

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang didapatkan bahwa saat bencana longsor terjadi, penanganan yang dilakukan masih kurang. Lalu dapat ditarik kesimpulan dari pembahasan sebelumnya. Pada penelitian ini data video-video yang didapat atau diambil melalui youtube sebanyak 50% dan tahun kejadian longsor yang sering terjadi pada tahun 2020 sebanyak 41.9%. Dimana karakteristik bencana longsor yang diidentifikasi penelitian saat ini terdapat 6 macam yaitu longsor translasi, longsor rotasi, pergerakan blok, runtuh batuan, rayapan tanah dan aliran bawah rombakan. Yang mana jenis longsor yang sering terjadi di Sumatera Barat adalah jenis longsor translasi sebanyak 63.7%, dimana longsor yang sering terjadi pada jalur Sitinjau Lauik sebesar 18.7%. Sedangkan bentuk longsor yang diidentifikasi oleh penelitian saat ini terdapat 6 bentuk longsor. Persentase tertinggi bentuk longsor yang sering terjadi di Sumatera Barat adalah bentuk 2 sebesar 40%. Bentuk longsor 2 ini dimana material longsor menutupi badan jalan keseluruhan sehingga jalur lalu lintas terhambat oleh material yang berada pada badan jalan

Material longsor yang sering berada pada jalur lalu lintas Sumatera Barat yang telah teridentifikasi oleh penelitian ini adalah material tanah, batuan dan pepohonan sebanyak 35%. Akibat dari material yang berada pada badan jalan, berdampak pada arus lalu lintas sehingga terjadi jalanan padat dan macet, jalan tidak dapat dilewati dan tidak dapat dilalui kendaraan roda 4 pada lokasi bencana longsor tersebut. Sehingga diperlukannya strategi manajemen pada lokasi kejadian. Pada lokasi bencana longsor yang telah diidentifikasi oleh penelitian saat ini, dimana strategi manajemen demand yang berada pada lokasi kejadian yaitu buka tutup jalan satu arah, pengalihan rute, dan tidak ada pengaturan lalu lintas pada lokasi tersebut. Sedangkan Manajemen kapasitas yang dilakukan pada lokasi kejadian yaitu mengembalikan lebar jalan dan membuat jalan darurat. Lalu manajemen prioritas pada lokasi kejadian yaitu memprioritaskan ambulance, pejalan kaki dan sepeda motor.

Pada bentuk longsor tipe satu manajemen lalu lintas yang sering terjadi pada lokasi bencana longsor dalam penanganan manajemen demand yaitu tidak ada pengaturan lalu lintas sebanyak 33.3% pada saat kejadian longsor tersebut dan manajemen kapasitas yang dilakukan yaitu mengembalikan lebar jalan sebanyak 39.6%. Pada longsor tipe dua manajemen demand yang dilakukan saat bencana longsor terjadi yaitu tidak adanya pengaturan lalu lintas sebanyak 48.3% sedangkan manajemen kapasitasnya yaitu mengembalikan lebar jalan sebanyak 32.6% pada saat telah terjadinya bencana longsor, dan manajemen prioritas yang dilakukan yaitu dengan mendahulukan ambulance. Bentuk longsor tipe tiga manajemen demand yang dilakukan yaitu buka tutup jalan satu arah sebanyak 20.9% dan manajemen kapasitas yang dilakukan mengembalikan lebar jalan sebanyak 34.4%. Bentuk longsor tipe empat ini manajemen demand yang dilakukan saat setelah terjadinya bencana longsor yaitu tidak ada pengaturan lalu lintas sebanyak 42.9% dan manajemen kapasitas yang dilakukan tidak adanya perbaikan jalan sebanyak 28.6%. Bentuk longsor tipe lima manajemen demand yang dilakukan yaitu buka tutup jalan satu arah sebanyak 12.5% dan manajemen kapasitas saat setelah terjadinya bencana yaitu membuat jalan daruta sebanyak 12.5%. Bentuk longsor tipe enam manajemen demand yang dilakukan yaitu tidak ada pengaturan lalu lintas saat setelah terjadinya bencana sebanyak 33.3% dan manajemen kapasitas yang dilakukan tidak ada perbaikan jalan sebanyak 33.3%.

5.2 Saran

Diharapkan kepada pemerintah agar melakukan penanganan terhadap jalur lalu lintas yang rawan longsor seperti membuat pos jaga pada lokasi yang sering terjadi bencana longsor. Untuk lembaga penanganan bencana longsor agar dapat cepat turun ke lokasi kejadian longsor, supaya penanganan masalah lalu lintas seperti kemacetan dapat diselesaikan dengan cepat. Sebaiknya pada titik – titik kejadian yang sering terjadi longsor dapat disediakan alat - alat berat yang dapat membersihkan material longsor atau selalu ada di daerah yang sering terjadi longsor sehingga material longsor yang menutup badan jalan cepat dibersihkan dan lalu lintas bisa normal kembali.