

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Setelah dilakukan analisa data maka dapat disimpulkan hal-hal sebagai berikut :

1. Dengan ketersediaan dana pemeliharaan jalan dalam periode tahun 2009 sampai dengan tahun 2013, dari 13 ruas terdapat 3 ruas dalam tingkat pelayanan tidak mantap, 9 ruas dengan tingkat pelayanan mantap sedang dan 1 ruas setengahnya masuk katagori mantap sedang serta setengahnya lagi masuk katagori tidak mantap.
2. Ketersediaan dana secara keseluruhan / sepanjang jalur jalan yang diharapkan dapat menjaga standar pelayanan minimum jalan dengan kategori mantap dengan posisi IRI memenuhi standar. Apabila terdapat ruas jalan yang masuk kategori tidak mantap diharapkan hanya karena disebabkan oleh kekurangan lebar perkerasan atau karena kurang lebar bahu jalan, bukan disebabkan oleh nilai IRI.
3. Biaya perawatan jalan dapat dihitung dengan persamaan :

$$Dana = \left(\frac{\sqrt{IRI} - 2,194 - 0,002 \sqrt{LHR}}{-0,014} \right)^2$$

Angka 2,194 yang telah di akarkan dari nilai yang sebenarnya 5,33 merupakan IRI dasar rata-rata dari semua input data selama masa penelitian yaitu tahun 2009 sampai tahun 2013.

Dari pemodelan dengan menggunakan persamaan dari output analisis SPSS tersebut diatas kemudian dengan menetapkan nilai IRI Acuan maka akan didapat besaran kebutuhan dana pemeliharaan jalan yang dapat dijadikan acuan oleh Pemerintah dan Stake Holder lainnya dalam menentukan arah kebijaksanaan penanganan pemeliharaan jalan yang akan ditempuh dengan menyesuaikan ketersediaan Dana Pemeliharaan. Semakin tinggi nilai kematapan jalan (nilai IRI yang lebih rendah) maka harus diikuti oleh ketersediaan Dana yang mencukupi.

5.2 Saran

1. Untuk menjaga tercapainya pelayanan jalan minimum (jalan mantap), perlu diperhatikan penambahan lebar bahu jalan dan lebar perkerasan pada ruas jalan tertentu.
2. Agar jalur jalan ini tetap dalam kondisi mantap, perlu dianggarkan dana pemeliharaan yang cukup, termasuk dana pelebaran bahu dan perkerasan jalan untuk menyesuaikan laju pertumbuhan LHR di tahun mendatang.
3. Untuk penelitian selanjutnya dapat dianalisa juga segmen segmen jalan lainnya pada suatu jaringan jalan yang ada di Propvinsi Sumatera Barat atau Provinsi lainnya.
4. Untuk penelitian selanjutnya dapat dipertimbangkan juga komposisi kendaraan berat yang mungkin sangat berpengaruh terhadap kerusakan jalan.