

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan dari analisis yang relative mendalam terhadap rencana pembangunan ruas jalan Malalak – Sungai Batang, maka diberikan kesimpulan sebagai berikut:

1. Rencana Pembangunan Jalan dan Pengembangan jaringan Jalan Provinsi yang untuk Trase Rencana Malalak – Sungai Batang harus memiliki standar dan spesifikasi seperti: memenuhi Standar sebagai Fungsi Jalan Kolektor Primer 2, 3 dan 4 sebagai syarat dengan Status jalan Provinsi, Kelas Jalan, Spesifikasi Penyediaan Prasarana Jalan (SPPJ): JSD adalah jalan umum dengan lalu lintas jarak sedang dengan spesifikasi (Pengendalian jalan masuk: tidak dibatasi; Persimpangan sebidang: ada; Jumlah lajur paling sedikit: 2 lajur untuk 2 arah; Lebar jalur paling sedikit: 5,0m; Median: tidak dilengkapi; Pagar Rumija: tidak dilengkapi); Tipe jalan : 2/2 – TT; Kondisi Medan : Berbukit; Kecepatan Rencana (VD): 30-70 Km/jam, direncanakan 40-50 km/jam; Dimensi Kendaraan: Lebar < 2,2 meter, Panjang < 9 meter, Tinggi < 3,5 meter; Muatan Sumbu Terberat: 8 T (Dalam keadaan tertentu dapat lebih kecil dari 8 T); Kelandaian memanjang, G, Paling Tinggi, % :8; Superelevasi (e), %, paling tinggi: 8; Kecepatan memanjang: 0,35 untuk MP dan 0,29 untuk Truk; Rmin Lengkung Horizontal: 121,65 meter, direncanakan 120m; Rmin Lengkung Vertikal Cembung dan Rmin Lengkung vertikal cekung : $R_{min} = f\{VD; K\}$; Lebar Jalur: 5,5 meter; Bahu Luar: Lebar bahu Luar = 2 meter, Kemiringan Melintang, % =6 %; Saluran Tepi Jalan: 1,5 meter; Ambang pengaman: 1 Meter; Median: tidak ada; Jenis Perkerasan: AC dengan tebal perkerasan AC WC 40 mm, AC BC4 60 mm, AC BC atau AC Base 75 mm, CTB3 150 mm dan Fondasi Agregat Kelas A 150 mm; Umur Desain: 25 thn; Kemiringan Melintang Normal: 3 %; IRI Paling besar, m/Km : 4 dan

RCI: Sedang; Rumaja: 11,5 meter, direncanakan 11 m; Rumija: 15 meter, direncanakan 12-15 m; Ruwasja: 11,5 meter.

2. Komponen-komponen lingkungan yang menjadi pertimbangan dalam pembangunan jalan ialah fisik kimia, biologi, sosial ekonomi, dan kesehatan masyarakat, dan keselamatan serta dll. Dampak pentingnya meliputi mengganggu habitat flora dan fauna, pencemaran udara yang dapat merugikan flora dan fauna, aspek kimia yang meliputi debu dan emisi kendaraan (kualitas udara) dan kebisingan lalu lintas, aspek sosial ekonomi yang meliputi persepsi masyarakat dan perekonomian masyarakat (cenderung positif, karena mempercepat akses dan menurunkan biaya perorangan), dan aspek kesehatan masyarakat meliputi kejadian kecelakaan lalu lintas yang relatif akan meningkat.
3. Dari aspek Regulasi atau Kebijakan Publik, rencana pembangunan jalan ruas Malalak – Sungai Batang belum menjadi amanah dari RTRW dan RPJP Provinsi Sumatera Barat, serta Kabupaten Agam. Rencana baru sebatas dukungan kebijakan politik pimpinan daerah Provinsi dan Kabupaten. Saat yang ada adalah jalan setapak peladang atau perambah hutan.
4. Berdasarkan analisis kelayakan ekonomi berikut ini:
 - a. *Benefit* = Rp.93,840,075,377,-
 - b. *Cost* = Rp.324,774,265,255,-
 - c. *BCR* = 0.288939382 < 1
 - d. *NPV* = Rp -230,934,189,878 < 0.
 - e. *EIRR*: - (negatif)
5. Berdasarkan beberapa analisis yang telah dilakukan pada laporan ini, serti analisis pola ruang, analisis rekayasa jalan, analisis dampak lingkungan, analisis ekonomi dan sosial, dan lainnya yang sudah dijelaskan pada bagian sebelumnya dari bab ini, maka Pembangunan Trase Rencana Jalan Malalak – Sungai Batang, dinyatakan BELUM LAYAK dalam decade 2020-2030 ini.

5.2 Saran

Meskipun secara ekonomi pembangunan jalan Malalak-Sungai Batang dinyatakan **BELUM LAYAK** dalam decade 2020-2030, namun terdapat beberapa hal yang perlu dipertimbangkan untuk ditindaklanjuti, yaitu sebagai berikut:

1. Pertimbangan menjadikan Kawasan Maninjau sebagai Kawasan Wisata Strategis Provinsi/Nasional yang didalam kawasan tersebut termasuk Wisata Sejarah Museum Hamka di Nagari Sungai Batang. Jika kawasan ini menjadi yang dimaksudkan diatas, maka kedepan jalan Malalak – Sungai Batang untuk direalisasikan peluangnya akan semakin besar. Hal tersebut juga akan membuka akses dukungan dari berbagai pihak, khususnya dari Pemerintah Provinsi Sumatera Barat.
2. Pengurusan ijin dengan Dinas Kehutanan Provinsi Sumatera Barat terhadap lokasi rute yang masuk Kawasan hutan lindung yang diperkirakan panjang hutan lindung yang 4km serta lebar sekitar 15m (untuk ruang milik jalan), namun akan lebih lebar jika mempertimbangkan ruang pengawasan jalan (ruwasja) yang mungkin bisa menjadi lebar koridornya 100m (50m kiri dan 50m kanan badan jalan). Dan hal ini akan menjadi pekerjaan lanjutan yang relatif cukup berat.
3. Melakukan koordinasi antar pihak dalam hal penyiapan administrasi, dan regulasi keruangan dan lain-lainnya, jika memang akan merealisasikan pembangunan ruas jalan Malalak- Sungai Batang tersebut.



