

# Analisis Pemilihan Kriteria Penggunaan Transportasi Umum

Jeni Paresa<sup>1,\*</sup>, Muh Akbar, Maria K. H. Hayon

Teknik Sipil, Universitas Musamus  
Merauke, Indonesia

[jeny@unmus.ac.id](mailto:jeny@unmus.ac.id)<sup>1,\*</sup>, [akabr@unissula.ac.id](mailto:akabr@unissula.ac.id), [mariakhhayon@gmail.com](mailto:mariakhhayon@gmail.com)

**Abstrak** – Transportasi umum merupakan jenis transportasi yang digunakan secara bersama-sama oleh masyarakat. Keberadaan transportasi umum sangat membantu masyarakat dalam hal bertransportasi terutama bagi masyarakat yang tidak memiliki kendaraan pribadi. Telah banyak jenis transportasi umum yang berkembang di Kabupaten Merauke salah satunya adalah transportasi online. Dengan munculnya jenis transportasi umum tersebut penyedia jasa transportasi umum harus lebih mementingkan kriteria masyarakat Kabupaten Merauke dalam memilih menggunakan transportasi umum. Tujuan dalam penelitian ini untuk mengetahui kriteria yang menjadi prioritas masyarakat dalam menggunakan transportasi umum. Data yang didapat dalam penelitian ini yaitu data primer yang berasal dari hasil penyebaran kuisioner kepada 100 orang masyarakat Kecamatan Merauke, dan data sekunder yaitu jumlah penduduk di Kecamatan Merauke yang didapat dari Badan Pusat Statistik Kabupaten Merauke guna penentuan jumlah sampel yang akan diambil. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode Analytical Hierarchy Process (AHP). Hasil analisis data menunjukkan bahwa kriteria yang menjadi prioritas masyarakat dalam menggunakan transportasi umum adalah kriteria keamanan dengan bobot prioritas 0,393, diikuti dengan kriteria-kriteria lainnya yaitu kenyamanan 0,225, kemudahan 0,136 waktu 0,132 dan biaya 0,115.

**Kata kunci;** pemilihan transportasi; kriteria penggunaan transportasi; transportasi umum

*Abstract* – Public transportation is a type of transportation that is used jointly by the community. The existence of public transportation is very helpful for the community in terms of transportation, especially for people who do not have private vehicles. There have been many types of public transportation that have developed in Merauke Regency, one of which is online transportation. With the emergence of this type of public transportation, public transportation service providers must prioritize the criteria of the people of Merauke Regency in choosing to use public transportation. The purpose of this study is to determine the criteria that are a priority for the community in using public transportation. The data obtained in this study are primary data derived from the results of distributing questionnaires to 100 people in Merauke District, and secondary data, namely the number of residents in Merauke District obtained from the Central Statistics Agency of Merauke Regency in order to determine the number of samples to be taken. The method used in this research is the Analytical Hierarchy Process (AHP) method. The results of data analysis showed that the criteria that became a priority for the community in using public transportation were safety criteria with a priority weight of 0.393, followed by other criteria, namely 0.225 convenience, 0.136 convenience, 0.132 time and 0.115 cost.

**Keywords;** transportation selection; criteria for use of transportation; public transportation

## 1. PENDAHULUAN

Perkembangan jaman serta perkembangan teknologi yang pesat mengakibatkan banyak perubahan yang terjadi dalam kehidupan manusia, dengan perubahan tersebut masyarakat tentu menginginkan sistem transportasi yang semakin baik dari segi keamanan, kenyamanan, biaya dan sebagainya[1]

Kabupaten Merauke merupakan salah satu Kabupaten di Provinsi Papua, di mana Merauke merupakan kabupaten yang paling timur sekaligus yang paling luas di Indonesia. Sebagai kota paling timur di Indonesia, Merauke tidak ketinggalan dalam bidang teknologi, perkembangan jaman saat ini turut dirasakan oleh seluruh masyarakat Merauke terlihat dari pertumbuhan pembangunan dan berbagai sistem baru berbasis internet yang mulai masuk dalam kehidupan masyarakat. Dengan adanya perkembangan tersebut masyarakat pasti akan memilih jenis transportasi dengan kriteria aman, nyaman, dan sebagainya [2].

Beberapa penelitian terkait analisis pemilihan transportasi umum masyarakat telah banyak dilakukan namun penelitian tersebut selalu berfokus hanya pada kriteria sistranas (sistem transportasi nasional) yaitu selamat, nyaman, tertib, aman, rendah polusi, aksesibilitas, terpadu, kapasitas cukup, tarif terjangkau, efisien, teratur, lancar dan cepat, mudah dicapai, dan tepat waktu. Kriteria ini tergolong cukup kompleks karena terdapat 14 variabel sehingga menyulitkan proses pengambilan data [3].

Beberapa hasil penelitian pemilihan moda transportasi umum lebih dominan pada variabel kemudahan, waktu, keamanan, kenyamanan, dan kemudahan [4]. Hal ini akan mempengaruhi seseorang dalam memilih moda transportasi umum. Dengan mengetahui kriteria-kriteria yang mempengaruhi pemilihan transportasi umum dapat melahirkan berbagai kebijakan dan pertimbangan untuk mengoptimalkan sistem transportasi umum [5].

Didasari oleh hal tersebut maka penelitian ini bertujuan untuk mengetahui kriteria yang menjadi prioritas masyarakat Merauke dalam menggunakan transportasi umum. Kriteria-kriteria yang ditentukan dalam penelitian ini adalah kemudahan (K1), waktu (K2), keamanan (K3), kenyamanan (K4), dan biaya (K5) [6].

Dengan menggunakan metode Analytical Hierarchy Process (AHP) nantinya kelima kriteria akan dibandingkan satu kriteria dengan kriteria lain untuk ditentukan kriteria yang paling tinggi bobot prioritasnya yang nantinya dapat dijadikan sebagai sebuah parameter bagi pemerintah terkait dalam pengembangan sistem transportasi di Kabupaten Merauke.

## 2. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian statik deskriptif dengan analisis data menggunakan metode Analytical Hierarchy Process (AHP) yaitu suatu model pendukung keputusan yang dikembangkan oleh Thomas L. Saaty yang akan membantu menguraikan suatu permasalahan yang kompleks menjadi sebuah hirarki yang lebih sederhana dalam bentuk suatu struktur hirarki [7].

Lokasi penelitian berada di Kecamatan Merauke mengingat salah satu jenis transportasi yang dibandingkan yaitu ojek online hanya beroperasi di daerah Kecamatan Merauke.

Penentuan jumlah populasi didapat dari jumlah masyarakat Kecamatan Merauke sebanyak 101.782 jiwa. Sedangkan jumlah sampel ditentukan dengan menggunakan rumus Slovin sebagai berikut.

$$n = \frac{N}{Ne^2 + 1} \quad (1)$$

Dengan:

$n$  : Ukuran sampel

$N$  : Ukuran populasi yang diketahui

$e$  : Tingkat kesalahan pengambilan sampel (10%)

Berdasarkan persamaan (1) diatas maka perhitungan penentuan jumlah sampel adalah sebagai berikut.

$$n = \frac{101.782}{(101.782 \times 0,1^2) + 1}$$

$$n = \frac{101.782}{1018,82}$$

$$n = 99,9 \approx 100$$

Dengan demikian jumlah sampel dalam penelitian ini berjumlah 100 orang masyarakat Kecamatan Merauke. Teknik pengumpulan data yaitu data primer diperoleh dengan cara penyebaran kuisioner. Sedangkan data sekunder didapat dari Badan Pusat Statis (BPS) terkait jumlah penduduk di Kecamatan Merauke.

Langkah-langkah dalam mengerjakan analisis AHP dalam penelitian yaitu yang pertama membuat struktur hirarki; membuat matriks perbandingan berpasangan antar kriteria; memberi penilai setiap kriteria dengan menggunakan skala perbandingan Saaty pada tabel 1 berikut ini.

Tabel 1. Skala perbandingan Saaty

Tingkat Kepentingan	Keterangan
1	Kedua elemen sama pentingnya
3	Elemen yang satu sedikit lebih penting dari pada elemen yang lain
5	Elemen yang satu lebih penting dari pada elemen yang lain
7	Satu elemen jelas lebih mutlak penting dari pada elemn yang lain
9	Satu elemen mutlak penting dari pada elemen yang lain
2,4,6,8	Nilai antara dua nilai Pertimbangan yang berdekatan

Setelah memberi penilaian setiap kriteria selanjutnya adalah menghitung nilai rata-rata hasil jawaban responden dengan menggunakan rumus *geometrick mean*.

Tabel 2. Nilai Indeks Random (IR)

n	IR	n	IR	n	IR
1	0,00	6	1,24	11	1,51
2	0,00	7	1,32	12	1,48
3	0,58	8	1,41	13	1,56
4	0,90	9	1,45	14	1,57
5	1,12	10	1,49	15	1,59

*Geometrick mean* adalah nilai rata-rata yang diperoleh dengan mengalikan semua data dalam suatu kelompok sampel kemudian diakarpangkatkan dengan jumlah data sampel tersebut [8]. Rumus *geometrick mean* adalah sebagai berikut.

$$G = \sqrt[n]{X_1 \times X_2 \times \dots \times X_n} \quad (2)$$

Dengan :

$G$  : *Geomatrick mean*

$x_1, x_2, x_n$  : Bobot penilai responden ke 1, 2,...,n

$n$  : Banyak responden

Setelah menghitung *geometrick mean* selanjutnya adalah menetapkan bobot prioritas kriteria dengan menentukan *eigen vector*, mengukur konsistensi logis dengan menguji *Consistency Index* (CI) dan *Consistency Ratio* (CR) dengan langkah awal yaitu mencari nilai vektor ( $x$ ), vektor ( $y$ ), dan nilai  $\lambda_{\max}$  dengan rumus-rumus sebagai berikut.

$$\text{Vektor } (x) = A \times W \quad (3)$$

Dengan :

$A$  : Matriks hasil perhitungan normalisasi

$W$  : bobot prioritas

$$\text{Vektor } (y) = \frac{\text{Vektor } (x)}{W} \quad (4)$$

$$\lambda_{\max} = \frac{\text{Jumlah elemen pada vektor } (y)}{n} \quad (5)$$

Dengan :

$n$  : Jumlah elemen

$$CI = \frac{\lambda_{\max} - n}{n - 1} \quad (6)$$

$$CR = \frac{CI}{IR} \quad (7)$$

Dalam metode AHP hasil data dinyatakan konsisten apabila nilai  $CR \leq 0,1$ , apabila lebih dari 0,1 maka data tidak konsisten dan perlu dilakukan pengisian ulang pada kuisisioner.

### 3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Seperti yang telah dijelaskan pada langkah kerja metode AHP yaitu langkah awal dalam pengolahan data adalah membuat struktur hierarki. Gambar struktur hirarki dapat dilihat pada gambar 1 di lampiran.

Setelah membuat struktur hirarki langkah selanjutnya adalah membuat matriks perbandingan berpasangan antar kriteria yaitu kemudahan (K1), waktu (K2), keamanan (K3), kenyamanan (K4), dan biaya (K5). Kuisisioner yang disebar akan mengarahkan responden untuk menentukan kriteria mana yang paling penting diantara kelima kriteria tersebut. Penilaian untuk menentukan tingkat kepentingan dari setiap kriteria menggunakan skala perbandingan Saaty pada tabel 1.

Rekap jawaban responden pertama terkait perbandingan berpasangan antar kriteria dapat dilihat pada tabel 3 dibawah ini.

Tabel 3. Jawaban responden

Kriteria	(K1)	(K2)	(K3)	(K4)	(K5)
(K1)	1,00	0,33	0,14	0,50	5,00
(K2)	3,00	1,00	0,33	2,00	4,00
(K3)	7,00	3,00	1,00	5,00	9,00
(K4)	2,00	0,50	0,20	1,00	6,00
(K5)	0,20	0,25	0,11	0,17	1,00

Apabila perbandingan antar kriteria sama maka bernilai 1, misal perbandingan antar kriteria kemudahan (K1) dan kemudahan (K1) maka nilai yang diisi adalah 1 begitu pula untuk keempat kriteria lainnya. Berdasarkan tabel 3 diatas perbandingan antara K1 (kemudahan) dan K2 (waktu) responden pertama lebih memilih K2 dengan nilai 3, maka baris yang diisi dengan angka 3 adalah baris perbandingan antara waktu dan kemudahan. Sedangkan untuk baris perbandingan antara kemudahan dan waktu dengan nilai 0,33 yang didapat dari hasil pembagian  $1 : 3 = 0,33$

Hal yang sama dilakukan untuk pengisian nilai bobot prioritas perbandingan berpasangan pada tabel 3 diatas, jika K1 dibandingkan dengan K2 dan responden memilih K1 maka baris yang diisi dengan nilai kepentingan diletakkan pada baris K1 sedangkan baris K2 diisi dengan nilai hasil pembagian 1 dengan nilai kepentingan yang dipilih responden. Jika responden lebih memilih K2 maka nilai kepentingan diisi pada baris K2, begitu seterusnya sampai pada perbandingan terakhir.

Setelah merekap semua jawaban responden terkait pertanyaan mengenai perbandingan antar kriteria, maka selanjutnya adalah melakukan perhitungan geometrick mean untuk mendapatkan nilai rata-rata dari jawaban semua responden. Perhitungan geometrick mean untuk perbandingan pertama yaitu kriteria kemudahan (K1) dan

waktu (K2) dilambangkan dengan "G1,2". Dalam penelitian ini terdapat 100 responden ( $n = 100$ ) untuk itu nilai  $X$  (bobot penilaian responden) akan diuraikan dalam bentuk tabel 4 pada lampiran.

Perhitungan geometrick mean menggunakan persamaan (2), maka nilai geometrick mean untuk pertanyaan pertama yaitu perbandingan antara kriteria 1 (K1) dan K2) sebagai berikut.

$$G_{1,2} = \sqrt[100]{0,333 \times 0,500 \times 0,333 \dots \times 3,000}$$

$$G_{1,2} = 1,167$$

Penentuan nilai geometrick mean dilakukan untuk semua perbandingan berpasangan antar kriteria, tabel 5 dibawah ini akan menunjukkan hasil perhitungan geometrick mean untuk perbandingan antar kriteria berikutnya.

Tabel 5. Nilai *geometric mean*

Perbandingan antar kriteria	Nilai Geomean
G1,2	1,167
G1,3	0,354
G1,4	0,563
G1,5	1,085
G2,3	0,360
G2,4	0,606
G2,5	1,184
G3,4	1,937
G3,5	3,414
G4,5	2,094

Setelah melakukan perhitungan nilai rata-rata menggunakan rumus geometrick mean maka hasil perhitungan dimasukkan pada nilai sebagai perbandingan berpasangan untuk nantinya dinormalisasikan dan dicari nilai bobot prioritas. Tabel 6 akan menunjukkan nilai perbandingan berpasangan hasil perhitungan geometrick mean.

Tabel 6. Perbandingan berpasangan hasil perhitungan *Geometrik Mean*

Kriteria	K1	K2	K3	K4	K5
K1	1	1,167	0,354	0,563	1,085
K2	0,857	1	0,360	0,606	1,184
K3	2,827	2,775	1	1,937	3,414
K4	1,777	1,651	0,516	1	2,094
K5	0,922	0,845	0,293	0,478	1
Jumlah	7,383	7,438	2,523	4,583	8,777

Setelah menghitung geometrick mean selanjutnya matriks hasil perhitungan tersebut dinormalisasikan dan dihitung nilai bobot prioritas. Tabel 7 dibawah ini akan menunjukkan nilai hasil perhitungan matriks normalisasi.

Tabel 7. Matriks Normalisasi

Kriteria	K1	K2	K3	K4	K5
K1	0,135	0,157	0,140	0,123	0,124
K2	0,116	0,134	0,143	0,132	0,135
K3	0,383	0,373	0,396	0,423	0,389
K4	0,241	0,222	0,205	0,218	0,239
K5	0,125	0,114	0,116	0,104	0,114
Jumlah	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000

Kriteria dengan nilai eigen vector yang paling tinggi menunjukkan bahwa kriteria tersebut yang paling

diprioritaskan (prioritas pertama), semakin tinggi nilai eigen vector mendekati nilai 1 (satu) maka semakin tinggi peluang menjadi prioritas dan semakin rendah nilai eigen vector mendekati nilai 0 (nol) maka semakin rendah peluang menjadi prioritas.

Nilai bobot prioritas didapat dari jumlah elemen tiap baris pada tabel normalisasi (tabel 7) dibagi dengan jumlah kriteria. Tabel 8 dibawah ini akan menunjukkan hasil penjumlahan nilai setiap kriteria secara vertikal dan nilai bobot prioritas setiap kriteria.

Tabel 8. Bobot prioritas setiap kriteria

Jumlah	Bobot/ Prioritas
0,679	0,136
0,660	0,132
1,964	0,393
1,124	0,225
0,573	0,115
5,000	1

Selanjutnya adalah mencari nilai vektor (x), vektor (y) dan  $\lambda_{\max}$  untuk menentukan nilai CI dan CR menggunakan persamaan (3), (4), (5), (6), dan (7)

Perhitungan nilai vektor (x) adalah sebagai berikut.

$$\text{Vektor (x)} = \begin{pmatrix} 1 & 1,167 & 0,354 & 0,563 & 1,085 \\ 0,857 & 1 & 0,360 & 0,606 & 1,184 \\ 2,827 & 2,775 & 1 & 1,937 & 3,414 \\ 1,777 & 1,651 & 0,516 & 1 & 2,094 \\ 0,922 & 0,845 & 0,293 & 0,478 & 1 \end{pmatrix} \begin{pmatrix} 0,136 \\ 0,132 \\ 0,393 \\ 0,225 \\ 0,115 \end{pmatrix}$$

$$\text{Vektor (x)} = \begin{pmatrix} 0,680 \\ 0,662 \\ 1,970 \\ 1,127 \\ 0,574 \end{pmatrix}$$

Perhitungan nilai vektor (y) adalah sebagai berikut.

$$\text{Vektor (y)} = \begin{pmatrix} 0,680 \\ 0,662 \\ 1,970 \\ 1,127 \\ 0,574 \end{pmatrix} : \begin{pmatrix} 0,136 \\ 0,132 \\ 0,393 \\ 0,225 \\ 0,115 \end{pmatrix}$$

$$\text{Vektor (y)} = \begin{pmatrix} 5,005 \\ 5,010 \\ 5,014 \\ 5,012 \\ 5,009 \end{pmatrix}$$

Perhitungan nilai  $\lambda_{\max}$  adalah sebagai berikut.

$$\lambda_{\max} = \frac{5,005 + 5,010 + 5,014 + 5,012 + 5,009}{5}$$

$$\lambda_{\max} = 5,010$$

Perhitungan nilai CI adalah sebagai berikut.

$$CI = \frac{5,010 - 5}{5 - 1}$$

$$CI = 0,002$$

Perhitungan nilai CR adalah sebagai berikut.

$$CR = \frac{0,002}{1,12}$$

$$CR = 0,000$$

Hasil perhitungan nilai CR di atas dinyatakan konsisten karena  $0,000 \leq 0,1$  sehingga data yang adapun dinyatakan konsisten.

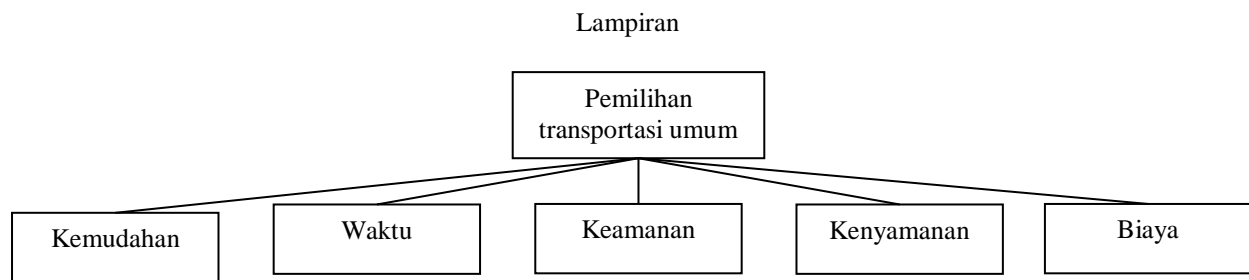
#### 4. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan dengan menggunakan metode AHP untuk mengetahui kriteria yang dipilih masyarakat dalam memilih menggunakan transportasi umum, maka dapat diambil kesimpulan bahwa kriteria yang menjadi prioritas masyarakat Merauke dalam memilih jenis transportasi adalah kriteria keamanan dengan bobot prioritas sebesar 0,393. Diikuti dengan kriteria kenyamanan dengan bobot prioritas sebesar 0,225. Selanjutnya kriteria kemudahan, waktu, dan biaya dengan masing-masing bobot prioritas sebesar 0,136; 0,132; dan 0,115.

#### REFERENSI

- [1] Alonso, José Antonio, & Lamata, M. Teresa. 2006. *Consistency In The Analytic Hierarchy Process: A New Approach*. *International Journal of Uncertainty, Fuzziness and Knowledge-Based Systems*, 14(04), 445–459
- [2] Anagnostopoulus, KP. dan Vavatsikos A.P. 2006. *An AHP Model For Construction Research*. *An Interactional Journal Vol. 6, No. 3, Democritus*. Greece: University Of Thrace.
- [3] Bina Marga. 2011 *Pemeliharaan Jembatan Lengkung Baja*. Direktorat Jendral Bina Marga: Jakarta
- [4] Robert J. K & Roestam S. 2010. *Tata ruang Air*. Yogyakarta: Andi Offset
- [5] Saaty, Thomas L. 2005. *The Analytic Hierarchy Process*. United States of America: Eta Services (Typesetters) Ltd..
- [6] Saaty, Thomas L. 2008, *Decision making with the analytic hierarchy process*, *International Journal of Services Sciences*, Volume 1, hal. 83-97.
- [7] Simanjuntak, E. 2014. *Peluang investasi infrastruktur bidang pekerjaan umum*. Jakarta: Pusat Kajian Strategi Kementerian Pekerjaan Umum
- [8] Sutarja, I.N. 2007, *Perencanaan Jembatan Balok Pelengkung Beton Bertulang Tukad Yeh Penet*, di

- Sangeh, Prosiding Konf. Nas. T. Sipil I, Univ. Atma Jaya Yogyakarta.
- [9] Suangga, M. 2007. "Konsep Desain Jembatan Cable Stayed Suramadu". Modul Kuliah Tamu Jembatan Suramadu. Jurusan Teknik Sipil FTSP-ITS, Surabaya.
- [10] Supriyadi dan Muntohar. 2007. Jembatan. Yogyakarta. Universitas Gaja mada
- [11] Sutarja, I.N. 2007, Perencanaan Jembatan Balok Pelengkung Beton Bertulang Tukad Yeh Penet, di Sangeh, Prosiding Konf. Nas. T. Sipil I, Univ. Atma Jaya Yogyakarta.
- [12] Svensson; Edman B and Moller H. 1985. *A Diagnostic Tool for Atopic Dermatitis based on Clinical Criteria*, Acta Derm Venereol Stockholm (suppl).



Gambar 1. Struktur hirarki

Tabel 4. Nilai X Perhitungan Geometrick Mean Untuk Pertanyaan Perbandingan pertama

Variabel	Bobot Penilaian Responden	Variabel	Bobot Penilaian Responden	Variabel	Bobot Penilaian Responden	Variabel	Bobot Penilaian Responden
X <sub>1</sub>	0,333	X <sub>26</sub>	0,500	X <sub>51</sub>	2,000	X <sub>76</sub>	0,333
X <sub>2</sub>	0,500	X <sub>27</sub>	0,500	X <sub>52</sub>	2,000	X <sub>77</sub>	0,333
X <sub>3</sub>	0,333	X <sub>28</sub>	3,000	X <sub>53</sub>	0,500	X <sub>78</sub>	5,000
X <sub>4</sub>	0,333	X <sub>29</sub>	5,000	X <sub>54</sub>	0,500	X <sub>79</sub>	0,333
X <sub>5</sub>	2,000	X <sub>30</sub>	0,333	X <sub>55</sub>	3,000	X <sub>80</sub>	5,000
X <sub>6</sub>	2,000	X <sub>31</sub>	0,500	X <sub>56</sub>	2,000	X <sub>81</sub>	3,000
X <sub>7</sub>	0,333	X <sub>32</sub>	0,500	X <sub>57</sub>	5,000	X <sub>82</sub>	0,500
X <sub>8</sub>	4,000	X <sub>33</sub>	0,333	X <sub>58</sub>	3,000	X <sub>83</sub>	2,000
X <sub>9</sub>	0,333	X <sub>34</sub>	0,200	X <sub>59</sub>	3,000	X <sub>84</sub>	2,000
X <sub>10</sub>	0,250	X <sub>35</sub>	0,500	X <sub>60</sub>	0,500	X <sub>85</sub>	0,500
X <sub>11</sub>	2,000	X <sub>36</sub>	3,000	X <sub>61</sub>	5,000	X <sub>86</sub>	2,000
X <sub>12</sub>	0,333	X <sub>37</sub>	0,333	X <sub>62</sub>	0,111	X <sub>87</sub>	3,000
X <sub>13</sub>	0,333	X <sub>38</sub>	0,500	X <sub>63</sub>	7,000	X <sub>88</sub>	3,000
X <sub>14</sub>	0,500	X <sub>39</sub>	0,500	X <sub>64</sub>	3,000	X <sub>89</sub>	2,000
X <sub>15</sub>	0,500	X <sub>40</sub>	0,333	X <sub>65</sub>	3,000	X <sub>90</sub>	3,000
X <sub>16</sub>	0,500	X <sub>41</sub>	2,000	X <sub>66</sub>	0,333	X <sub>91</sub>	2,000
X <sub>17</sub>	0,500	X <sub>42</sub>	2,000	X <sub>67</sub>	3,000	X <sub>92</sub>	2,000
X <sub>18</sub>	2,000	X <sub>43</sub>	0,500	X <sub>68</sub>	0,333	X <sub>93</sub>	5,000
X <sub>19</sub>	0,333	X <sub>44</sub>	0,500	X <sub>69</sub>	0,333	X <sub>94</sub>	0,500
X <sub>20</sub>	0,500	X <sub>45</sub>	3,000	X <sub>70</sub>	2,000	X <sub>95</sub>	2,000
X <sub>21</sub>	2,000	X <sub>46</sub>	2,000	X <sub>71</sub>	3,000	X <sub>96</sub>	2,000
X <sub>22</sub>	3,000	X <sub>47</sub>	5,000	X <sub>72</sub>	2,000	X <sub>97</sub>	5,000
X <sub>23</sub>	3,000	X <sub>48</sub>	3,000	X <sub>73</sub>	2,000	X <sub>98</sub>	2,000
X <sub>24</sub>	0,333	X <sub>49</sub>	3,000	X <sub>74</sub>	0,500	X <sub>99</sub>	7,000
X <sub>25</sub>	5,000	X <sub>50</sub>	0,500	X <sub>75</sub>	0,200	X <sub>100</sub>	3,000