

## BAB V

### KESIMPULAN DAN SARAN

#### 5.1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis SPM ruas jalan dan pendekatan IPA yang dilakukan diperoleh beberapa kesimpulan yaitu :

##### 1. Indikator Kualitas Jalan

Nilai SPM dan IRI dari tiap-tiap ruas jalan yang dijadikan objek penelitian :

- a) SPM Ruas Jalan Gedung E – F. Teknik =  $(168 / 268) \times 100\% = 62.68\%$  , dan nilai IRI rata-rata = 8,5 (Rusak ringan)
- b) SPM Ruas Jalan depan FISIP – F.Sastra =  $(289 / 289) \times 100\% = 100\%$ , dan nilai IRI rata-rata = 6,67 (Sedang)
- c) SPM Ruas Jalan F. Kedokteran – Pos Satpam Perumahan Dosen =  $(200 / 449) \times 100\% = 44,5\%$  , dan nilai IRI rata-rata = 8,3 (Rusak ringan)
- d) SPM Ruas Jalan F. Kedokteran – B. Rektorat =  $(100 / 382) \times 100\% = 26\%$ , dan nilai IRI rata-rata = 10,55 (Rusak ringan)
- e) SPM Ruas Jalan F. Teknik – B. Rektorat =  $(1700 / 1926) \times 100\% = 88\%$  , dan nilai IRI rata-rata = 6,41 (Sedang)
- f) SPM Ruas Jalan F. Teknik – F. Kedokteran =  $(843 / 1143) \times 100\% = 73,75\%$  , dan nilai IRI rata-rata = 7,1 (Sedang)

Dan penilaian dari civitas akademika Unand yang di ambil dengan menggunakan kuisisioner dapat dilihat dari table **4.14** dengan melihat hasil tersebut dapat disimpulkan bahwa untuk jalan yang memiliki nilai IRI yang tinggi penilaian civitas akademika terhadap ruas jalan tersebut akan rendah begitu juga untuk kepuasan, dan sebaliknya. Tapi ada perbedaan penilaian mahasiswa, contohnya perbandingan antara ruas jalan Gedung E-F.Teknik dan ruas jalan F, Kedokteran–B.Rektorat penilaian pelayanan dan kepuasan civitas akademika terhadap kedua ruas jalan tersebut berbanding terbalik.

## 2. Indikator Kecepatan

Nilai SPM kecepatan untuk tiap-tiap ruas jalan yang yang dijadikan objek penelitian semuanya bernilai 100 %

Dan penilaian dari civitas akademika Unand yang di ambil dengan menggunakan kuisisioner dapat dilihat **4.14** dengan melihat hasil tersebut dapat dilihat bahwa hanya untuk 2 ruas jalanlah yang angka penilaian dan kepuasannya tinggi, dan untuk 4 ruas jalan yang lain memiliki perbedaan yang cukup besar, jadi dapat disimpulkan bahwa penggunaan kecepatan rencana 40 km/jam untuk tiap-tiap ruas jalan Unand yang dijadikan objek percobaan tidak cukup bagus, dari beberapa sampel yang penulis wawancarai berpendapat kecepatan rencana yang bagus untuk semua ruas jalan yang ada di Unand adalah 25-30 km/jam bukan 40 km/jam

## 5.2. Saran

1. Berdasarkan hasil penelitian diharapkan instansi Unand yang bertanggung jawab terhadap pengembangan jalan dapat

menjadikan hasil penelitian ini sebagai salah satu pertimbangan dalam perbaikan kualitas jaringan jalan Unand

2. Diharapkan dilakukan kembali penelitian ulanh kondisi jalan dengan menggunakan cara atau mtode yang berbeda seperti penggunaan NAASRA meter, ROMDAS, atau menggunjakan cara visual dengan menggunakan table RCI (*Road Condition Index*)
3. Pada penelitian selanjutnya diharapkan bisa mencari penilaian SPM ruas jalan Unand untuk ruas-ruas jalan yang belum dijadikan objek penelitian dan dapat menggunakan kecepatan rencana 25 km/jam untuk indikator kecepatan. Sehingga evaluasi jalan Unand menjadi lebih baik

