), dan (iv) tidak terdapat dalam wilayah studi. Hasil dari *overlay* dapat dilihat pada Gambar 4.12. dan Gambar 4.13.

Gambar 4.12. Peta Overlay-I (a)



Gambar 4.13. Peta Overlay-I (b)



Gambar 4.12. menjelaskan bagaimana *overlay* menggunakan kriteria-kriteria yang ada dilakukan, sedangkan Gambar 4.13. menjelaskan bagaimana hasil yang diperoleh setelah dilakukan *overlay* menggunakan kriteria-kriteria yang telah disebutkan.

Ditinjau dari Gambar 4.13., menunjukkan bahwa O-I Burneh, O-I Labang, O-I Tragah, dan O-I Socah adalah wilayah yang termasuk dalam lokasi yang dapat dikembangkan untuk lokasi terminal tipe A berdasarkan *Overlay-I* mengenai kawasan Lindung dan Budidaya.

Hasil dari *Overlay-I* ialah menghasilkan lokasi yang benar-benar bebas atau di luar wilayah lindung dan digunakan sebagai referensi pada subbab selanjutnya yaitu analisis penentuan lokasi. Hasil dari *Overlay-I* adalah untuk mendukung variabel tentang kelestarian lingkungan pada KepMenHub No. 31 Tahun 1995 tentang penentuan lokasi terminal penumpang tipe A.

b. Kondisi tata guna lahan (*Overlay-II*)

Selain kawasan lindung dan budidaya, alternatif lokasi terminal juga diharapkan tidak mengganggu tata guna lahan permukiman atau perumahan yang sudah ada sehingga akan dilakukan *overlay* terhadap kawasan tersebut. *Overlay* peta dilakukan dengan melakukan *buffering* dengan interval jarak 100 meter dari lokasi tata guna lahan permukiman atau perumahan yang sudah ada.

Jarak yang diinginkan dapat mempengaruhi pola pergerakan dan perilaku manusia yang berada di sekitarnya. Bila lokasi terminal dekat dengan permukiman penduduk, ada kemungkinan pelayanan terminal lebih efektif sehingga penduduk lebih mudah mengakses dan menggunakan transportasi umum tetapi efek lainnya adalah gangguan kenyamanan yang ditimbulkan dari lalu lalang kendaraan menuju dan dari terminal.

Hasil dari *Overlay-II* menunjukkan daerah atau lokasi yang terletak berada paling jauh dari permukiman penduduk dengan interval 100 meter yang ditandai dengan gradasi warna yang ditunjukkan pada Gambar 4.14. dan Gambar 4.15. Dari gambar dapat diketahui dan ditentukan jarak yang diinginkan dari lokasi terminal dengan permukiman penduduk.

Gambar 4.14. Peta Overlay-II (a)



Gambar 4.15. Peta Overlay-II (b)



Hasil dari *Overlay-II* akan digunakan sebagai salah satu referensi atau acuan penentuan lokasi terminal tipe A pada subbab selanjutnya yaitu analisis penentuan lokasi.

c. Kondisi transportasi (*Overlay-III*)

Overlay-III untuk kondisi transportasi meliputi dari

i. Persyaratan lain untuk terminal tipe A berdasarkan KepMenHub No. 31 Tahun 1995:

- Jarak antara dua terminal penumpang tipe A, sekurang-kurangnya 20 km di Pulau Jawa, 30 km di Pulau Sumatera dan 50 km di pulau lainnya. Jadi, *buffering* dilakukan sejauh 20 km dari titik acuan atau lokasi Terminal Bungur Asih (Purabaya) Waru Sidoarjo dan Terminal Tambak Osowilangun Surabaya.
- Luas lahan yang tersedia sekurang-kurangnya 5 ha untuk terminal di Pulau Jawa dan Sumatera, dan 3 ha di pulau lainnya. Semua desa atau keluarahan di wilayah studi memiliki lahan seluas 5 ha.
- Mempunyai akses jalan masuk atau jalan keluar ke dan dari terminal dengan jarak sekurang-kurangnya 100 m di Pulau Jawa dan 50 m di pulau lainnya, dihitung dari jalan ke pintu keluar atau masuk terminal. Jadi, dilakukan *buffering* jalan arteri primer sejauh 100 m.

ii. Rencana rute trayek yang dimaksud adalah fungsi pelayanan terminal penumpang tipe A yaitu melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota antar propinsi dan/atau angkutan lintas batas negara, angkutan antar kota dalam propinsi, angkutan kota dan angkutan pedesaan. Jadi, terminal terletak dalam jaringan trayek antar kota antar propinsi dan/atau angkutan lalu lintas batas negara

iii. Klasifikasi dan kelas jalan yang disebutkan berdasarkan Kepmen Dishub No. 31 Tahun 1995 menyatakan bahwa persyaratan lokasi terminal penumpang tipe A harus berada pada jalan dengan klasifikasi jalan arteri dan berada pada kelas jalan sekurang-kurangnya III A, selanjutnya pada KM No. 14 Tahun 2006 disebutkan bahwa klasifikasi jalan untuk terminal tipe A adalah jalan arteri primer.

- iv. Tingkat pelayanan jalan yang dimaksud adalah tingkat kinerja jalan atau *Level of Service* (LoS), berdasarkan KM No. 14 Tahun 2006 disebutkan bahwa tingkat pelayanan untuk terminal tipe A sekurang-kurangnya B. Seluruh jalan arteri primer di Bangkalan memenuhi syarat tersebut berdasarkan TaTraLok Kab. Bangkalan 2009.

Hasil dari *Overlay*-III ialah menunjukkan lokasi atau letak terminal berdasarkan kriteria-kriteria KepMenHub No. 31 Tahun 1995, sehingga didapatkan lokasi wilayah terminal yang sesuai dengan syarat-syarat yang telah ditentukan. Hasil dari *Overlay*-III dapat dilihat pada Gambar 4.16. dan Gambar 4.17.

Gambar 4.16. menunjukkan syarat-syarat yang ditentukan berdasarkan pada huruf (i), (ii), dan (iii), sedangkan pada Gambar 4.17. menunjukkan lokasi atau kelurahan atau desa yang memenuhi kriteria huruf (i), (ii), dan (iii). Huruf (iv) akan dijadikan sebagai salah satu referensi pada analisis penentuan lokasi. Untuk persyaratan jalan sekurang-kurangnya III A telah dipenuhi oleh jalan arteri primer yang ada di wilayah studi karena jalan arteri primer tersebut dapat dilalui kendaraan sesuai dengan kelas jalan pada KepMenHub 55 Tahun 1999.

Dari keseluruhan desa yang ada di-*overlay* dengan peraturan yang sudah ada seperti pada Tabel 4.19. dan dari hasilnya diketahui desa yang memenuhi dan tidak memenuhi persyaratan lokasi terminal penumpang tipe A.

Tabel 4.21. Syarat Lokasi Terminal Penumpang Tipe A

Desa	Syarat Lokasi				
	Jarak dg terminal setipe	Luas Lahan	Akses Keluar Masuk	Trayek Angkutan AKAP	Jalan Arteri Primer
Kecamatan Socah					
Bilaporah	√	√	√	√	√
Buluh	-	√	√	√	√
Dakiring	-	√	-	-	-
Jaddih	-	√	-	-	-
Junganyar	-	√	-	-	-
Keleyan	-	√	√	√	√
Parseh	√	√	-	-	-
Petaonan	-	√	-	-	-
Pernajuh	-	√	-	-	-
Sanggra Agung	√	√	-	-	-
Socah	-	√	√	√	√
Kecamatan Burneh					
Alaskembang	√	√	-	-	-
Arok	√	√	-	-	-
Benangkah	√	√	√	√	√
Binoh	√	√	-	-	-
Burneh	√	√	√	√	√
Jambu	√	√	-	-	-
Kapor	√	√	-	-	-

Desa	Syarat Lokasi				
	Jarak dg terminal setipe	Luas Lahan	Akses Keluar Masuk	Trayek Angkutan AKAP	Jalan Arteri Primer
Langkap	√	√	√	-	-
Pangolongan	√	√	-	-	-
Perreng	√	√	-	-	-
Sobih	√	√	-	-	-
Tonjung	√	√	√	√	√
Kecamatan Tragah					
Alang-Alang	√	√	-	-	-
Bajeman	√	√	-	-	-
Bancang	√	√	√	-	-
Banyubasih	√	√	-	-	-
Dukotambin	√	√	-	-	-
Ja'ah	√	√	-	-	-
Jaddung	√	√	√	-	-
Karangleman	√	√	-	-	-
Kemoneng	√	√	-	-	-
Keteleng	√	√	-	-	-
Masaran	√	√	√	√	√
Pacangan	√	√	-	-	-
Pamolah	√	√	√	√	√
Pocong	√	√	-	-	-
Soket Daya	√	√	-	-	-
Soket Laok	√	√	-	-	-
Tambin	√	√	-	-	-
Tragah	√	√	-	-	-
Kecamatan Labang					
Ba'engas	-	√	√	-	-
Bringin	√	√	-	-	-
Bunajih	√	√	-	-	-
Jukong	-	√	-	-	-
Kesek	-	√	-	-	-
Labang	-	√	-	-	-
Morkepek	-	√	√	√	√
Pangpong	-	√	√	√	√
Petapan	√	√	√	√	√
Sendang Daya	-	√	√	√	√
Sendang Laok	-	√	√	√	√
Sukolilo Barat	-	√	√	√	√
Sukolilo Timur	-	√	-	-	-

Keterangan:

√ : memenuhi syarat

- : tidak memenuhi syarat

Gambar 4.16. Peta Overlay-III (a)



Gambar 4.17. Peta Overlay-III (b)



Hasil *Overlay*-III pada tabel 4.19. akan dipakai data awal untuk subbab analisis penentuan lokasi. Desa yang terpilih yaitu **Desa Bilaporah** Kecamatan Socah; **Desa Tonjung**, **Desa Benangkah**, dan **Desa Burneh** Kecamatan Burneh; **Desa Pamorah** dan **Desa Masaran** Kecamatan Tragah; dan **Desa Petapan** Kecamatan Labang. Ketujuh desa tersebut nantinya akan dianalisis lagi pada analisis deskriptif komparatif dan AHP tahap II untuk perangkaan desa yang terpilih.

4.2.3. Analisis Deskriptif Komparatif

Analisis deskriptif komparatif lokasi terminal untuk mengomparasikan antar analisis yang telah dilakukan dengan peraturan-peraturan yang mengikat atau terkait (KepMenHub No. 31 Tahun 1995). Berdasarkan analisis ini dapat diketahui alternatif lokasi terminal yang sesuai dengan rencana tata ruang dan kebijakan yang berlaku. Analisis dilakukan terhadap wilayah atau desa yang terpilih dari Metode *Overlay* Peta yaitu Desa Bilaporah, Tonjung, Benangkah, Burneh, Pamorah, Masaran, dan Petapan.

a. Desa Bilaporah, Kecamatan Socah

Analisis deskriptif komparatif Desa Bilaporah dapat dilihat pada Tabel 4.22.

Tabel 4.22. Analisis Deskriptif Komparatif Desa Bilaporah

Variabel	Kondisi Eksisting	Analisis
Rencana Umum Tata Ruang	RTRW Kabupaten Bangkalan 2009-2029: • Termasuk dalam Sub Satuan Wilayah Pengembangan (SSWP) I dengan fungsi perdagangan skala regional dan lokal, pertanian, perkebunan, peternakan, industri dan pergudangan, jasa transportasi angkutan darat, dan jasa pemerintahan umum skala regional. • Terdapat pengembangan Jaringan jalan Bangkalan–Burneh atau Bangkalan–Socah–Morkepek–Burneh. • Terdapat rencana pengembangan terminal di Kecamatan Socah.	• Berdasarkan fungsinya, Desa Bilaporah sesuai untuk lokasi pengadaan lokasi terminal tipe A, namun dalam RTRW hanya diarahkan untuk pengembangan terminal yang sudah ada. • Dalam RDTR tidak terdapat rencana untuk mendukung pengadaan lokasi terminal penumpang tipe A.
	RDTR Kawasan Strategis Koridor Akses SURAMADU Tahun 2010-2020: • Tidak terdapat rencana pendukung dalam pembuatan terminal tipe A	
Kapasitas Jalan dan Kepadatan Lalu Lintas	Tingkat Pelayanan/Kinerja Jalan (LoS) (KM 14 Tahun 2006): • Tingkat pelayanan jalan yaitu sekurang-kurangnya B (peaktime) pada Jalan Arteri Primer	• LoS dan kelas jalan yang ada di Desa Bilaporah memenuhi semua syarat yang ada di peraturan, lihat Tabel 4.13. nomer 1, 2, dan 3. • Desa Bilaporah memenuhi syarat jarak akses keluar masuk terminal dan jarak antara dua terminal setipe, lihat Gambar 4.17.
	Keputusan Menteri Perhubungan 55 Tahun 1999: • Syarat kelas jalan arteri di Pulau Jawa yaitu minimal III A KepMenHub No. 31 Tahun 1995 • Syarat akses jalan masuk atau jalan keluar ke dan dari terminal dengan jarak sekurang-kurangnya 100 m (di Pulau Jawa) dari jalan arteri primer	

Variabel	Kondisi Eksisting	Analisis
Keterpaduan dengan transportasi lain	• Syarat jarak antar 2 terminal tipe A sekurang-kurangnya 20 km di Pulau Jawa.	
	RTRW Kabupaten Bangkalan 2009-2029: • Dilalui rute angkutan umum, tetapi tidak dilalui rute angkutan perkotaan	• Semua jalan arteri primer di Kabupaten Bangkalan dilalui angkutan penumpang maupun barang sehingga Desa Bilaporah sesuai untuk diarahkan pada pengadaan terminal tipe A.
Topografi dan Kelestarian Lingkungan	RTRW Kabupaten Bangkalan 2009-2029: • Perlindungan ekosistem hutan bakau (mangrove) yaitu pada pantai-pantai di Kecamatan Socah. Analisis Pembobotan dan Skoring Lahan: (Peraturan Menteri PU No.41/Prt/M/2007 dan PP No. 47 Tahun 1997) • 1023,77 Ha lahan dengan skor total 0 – 124 (sebagai kawasan budi daya untuk kawasan hutan produksi) (Lihat Gambar 4.18.)	• Desa Bilaporah seluruhnya adalah lahan yang termasuk kawasan budidaya sehingga peruntukkan guna lahannya dapat dikonversi menjadi lahan untuk pengadaan lokasi terminal penumpang tipe A.

b. Desa Tonjung, Kecamatan Burneh

Analisis deskriptif komparatif Desa Tonjung dapat dilihat pada Tabel 4.23.

Tabel 4.23. Analisis Deskriptif Komparatif Desa Tonjung

Variabel	Kondisi Eksisting	Analisis
Rencana Umum Tata Ruang	RTRW Kabupaten Bangkalan 2009-2029: • Termasuk dalam Sub Satuan Wilayah Pengembangan (SSWP) I dengan fungsi perdagangan skala regional dan lokal, pertanian, perkebunan, peternakan, industri dan pergudangan, jasa transportasi angkutan darat, dan jasa pemerintahan umum skala regional. • Terdapat pengembangan Jaringan jalan Bangkalan–Burneh atau Bangkalan–Socah–Morkepek–Burneh.	• Berdasarkan fungsinya, Desa Tonjung sesuai untuk lokasi pengadaan lokasi terminal tipe A, namun dalam RDTR tidak terdapat rencana untuk mendukung pengadaan lokasi terminal penumpang tipe A.
	RDTR Kawasan Strategis Koridor Akses SURAMADU Tahun 210-2020: • Diarahkan untuk menjadi <i>industrial estate</i>	
Kapasitas Jalan dan Kepadatan Lalu Lintas	Keputusan Menteri Perhubungan 55 Tahun 1999 • Syarat kelas jalan arteri di Pulau Jawa yaitu minimal III A KepMenHub No. 31 Tahun 1995 • Syarat akses jalan masuk atau jalan keluar ke dan dari terminal dengan jarak sekurang-kurangnya 100 m (di Pulau Jawa) dari jalan arteri primer • Syarat jarak antar 2 terminal tipe A sekurang-kurangnya 20 km di Pulau Jawa.	• LoS dan kelas jalan arteri yang ada di Desa Tonjung memenuhi semua syarat yang ada di peraturan, lihat Tabel 4.13. nomer 11. • Desa Tonjung memenuhi syarat jarak akses keluar masuk terminal dan jarak antara dua terminal setipe, lihat Gambar 4.17.
	Tingkat Pelayanan/Kinerja Jalan (LoS) (KM 14 Tahun 2006): • Tingkat pelayanan jalan yaitu sekurang-kurangnya B (peaktime) pada Jalan Arteri Primer	
Keterpaduan dengan transportasi lain	RTRW Kabupaten Bangkalan 2009-2029: • Dilalui rute angkutan perkotaan, tetapi tidak dilalui rute angkutan umum	• Semua jalan arteri primer di Kabupaten Bangkalan dilalui angkutan penumpang maupun barang sehingga Desa Tonjung sesuai untuk diarahkan pada

Variabel	Kondisi Eksisting	Analisis
Topografi dan Kelestarian Lingkungan	Analisis Pembobotan dan Skoring Lahan: (Peraturan Menteri PU No.41/Prt/M/2007 dan PP No. 47 Tahun 1997) • 1073,11 Ha lahan dengan skor total 0 – 124 (sebagai kawasan budi daya untuk kawasan hutan produksi) • 1,19 Ha lahan dengan skor total 125 – 174 (sebagai kawasan budi daya untuk kawasan hutan produksi terbatas) (Lihat Gambar 4.19.)	pengadaan terminal tipe A. • Desa Tonjung seluruhnya adalah lahan yang termasuk kawasan budidaya sehingga peruntukkan guna lahannya dapat dikonversi menjadi lahan untuk pengadaan lokasi terminal penumpang tipe A.

c. Desa Benangkah, Kecamatan Burneh

Analisis deskriptif komparatif Desa Benangkah dapat dilihat pada Tabel 4.24.

Tabel 4.24. Analisis Deskriptif Komparatif Desa Benangkah

Variabel	Kondisi Eksisting	Analisis
Rencana Umum Tata Ruang	RTRW Kabupaten Bangkalan 2009-2029: • Termasuk dalam Sub Satuan Wilayah Pengembangan (SSWP) I dengan fungsi perdagangan skala regional dan lokal, pertanian, perkebunan, peternakan, industri dan pergudangan, jasa transportasi angkutan darat, dan jasa pemerintahan umum skala regional. • Terdapat pengembangan Jaringan jalan Bangkalan–Burneh atau Bangkalan–Socah–Morkepek–Burneh. • TeRDTR Kawasan Strategis Koridor Akses SURAMADU Tahun 2010-2020: • industrial estate • kawasan interchange Peraturan Bupati Bangkalan Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pengendalian Pengembangan Kawasan Suramadu di Kabupaten Bangkalan Kawasan Interchange jalan akses seluas ± 25 Ha terletak di Desa Morkepek, Desa Sendang Laok Kecamatan Labang dan seluas ± 50 Ha terletak di Desa Burneh, Desa Benangkah Kecamatan Burneh dan Desa Pamorah Kecamatan Tragah	• Berdasarkan fungsinya, Desa Benangkah sesuai untuk lokasi pengadaan lokasi terminal tipe A, namun dalam RDTR tidak terdapat rencana untuk mendukung pengadaan lokasi terminal penumpang tipe A. Adapun perbup yang mendukung kegiatan pengembangan transportasi di Desa Benangkah.
Kapasitas Jalan dan Kepadatan Lalu Lintas	Keputusan Menteri Perhubungan 55 Tahun 1999 • Syarat kelas jalan arteri di Pulau Jawa yaitu minimal III A KepMenHub No. 31 Tahun 1995 • Syarat akses jalan masuk atau jalan keluar ke dan dari terminal dengan jarak sekurang-kurangnya 100 m (di Pulau Jawa) dari jalan arteri primer • Syarat jarak antar 2 terminal tipe A sekurang-kurangnya 20 km di Pulau Jawa. Tingkat Pelayanan/Kinerja Jalan (LoS) (KM 14 Tahun 2006): • Tingkat pelayanan jalan yaitu sekurang-kurangnya B (peaktime) pada Jalan Arteri Primer	• LoS dan kelas jalan arteri yang ada di Desa Benangkah memenuhi semua syarat yang ada di peraturan, lihat Tabel 4.13. nomor 12. • Desa Benangkah memenuhi syarat jarak akses keluar masuk terminal dan jarak antara dua terminal setipe, lihat Gambar 4.17.
Keterpaduan dengan transportasi	RTRW Kabupaten Bangkalan 2009-2029: • Dilalui rute angkutan umum, tetapi tidak dilalui rute angkutan perkotaan	• Semua jalan arteri primer di Kabupaten Bangkalan dilalui angkutan penumpang maupun

Variabel	Kondisi Eksisting	Analisis
lain		barang sehingga Desa Benangkah sesuai untuk diarahkan pada pengadaan terminal tipe A.
Topografi dan Kelestarian Lingkungan	Analisis Pembobotan dan Skoring Lahan: (Peraturan Menteri PU No.41/Prt/M/2007 dan PP No. 47 Tahun 1997) • 1044,08 Ha lahan dengan skor total 0 – 124 (sebagai kawasan budi daya untuk kawasan hutan produksi) • 4,16 Ha lahan dengan skor total 125 – 174 (sebagai kawasan budi daya untuk kawasan hutan produksi terbatas) (Lihat Gambar 4.20.)	• Desa Benangkah seluruhnya adalah lahan yang termasuk kawasan budidaya sehingga peruntukkan guna lahannya dapat dikonversi menjadi lahan untuk pengadaan lokasi terminal penumpang tipe A.

d. Desa Burneh, Kecamatan Burneh

Analisis deskriptif komparatif Desa Burneh dapat dilihat pada Tabel 4.25.

Tabel 4.25. Analisis Deskriptif Komparatif Desa Burneh

Variabel	Kondisi Eksisting	Analisis
Rencana Umum Tata Ruang	RTRW Kabupaten Bangkalan 2009-2029: • Termasuk dalam Sub Satuan Wilayah Pengembangan (SSWP) I dengan fungsi perdagangan skala regional dan lokal, pertanian, perkebunan, peternakan, industri dan pergudangan, jasa transportasi angkutan darat, dan jasa pemerintahan umum skala regional. • Terdapat pengembangan Jaringan jalan Bangkalan–Burneh atau Bangkalan–Socah–Morkepek–Burneh. RDTR Kawasan Strategis Koridor Akses SURAMADU Tahun 2010-2020: • Diarahkan untuk Kawasan perumahan, industrial estate • Diarahkan menjadi kawasan interchange Peraturan Bupati Bangkalan Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pengendalian Pengembangan Kawasan Suramadu di Kabupaten Bangkalan • Kawasan Interchange jalan akses seluas ± 25 Ha terletak di Desa Morkepek, Desa Sendang Laok Kecamatan Labang dan seluas ± 50 Ha terletak di Desa Burneh, Desa Benangkah Kecamatan Burneh dan Desa Pamorah Kecamatan Tragah.	• Berdasarkan fungsinya, Desa Burneh sesuai untuk lokasi pengadaan lokasi terminal tipe A, namun dalam RDTR tidak terdapat rencana untuk mendukung pengadaan lokasi terminal penumpang tipe A. Dalam RDTR, Desa Burneh diarahkan pada pengembangan perumahan yang juga tidak sesuai jika dibangun terminal tipe A. • Adapun perbup yang mendukung kegiatan pengembangan transportasi di Desa Burneh.
Kapasitas Jalan dan Kepadatan Lalu Lintas	Keputusan Menteri Perhubungan 55 Tahun 1999 • Syarat kelas jalan arteri di Pulau Jawa yaitu minimal III A Tingkat Pelayanan/Kinerja Jalan (LoS) (KM 14 Tahun 2006): • Tingkat pelayanan jalan yaitu sekurang-kurangnya B (peaktime) pada Jalan Arteri Primer (Hasil Analisis Kondisi Transportasi) KepMenHub No. 31 Tahun 1995 • Syarat akses jalan masuk atau jalan keluar ke dan dari terminal dengan jarak sekurang-kurangnya 100 m (di Pulau Jawa) dari jalan arteri primer	• LoS dan kelas jalan arteri yang ada di Desa Burneh memenuhi semua syarat yang ada di peraturan, lihat Tabel 4.13. nomor 11 dan 12. • Desa Burneh memenuhi syarat jarak akses keluar masuk terminal dan jarak antara dua terminal setipe, lihat Gambar 4.17.

Variabel	Kondisi Eksisting	Analisis
Keterpaduan dengan transportasi lain	Syarat jarak antar 2 terminal tipe A sekurang-kurangnya 20 km di Pulau Jawa.	Semua jalan arteri primer di Kabupaten Bangkalan dilalui angkutan penumpang maupun barang sehingga Desa Burneh sesuai untuk diarahkan pada pengadaan terminal tipe A.
	RTRW Kabupaten Bangkalan 2009-2029: Dilalui rute angkutan umum dan dilalui rute angkutan perkotaan	
Topografi dan Kelestarian Lingkungan	Analisis Pembobotan dan Skoring Lahan: (Peraturan Menteri PU No.41/Prt/M/2007 dan PP No. 47 Tahun 1997) 796,68 Ha lahan dengan skor total 0 – 124 (sebagai kawasan budi daya untuk kawasan hutan produksi) 0,98 Ha lahan dengan skor total 125 – 174 (sebagai kawasan budi daya untuk kawasan hutan produksi terbatas) (Lihat Gambar 4.21.)	Desa Burneh seluruhnya adalah lahan yang termasuk kawasan budidaya sehingga peruntukkan guna lahannya dapat dikonversi menjadi lahan untuk pengadaan lokasi terminal penumpang tipe A.

e. Desa Pamorah, Kecamatan Tragah

Analisis deskriptif komparatif Desa Pamorah dapat dilihat pada Tabel 4.26.

Tabel 4.26. Analisis Deskriptif Komparatif Desa Pamorah

Variabel	Kondisi Eksisting	Analisis
Rencana Umum Tata Ruang	RTRW Kabupaten Bangkalan 2009-2029: - Termasuk dalam Sub Satuan Wilayah Pengembangan (SSWP) II yang termasuk di dalam Kawasan Kaki Jembatan Suramadu (KKJS) dengan fungsi industri dan pergudangan skala regional, perdagangan skala regional dan lokal, pertanian, peternakan, dan jasa transportasi darat - Terdapat pengembangan jalan lokal primer yang merupakan tindak lanjut dari pengembangan jalan sirip dari jalan akses suramadu di Kabupaten Bangkalan yang berfungsi akses penghubung antar kecamatan di Kabupaten Bangkalan	- Berdasarkan fungsinya, Desa Pamorah sesuai untuk lokasi pengadaan lokasi terminal tipe A, namun dalam RDTR tidak terdapat rencana untuk mendukung pengadaan lokasi terminal penumpang tipe A. - Adapun perbup yang mendukung kegiatan pengembangan transportasi di Desa Pamorah.
	RDTR Kawasan Strategis Koridor Akses SURAMADU Tahun 2010-2020: - Diarahkan menjadi kawasan interchange - Ada jalur SUTET yang dibebaskan dari segala bentuk bangunan dan tanaman Peraturan Bupati Bangkalan Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pengendalian Pengembangan Kawasan Suramadu di Kabupaten Bangkalan - Kawasan Interchange jalan akses seluas ± 25 Ha terletak di Desa Morkepek, Desa Sendang Laok Kecamatan Labang dan seluas ± 50 Ha terletak di Desa Burneh, Desa Benangkah Kecamatan Burneh dan Desa Pamorah Kecamatan Tragah.	
Kapasitas Jalan dan Kepadatan Lalu Lintas	Keputusan Menteri Perhubungan 55 Tahun 1999 Syarat kelas jalan arteri di Pulau Jawa yaitu minimal III A Tingkat Pelayanan/Kinerja Jalan (LoS) (KM 14 Tahun 2006):	- LoS dan kelas jalan arteri yang ada di Desa Pamorah memenuhi semua syarat yang ada di peraturan, lihat Tabel 4.13. nomor 12 dan 13. - Desa Pamorah memenuhi syarat

Variabel	Kondisi Eksisting	Analisis
	• Tingkat pelayanan jalan yaitu sekurang-kurangnya B (peaktime) pada Jalan Arteri Primer KepMenHub No. 31 Tahun 1995 • Syarat akses jalan masuk atau jalan keluar ke dan dari terminal dengan jarak sekurang-kurangnya 100 m (di Pulau Jawa) dari jalan arteri primer • Syarat jarak antar 2 terminal tipe A sekurang-kurangnya 20 km di Pulau Jawa.	jarak akses keluar masuk terminal dan jarak antara dua terminal setipe, lihat Gambar 4.17.
Keterpaduan dengan transportasi lain	RTRW Kabupaten Bangkalan 2009-2029: • Dilalui rute angkutan umum, tetapi tidak dilalui rute angkutan perkotaan	• Semua jalan arteri primer di Kabupaten Bangkalan dilalui angkutan penumpang maupun barang sehingga Desa Pamorah sesuai untuk diarahkan pada pengadaan terminal tipe A.
Topografi dan Kelestarian Lingkungan	Analisis Pembobotan dan Skoring Lahan: (Peraturan Menteri PU No.41/Prt/M/2007 dan PP No. 47 Tahun 1997) • 350,77 Ha lahan dengan skor total 0 – 124 (sebagai kawasan budi daya untuk kawasan hutan produksi) (Lihat Gambar 4.22.) RTRW Kabupaten Bangkalan 2009-2029: • Terutama Sungai Pocong di Kecamatan Tragah yang merupakan sumber mata air terbesar Kabupaten Bangkalan. Dengan demikian di sekitar kawasan sumber air dapat ditanami dengan jenis tanaman yang dapat mengikat air, sehingga kawasan di sekitar sumber air juga dapat digunakan sebagai daerah resapan	• Desa Pamorah seluruhnya adalah lahan yang termasuk kawasan budidaya sehingga peruntukkan guna lahannya dapat dikonversi menjadi lahan untuk pengadaan lokasi terminal penumpang tipe A. • Adapun keberadaan sungai pocong bukan penghalang karena kawasan sungai sudah ditetapkan sebagai kawasan lindung.

f. Desa Masaran, Kecamatan Tragah

Analisis deskriptif komparatif Desa Masaran dapat dilihat pada Tabel 4.27.

Tabel 4.27. Analisis Deskriptif Komparatif Desa Masaran

Variabel	Kondisi Eksisting	Analisis
Rencana Umum Tata Ruang	RTRW Kabupaten Bangkalan 2009-2029: • Termasuk dalam Sub Satuan Wilayah Pengembangan (SSWP) II yang termasuk di dalam Kawasan Kaki Jembatan Suramadu (KKJS) dengan fungsi industri dan pergudangan skala regional, perdagangan skala regional dan lokal, pertanian, peternakan, dan jasa transportasi darat • Terdapat pengembangan jalan lokal primer yang merupakan tindak lanjut dari pengembangan jalan sirip dari jalan akses suramadu di Kabupaten Bangkalan yang berfungsi akses penghubung antar kecamatan di Kabupaten Bangkalan • Rencana pengembangan kelas terminal penumpang adalah Terminal Bangkalan tipe A dengan fungsi sebagai terminal utama melayani trayek Antar Kota Antar Propinsi. Terminal ini direncanakan di kawasan interchange yang terletak di desa Masaran Kecamatan Tragah. RDTR Kawasan Strategis Koridor Akses SURAMADU Tahun 2010-2020:	• Berdasarkan fungsinya, Desa Masaran sesuai untuk lokasi pengadaan lokasi terminal tipe A, dalam RDTR pun terdapat rencana untuk mendukung pengadaan lokasi terminal penumpang tipe A.

Variabel	Kondisi Eksisting	Analisis
Kapasitas Jalan dan Kepadatan Lalu Lintas	• Diarahkan untuk fasilitas terminal, fasilitas umum, pendidikan, dan fasilitas lainnya. • Berada pada industrial estate • Diarahkan untuk overpass • Diarahkan untuk penempatan PKL (activity support) • Ada jalur SUTET yang dibebaskan dari segala bentuk bangunan dan tanaman	
	KepMenHub No. 31 Tahun 1995 • Syarat jarak antar 2 terminal tipe A sekurang-kurangnya 20 km di Pulau Jawa. • Syarat akses jalan masuk atau jalan keluar ke dan dari terminal dengan jarak sekurang-kurangnya 100 m (di Pulau Jawa) dari jalan arteri primer Keputusan Menteri Perhubungan 55 Tahun 1999 • Syarat kelas jalan arteri di Pulau Jawa yaitu minimal III A Tingkat Pelayanan/Kinerja Jalan (LoS) (KM 14 Tahun 2006): • Tingkat pelayanan jalan yaitu sekurang-kurangnya B (peaktime) pada Jalan Arteri Primer	• LoS dan kelas jalan arteri yang ada di Desa Masaran memenuhi semua syarat yang ada di peraturan, lihat Tabel 4.14. tentang RDTRK Strategis Koridor Akses SURAMADU 2010-2020. • Desa Masaran memenuhi syarat jarak akses keluar masuk terminal dan jarak antara dua terminal setipe, lihat Gambar 4.17.
	RTRW Kabupaten Bangkalan 2009-2029: • Dilalui rute angkutan perkotaan, tetapi tidak dilalui rute angkutan umum	• Semua jalan arteri primer di Kabupaten Bangkalan dilalui angkutan penumpang maupun barang sehingga Desa Masaran sesuai untuk diarahkan pada pengadaan terminal tipe A.
Topografi dan Kelestarian Lingkungan	RTRW Kabupaten Bangkalan 2009-2029: • Terutama Sungai Pocong di Kecamatan Tragah yang merupakan sumber mata air terbesar Kabupaten Bangkalan. Dengan demikian di sekitar kawasan sumber air dapat ditanami dengan jenis tanaman yang dapat mengikat air, sehingga kawasan di sekitar sumber air juga dapat digunakan sebagai daerah resapan Analisis Pembobotan dan Skoring Lahan: (Peraturan Menteri PU No.41/Prt/M/2007 dan PP No. 47 Tahun 1997) • 414,05 Ha lahan dengan skor total 0 – 124 (sebagai kawasan budi daya untuk kawasan hutan produksi) (Lihat Gambar 4.23.)	• Desa Masaran seluruhnya adalah lahan yang termasuk kawasan budidaya sehingga peruntukkan guna lahannya dapat dikonversi menjadi lahan untuk pengadaan lokasi terminal penumpang tipe A. • Adapun keberadaan sungai pocong bukan penghalang karena kawasan sungai sudah ditetapkan sebagai kawasan lindung.

g. Desa Petapan, Kecamatan Labang

Analisis deskriptif komparatif Desa Petapan dapat dilihat pada Tabel 4.28.

Tabel 4.28. Analisis Deskriptif Komparatif Desa Petapan

Variabel	Kondisi Eksisting	Analisis
Rencana Umum Tata Ruang	RTRW Kabupaten Bangkalan 2009-2029: • Kawasan pekotaan Labang menjadi Pusat Kegiatan Lokal (PKL) kabupaten dan menjadi kutub pertumbuhan utama. Kawasan perkotaan Labang akan menjadi wilayah pusat kegiatan skala regional untuk kegiatan industri dan perdagangan jasa skala regional.	• Berdasarkan fungsinya, Desa Petapan sesuai untuk lokasi pengadaan lokasi terminal tipe A, namun dalam RDTR tidak terdapat rencana untuk mendukung pengadaan lokasi terminal penumpang tipe A.

Variabel	Kondisi Eksisting	Analisis
	• Termasuk dalam Sub Satuan Wilayah Pengembangan (SSWP) II yang termasuk di dalam Kawasan Kaki Jembatan Suramadu (KKJS) dengan fungsi industri dan pergudangan skala regional, perdagangan skala regional dan lokal, pertanian, peternakan, dan jasa transportasi darat. • Terdapat pengembangan jalan lokal primer yang merupakan tindak lanjut dari pengembangan jalan sirip dari jalan akses suramadu di Kabupaten Bangkalan yang berfungsi akses penghubung antar kecamatan di Kabupaten Bangkalan	• Adapun perbup yang mendukung kegiatan pengembangan transportasi di Desa Petapan.
	RDTR Kawasan Strategis Koridor Akses SURAMADU Tahun 2010-2020: • Diarahkan untuk <i>overpass</i> • Ada jalur SUTET yang dibebaskan dari segala bentuk bangunan dan tanaman	
Kapasitas Jalan dan Kepadatan Lalu Lintas	Keputusan Menteri Perhubungan 55 Tahun 1999 • Syarat kelas jalan arteri di Pulau Jawa yaitu minimal III A KepMenHub No. 31 Tahun 1995 • Syarat jarak antar 2 terminal tipe A sekurang-kurangnya 20 km di Pulau Jawa. • Syarat akses jalan masuk atau jalan keluar ke dan dari terminal dengan jarak sekurang-kurangnya 100 m (di Pulau Jawa) dari jalan arteri primer Tingkat Pelayanan/Kinerja Jalan (LoS) (KM 14 Tahun 2006): • Tingkat pelayanan jalan yaitu sekurang-kurangnya B (peaktime) pada Jalan Arteri Primer	• LoS dan kelas jalan arteri yang ada di Desa Petapna memenuhi semua syarat yang ada di peraturan, lihat Tabel 4.14. tentang RDTRK Strategis Koridor Akses SURAMADU 2010-2020. • Desa Petapan memenuhi syarat jarak akses keluar masuk terminal dan jarak antara dua terminal setipe, lihat Gambar 4.17.
Keterpaduan dengan transportasi lain	RTRW Kabupaten Bangkalan 2009-2029: • Dilalui rute angkutan perkotaan, tetapi tidak dilalui rute angkutan umum	• Semua jalan arteri primer di Kabupaten Bangkalan dilalui angkutan penumpang maupun barang sehingga Desa Petapan sesuai untuk diarahkan pada pengadaan terminal tipe A.
Topografi dan Kelestarian Lingkungan	Analisis Pembobotan dan Skoring Lahan: (Peraturan Menteri PU No.41/Prt/M/2007 dan PP No. 47 Tahun 1997) • 279,19 Ha lahan dengan skor total 0 – 124 (sebagai kawasan budi daya untuk kawasan hutan produksi) (Lihat Gambar 4.24.)	• Desa Petapan seluruhnya adalah lahan yang termasuk kawasan budidaya sehingga peruntukkan guna lahannya dapat dikonversi menjadi lahan untuk pengadaan lokasi terminal penumpang tipe A.

Gambar 4.18. Peta Deskriptif-Komparatif Bilaporah



Gambar 4.19. Peta Deskriptif-Komparatif Tonjung



Gambar 4.20. Peta Deskriptif-Komparatif Benangkah



Gambar 4.21. Peta Deskriptif-Komparatif Burneh



Gambar 4.22. Peta Deskriptif-Komparatif Pamorah



Gambar 4.23. Peta Deskriptif-Komparatif Masaran



Gambar 4.24. Peta Deskriptif-Komparatif Petapan



4.3. Analisis Penentuan Lokasi

Analisis penentuan lokasi digunakan untuk mengetahui urutan atau ranking dari beberapa alternatif lokasi yang terdapat pada tiap-tiap kecamatan atau desa terpilih dengan memasukkan kriteria-kriteria pada subbab sebelumnya yaitu analisis deskriptif komparatif. Hasil akhir dari analisis penentuan lokasi yaitu berupa urutan atau ranking wilayah desa. Adapun AHP tahap pertama berguna untuk mengetahui rangking atau urutan variabel yang terpilih, sedangkan AHP tahap kedua untuk mengetahui urutan atau rangking lokasi wilayah desa.

AHP merupakan bagian dari Teknik *Multifactor Decision Making*, suatu metode kuantitatif untuk mengambil keputusan yang melibatkan lebih dari satu faktor kriteria. Keistimewaan dari AHP adalah kemampuannya dalam hal pengambilan keputusan yang memasukkan kriteria ganda, baik yang bersifat *tangible* maupun *intangible*, kuantitatif maupun kualitatif. Dalam penelitian, AHP digunakan untuk menentukan urutan variabel yang berpengaruh dalam penentuan lokasi berdasarkan pendapat ahli.

4.3.1. Analytic Hierarchy Process I

AHP pada tahap pertama digunakan untuk mengetahui urutan atau rangking variabel yang berpengaruh terhadap penentuan lokasi terminal adapun ahli yang diminta melakukan AHP tahap I dan II dapat dilihat pada Tabel 4.29., sedangkan variabel AHP tahap I dapat dilihat pada Tabel 4.30.

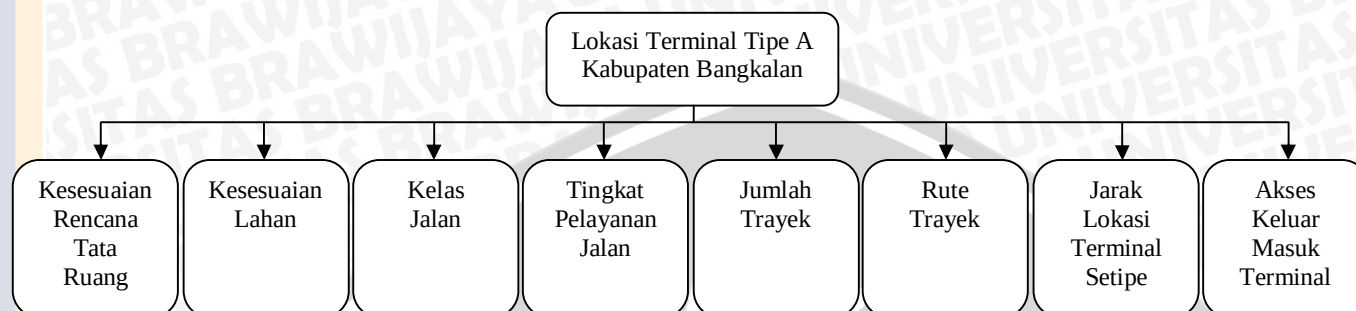
Tabel 4.29. Daftar Ahli

Ahli	Instansi	Jabatan
1. A. Fatah Yasin	Dinas	Kepala Bidang Perhubungan Darat
2. Agung Firmansyah	Perhubungan Komunikasi dan Informatika	Kepala Seksi Angkutan
3. A. Roniyun Hamid	Dinas PU Bina Marga dan Pengairan	Kepala Bidang Pembangunan Peningkatan Jalan dan Jembatan
4. R. Rio Batara		Kepala Seksi Peningkatan Jalan dan Jembatan
5. Yudistiro Ardi		Kepala Seksi Pemeliharaan atau Rehab Jembatan
6. Alifin Rudiansyah	BAPPEDA	Kasubid Perhubungan Cipta Karya dan Tata Ruang
7. Rizal Mardiansyah	PU Cipta Karya	Kasi Tata Ruang PU Cipta Karya dan Tata Ruang
8. Emalia Kusuma Dewi	dan Tata Ruang	Staf

Tabel 4.30. Variabel AHP Tahap I

Kode	Variabel
A	Kesesuaian Rencana Tata Ruang
B	Kesesuaian Lahan
C	Kelas Jalan
D	Tingkat Pelayanan
E	Jumlah Trayek

Kode	Variabel
F	Rute Trayek
G	Jarak Lokasi
H	Akses Keluar Masuk Terminal



Gambar 4.25. Bagan AHP Tahap I

Tabel 4.31. Pairwise Comparisons Ahli 1

Var.	A	B	C	D	E	F	G	H	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
A	1,000	2,000	1,000	0,500	0,333	0,200	4,000	0,500	0,067	0,995			
B	0,500	1,000	0,500	0,200	0,167	0,143	2,000	0,250	0,035	0,951			
C	1,000	2,000	1,000	0,250	0,200	0,167	3,000	0,333	0,054	1,123			
D	2,000	5,000	4,000	1,000	0,500	0,333	6,000	2,000	0,150	1,142			
E	3,000	6,000	5,000	2,000	1,000	0,500	7,000	0,333	0,186	1,364			
F	5,000	7,000	6,000	3,000	2,000	1,000	6,000	6,000	0,333	0,892			
G	0,250	0,250	0,333	0,167	0,143	0,167	1,000	0,200	0,024	0,824			
H	2,000	4,000	3,000	0,500	3,000	0,167	5,000	1,000	0,151	1,598			
										8,890	0,127	1,410	0,090

Tabel 4.32. Pairwise Comparisons Ahli 2

Var.	A	B	C	D	E	F	G	H	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
A	1,000	0,500	2,000	0,143	0,500	0,167	0,143	0,167	0,033	1,046			
B	2,000	1,000	2,000	0,333	0,250	0,143	0,200	0,167	0,040	1,083			
C	0,500	0,500	1,000	0,167	0,200	0,143	0,143	0,125	0,023	0,777			
D	7,000	3,000	6,000	1,000	1,000	0,500	0,333	0,250	0,110	1,282			
E	2,000	4,000	5,000	1,000	1,000	0,250	0,500	0,143	0,084	1,339			
F	6,000	7,000	7,000	2,000	4,000	1,000	2,000	0,250	0,200	1,343			
G	7,000	5,000	3,000	3,000	2,000	0,500	1,000	0,333	0,153	1,122			
H	6,000	6,000	8,000	4,000	7,000	4,000	3,000	1,000	0,356	0,867			
										8,859	0,123	1,410	0,087

Tabel 4.33. Pairwise Comparisons Ahli 3

Var.	A	B	C	D	E	F	G	H	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
A	1,000	0,500	0,250	0,143	0,333	0,125	0,143	0,143	0,024	0,931			
B	2,000	1,000	0,333	0,200	0,500	0,143	0,250	0,143	0,035	1,039			
C	4,000	3,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	0,131	0,860			
D	7,000	5,000	1,000	1,000	1,000	0,333	3,000	3,000	0,186	1,305			
E	3,000	2,000	1,000	1,000	1,000	0,333	0,500	0,333	0,086	1,023			
F	8,000	7,000	1,000	3,000	3,000	1,000	3,000	1,000	0,238	1,017			
G	7,000	4,000	1,000	0,333	2,000	0,333	1,000	0,333	0,112	1,329			
H	7,000	7,000	1,000	0,333	3,000	1,000	3,000	1,000	0,188	1,304			
										8,808	0,115	1,410	0,082

Tabel 4.34. Pairwise Comparisons Ahli 4

Var.	A	B	C	D	E	F	G	H	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
A	1,000	1,000	4,000	0,500	3,000	1,000	2,000	0,333	0,123	1,115			
B	1,000	1,000	3,000	0,333	1,000	0,333	1,000	0,200	0,074	1,138			
C	0,250	0,333	1,000	0,333	1,000	0,333	0,333	0,333	0,046	0,962			
D	2,000	3,000	3,000	1,000	3,000	3,000	3,000	0,333	0,199	1,229			
E	0,333	1,000	1,000	0,333	1,000	0,333	1,000	0,333	0,057	0,920			
F	1,000	3,000	3,000	0,333	3,000	1,000	5,000	1,000	0,174	1,254			
G	0,500	1,000	3,000	0,333	1,000	0,200	1,000	0,333	0,069	1,133			
H	3,000	5,000	3,000	3,000	3,000	1,000	3,000	1,000	0,257	0,993			
										8,744	0,106	1,410	0,075

Tabel 4.35. Pairwise Comparisons Ahli 5

Var.	A	B	C	D	E	F	G	H	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
A	1,000	1,000	4,000	0,250	0,250	0,500	1,000	1,000	0,111	1,586			
B	1,000	1,000	1,000	1,000	2,000	2,000	1,000	0,500	0,139	1,110			
C	0,250	1,000	1,000	1,000	0,500	0,500	1,000	1,000	0,093	1,207			
D	4,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	0,142	1,027			
E	4,000	0,500	2,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	0,143	1,111			
F	2,000	0,500	2,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	0,126	1,007			
G	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	0,115	0,922			
H	1,000	2,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	0,131	0,982			
										8,952	0,136	1,410	0,096

Tabel 4.36. Pairwise Comparisons Ahli 6

Var.	A	B	C	D	E	F	G	H	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
A	1,000	2,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	0,123	0,924			
B	0,500	1,000	0,200	0,200	0,200	0,200	0,200	0,200	0,032	1,053			
C	1,000	5,000	1,000	0,200	0,200	0,200	0,200	0,200	0,059	1,607			
D	1,000	5,000	5,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	0,153	0,979			
E	1,000	5,000	5,000	1,000	1,000	2,000	2,000	2,000	0,202	0,991			
F	1,000	5,000	5,000	1,000	0,500	1,000	2,000	2,000	0,170	1,088			
G	1,000	5,000	5,000	1,000	0,500	0,500	1,000	1,000	0,130	1,095			
H	1,000	2,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	0,130	1,095			
										8,831	0,119	1,410	0,084

Tabel 4.37. Pairwise Comparisons Ahli 7

Var.	A	B	C	D	E	F	G	H	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
A	1,000	3,000	2,000	5,000	7,000	7,000	4,000	6,000	0,327	0,893			
B	0,333	1,000	0,500	3,000	6,000	5,000	2,000	3,000	0,154	1,157			
C	0,500	2,000	1,000	4,000	7,000	6,000	3,000	4,000	0,224	1,042			
D	0,200	0,333	0,250	1,000	4,000	3,000	0,500	2,000	0,075	1,209			
E	0,143	0,167	0,143	0,250	1,000	0,500	0,250	0,333	0,026	0,878			
F	0,143	0,200	0,167	0,333	2,000	1,000	0,250	0,500	0,035	0,985			
G	0,250	0,500	0,333	2,000	4,000	4,000	1,000	3,000	0,106	1,206			
H	0,167	0,333	0,250	0,500	3,000	2,000	0,333	1,000	0,054	1,062			
										8,432	0,062	1,410	0,044

Tabel 4.38. Pairwise Comparisons Ahli 8

Var.	A	B	C	D	E	F	G	H	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
A	1,000	4,000	5,000	3,000	7,000	3,000	3,000	7,000	0,319	0,872			
B	0,250	1,000	2,000	0,500	4,000	0,333	3,000	5,000	0,114	1,286			
C	0,200	0,500	1,000	0,333	3,000	0,250	2,000	4,000	0,077	1,246			
D	0,333	2,000	3,000	1,000	5,000	3,000	3,000	7,000	0,199	1,162			
E	0,143	0,250	0,333	0,200	1,000	0,167	0,500	3,000	0,038	1,087			
F	0,333	3,000	4,000	0,333	6,000	1,000	3,000	3,000	0,163	1,372			

Var.	A	B	C	D	E	F	G	H	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
G	0,333	0,333	0,500	0,333	2,000	0,333	1,000	3,000	0,063	0,997			
H	0,143	0,200	0,250	0,143	0,333	0,333	0,333	1,000	0,027	0,877			
										8,900	0,129	1,410	0,091

Tabel 4.39. Akumulasi Pairwise Comparisons Tahap I (AHP I)

Kode	Variabel	A	B	C	D	E	F	G	H	Priority Vector	Rank	Eigen Value	CI	RI	CR
A	Kesesuaian Rencana Tata Ruang	1,000	12,000	80,000	0,019	2,042	0,044	1,959	0,167	0,118	4	1,006			
B	Kesesuaian Lahan	0,083	1,000	0,200	0,001	0,200	0,001	0,120	0,002	0,077	8	0,998			
C	Kelas Jalan	0,013	5,000	1,000	0,004	0,084	0,001	0,171	0,044	0,084	7	0,997			
D	Tingkat Pelayanan	52,267	750,000	270,000	1,000	30,000	1,500	27,000	7,000	0,177	2	0,989			
E	Jumlah Trayek	0,490	5,000	11,905	0,033	1,000	0,002	0,438	0,011	0,100	6	1,017			
F	Rute Trayek	22,857	1543,500	840,000	0,667	432,000	1,000	270,000	4,500	0,190	1	1,018			
G	Jarak Lokasi	0,510	4,167	2,500	0,037	2,286	0,004	1,000	0,067	0,103	5	0,980			
H	Akses Keluar Masuk Terminal	6,000	560,000	22,500	0,143	94,500	0,222	15,000	1,000	0,151	3	1,010			
												8,014	0,002	1,410	0,001

Berdasarkan hasil AHP kedelapan ahli pada tahap pertama diketahui bahwa urutan variabel yang berpengaruh pada penentuan lokasi terminal tipe A dari peringkat pertama hingga kedelapan berturut-turut sebagai berikut Rute Trayek, Tingkat Pelayanan, Akses Keluar Masuk Terminal, dan Kesesuaian Rencana Tata Ruang, Jarak Lokasi, Jumlah Trayek, Kelas Jalan, dan Kesesuaian Lahan. Jadi, kedelapan variabel akan digunakan sebagai variabel lanjutan pada AHP tahap kedua dengan ahli yang sama sehingga diharapkan adanya konsistensi dari pandangan/pendapat ahli tersebut.

4.3.2. Analytic Hierarchy Process II

AHP tahap kedua digunakan untuk menentukan urutan atau rangking lokasi wilayah desa berdasarkan pandangan atau pendapat para ahli dengan mengikutsertakan hasil dari analisis deskriptif komparatif sebagai acuan penilaian. Keterangan yang terdapat pada analisis deskriptif komparatif digunakan untuk menguatkan atau memberikan penjelasan-penjelasan pendukung dari setiap variabel yang digunakan dalam AHP tahap kedua. Variabel yang digunakan adalah lokasi wilayah desa yang terpilih dari metode *overlay* peta dan ahli yang diambil pendapatnya sama dengan ahli pada AHP tahap pertama.

Tabel 4.40. Variabel AHP Tahap II

Kode	Variabel
O	Desa Bilaporah Kecamatan Socah
P	Desa Tonjung Kecamatan Burneh
Q	Desa Benangkah Kecamatan Burneh
R	Desa Burneh Kecamatan Burneh
S	Desa Pamorah Kecamatan Tragah
T	Desa Masaran Kecamatan Tragah
U	Desa Petapan Kecamatan Labang

a. Kesesuaian Rencana Tata Ruang**Tabel 4.41. Pairwise Comparisons Ahli 1**

Var.	O	P	Q	R	S	T	U	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
O	1,000	4,000	1,000	2,000	1,000	0,500	3,000	0,166	1,009			
P	0,250	1,000	0,333	0,500	0,200	0,200	1,000	0,046	0,966			
Q	1,000	3,000	1,000	1,000	0,500	0,333	2,000	0,117	1,030			
R	0,500	2,000	1,000	1,000	0,333	0,250	1,000	0,082	1,022			
S	1,000	5,000	2,000	3,000	1,000	1,000	6,000	0,242	1,018			
T	2,000	5,000	3,000	4,000	1,000	1,000	6,000	0,293	1,013			
U	0,333	1,000	0,500	1,000	0,167	0,167	1,000	0,054	1,077			
									7,135	0,023	1,320	0,017

Tabel 4.42. Pairwise Comparisons Ahli 2

Var.	O	P	Q	R	S	T	U	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
O	1,000	5,000	4,000	3,000	2,000	0,333	0,500	0,158	1,147			
P	0,200	1,000	0,500	0,333	0,250	0,143	0,167	0,032	0,887			
Q	0,250	2,000	1,000	0,500	0,333	0,167	0,200	0,046	0,988			
R	0,333	3,000	2,000	1,000	0,500	0,200	0,200	0,068	1,138			
S	0,500	4,000	3,000	2,000	1,000	0,250	0,333	0,105	1,159			
T	3,000	7,000	6,000	5,000	4,000	1,000	2,000	0,348	0,903			
U	2,000	6,000	5,000	5,000	3,000	0,500	1,000	0,244	1,074			
									7,298	0,050	1,320	0,038

Tabel 4.43. Pairwise Comparisons Ahli 3

Var.	O	P	Q	R	S	T	U	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
O	1,000	0,250	0,167	0,200	0,143	0,333	0,500	0,032	0,887			
P	4,000	1,000	0,333	0,500	0,250	2,000	3,000	0,105	1,161			
Q	6,000	3,000	1,000	2,000	0,500	4,000	6,000	0,243	1,071			
R	5,000	2,000	0,500	1,000	0,333	3,000	4,000	0,158	1,150			
S	7,000	4,000	2,000	3,000	1,000	5,000	6,000	0,349	0,905			
T	3,000	0,500	0,250	0,333	0,200	1,000	2,000	0,069	1,094			
U	2,000	0,333	0,167	0,250	0,167	0,500	1,000	0,045	1,009			
									7,278	0,046	1,320	0,035

Tabel 4.44. Pairwise Comparisons Ahli 4

Var.	O	P	Q	R	S	T	U	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
O	1,000	0,500	0,333	0,250	0,167	0,143	0,200	0,032	0,894			
P	2,000	1,000	0,500	0,333	0,200	0,167	0,250	0,046	0,997			
Q	3,000	2,000	1,000	0,500	0,250	0,200	0,333	0,070	1,108			
R	4,000	3,000	2,000	1,000	0,500	0,250	0,500	0,112	1,125			
S	6,000	5,000	4,000	2,000	1,000	0,500	2,000	0,226	1,043			
T	7,000	6,000	5,000	4,000	2,000	1,000	3,000	0,353	0,916			
U	5,000	4,000	3,000	2,000	0,500	0,333	1,000	0,161	1,172			
									7,255	0,043	1,320	0,032

Tabel 4.45. Pairwise Comparisons Ahli 5

Var.	O	P	Q	R	S	T	U	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
O	1,000	3,000	2,000	0,200	0,500	0,250	0,333	0,070	1,103			
P	0,333	1,000	0,500	0,143	0,250	0,167	0,200	0,032	0,890			
Q	0,500	2,000	1,000	0,167	0,333	0,200	0,250	0,046	0,993			
R	5,000	7,000	6,000	1,000	4,000	2,000	3,000	0,350	0,909			
S	2,000	4,000	3,000	0,250	1,000	0,333	0,500	0,106	1,170			
T	4,000	6,000	5,000	0,500	3,000	1,000	2,000	0,237	1,057			
U	3,000	5,000	4,000	0,333	2,000	0,500	1,000	0,159	1,158			
									7,279	0,046	1,320	0,035

Tabel 4.46. Pairwise Comparisons Ahli 6

Var.	O	P	Q	R	S	T	U	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
O	1,000	3,000	5,000	5,000	0,500	0,250	0,333	0,129	1,383			
P	0,333	1,000	3,000	0,333	0,250	0,167	0,200	0,048	1,076			
Q	0,200	0,333	1,000	0,333	0,200	0,143	0,167	0,029	0,878			
R	0,200	3,000	3,000	1,000	0,333	0,200	0,250	0,069	1,295			
S	2,000	4,000	5,000	3,000	1,000	0,333	0,500	0,153	1,114			
T	4,000	6,000	7,000	5,000	3,000	1,000	2,000	0,341	0,885			
U	3,000	5,000	6,000	4,000	2,000	0,500	1,000	0,230	1,023			
									7,654	0,109	1,320	0,083

Tabel 4.47. Pairwise Comparisons Ahli 7

Var.	O	P	Q	R	S	T	U	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
O	1,000	0,333	2,000	0,500	0,250	0,167	0,200	0,046	0,993			
P	3,000	1,000	4,000	2,000	0,500	0,250	0,333	0,106	1,170			
Q	0,500	0,250	1,000	0,333	0,200	0,143	0,167	0,032	0,890			
R	2,000	0,500	3,000	1,000	0,333	0,200	0,250	0,070	1,103			
S	4,000	2,000	5,000	3,000	1,000	0,333	0,500	0,159	1,158			
T	6,000	4,000	7,000	5,000	3,000	1,000	2,000	0,350	0,909			
U	5,000	3,000	6,000	4,000	2,000	0,500	1,000	0,237	1,057			
									7,279	0,046	1,320	0,035

Tabel 4.48. Pairwise Comparisons Ahli 8

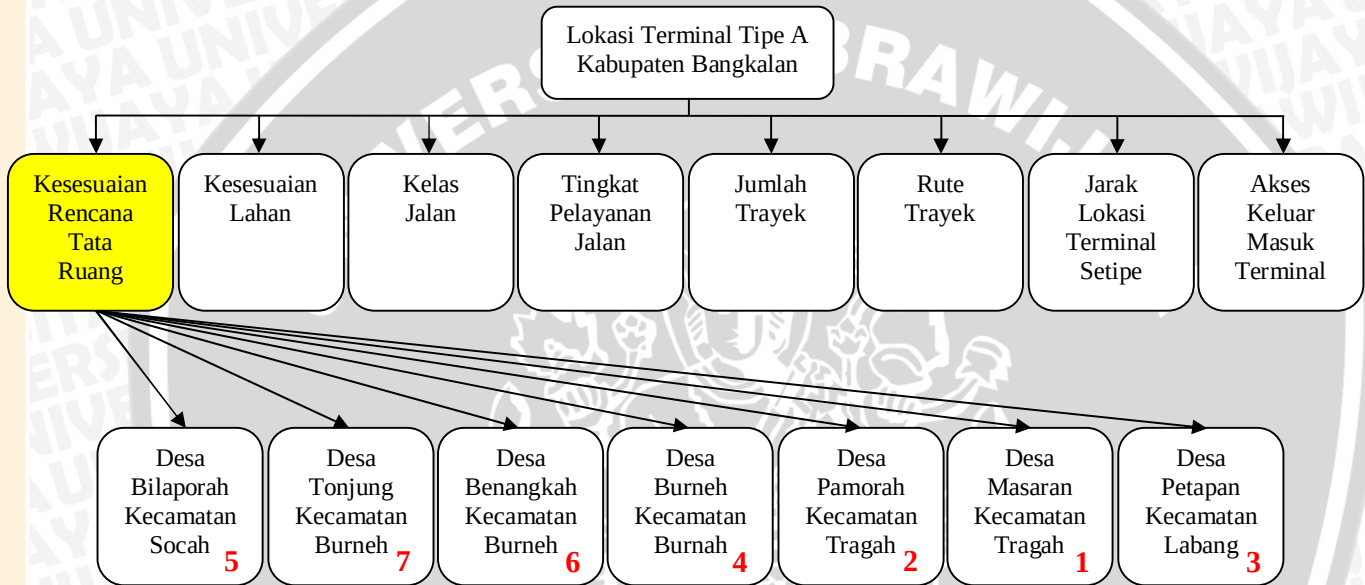
Var.	O	P	Q	R	S	T	U	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
O	1,000	0,333	0,333	0,200	0,200	0,143	0,143	0,028	0,865			
P	3,000	1,000	2,000	0,500	0,333	0,200	0,250	0,065	1,035			
Q	3,000	0,500	1,000	0,333	0,200	0,143	0,200	0,046	1,070			
R	5,000	2,000	3,000	1,000	0,500	0,200	0,333	0,100	1,206			
S	5,000	3,000	5,000	2,000	1,000	0,200	0,333	0,140	1,436			
T	7,000	5,000	7,000	5,000	5,000	1,000	3,000	0,395	0,877			
U	7,000	4,000	5,000	3,000	3,000	0,333	1,000	0,225	1,184			
									7,672	0,112	1,320	0,085

Berdasarkan AHP II terhadap variabel kesesuaian rencana tata ruang, diperoleh nilai CR (Consistensy Ratio) yaitu 0,009 atau $CR \leq 0,1$ (10%), dengan kata lain memenuhi syarat bahwa pendapat tersebut dapat dipakai sebagai data untuk perangkungan variabel. Berdasarkan AHP terhadap para ahli, ranking pertama lokasi yang sesuai berdasarkan kesesuaian rencana tata ruang ialah, Desa Masaran, Desa Pamorah, Desa Petapan, Desa Burneh, Desa Bilaporah, Desa Benangkah, dan Desa Tonjung. Rincian akumulasi perhitungan terhadap variabel kesesuaian rencana tata

ruang dapat dilihat pada Tabel 4.49. dan hasil perankingan dapat dilihat pada Gambar 4.26.

Tabel 4.49. Akumulasi terhadap Variabel Kesesuaian Rencana Tata Ruang

Var.	O	P	Q	R	S	T	U	Priority Vector	Rank	Eigen Value	CI	RI	CR
O	1,000	1,121	1,050	0,645	0,395	0,242	0,384	0,072	5	0,982			
P	0,892	1,000	0,872	0,437	0,267	0,246	0,378	0,061	7	0,979			
Q	0,952	1,147	1,000	0,485	0,294	0,267	0,427	0,068	6	0,983			
R	1,550	2,290	2,060	1,000	0,529	0,396	0,631	0,120	4	1,030			
S	2,530	3,741	3,403	1,889	1,000	0,511	1,000	0,198	2	1,075			
T	4,130	4,072	3,744	2,528	1,958	1,000	2,539	0,314	1	0,959			
U	2,602	2,646	2,340	1,586	1,000	0,394	1,000	0,167	3	1,065			
								1,000		7,073	0,012	1,320	0,009



Gambar 4.26. Bagan AHP II Terhadap Kesesuaian Rencana Tata Ruang

b. Kesesuaian Lahan

Tabel 4.50. Pairwise Comparisons Ahli 1

Var.	O	P	Q	R	S	T	U	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
O	1,000	4,000	5,000	2,000	3,000	1,000	1,000	0,226	0,968			
P	0,250	1,000	1,000	0,500	1,000	0,200	0,333	0,059	0,998			
Q	0,200	1,000	1,000	0,333	0,500	0,200	0,250	0,046	0,974			
R	0,500	2,000	3,000	1,000	1,000	0,333	1,000	0,123	1,082			
S	0,333	1,000	2,000	1,000	1,000	0,250	0,333	0,078	1,051			
T	1,000	5,000	5,000	3,000	4,000	1,000	0,500	0,245	1,221			
U	1,000	3,000	4,000	1,000	3,000	2,000	1,000	0,223	0,987			
									7,282	0,047	1,320	0,036

Tabel 4.51. Pairwise Comparisons Ahli 2

Var.	O	P	Q	R	S	T	U	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
O	1,000	6,000	5,000	2,000	4,000	0,500	3,000	0,243	1,079			
P	0,167	1,000	0,500	0,200	0,333	0,143	0,250	0,032	0,888			
Q	0,200	2,000	1,000	0,250	0,500	0,167	0,250	0,045	1,006			
R	0,500	5,000	4,000	1,000	3,000	0,333	2,000	0,162	1,181			
S	0,250	3,000	2,000	0,333	1,000	0,200	0,500	0,070	1,102			
T	2,000	7,000	6,000	3,000	5,000	1,000	2,000	0,324	0,921			

Var.	O	P	Q	R	S	T	U	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
U	0,333	4,000	4,000	0,500	2,000	0,500	1,000	0,125	1,128			
									7,305	0,051	1,320	0,039

Tabel 4.52. Pairwise Comparisons Ahli 3

Var.	O	P	Q	R	S	T	U	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
O	1,000	0,250	0,167	0,200	0,143	0,333	0,500	0,032	0,890			
P	4,000	1,000	0,333	0,500	0,250	2,000	3,000	0,106	1,170			
Q	6,000	3,000	1,000	2,000	0,500	4,000	5,000	0,237	1,057			
R	5,000	2,000	0,500	1,000	0,333	3,000	4,000	0,159	1,158			
S	7,000	4,000	2,000	3,000	1,000	5,000	6,000	0,350	0,909			
T	3,000	0,500	0,250	0,333	0,200	1,000	2,000	0,070	1,103			
U	2,000	0,333	0,200	0,250	0,167	0,500	1,000	0,046	0,993			
									7,279	0,046	1,320	0,035

Tabel 4.53. Pairwise Comparisons Ahli 4

Var.	O	P	Q	R	S	T	U	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
O	1,000	0,500	0,333	0,250	0,167	0,143	0,200	0,032	0,894			
P	2,000	1,000	0,500	0,333	0,200	0,167	0,250	0,046	0,997			
Q	3,000	2,000	1,000	0,500	0,250	0,200	0,333	0,070	1,108			
R	4,000	3,000	2,000	1,000	0,500	0,250	0,500	0,112	1,125			
S	6,000	5,000	4,000	2,000	1,000	0,500	2,000	0,226	1,043			
T	7,000	6,000	5,000	4,000	2,000	1,000	3,000	0,353	0,916			
U	5,000	4,000	3,000	2,000	0,500	0,333	1,000	0,161	1,172			
									7,255	0,043	1,320	0,032

Tabel 4.54. Pairwise Comparisons Ahli 5

Var.	O	P	Q	R	S	T	U	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
O	1,000	1,000	0,333	0,143	0,333	0,200	0,500	0,046	1,008			
P	1,000	1,000	0,500	0,200	0,200	0,200	0,143	0,037	0,969			
Q	3,000	2,000	1,000	0,143	0,500	0,200	0,143	0,060	1,361			
R	7,000	5,000	7,000	1,000	4,000	3,000	2,000	0,346	0,890			
S	3,000	5,000	2,000	0,250	1,000	0,500	0,333	0,107	1,177			
T	5,000	5,000	5,000	0,333	2,000	1,000	0,500	0,171	1,216			
U	2,000	7,000	7,000	0,500	3,000	2,000	1,000	0,233	1,077			
									7,697	0,116	1,320	0,088

Tabel 4.55. Pairwise Comparisons Ahli 6

Var.	O	P	Q	R	S	T	U	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
O	1,000	2,000	2,000	0,333	0,250	0,200	0,500	0,064	1,022			
P	0,500	1,000	0,500	0,200	0,167	0,143	0,250	0,032	0,876			
Q	0,500	2,000	1,000	0,250	0,200	0,167	0,333	0,045	0,977			
R	3,000	5,000	4,000	1,000	0,500	0,333	2,000	0,162	1,178			
S	4,000	6,000	5,000	2,000	1,000	0,500	0,333	0,193	1,375			
T	5,000	7,000	6,000	3,000	2,000	1,000	4,000	0,344	0,891			
U	2,000	4,000	3,000	0,500	3,000	0,250	1,000	0,160	1,344			
									7,664	0,111	1,320	0,084

Tabel 4.56. Pairwise Comparisons Ahli 7

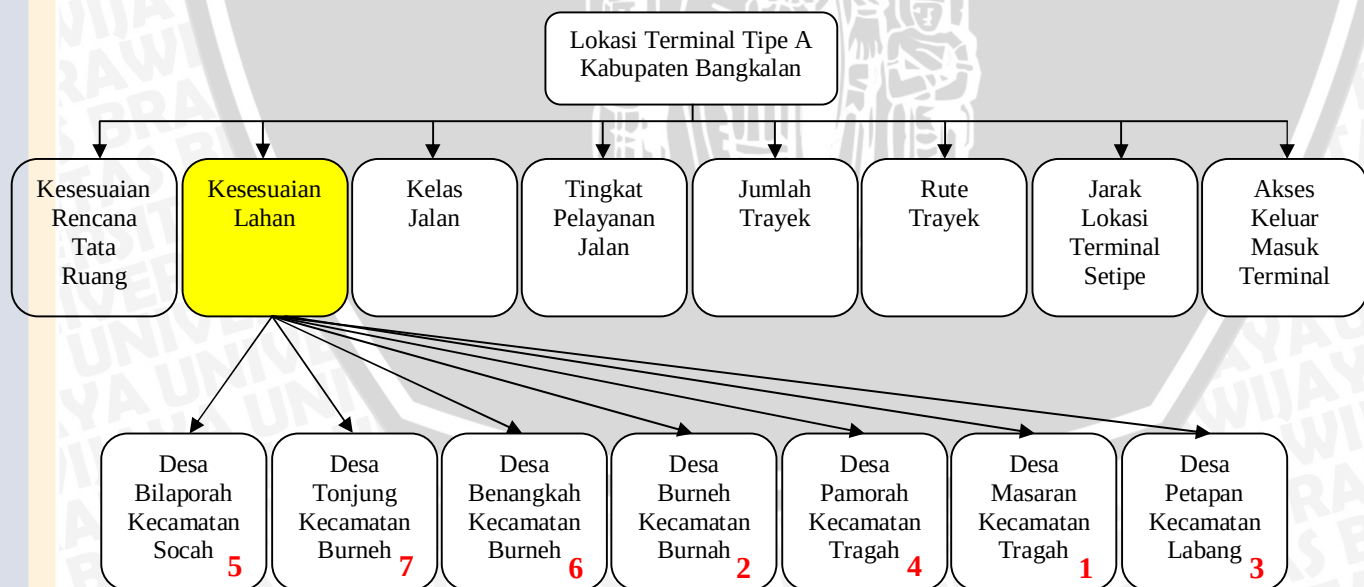
Var.	O	P	Q	R	S	T	U	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
O	1,000	3,000	2,000	0,200	0,333	0,250	0,500	0,070	1,103			
P	0,333	1,000	0,500	0,143	0,200	0,167	0,250	0,032	0,890			
Q	0,500	2,000	1,000	0,167	0,250	0,200	0,333	0,046	0,993			
R	5,000	7,000	6,000	1,000	3,000	2,000	4,000	0,350	0,909			

Var.	O	P	Q	R	S	T	U	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
S	3,000	5,000	4,000	0,333	1,000	0,500	2,000	0,159	1,158			
T	4,000	6,000	5,000	0,500	2,000	1,000	3,000	0,237	1,057			
U	2,000	4,000	3,000	0,250	0,500	0,333	1,000	0,106	1,170			
									7,279	0,046	1,320	0,035

Tabel 4.57. Pairwise Comparisons Ahli 8

Var.	O	P	Q	R	S	T	U	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
O	1,000	1,000	0,333	0,143	0,333	0,200	0,500	0,046	1,008			
P	1,000	1,000	0,500	0,200	0,200	0,200	0,143	0,037	0,969			
Q	3,000	2,000	1,000	0,143	0,500	0,200	0,143	0,060	1,361			
R	7,000	5,000	7,000	1,000	4,000	3,000	2,000	0,346	0,890			
S	3,000	5,000	2,000	0,250	1,000	0,500	0,333	0,107	1,177			
T	5,000	5,000	5,000	0,333	2,000	1,000	0,500	0,171	1,216			
U	2,000	7,000	7,000	0,500	3,000	2,000	1,000	0,233	1,077			
									7,697	0,116	1,320	0,088

Berdasarkan AHP II terhadap variabel kesesuaian lahan, diperoleh nilai CR (Consistensy Ratio) yaitu 0,010 atau $CR \leq 0,1$ (10%), dengan kata lain memenuhi syarat bahwa pendapat tersebut dapat dipakai sebagai data untuk perangkungan variabel. Berdasarkan AHP terhadap para ahli, ranking pertama lokasi yang sesuai berdasarkan kesesuaian lahan ialah, Desa Masaran, Desa Burneh, Desa Petapan, Desa Pamorah, Desa Bilaporah, Desa Benangkah, dan Desa Tonjung. Rincian akumulasi perhitungan terhadap variabel kesesuaian lahan dapat dilihat pada Tabel 4.58. dan hasil perankingan dapat dilihat Gambar 4.27.



Gambar 4.27. Bagan AHP II Terhadap Kesesuaian Lahan

Tabel 4.58. Akumulasi terhadap Variabel Kesesuaian Lahan

Var.	O	P	Q	R	S	T	U	Priority Vector	Rank	Eigen Value	CI	RI	CR
O	1,000	1,435	0,941	0,358	0,476	0,288	0,608	0,077	5	0,984			
P	0,697	1,000	0,518	0,257	0,262	0,234	0,307	0,050	7	0,974			
Q	1,062	1,929	1,000	0,303	0,375	0,278	0,352	0,072	6	1,067			
R	2,790	3,891	3,301	1,000	1,364	0,917	1,834	0,229	2	0,981			
S	2,100	3,816	2,667	0,733	1,000	0,545	0,788	0,161	4	1,057			
T	3,470	4,269	3,599	1,091	1,834	1,000	1,435	0,249	1	0,987			
U	1,644	3,253	2,840	0,545	1,270	0,697	1,000	0,163	3	1,030			
									1,000	7,080	0,013	1,320	0,010

c. Kelas Jalan**Tabel 4.59. Pairwise Comparisons Ahli 1**

Var.	O	P	Q	R	S	T	U	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
O	1,000	0,200	0,333	0,500	0,250	0,200	1,000	0,046	0,972			
P	5,000	1,000	2,000	3,000	1,000	1,000	4,000	0,229	0,982			
Q	3,000	0,500	1,000	1,000	1,000	0,333	2,000	0,117	1,034			
R	2,000	0,333	1,000	1,000	0,500	0,250	1,000	0,082	1,025			
S	4,000	1,000	1,000	2,000	1,000	0,500	3,000	0,166	1,013			
T	5,000	1,000	3,000	4,000	2,000	1,000	7,000	0,303	1,038			
U	1,000	0,250	0,500	1,000	0,333	0,143	1,000	0,056	1,063			
									7,128	0,021	1,320	0,016

Tabel 4.60. Pairwise Comparisons Ahli 2

Var.	O	P	Q	R	S	T	U	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
O	1,000	0,200	0,500	0,333	0,167	0,143	0,250	0,031	0,872			
P	5,000	1,000	4,000	3,000	0,500	0,333	2,000	0,155	1,132			
Q	2,000	0,250	1,000	0,500	0,200	0,167	0,333	0,045	0,975			
R	3,000	0,333	2,000	1,000	0,250	0,250	0,500	0,072	1,062			
S	6,000	2,000	5,000	4,000	1,000	0,333	4,000	0,232	1,242			
T	7,000	3,000	6,000	4,000	3,000	1,000	5,000	0,366	0,889			
U	4,000	0,500	3,000	2,000	0,250	0,200	1,000	0,099	1,292			
									7,464	0,077	1,320	0,059

Tabel 4.61. Pairwise Comparisons Ahli 3

Var.	O	P	Q	R	S	T	U	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
O	1,000	0,333	0,200	0,250	0,167	0,500	2,000	0,046	0,993			
P	3,000	1,000	0,333	0,500	0,250	2,000	4,000	0,106	1,170			
Q	5,000	3,000	1,000	2,000	0,500	4,000	6,000	0,237	1,057			
R	4,000	2,000	0,500	1,000	0,333	3,000	5,000	0,159	1,158			
S	6,000	4,000	2,000	3,000	1,000	5,000	7,000	0,350	0,909			
T	2,000	0,500	0,250	0,333	0,200	1,000	3,000	0,070	1,103			
U	0,500	0,250	0,167	0,200	0,143	0,333	1,000	0,032	0,890			
									7,279	0,046	1,320	0,035

Tabel 4.62. Pairwise Comparisons Ahli 4

Var.	O	P	Q	R	S	T	U	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
O	1,000	0,500	0,333	0,250	0,200	0,167	0,143	0,032	0,890			
P	2,000	1,000	0,500	0,333	0,250	0,200	0,167	0,046	0,993			
Q	3,000	2,000	1,000	0,500	0,333	0,250	0,200	0,070	1,103			
R	4,000	3,000	2,000	1,000	0,500	0,333	0,250	0,106	1,170			
S	5,000	4,000	3,000	2,000	1,000	0,500	0,333	0,159	1,158			
T	6,000	5,000	4,000	3,000	2,000	1,000	0,500	0,237	1,057			
U	7,000	6,000	5,000	4,000	3,000	2,000	1,000	0,350	0,909			
									7,279	0,046	1,320	0,035

Tabel 4.63. Pairwise Comparisons Ahli 5

Var.	O	P	Q	R	S	T	U	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
O	1,000	0,500	0,250	0,143	0,200	0,200	0,143	0,029	0,890			
P	2,000	1,000	0,333	0,200	0,200	0,333	0,333	0,049	1,009			
Q	4,000	3,000	1,000	0,250	1,000	0,200	0,200	0,084	1,390			
R	7,000	5,000	4,000	1,000	3,000	3,000	2,000	0,315	0,869			
S	5,000	5,000	1,000	0,333	1,000	0,333	0,333	0,114	1,295			
T	5,000	3,000	5,000	0,333	3,000	1,000	0,500	0,178	1,257			
U	7,000	3,000	5,000	0,500	3,000	2,000	1,000	0,232	1,045			
									7,756	0,126	1,320	0,095

Tabel 4.64. Pairwise Comparisons Ahli 6

Var.	O	P	Q	R	S	T	U	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
O	1,000	0,200	2,000	0,250	0,143	0,125	0,167	0,035	1,094			
P	5,000	1,000	4,000	3,000	0,250	0,200	0,333	0,105	1,440			
Q	0,500	0,250	1,000	0,333	0,167	0,143	0,200	0,031	0,876			
R	4,000	0,333	3,000	1,000	0,200	0,167	0,250	0,067	1,314			
S	7,000	4,000	6,000	5,000	1,000	1,000	0,500	0,230	1,096			
T	8,000	5,000	7,000	6,000	1,000	1,000	1,000	0,278	1,012			
U	6,000	3,000	5,000	4,000	2,000	1,000	1,000	0,254	0,875			
									7,708	0,118	1,320	0,089

Tabel 4.65. Pairwise Comparisons Ahli 7

Var.	O	P	Q	R	S	T	U	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
O	1,000	0,500	0,333	0,250	0,167	0,143	0,200	0,032	0,887			
P	2,000	1,000	0,500	0,333	0,200	0,167	0,250	0,046	0,992			
Q	3,000	2,000	1,000	0,500	0,250	0,200	0,333	0,070	1,106			
R	4,000	3,000	2,000	1,000	0,333	0,250	0,500	0,106	1,180			
S	6,000	5,000	4,000	3,000	1,000	0,500	2,000	0,247	1,098			
T	7,000	6,000	5,000	4,000	2,000	1,000	1,000	0,307	1,002			
U	5,000	4,000	3,000	2,000	0,500	1,000	1,000	0,192	1,014			
									7,278	0,046	1,320	0,035

Tabel 4.66. Pairwise Comparisons Ahli 8

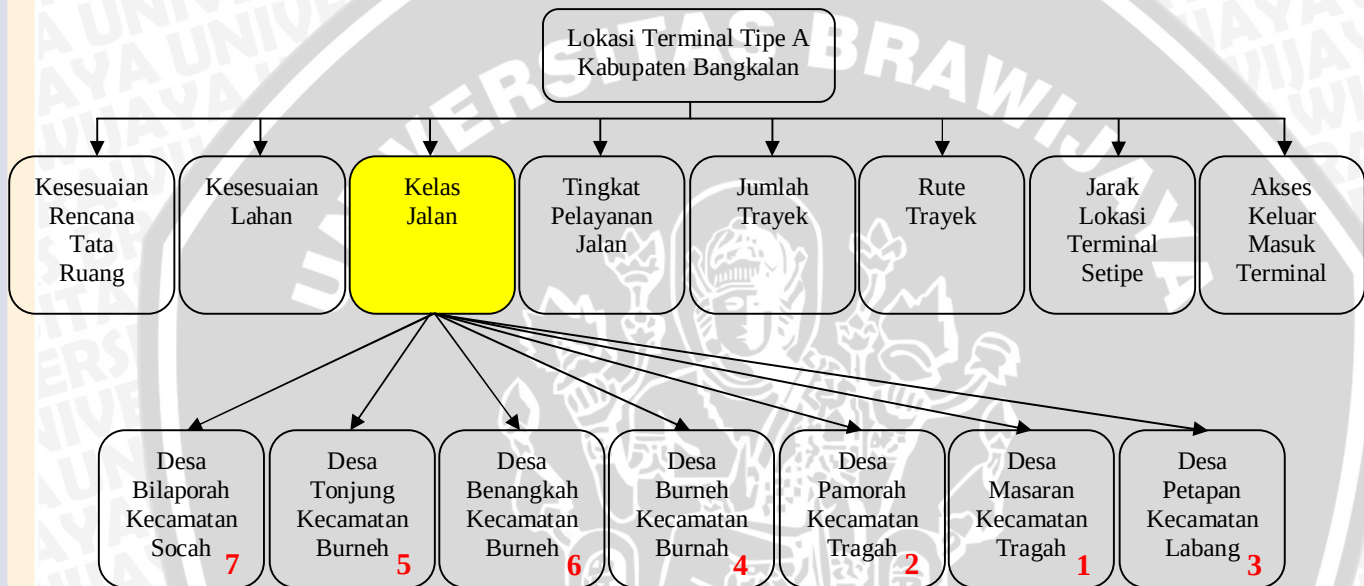
Var.	O	P	Q	R	S	T	U	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
O	1,000	0,500	0,250	0,143	0,200	0,200	0,143	0,029	0,897			
P	2,000	1,000	0,333	0,200	0,200	0,333	0,333	0,049	1,006			
Q	4,000	3,000	1,000	0,143	0,200	0,200	0,200	0,066	1,568			
R	7,000	5,000	7,000	1,000	3,000	3,000	2,000	0,334	0,885			
S	5,000	5,000	5,000	0,333	1,000	0,500	0,500	0,148	1,272			
T	5,000	3,000	5,000	0,333	2,000	1,000	0,500	0,160	1,160			
U	7,000	3,000	5,000	0,500	2,000	2,000	1,000	0,214	0,999			
									7,787	0,131	1,320	0,099

Berdasarkan AHP II terhadap variabel kelas jalan, diperoleh nilai CR (Consistency Ratio) yaitu 0,012 atau $CR \leq 0,1$ (10%), dengan kata lain memenuhi syarat bahwa pendapat tersebut dapat dipakai sebagai data untuk perangkingan variabel. Berdasarkan AHP terhadap para ahli, ranking pertama lokasi yang sesuai berdasarkan kelas jalan ialah, Desa Masaran, Desa Pamorah, Desa Petapan, Desa Burneh, Desa Tonjung, Desa Benangkah, dan Desa Bilaporah. Rincian akumulasi perhitungan

terhadap variabel kelas jalan dapat dilihat pada Tabel 4.67. dan hasil perankingan dapat dilihat Gambar 4.28.

Tabel 4.67. Akumulasi terhadap Variabel Kelas Jalan

Var.	O	P	Q	R	S	T	U	Priority Vector	Rank	Eigen Value	CI	RI	CR
O	1,000	0,337	0,383	0,246	0,184	0,190	0,289	0,039	7	0,966			
P	2,967	1,000	0,859	0,704	0,298	0,386	0,687	0,094	5	1,062			
Q	2,611	1,164	1,000	0,483	0,359	0,299	0,464	0,084	6	1,059			
R	4,070	1,421	2,069	1,000	0,578	0,626	0,865	0,147	4	1,015			
S	5,430	3,354	2,783	1,729	1,000	0,657	1,212	0,224	2	1,070			
T	5,262	2,590	3,347	1,599	1,522	1,000	1,380	0,250	1	0,970			
U	3,461	1,456	2,157	1,156	0,825	0,725	1,000	0,162	3	0,957			
								1,000		7,098	0,016	1,320	0,012



Gambar 4.28. Bagan AHP II Terhadap Kelas Jalan

d. Tingkat Pelayanan Jalan

Tabel 4.68. Pairwise Comparisons Ahli 1

Var.	O	P	Q	R	S	T	U	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
O	1,000	3,000	2,000	1,000	0,500	0,333	1,000	0,122	1,081			
P	0,333	1,000	1,000	0,500	0,200	0,200	0,250	0,045	0,948			
Q	0,500	1,000	1,000	1,000	0,250	0,250	0,333	0,059	0,938			
R	1,000	2,000	1,000	1,000	0,333	0,250	0,333	0,075	1,012			
S	2,000	5,000	4,000	3,000	1,000	0,333	0,333	0,173	1,435			
T	3,000	5,000	4,000	4,000	3,000	1,000	0,333	0,252	1,354			
U	1,000	4,000	3,000	3,000	3,000	3,000	1,000	0,273	0,980			
									7,748	0,125	1,320	0,094

Tabel 4.69. Pairwise Comparisons Ahli 2

Var.	O	P	Q	R	S	T	U	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
O	1,000	1,000	0,200	0,333	0,167	0,143	0,250	0,034	0,907			
P	1,000	1,000	0,250	0,500	0,167	0,200	0,333	0,040	0,881			
Q	5,000	4,000	1,000	4,000	0,333	0,250	3,000	0,155	1,400			
R	3,000	2,000	0,250	1,000	0,200	0,167	0,333	0,060	1,182			
S	6,000	6,000	3,000	5,000	1,000	0,333	3,000	0,236	1,225			

Var.	O	P	Q	R	S	T	U	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
T	7,000	5,000	4,000	6,000	3,000	1,000	5,000	0,376	0,862			
U	4,000	3,000	0,333	3,000	0,333	0,200	1,000	0,100	1,294			
									7,752	0,125	1,320	0,095

Tabel 4.70. Pairwise Comparisons Ahli 3

Var.	O	P	Q	R	S	T	U	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
O	1,000	0,333	0,500	0,250	3,000	4,000	2,000	0,106	1,170			
P	3,000	1,000	2,000	0,500	5,000	6,000	4,000	0,237	1,057			
Q	2,000	0,500	1,000	0,333	4,000	5,000	3,000	0,159	1,158			
R	4,000	2,000	3,000	1,000	6,000	7,000	5,000	0,350	0,909			
S	0,333	0,200	0,250	0,167	1,000	2,000	0,500	0,046	0,993			
T	0,250	0,167	0,200	0,143	0,500	1,000	0,333	0,032	0,890			
U	0,500	0,250	0,333	0,200	2,000	3,000	1,000	0,070	1,103			
									7,279	0,046	1,320	0,035

Tabel 4.71. Pairwise Comparisons Ahli 4

Var.	O	P	Q	R	S	T	U	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
O	1,000	0,333	0,500	0,250	2,000	4,000	3,000	0,106	1,170			
P	3,000	1,000	2,000	0,500	4,000	6,000	5,000	0,237	1,057			
Q	2,000	0,500	1,000	0,333	3,000	5,000	4,000	0,159	1,158			
R	4,000	2,000	3,000	1,000	5,000	7,000	6,000	0,350	0,909			
S	0,500	0,250	0,333	0,200	1,000	3,000	2,000	0,070	1,103			
T	0,250	0,167	0,200	0,143	0,333	1,000	0,500	0,032	0,890			
U	0,333	0,200	0,250	0,167	0,500	2,000	1,000	0,046	0,993			
									7,279	0,046	1,320	0,035

Tabel 4.72. Pairwise Comparisons Ahli 5

Var.	O	P	Q	R	S	T	U	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
O	1,000	0,500	0,333	0,143	0,250	0,200	0,167	0,031	0,871			
P	2,000	1,000	0,500	0,200	0,333	0,333	0,333	0,052	0,909			
Q	3,000	2,000	1,000	0,250	1,000	0,500	0,333	0,083	0,986			
R	7,000	5,000	4,000	1,000	7,000	5,000	5,000	0,423	0,904			
S	4,000	3,000	1,000	0,143	1,000	0,500	0,333	0,089	1,305			
T	5,000	3,000	2,000	0,200	2,000	1,000	0,333	0,127	1,338			
U	6,000	3,000	3,000	0,200	3,000	3,000	1,000	0,194	1,454			
									7,766	0,128	1,320	0,097

Tabel 4.73. Pairwise Comparisons Ahli 6

Var.	O	P	Q	R	S	T	U	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
O	1,000	0,333	0,167	0,250	0,143	0,125	0,200	0,025	0,857			
P	3,000	1,000	0,200	0,333	0,167	0,143	0,250	0,041	1,077			
Q	6,000	5,000	1,000	4,000	0,333	0,250	3,000	0,166	1,490			
R	4,000	3,000	0,250	1,000	0,200	0,167	0,333	0,065	1,278			
S	7,000	6,000	3,000	5,000	1,000	0,500	2,000	0,237	1,028			
T	8,000	7,000	4,000	6,000	2,000	1,000	3,000	0,346	0,870			
U	5,000	4,000	0,333	3,000	0,500	0,333	1,000	0,120	1,173			
									7,773	0,129	1,320	0,098

Tabel 4.74. Pairwise Comparisons Ahli 7

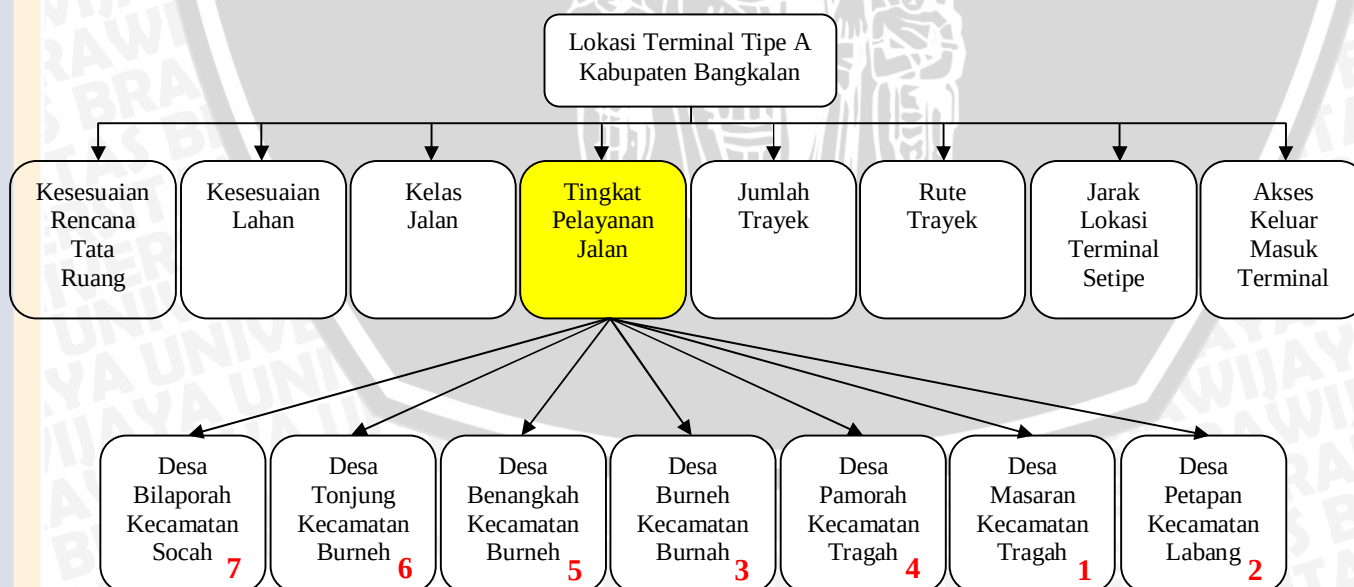
Var.	O	P	Q	R	S	T	U	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
O	1,000	0,500	0,250	0,333	0,200	0,143	0,167	0,031	0,876			
P	2,000	1,000	0,333	0,500	0,250	0,167	0,200	0,045	0,978			
Q	4,000	3,000	1,000	2,000	0,500	0,250	0,333	0,104	1,154			

Var.	O	P	Q	R	S	T	U	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
R	3,000	2,000	0,500	1,000	0,333	0,200	0,250	0,069	1,088			
S	5,000	4,000	2,000	3,000	1,000	0,333	0,250	0,147	1,366			
T	7,000	6,000	4,000	5,000	3,000	1,000	2,000	0,342	0,886			
U	6,000	5,000	3,000	4,000	4,000	0,500	1,000	0,262	1,099			
									7,446	0,074	1,320	0,056

Tabel 4.75. Pairwise Comparisons Ahli 8

Var.	O	P	Q	R	S	T	U	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
O	1,000	0,333	0,333	0,200	0,200	0,143	0,200	0,030	0,871			
P	3,000	1,000	0,333	0,333	0,200	0,143	0,143	0,043	1,139			
Q	3,000	3,000	1,000	0,500	0,500	0,250	0,250	0,078	1,071			
R	5,000	3,000	2,000	1,000	0,333	0,200	0,200	0,095	1,435			
S	5,000	5,000	2,000	3,000	1,000	0,500	0,500	0,165	1,031			
T	7,000	7,000	4,000	5,000	2,000	1,000	3,000	0,344	0,884			
U	5,000	7,000	4,000	5,000	2,000	0,333	1,000	0,243	1,288			
									7,719	0,120	1,320	0,091

Berdasarkan AHP II terhadap variabel tingkat pelayanan jalan, diperoleh nilai CR (Consistency Ratio) yaitu 0,012 atau $CR \leq 0,1$ (10%), dengan kata lain memenuhi syarat bahwa pendapat tersebut dapat dipakai sebagai data untuk perankingan variabel. Berdasarkan AHP terhadap para ahli, ranking pertama lokasi yang sesuai berdasarkan tingkat pelayanan jalan ialah, Desa Masaran, Desa Petapan, Desa Burneh, Desa Pamorah, Desa Benangkah, Desa Tonjung, dan Desa Bilaporah. Rincian akumulasi perhitungan terhadap variabel tingkat pelayanan jalan dapat dilihat pada Tabel 4.76. dan hasil perankingan dapat dilihat Gambar 4.29.



Gambar 4.29. Bagan AHP II Terhadap Tingkat Pelayanan Jalan

Tabel 4.76. Akumulasi terhadap Variabel Tingkat Pelayanan Jalan

Var.	O	P	Q	R	S	T	U	Priority Vector	Rank	Eigen Value	CI	RI	CR
O	1,000	0,557	0,383	0,290	0,404	0,375	0,450	0,061	7	0,997			
P	1,795	1,000	0,570	0,403	0,455	0,448	0,501	0,085	6	1,033			
Q	2,611	1,755	1,000	0,904	0,733	0,577	1,000	0,143	5	1,026			
R	3,452	2,482	1,107	1,000	0,864	0,715	0,852	0,167	3	1,056			
S	2,473	2,196	1,364	1,157	1,000	0,639	0,733	0,161	4	1,030			
T	2,669	2,230	1,734	1,399	1,565	1,000	1,066	0,208	1	0,978			
U	2,225	1,996	1,000	1,174	1,364	0,938	1,000	0,174	2	0,975			
								1,000		7,095	0,016	1,32	0,012

e. Jumlah Trayek**Tabel 4.77. Pairwise Comparisons Ahli 1**

Var.	O	P	Q	R	S	T	U	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
O	1,000	1,000	0,500	0,333	0,200	0,200	0,250	0,046	0,973			
P	1,000	1,000	1,000	0,500	0,250	0,250	0,333	0,060	0,965			
Q	2,000	1,000	1,000	1,000	0,333	0,333	0,500	0,084	0,966			
R	3,000	2,000	1,000	1,000	0,500	0,333	1,000	0,111	0,977			
S	5,000	4,000	3,000	2,000	1,000	0,333	1,000	0,194	1,222			
T	5,000	4,000	3,000	3,000	3,000	1,000	6,000	0,363	0,951			
U	4,000	3,000	2,000	1,000	1,000	0,167	1,000	0,141	1,422			
									7,475	0,079	1,320	0,060

Tabel 4.78. Pairwise Comparisons Ahli 2

Var.	O	P	Q	R	S	T	U	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
O	1,000	4,000	3,000	5,000	0,250	0,200	0,333	0,102	1,402			
P	0,250	1,000	0,333	3,000	0,167	0,143	0,200	0,041	1,079			
Q	0,333	3,000	1,000	4,000	0,200	0,167	0,250	0,065	1,278			
R	0,200	0,333	0,250	1,000	0,143	0,143	0,143	0,026	0,879			
S	4,000	6,000	5,000	7,000	1,000	0,500	2,000	0,243	1,037			
T	5,000	7,000	6,000	7,000	2,000	1,000	3,000	0,349	0,869			
U	3,000	5,000	4,000	7,000	0,500	0,333	1,000	0,173	1,201			
									7,744	0,124	1,320	0,094

Tabel 4.79. Pairwise Comparisons Ahli 3

Var.	O	P	Q	R	S	T	U	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
O	1,000	0,500	3,000	0,333	4,000	5,000	2,000	0,159	1,158			
P	2,000	1,000	4,000	0,500	5,000	6,000	3,000	0,237	1,057			
Q	0,333	0,250	1,000	0,200	2,000	3,000	0,500	0,070	1,103			
R	3,000	2,000	5,000	1,000	6,000	7,000	4,000	0,350	0,909			
S	0,250	0,200	0,500	0,167	1,000	2,000	0,333	0,046	0,993			
T	0,200	0,167	0,333	0,143	0,500	1,000	0,250	0,032	0,890			
U	0,500	0,333	2,000	0,250	3,000	4,000	1,000	0,106	1,170			
									7,279	0,046	1,320	0,035

Tabel 4.80. Pairwise Comparisons Ahli 4

Var.	O	P	Q	R	S	T	U	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
O	1,000	0,200	0,333	0,167	0,500	2,000	0,250	0,047	1,007			
P	5,000	1,000	3,000	0,500	4,000	6,000	2,000	0,239	1,064			
Q	3,000	0,333	1,000	0,250	2,000	4,000	0,500	0,107	1,185			
R	6,000	2,000	4,000	1,000	5,000	7,000	3,000	0,352	0,913			
S	2,000	0,250	0,500	0,200	1,000	3,000	0,333	0,071	1,120			
T	0,500	0,167	0,250	0,143	0,333	1,000	0,333	0,035	0,902			
U	4,000	0,500	2,000	0,333	3,000	3,000	1,000	0,150	1,109			
									7,301	0,050	1,320	0,038

Tabel 4.81. Pairwise Comparisons Ahli 5

Var.	O	P	Q	R	S	T	U	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
O	1,000	0,250	0,500	0,143	0,333	0,200	0,167	0,030	0,852			
P	4,000	1,000	3,000	0,250	2,000	0,500	0,333	0,102	1,128			
Q	2,000	0,333	1,000	0,143	0,333	0,333	0,333	0,045	0,924			
R	7,000	4,000	7,000	1,000	7,000	5,000	5,000	0,429	0,892			
S	3,000	0,500	3,000	0,143	1,000	0,333	0,333	0,072	1,200			
T	5,000	2,000	3,000	0,200	3,000	1,000	0,333	0,132	1,366			
U	6,000	3,000	3,000	0,200	3,000	3,000	1,000	0,190	1,425			
									7,787	0,131	1,320	0,099

Tabel 4.82. Pairwise Comparisons Ahli 6

Var.	O	P	Q	R	S	T	U	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
O	1,000	4,000	5,000	3,000	0,250	0,200	0,333	0,102	1,412			
P	0,250	1,000	2,000	0,500	0,167	0,143	0,200	0,038	0,974			
Q	0,200	0,500	1,000	0,250	0,143	0,125	0,167	0,026	0,867			
R	0,333	2,000	4,000	1,000	0,200	0,167	0,250	0,060	1,193			
S	4,000	6,000	7,000	5,000	1,000	0,500	2,000	0,241	1,026			
T	5,000	7,000	8,000	6,000	2,000	1,000	4,000	0,368	0,877			
U	3,000	5,000	6,000	4,000	0,500	0,250	1,000	0,164	1,302			
									7,652	0,109	1,320	0,082

Tabel 4.83. Pairwise Comparisons Ahli 7

Var.	O	P	Q	R	S	T	U	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
O	1,000	0,250	4,000	0,500	0,333	3,000	0,500	0,090	1,129			
P	4,000	1,000	7,000	3,000	2,000	6,000	5,000	0,343	0,889			
Q	0,250	0,143	1,000	0,200	0,167	0,500	0,333	0,031	0,877			
R	2,000	0,333	5,000	1,000	0,500	4,000	3,000	0,154	1,124			
S	3,000	0,500	6,000	2,000	1,000	6,000	6,000	0,255	1,105			
T	0,333	0,167	2,000	0,250	0,167	1,000	0,500	0,044	0,997			
U	2,000	0,200	3,000	0,333	0,167	2,000	1,000	0,083	1,348			
									7,468	0,078	1,320	0,059

Tabel 4.84. Pairwise Comparisons Ahli 8

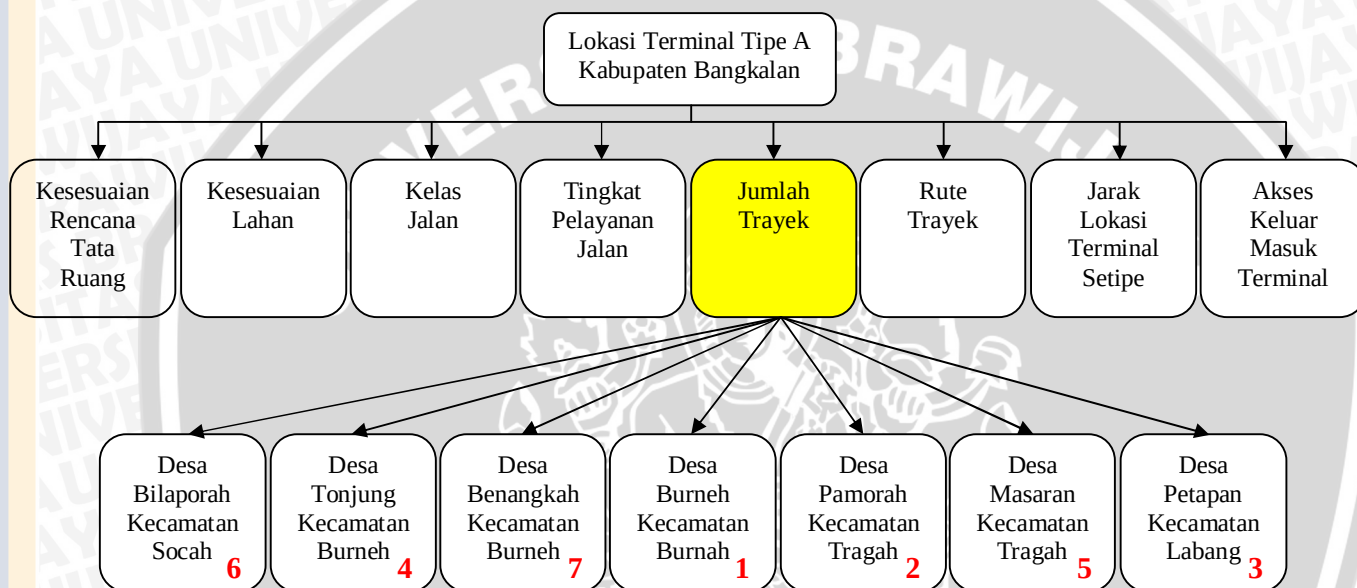
Var.	O	P	Q	R	S	T	U	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
O	1,000	0,500	3,000	0,500	0,500	1,000	1,000	0,103	0,964			
P	2,000	1,000	6,000	1,000	3,000	3,000	3,000	0,274	1,003			
Q	0,333	0,167	1,000	0,333	0,333	0,200	0,333	0,042	0,996			
R	2,000	1,000	3,000	1,000	1,000	3,000	3,000	0,213	0,958			
S	2,000	0,333	3,000	1,000	1,000	2,000	3,000	0,173	1,157			
T	1,000	0,333	5,000	0,333	0,500	1,000	2,000	0,114	1,221			
U	1,000	0,333	3,000	0,333	0,333	0,500	1,000	0,081	1,084			
									7,382	0,064	1,320	0,048

Berdasarkan AHP II terhadap variabel jumlah trayek, diperoleh nilai CR (Consistency Ratio) yaitu 0,007 atau $CR \leq 0,1$ (10%), dengan kata lain memenuhi syarat bahwa pendapat tersebut dapat dipakai sebagai data untuk perangkingan variabel. Berdasarkan AHP terhadap para ahli, ranking pertama lokasi yang sesuai berdasarkan jumlah trayek ialah, Desa Burneh, Desa Pamorah, Desa Petapan, Desa Tonjung, Desa Masaran, Desa Bilaporah, dan Desa Benangkah. Rincian akumulasi perhitungan

terhadap variabel jumlah trayek dapat dilihat pada Tabel 4.85. dan hasil perankingan dapat dilihat Gambar 4.30.

Tabel 4.85. Akumulasi terhadap Variabel Jumlah Trayek

Var.	O	P	Q	R	S	T	U	Priority Vector	Rank	Eigen Value	CI	RI	CR
O	1,000	0,688	1,609	0,562	0,439	0,684	0,429	0,095	6	1,035			
P	1,454	1,000	2,374	0,783	1,066	1,065	0,892	0,155	4	0,991			
Q	0,621	0,421	1,000	0,384	0,404	0,479	0,343	0,066	7	0,992			
R	1,780	1,278	2,602	1,000	1,052	1,483	1,448	0,195	1	0,984			
S	2,276	0,938	2,477	0,951	1,000	1,091	1,130	0,175	2	1,006			
T	1,462	0,939	2,087	0,675	0,917	1,000	1,091	0,148	5	0,992			
U	2,328	1,121	2,913	0,691	0,885	0,917	1,000	0,167	3	1,056			
								1,000		7,057	0,009	1,320	0,007



Gambar 4.30. Bagan AHP II Terhadap Jumlah Trayek

f. Rute Trayek

Tabel 4.86. Pairwise Comparisons Ahli 1

Var.	O	P	Q	R	S	T	U	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
O	1,000	0,500	0,333	1,000	0,250	0,250	0,250	0,050	0,958			
P	2,000	1,000	1,000	1,000	0,500	0,250	0,333	0,082	1,027			
Q	3,000	1,000	1,000	2,000	1,000	0,333	0,500	0,116	1,026			
R	1,000	1,000	0,500	1,000	0,333	0,200	0,250	0,059	0,995			
S	4,000	2,000	1,000	3,000	1,000	0,333	0,333	0,136	1,235			
T	4,000	4,000	3,000	5,000	3,000	1,000	0,500	0,269	1,174			
U	4,000	3,000	2,000	4,000	3,000	2,000	1,000	0,288	0,912			
									7,326	0,054	1,320	0,041

Tabel 4.87. Pairwise Comparisons Ahli 2

Var.	O	P	Q	R	S	T	U	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
O	1,000	3,000	5,000	4,000	0,333	0,200	0,250	0,102	1,401			
P	0,333	1,000	4,000	3,000	0,250	0,167	0,200	0,065	1,273			
Q	0,200	0,250	1,000	0,333	0,167	0,125	0,125	0,025	0,861			
R	0,250	0,333	3,000	1,000	0,200	0,143	0,143	0,040	1,086			
S	3,000	4,000	6,000	5,000	1,000	0,500	0,500	0,178	1,062			

Var.	O	P	Q	R	S	T	U	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
T	5,000	6,000	8,000	7,000	2,000	1,000	0,500	0,274	1,132			
U	4,000	5,000	8,000	7,000	2,000	2,000	1,000	0,317	0,861			
									7,676	0,113	1,320	0,085

Tabel 4.88. Pairwise Comparisons Ahli 3

Var.	O	P	Q	R	S	T	U	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
O	1,000	0,250	0,143	0,200	0,167	0,500	0,333	0,032	0,890			
P	4,000	1,000	0,250	0,500	0,333	3,000	2,000	0,106	1,170			
Q	7,000	4,000	1,000	3,000	2,000	6,000	5,000	0,350	0,909			
R	5,000	2,000	0,333	1,000	0,500	4,000	3,000	0,159	1,158			
S	6,000	3,000	0,500	2,000	1,000	5,000	4,000	0,237	1,057			
T	2,000	0,333	0,167	0,250	0,200	1,000	0,500	0,046	0,993			
U	3,000	0,500	0,200	0,333	0,250	2,000	1,000	0,070	1,103			
									7,279	0,046	1,320	0,035

Tabel 4.89. Pairwise Comparisons Ahli 4

Var.	O	P	Q	R	S	T	U	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
O	1,000	0,167	0,200	0,143	0,250	0,500	0,333	0,031	0,869			
P	6,000	1,000	2,000	0,333	3,000	5,000	4,000	0,220	1,200			
Q	5,000	0,500	1,000	0,333	0,500	4,000	3,000	0,139	1,217			
R	7,000	3,000	3,000	1,000	6,000	4,000	5,000	0,371	0,900			
S	4,000	0,333	2,000	0,167	1,000	2,000	2,000	0,117	1,376			
T	2,000	0,200	0,250	0,250	0,500	1,000	0,500	0,053	0,972			
U	3,000	0,250	0,333	0,200	0,500	2,000	1,000	0,070	1,102			
									7,636	0,106	1,320	0,080

Tabel 4.90. Pairwise Comparisons Ahli 5

Var.	O	P	Q	R	S	T	U	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
O	1,000	0,500	5,000	0,333	4,000	3,000	2,000	0,153	1,111			
P	2,000	1,000	3,000	0,200	3,000	3,000	3,000	0,164	1,287			
Q	0,200	0,333	1,000	0,143	0,500	0,333	0,250	0,034	0,853			
R	3,000	5,000	7,000	1,000	7,000	7,000	7,000	0,435	0,916			
S	0,250	0,333	2,000	0,143	1,000	0,333	0,333	0,045	0,967			
T	0,333	0,333	3,000	0,143	3,000	1,000	0,500	0,073	1,217			
U	0,500	0,333	4,000	0,143	3,000	2,000	1,000	0,096	1,347			
									7,699	0,116	1,320	0,088

Tabel 4.91. Pairwise Comparisons Ahli 6

Var.	O	P	Q	R	S	T	U	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
O	1,000	0,333	3,000	0,250	0,200	0,143	0,167	0,041	1,091			
P	3,000	1,000	4,000	0,333	0,250	0,167	0,200	0,066	1,291			
Q	0,333	0,250	1,000	0,200	0,167	0,125	0,143	0,026	0,871			
R	4,000	3,000	5,000	1,000	0,333	0,200	0,250	0,103	1,417			
S	5,000	4,000	6,000	3,000	1,000	0,500	0,500	0,180	1,070			
T	7,000	6,000	8,000	5,000	2,000	1,000	0,500	0,276	1,140			
U	6,000	5,000	7,000	4,000	2,000	2,000	1,000	0,309	0,852			
									7,732	0,122	1,320	0,092

Tabel 4.92. Pairwise Comparisons Ahli 7

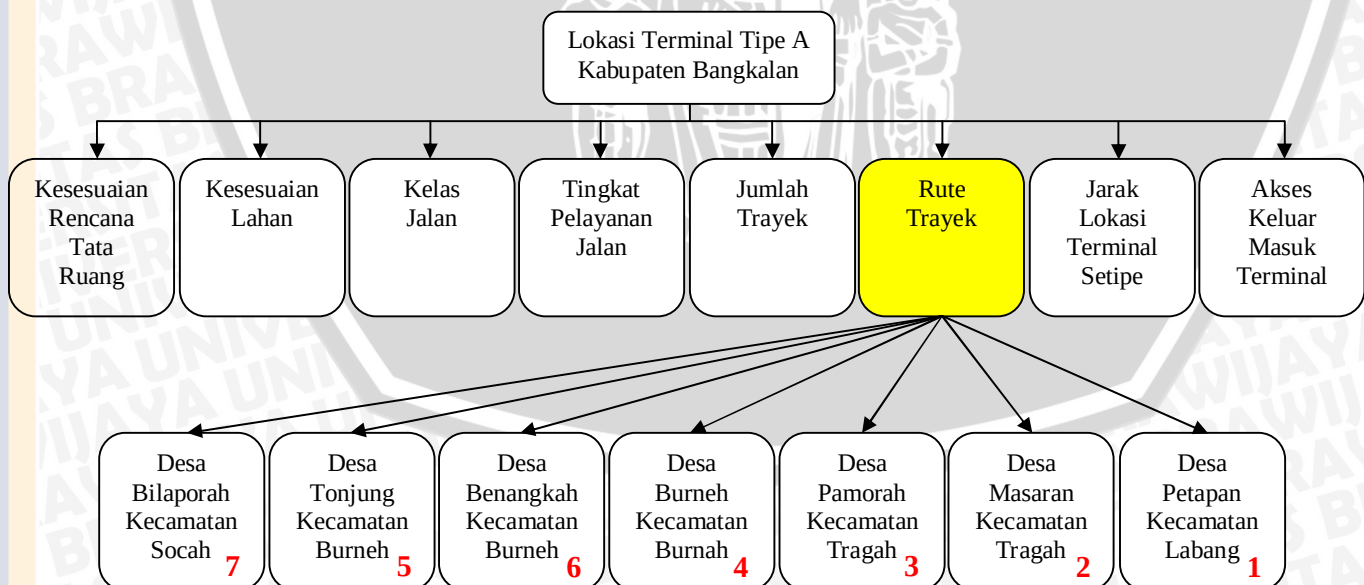
Var.	O	P	Q	R	S	T	U	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
O	1,000	0,250	2,000	0,500	0,333	0,167	0,200	0,045	0,970			
P	4,000	1,000	5,000	3,000	2,000	0,333	0,500	0,153	1,116			
Q	0,500	0,200	1,000	0,333	0,250	0,125	0,167	0,030	0,882			

Var.	O	P	Q	R	S	T	U	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
R	2,000	0,333	3,000	1,000	0,500	0,200	0,250	0,068	1,078			
S	3,000	0,500	4,000	2,000	1,000	0,167	0,167	0,091	1,462			
T	6,000	3,000	8,000	5,000	6,000	1,000	0,500	0,298	1,189			
U	5,000	2,000	6,000	4,000	6,000	2,000	1,000	0,314	0,875			
									7,572	0,095	1,320	0,072

Tabel 4.93. Pairwise Comparisons Ahli 8

Var.	O	P	Q	R	S	T	U	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
O	1,000	0,333	3,000	0,333	0,500	1,000	0,333	0,093	1,242			
P	3,000	1,000	3,000	1,000	1,000	0,200	0,333	0,110	1,280			
Q	0,333	0,333	1,000	0,333	0,333	0,143	0,200	0,036	0,892			
R	3,000	1,000	3,000	1,000	1,000	0,333	0,333	0,115	1,108			
S	2,000	1,000	3,000	1,000	1,000	0,200	0,500	0,105	1,142			
T	1,000	5,000	7,000	3,000	5,000	1,000	1,000	0,298	1,154			
U	3,000	3,000	5,000	3,000	2,000	1,000	1,000	0,244	0,901			
									7,721	0,120	1,320	0,091

Berdasarkan AHP II terhadap variabel rute trayek, diperoleh nilai CR (Consistensy Ratio) yaitu 0,014 atau $CR \leq 0,1$ (10%), dengan kata lain memenuhi syarat bahwa pendapat tersebut dapat dipakai sebagai data untuk perangkingan variabel. Berdasarkan AHP terhadap para ahli, ranking pertama lokasi yang sesuai berdasarkan rute trayek ialah, Desa Petapan, Desa Masaran, Desa Pamorah, Desa Burneh, Desa Tonjung, Desa Benangkah, dan Desa Bilaporah. Rincian akumulasi perhitungan terhadap variabel rute trayek dapat dilihat pada Tabel 4.94. dan hasil perankingan dapat dilihat Gambar 4.31.



Gambar 4.31. Bagan AHP II Terhadap Rute Trayek

Tabel 4.94. Akumulasi terhadap Variabel Rute Trayek

Var.	O	P	Q	R	S	T	U	Priority Vector	Rank	Eigen Value	CI	RI	CR
O	1,000	0,414	1,200	0,447	0,383	0,416	0,334	0,070	7	1,009			
P	2,414	1,000	2,087	0,750	0,811	0,616	0,693	0,136	5	1,026			
Q	0,834	0,479	1,000	0,463	0,429	0,406	0,428	0,071	6	0,967			
R	2,238	1,334	2,159	1,000	0,834	0,674	0,727	0,150	4	1,008			
S	2,611	1,233	2,328	1,200	1,000	0,557	0,607	0,154	3	1,065			
T	2,405	1,622	2,461	1,483	1,795	1,000	0,545	0,193	2	1,062			
U	2,995	1,443	2,339	1,375	1,646	1,834	1,000	0,225	1	0,977			
								1,000		7,114	0,019	1,320	0,014

g. Jarak Lokasi dengan Terminal Setipe**Tabel 4.95. Pairwise Comparisons Ahli 1**

Var.	O	P	Q	R	S	T	U	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
O	1,000	2,000	0,500	1,000	1,000	0,333	3,000	0,119	1,051			
P	0,500	1,000	0,250	1,000	0,333	0,200	1,000	0,059	1,011			
Q	2,000	4,000	1,000	3,000	2,000	1,000	3,000	0,241	0,942			
R	1,000	1,000	0,333	1,000	0,500	0,250	2,000	0,084	1,044			
S	1,000	3,000	0,500	2,000	1,000	0,500	3,000	0,146	1,044			
T	3,000	5,000	1,000	4,000	2,000	1,000	6,000	0,299	1,032			
U	0,333	1,000	0,333	0,500	0,333	0,167	1,000	0,053	1,002			
									7,126	0,021	1,320	0,016

Tabel 4.96. Pairwise Comparisons Ahli 2

Var.	O	P	Q	R	S	T	U	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
O	1,000	1,000	0,200	0,500	0,250	0,167	0,333	0,046	1,013			
P	1,000	1,000	0,250	1,000	0,333	0,200	0,500	0,060	1,020			
Q	5,000	4,000	1,000	3,000	1,000	1,000	2,000	0,228	0,976			
R	2,000	1,000	0,333	1,000	0,500	0,250	1,000	0,085	1,059			
S	4,000	3,000	1,000	2,000	1,000	2,000	3,000	0,243	0,953			
T	6,000	5,000	1,000	4,000	0,500	1,000	1,000	0,220	1,235			
U	3,000	2,000	0,500	1,000	0,333	1,000	1,000	0,118	1,044			
									7,299	0,050	1,320	0,038

Tabel 4.97. Pairwise Comparisons Ahli 3

Var.	O	P	Q	R	S	T	U	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
O	1,000	2,000	5,000	3,000	6,000	7,000	4,000	0,352	0,912			
P	0,500	1,000	4,000	2,000	5,000	6,000	3,000	0,239	1,061			
Q	0,200	0,250	1,000	0,333	2,000	3,000	0,500	0,070	1,111			
R	0,333	0,500	3,000	1,000	4,000	5,000	2,000	0,160	1,164			
S	0,167	0,200	0,500	0,250	1,000	2,000	0,500	0,049	0,995			
T	0,143	0,167	0,333	0,200	0,500	1,000	0,250	0,032	0,894			
U	0,250	0,333	2,000	0,500	2,000	4,000	1,000	0,099	1,118			
									7,255	0,043	1,320	0,032

Tabel 4.98. Pairwise Comparisons Ahli 4

Var.	O	P	Q	R	S	T	U	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
O	1,000	2,000	5,000	3,000	6,000	7,000	4,000	0,351	0,911			
P	0,500	1,000	4,000	2,000	5,000	6,000	3,000	0,239	1,062			
Q	0,200	0,250	1,000	0,333	2,000	3,000	0,500	0,071	1,125			
R	0,333	0,500	3,000	1,000	4,000	5,000	2,000	0,160	1,168			
S	0,167	0,200	0,500	0,250	1,000	2,000	0,333	0,047	1,013			
T	0,143	0,167	0,333	0,200	0,500	1,000	1,000	0,041	1,032			
U	0,250	0,333	2,000	0,500	3,000	1,000	1,000	0,090	1,066			
									7,377	0,063	1,320	0,048

Tabel 4.99. Pairwise Comparisons Ahli 5

Var.	O	P	Q	R	S	T	U	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
O	1,000	5,000	3,000	5,000	5,000	7,000	7,000	0,398	0,883			
P	0,200	1,000	3,000	3,000	5,000	5,000	5,000	0,221	1,604			
Q	0,333	0,333	1,000	2,000	3,000	4,000	5,000	0,147	1,215			
R	0,200	0,333	0,500	1,000	2,000	3,000	4,000	0,097	1,178			
S	0,200	0,200	0,333	0,500	1,000	2,000	3,000	0,066	1,109			
T	0,143	0,200	0,250	0,333	0,500	1,000	1,000	0,037	0,859			
U	0,143	0,200	0,200	0,250	0,333	1,000	1,000	0,034	0,886			
									7,732	0,122	1,320	0,092

Tabel 4.100. Pairwise Comparisons Ahli 6

Var.	O	P	Q	R	S	T	U	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
O	1,000	0,500	0,200	0,500	0,250	0,143	0,333	0,036	0,858			
P	2,000	1,000	0,333	3,000	0,500	0,250	0,500	0,076	0,980			
Q	5,000	3,000	1,000	6,000	3,000	0,333	4,000	0,235	1,244			
R	2,000	0,333	0,167	1,000	0,200	0,143	0,250	0,040	1,056			
S	4,000	2,000	0,333	5,000	1,000	0,250	3,000	0,147	1,369			
T	7,000	4,000	3,000	7,000	4,000	1,000	3,000	0,360	0,884			
U	3,000	2,000	0,250	4,000	0,333	0,333	1,000	0,105	1,266			
									7,657	0,110	1,320	0,083

Tabel 4.101. Pairwise Comparisons Ahli 7

Var.	O	P	Q	R	S	T	U	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
O	1,000	0,250	0,333	0,500	0,167	0,125	0,200	0,029	0,850			
P	4,000	1,000	2,000	3,000	0,500	0,250	0,333	0,103	1,141			
Q	3,000	0,500	1,000	2,000	0,333	0,200	0,250	0,067	1,066			
R	2,000	0,333	0,500	1,000	0,250	0,167	0,200	0,044	0,951			
S	6,000	2,000	3,000	4,000	1,000	0,333	3,000	0,222	1,238			
T	8,000	4,000	5,000	6,000	3,000	1,000	1,000	0,323	0,993			
U	5,000	3,000	4,000	5,000	0,333	1,000	1,000	0,211	1,265			
									7,504	0,084	1,320	0,064

Tabel 4.102. Pairwise Comparisons Ahli 8

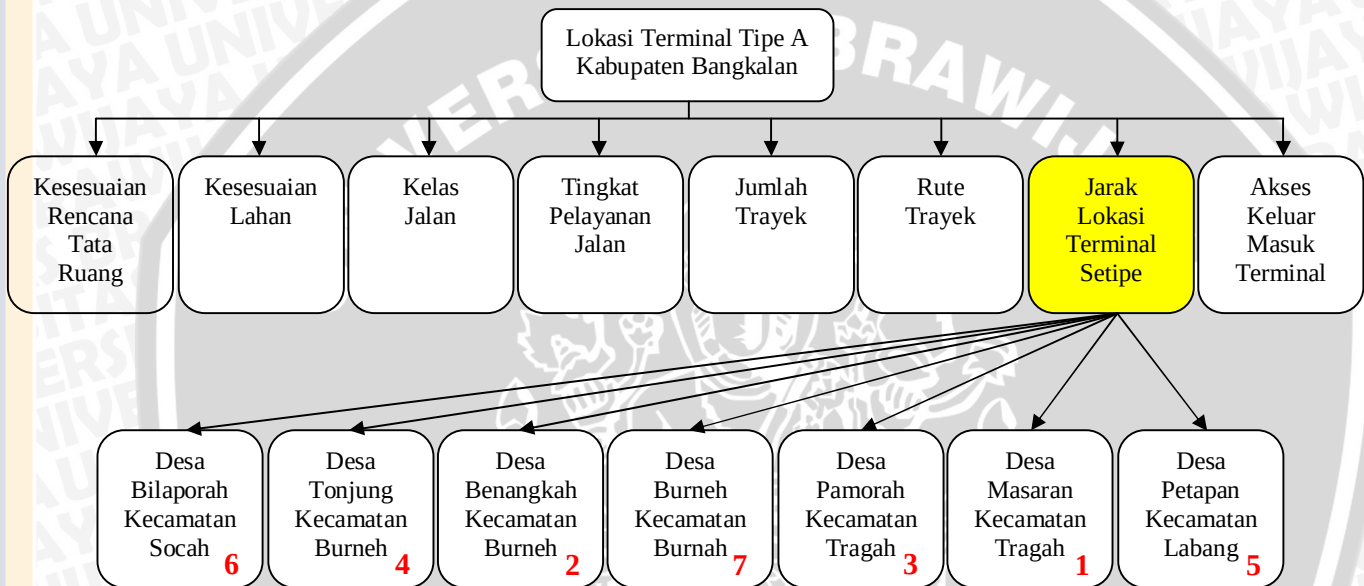
Var.	O	P	Q	R	S	T	U	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
O	1,000	0,500	0,333	0,250	0,200	0,143	0,143	0,029	0,853			
P	2,000	1,000	0,333	0,250	0,200	0,143	0,200	0,040	1,016			
Q	3,000	3,000	1,000	0,333	0,200	0,143	0,143	0,058	1,375			
R	4,000	4,000	3,000	1,000	0,333	0,200	0,200	0,095	1,409			
S	5,000	5,000	5,000	3,000	1,000	0,333	0,333	0,162	1,282			
T	7,000	7,000	7,000	5,000	3,000	1,000	1,000	0,314	0,929			
U	7,000	5,000	7,000	5,000	3,000	1,000	1,000	0,302	0,913			
									7,776	0,129	1,320	0,098

Berdasarkan AHP II terhadap variabel jarak lokasi terminal setipe, diperoleh nilai CR (Consistensy Ratio) yaitu 0,004 atau $CR \leq 0,1$ (10%), dengan kata lain memenuhi syarat bahwa pendapat tersebut dapat dipakai sebagai data untuk perangkingan variabel. Berdasarkan AHP terhadap para ahli, ranking pertama lokasi yang sesuai berdasarkan jarak lokasi terminal setipe ialah, Desa Masaran, Desa Benangkah, Desa Pamorah, Desa Tonjung, Desa Petapan, Desa Bilaporah, dan Desa

Burneh. Rincian akumulasi perhitungan terhadap variabel jarak lokasi terminal setipe dapat dilihat pada Tabel 4.103. dan hasil perankingan dapat dilihat Gambar 4.32.

Tabel 4.103. Akumulasi terhadap Variabel Jarak Lokasi Terminal Setipe

Var.	O	P	Q	R	S	T	U	Priority Vector	Rank	Eigen Value	CI	RI	CR
O	1,000	1,121	0,799	1,044	0,885	0,685	1,008	0,131	6	1,003			
P	0,892	1,000	0,951	1,510	0,955	0,710	0,965	0,138	4	1,013			
Q	1,251	1,052	1,000	1,297	1,217	0,875	1,009	0,154	2	0,999			
R	0,958	0,662	0,771	1,000	0,777	0,622	0,867	0,113	7	1,004			
S	1,130	1,047	0,822	1,286	1,000	0,829	1,384	0,149	3	1,009			
T	1,459	1,409	1,143	1,608	1,207	1,000	1,207	0,180	1	0,999			
U	0,992	1,037	0,991	1,153	0,722	0,829	1,000	0,135	5	1,003			
								1,000		7,031	0,005	1,320	0,004



Gambar 4.32. Bagan AHP II Terhadap Jarak Lokasi Terminal Setipe

h. Akses Keluar Masuk Terminal

Tabel 4.104. Pairwise Comparisons Ahli 1

Var.	O	P	Q	R	S	T	U	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
O	1,000	0,500	1,000	0,333	0,200	0,200	0,250	0,048	1,000			
P	2,000	1,000	1,000	1,000	0,333	0,333	0,500	0,088	1,010			
Q	1,000	1,000	1,000	0,500	0,250	0,250	0,333	0,062	0,996			
R	3,000	1,000	2,000	1,000	0,500	0,500	1,000	0,127	0,992			
S	5,000	3,000	4,000	2,000	1,000	0,333	1,000	0,205	1,288			
T	5,000	3,000	4,000	2,000	3,000	1,000	2,000	0,304	0,949			
U	4,000	2,000	3,000	1,000	1,000	0,500	1,000	0,166	1,011			
									7,246	0,041	1,320	0,031

Tabel 4.105. Pairwise Comparisons Ahli 2

Var.	O	P	Q	R	S	T	U	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
O	1,000	0,500	1,000	0,250	0,200	0,167	0,333	0,045	1,000			
P	2,000	1,000	1,000	0,500	0,333	0,250	1,000	0,088	1,096			
Q	1,000	1,000	1,000	0,333	0,250	0,200	0,500	0,060	1,018			
R	4,000	2,000	3,000	1,000	1,000	0,500	1,000	0,160	0,975			
S	5,000	3,000	4,000	1,000	1,000	0,500	0,200	0,164	1,603			

Var.	O	P	Q	R	S	T	U	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
T	6,000	4,000	5,000	2,000	2,000	1,000	1,000	0,271	0,979			
U	3,000	1,000	2,000	1,000	5,000	1,000	1,000	0,212	1,068			
									7,739	0,123	1,320	0,093

Tabel 4.106. Pairwise Comparisons Ahli 3

Var.	O	P	Q	R	S	T	U	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
O	1,000	0,250	0,167	0,200	0,143	0,333	0,500	0,032	0,890			
P	4,000	1,000	0,333	0,500	0,250	2,000	3,000	0,106	1,170			
Q	6,000	3,000	1,000	2,000	0,500	4,000	5,000	0,237	1,057			
R	5,000	2,000	0,500	1,000	0,333	3,000	4,000	0,159	1,158			
S	7,000	4,000	2,000	3,000	1,000	5,000	6,000	0,350	0,909			
T	3,000	0,500	0,250	0,333	0,200	1,000	2,000	0,070	1,103			
U	2,000	0,333	0,200	0,250	0,167	0,500	1,000	0,046	0,993			
									7,279	0,046	1,320	0,035

Tabel 4.107. Pairwise Comparisons Ahli 4

Var.	O	P	Q	R	S	T	U	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
O	1,000	0,167	0,333	0,200	0,143	0,250	0,500	0,032	0,895			
P	6,000	1,000	4,000	2,000	0,500	3,000	5,000	0,239	1,062			
Q	3,000	0,250	1,000	0,333	0,200	0,500	2,000	0,071	1,119			
R	5,000	0,500	3,000	1,000	0,333	2,000	4,000	0,160	1,167			
S	7,000	2,000	5,000	3,000	1,000	4,000	6,000	0,352	0,912			
T	4,000	0,333	2,000	0,500	0,250	1,000	1,000	0,092	1,084			
U	2,000	0,200	0,500	0,250	0,167	1,000	1,000	0,055	1,067			
									7,304	0,051	1,320	0,038

Tabel 4.108. Pairwise Comparisons Ahli 5

Var.	O	P	Q	R	S	T	U	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
O	1,000	0,333	3,000	0,143	1,000	0,333	0,333	0,061	1,121			
P	3,000	1,000	3,000	0,200	3,000	3,000	3,000	0,191	1,465			
Q	0,333	0,333	1,000	0,143	1,000	0,333	0,333	0,042	0,889			
R	7,000	5,000	7,000	1,000	6,000	3,000	3,000	0,396	0,918			
S	1,000	0,333	1,000	0,167	1,000	0,250	0,333	0,048	0,904			
T	3,000	0,333	3,000	0,333	4,000	1,000	2,000	0,146	1,230			
U	3,000	0,333	3,000	0,333	3,000	0,500	1,000	0,116	1,159			
									7,686	0,114	1,320	0,087

Tabel 4.109. Pairwise Comparisons Ahli 6

Var.	O	P	Q	R	S	T	U	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
O	1,000	2,000	0,500	0,250	0,200	0,167	0,333	0,043	0,923			
P	0,500	1,000	0,333	0,167	0,143	0,125	0,200	0,027	0,862			
Q	2,000	3,000	1,000	0,250	0,250	0,167	0,333	0,059	1,115			
R	4,000	6,000	4,000	1,000	0,333	0,250	3,000	0,156	1,401			
S	5,000	7,000	4,000	3,000	1,000	0,333	4,000	0,232	1,203			
T	6,000	8,000	6,000	4,000	3,000	1,000	5,000	0,383	0,858			
U	3,000	5,000	3,000	0,333	0,250	0,200	1,000	0,100	1,390			
									7,751	0,125	1,320	0,095

Tabel 4.110. Pairwise Comparisons Ahli 7

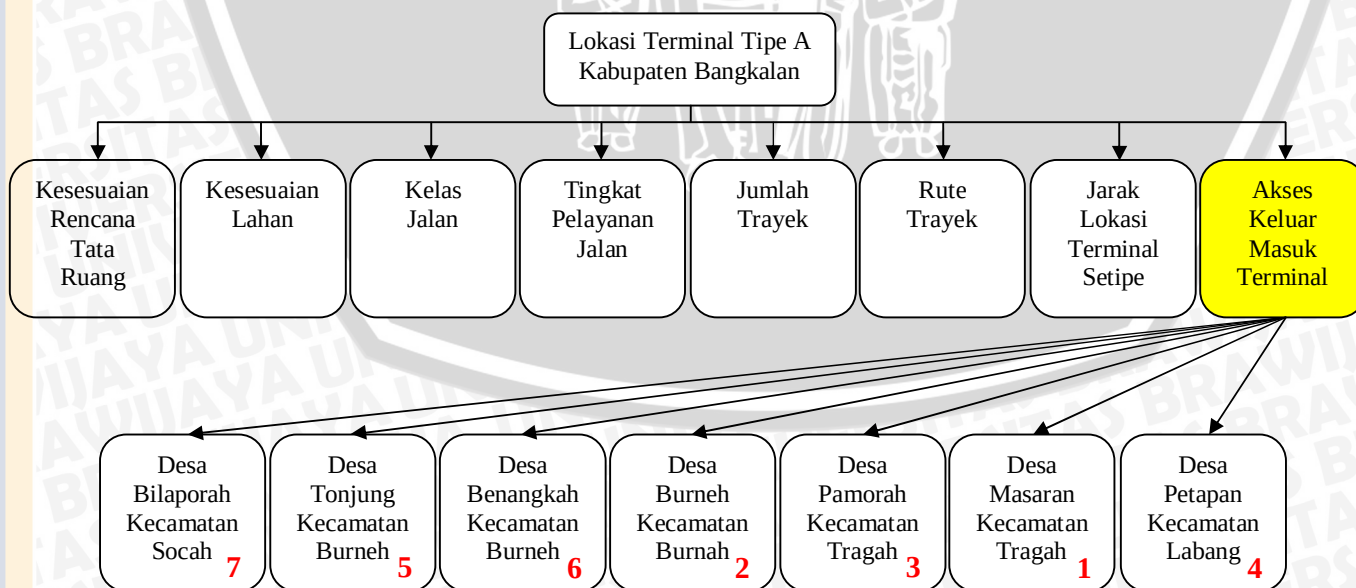
Var.	O	P	Q	R	S	T	U	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
O	1,000	2,000	0,500	0,200	0,500	0,167	0,333	0,048	0,941			
P	0,500	1,000	0,333	0,143	0,200	0,143	0,250	0,030	0,878			
Q	2,000	3,000	1,000	0,250	0,333	0,200	0,500	0,070	1,111			

Var.	O	P	Q	R	S	T	U	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
R	5,000	7,000	4,000	1,000	2,000	0,500	3,000	0,250	1,108			
S	2,000	5,000	3,000	0,500	1,000	0,200	0,200	0,106	1,489			
T	6,000	7,000	5,000	2,000	5,000	1,000	1,000	0,306	0,983			
U	3,000	4,000	2,000	0,333	5,000	1,000	1,000	0,189	1,185			
									7,695	0,116	1,320	0,088

Tabel 4.111. Pairwise Comparisons Ahli 8

Var.	O	P	Q	R	S	T	U	Priority Vector	Eigen Value	CI	RI	CR
O	1,000	2,000	0,500	0,333	0,200	0,143	0,167	0,040	0,968			
P	0,500	1,000	0,333	0,200	0,200	0,143	0,143	0,029	0,856			
Q	2,000	3,000	1,000	0,333	0,333	0,200	0,200	0,061	1,086			
R	3,000	5,000	3,000	1,000	0,333	0,200	0,200	0,099	1,467			
S	5,000	5,000	3,000	3,000	1,000	0,333	0,333	0,153	1,236			
T	7,000	7,000	5,000	5,000	3,000	1,000	3,000	0,361	0,849			
U	6,000	7,000	5,000	5,000	3,000	0,333	1,000	0,258	1,302			
									7,763	0,127	1,320	0,096

Berdasarkan AHP II terhadap variabel akses keluar masuk terminal, diperoleh nilai CR (Consistensy Ratio) yaitu 0,016 atau $CR \leq 0,1$ (10%), dengan kata lain memenuhi syarat bahwa pendapat tersebut dapat dipakai sebagai data untuk perangkingan variabel. Berdasarkan AHP terhadap para ahli, ranking pertama lokasi yang sesuai berdasarkan akses keluar masuk terminal ialah, Desa Masaran, Desa Burneh, Desa Pamorah, Desa Petapan, Desa Tonjung, Desa Benangkah, dan Desa Bilaporah. Rincian akumulasi perhitungan terhadap variabel akses keluar masuk terminal dapat dilihat pada Tabel 4.112. dan hasil perankingan dapat dilihat Gambar 4.33.



Gambar 4.33. Bagan AHP II Akses Keluar Masuk Terminal

Tabel 4.112. Akumulasi terhadap Variabel Akses Keluar Masuk Terminal

Var.	O	P	Q	R	S	T	U	Priority Vector	Rank	Eigen Value	CI	RI	CR
O	1,000	0,639	0,616	0,230	0,252	0,209	0,326	0,049	7	0,993			
P	1,565	1,000	0,788	0,384	0,352	0,499	0,796	0,086	5	0,995			
Q	1,622	1,270	1,000	0,367	0,339	0,349	0,607	0,082	6	1,031			
R	4,341	2,602	2,723	1,000	0,722	0,761	1,746	0,202	2	1,059			
S	3,966	2,837	2,952	1,384	1,000	0,607	0,946	0,201	3	1,079			
T	4,779	2,005	2,862	1,314	1,646	1,000	1,819	0,242	1	0,962			
U	3,064	1,257	1,646	0,573	1,057	0,550	1,000	0,139	4	1,005			
								1,000		7,125	0,021	1,320	0,016

4.3.3. Lokasi Terpilih

Lokasi terpilih dilakukan dengan pembobotan seperti pada Tabel 4.111. Pembobotan dilakukan dengan menghitung bobot dari AHP I dengan Faktor (*factor*) berikut: Kesesuaian Rencana Tata Ruang (A); Kesesuaian Lahan (B); Kelas Jalan (C); Tingkat Pelayanan Jalan (D); Jumlah Trayek (E); Rute Trayek (F); Jarak Lokasi Terminal Setipe (G); dan Akses Keluar Masuk Terminal (H), dan juga dari bobot AHP II sebagai AHP bertingkat dengan pilihan (*choice*) desa berikut: Desa Bilaporah (O); Desa Tonjung (P); Desa Benangkah (Q); Desa Burneh (R); Desa Pamorah (S); Desa Masaran (T); dan Desa Petapan (U).

Nilai-nilai atau angka-angka dalam Tabel 4.111. didapat dari Priority Vector AHP I dan AHP II. Baris tabel 4.111. yang berwarna merah memiliki nilai yang berasal dari nilai Priority Vector dari Tabel 4.37.

Tabel 4.113. Rekapitulasi Hasil Penentuan Lokasi

	Factor								Composite Weight	Rank
	A	B	C	D	E	F	G	H		
(Adjust) Weight	0,118	0,077	0,084	0,177	0,100	0,190	0,103	0,151		
Choice										
source	Tabel 4.47.	Tabel 4.56.	Tabel 4.65.	Tabel 4.74.	Tabel 4.83.	Tabel 4.92.	Tabel 4.101.	Tabel 4.110.		
O (Bilaporah)	0,072	0,077	0,039	0,061	0,095	0,070	0,131	0,049	0,072	7
P (Tonjung)	0,061	0,050	0,094	0,085	0,155	0,136	0,138	0,086	0,103	5
Q (Benangkah)	0,068	0,072	0,084	0,143	0,066	0,071	0,154	0,082	0,094	6
R (Burneh)	0,120	0,229	0,147	0,167	0,195	0,150	0,113	0,202	0,164	4
S (Pamorah)	0,198	0,161	0,224	0,161	0,175	0,154	0,149	0,201	0,176	2
T (Masaran)	0,314	0,249	0,250	0,208	0,148	0,193	0,180	0,242	0,221*	1
U (Petapan)	0,167	0,163	0,162	0,174	0,167	0,225	0,135	0,139	0,171	3
	1	1	1	1	1	1	1	1	1	

*hasil perhitungan (dari baris berwarna hijau)

$$\begin{aligned}
 &= (0,118 \times 0,314) + (0,077 \times 0,249) + (0,084 \times 0,250) + (0,177 \times 0,208) + (0,100 \\
 &\quad \times 0,148) + (0,190 \times 0,225) + (0,103 \times 0,180) + (0,151 \times 0,242) \\
 &= 0,221
 \end{aligned}$$

Berdasarkan rekapitulasi pada Tabel 4.111. didapatkan bahwa Desa Masaran berada pada rangking pertama atau lokasi terpilih hasil AHP dari para ahli dengan bobot (*composite weight*) yaitu 0,221 dan juga dapat dilihat pada Gambar 4.34. Rangking atau urutan selanjutnya berturut-turut sebagai berikut Desa Pamorah (0,176), Desa Petapan (0,171), Desa Burneh (0,164), Desa Tonjung (0,103), Desa Benangkah (0,094), dan Desa Bilaporah (0,072).

The logo of Universitas Brawijaya is a large, light-gray shield-shaped emblem. It features a central white illustration of a seated figure, likely a deity or a historical figure, holding various symbolic objects. The figure is flanked by two smaller standing figures. The text "UNIVERSITAS BRAWIJAYA" is written in a white, sans-serif font, arching over the central figure. The background of the entire page is a repeating pattern of the text "UNIVERSITAS BRAWIJAYA" in a light gray, tilted font.

Gambar 4.34. Peta Desa Masaran, Kecamatan Tragah

