

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian tentang “Pemetaan Lokasi Rawan Longsor Akibat Gerusan Bahu Jalan Ruas Jalan kecamatan kupang barat”. Studi kasus :jalan batakte dan jalan Jalur 40. kesimpulan dari hasil identifikasi diperoleh kriteria penentu longsor dari rendah hingga tinggi. Berikut data perolehan nilai :

1. Bagian ruas jalan yang berpotensi longsor akibat gerusan bahu jalan yaitu ruas :
 - a. Pada ruas jalan Batakte dengan panjang 4,54 km, lebar 6 m dan titik kerusakan sepanjang 300 m. Ruas jalan ini memiliki nilai scoring rata – rata 1,75 (Sedang).
 - b. Pada ruas jalan Jalur 40 dengan panjang 3,62 km, lebar 6 m dan titik kerusakan sepanjang 212 m. Ruas jalan ini memiliki nilai scoring rata – rata 2,03 (sedang).
2. Perlu adanya pemetaan agar kita dapat mengetahui di mana saja terdapat lokasi rawan longsor akibat gerusan bahu jalan pada ruas jalan kecamatan Kupang Barat. Dari penelitian yang di lakukan di dapatkan hasil penelitian bahwa pada jalan kecamatan kupang barat terdapat beberapa titik STA rawan gerusan/longsor yaitu pada lokasi ruas jalan Batakte dan ruas jalan jalur 40 di mana pada lokasi ruas jalan Batakte, memiliki panjang total 4,54Km, lebar jalan 4,00m dengan titik kerusakan sepanjang 300m yaitu pada titik STA 2+600 – STA 2+900. Dan pada lokasi ruas jalan jalur 40 memiliki panjang total ruas jalan 3,62 Km, lebar jalan 6,00 m dengan titik kerusakan sepanjang 212 m yaitu pada titik STA 0+144 – STA 0+356.

3. Solusi dari hasil penelitian tentang “Pemetaan Lokasi Rawan Longsor Akibat Gerusan Bahu Jalan di sepanjang Ruas Jalan”. Studi kasus : Kec. Kupang Barat, ruas jalan Batakte dan jalan Jalur 40. Di dapat skor dari setiap titik lokasi dengan kriteria tingkat kerawanan longsor yang sedang, dan untuk menanggulangi gerusan yang terjadi pada bahu jalan adalah dengan menutup permukaan bahu jalan dengan lapisan beton semen, dan harus ditunjang dengan pembuatan saluran tepi yang kedap air pada tepi bahu jalan.

5.2 Saran

1. Bagi pemda setempat agar lebih memperhatikan kerusakan bahu jalan dan memberikan penanganan juga perlu adanya observasi langsung di lapangan oleh pihak terkait, agar perbaikan yang dilakukan sesuai dengan kondisi kerusakan yang terjadi, sehingga perbaikan yang dilakukan akan lebih efektif dan efisiensi. Dan juga untuk mempertahankan kinerja perkerasan, di perlukan beberapa tindakan perbaikan kerusakan, baik berupa pemeliharaan rutin yang di lakukan setiap tahun maupun pemeliharaan berkalah yang biasa di lakukan 2 atau 3 tahun sekali.
2. Bagi masyarakat agar tidak menebang pohon di sekitaran lereng dan di himbau untuk melakukan reboisasi.

DAFTAR PUSTAKA

- Aeni, Hasna Alwy (2017), *Mitigasi Bencana Longsor Pada Area Panas Bumi Dengan Metode Kontrol Dan Perkuatan*, Fakultas Teknik. Universitas Gadjja Mada.
- Direktorat Jendral Bina Marga. (1997). *Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI)*. Departemen Pekejaan Jakarta. Jakarta.
- Fina, Faizana, (2015), *pemetaan resiko bencana tanah longsor kotasemarang* , Universitas Diponegoro Program Pascasarjana Teknik Geodesi, Semarang.
- M. Leng, J.L. Tanesib (2017). *Pemetaan daerah rawan longsor dengan penginderaan jauh dan sistem informasi geografis dikabupaten Timor Tengah Utara, Provisi Nusa Tenggara Timur*. Universitas Nusa Cendana Kupang.
- Moch, F,D, Harto (2013). *pemetaan daerah rawan longsor dengan menggunakan sistem informasi geografis studi kasus Kabupaten Bondowoso*. Institut Teknologi sepuluh november, Surabaya.
- Nandi, (2007). *Longsor pengayaan geologi lingkungan Bandung*. Jurusan Pendidikan Geografi FPIPS UPI.
- Purnomo Sanidhya Nika, (2017), *Analisis variabel yang berpengaruh terhadap kedalaman gerusan di bahu jalan*. Fakultas Teknik, Universitas Jenderal Soedirman.
- Rahmad Riki . (2018), *aplikasi SIG untuk Pemetaan Tingkat Ancaman Longsor Di Kecamatan Sibolangit, Kabupaten Deli Serdang Sumatra Utara*, Jurusan pendidikan geografi. universitas Negeri Medan,.
- Suripin 2004. *Sistem Drainase Perkotaan yang berkelanjutan*. ANDI Offet Yogyakarta.