

## **BAB V**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **5.1 Kesimpulan**

Setelah dilakukan tahapan-tahapan dalam penulisan tesis ilmiah mulai dari latar belakang penelitian, tujuan penelitian, kajian literatur, dan analisis data maka dapat ditarik beberapa kesimpulan yaitu sebagai berikut :

1. Faktor-faktor risiko bencana terhadap infrastruktur jalan dan jembatan di Kabupaten Solok Selatan terdapat 2 faktor baru yang terbentuk yaitu:

Faktor Terganggunya Mobilitas:

1. Mobilisasi Kesehatan Terganggu
2. Terganggunya Pendidikan
3. Terjadinya Kerugianekonomi
4. Pendistribusian Barang Dan Jasa Terganggu
5. Menurunnya Laju Pertumbuhan Ekonomi
6. KeselamatanMasyarakat Sekitar Terancam
7. Menurunnya Kualitas Hidup Dan Kesejahteraan Masyarakat.
8. Terganggunya Aksebilitas

Faktor Rusaknya Infrastruktur:

1. Terganggunya dan Terputusnya Alur Trasportasi
2. Tertimbunya Akses Jalan Dikarnakan Tanah Longsor.
3. Pemukiman Warga Terendam Air
4. Rusaknya Infrastruktur Jalan dan Jembatan
5. Terjadinya Keretakan Pada Jalan dan Struktur Jembatan

2. Faktor-faktor dampak bencana terhadap infrastruktur jalan dan jembatan di Kabupaten Solok selatan terdapat 2 faktor baru yang terbentuk yaitu:

Faktor Wilayah Terisolasi/Terisolir:

1. Wilayah Menjadi Terisolasi
2. Kehilangan Harta Benda
3. Menurunnya Pertumbuhan Ekonomi
4. Tersendatnya Perekonomian
5. Terputusnya Jaringan Listrik
6. Hilangnya Mata Pencaharian
7. Terputusnya Jalur Transportasi
8. Berkurangnya Pendapatan

Faktor Menyebarnya Berbagai Jenis Penyakit:

1. Menyebarnya Berbagai Jenis Penyakit
2. Susahnya Memenuhi Kebutuhan
3. Terganggunya Pendidikan
4. Terhambatnya Kegiatan Mobilitas Barang Dan Jasa
5. Terganggunya Kesehatan

3. Faktor Dominan risiko bencana alam terhadap infrastruktur jalan dan jembatan adalah faktor mobilitasi kesehatan terganggu, dan faktor yang dominan dampak bencana alam terhadap infrastruktur jalan dan jembatan adalah faktor wilayah terisolasi/terisolir.

4. Langkah dan upaya yang harus dilakukan untuk pengelolaan banjir untuk Kabupaten Solok Selatan adalah :metode struktural dannon-struktural, metode struktural ada duajenis yaitu perbaikan dan pengaturan sistem sungai yang

meliputi sistem jaringan sungai, Pemasangan Bronjong untuk Pengamanan Abutmen Jembatan, Pembuatan Plat Deuker terhadap jalan-jalan yang putus, Pembangunan Gorong – gorong, Pembangunan Tembok Penahan Tebing, perlindungan tanggul - tanggul banjir, dan pembangunan pengendali banjir yang meliputi bendungan (dam), kolam retensi, pembuatan check dam (penangkap sedimen), bangunan pengurang kemiringan sungai, ground sill, retarding basins dan pembuatan polder. Sedangkan metode non struktural adalah pengelolaan DAS, yaitu pengaturan tata guna lahan, pengendalian erosi, peramalan banjir, partisipasi masyarakat, law enforcement, dsb. Pengelolaan DAS berhubungan erat dengan peraturan, pelaksanaan dan pelatihan. Kegiatan penggunaan lahan dimaksudkan untuk menghemat dan menyimpan air dan konservasi tanah. Sementara tahapannya dapat dilakukan dengan :

- d. Mengurangi banjir, dengan pengalihan arah aliran, manajemen daerah tangkapan, melakukan perbaikan/pemeliharaan saluran.
- e. Mengurangi kerentanan terhadap kerusakan Infrastruktur terhadap jalan dan Jembatan ; dapat dilakukan dengan membuat Pemasangan Bronjong untuk Pengamanan Abutmen Jembatan, Pembuatan Plat Deuker terhadap jalan-jalan yang putus, Pembangunan Gorong – gorong, Pembangunan Tembok Penahan Tebing, Perbaikan Drainase yang roboh /tumbang, melakukan cut and fill terhadap longsor.
- f. Mengurangi dampak banjir dengan melakukan; informasi dan pendidikan, kesiapan menghadapi banjir, pemulihan pasca banjir dan asuransi.

## 5.2. Saran

Melalui penelitian yang telah dilakukan ini, ada beberapa saran dari peneliti untuk mengurangi risiko dan dampak bencana alam terhadap jalan dan jembatan dan hal yang perlu diperhatikan dalam pembuatan thesis sebagai referensi untuk penelitian berikutnya, yaitu sebagai berikut :

1. Faktor yang dominan dari risiko bencana alam terhadap infrastruktur jalan dan jembatan adalah terganggunya mobilitas maka penulis menyarankan agar pemerintah dan pihak terkait lebih memperhatikan mobilitas baik itu mobilitas kesehatan, pendidikan, barang dan jasa agar tidak terjadinya penurunan kualitas hidup dari korban bencana alam tersebut.
2. Faktor yang dominan dari dampak bencana alam terhadap infrastruktur jalan dan jembatan adalah wilayah menjadi terisolir/terisolasi maka penulis menyarankan agar pemerintah dan pihak terkait lebih memperhatikan akses transportasi dan segera membuat jalur transportasi darurat agar tidak susah dalam memenuhi kebutuhan pasca bencana seperti kebutuhan logistik, pakaian, kesehatan dan pendidikan.
3. Sebaiknya dilakukan penelitian lanjutan dari masing-masing variabel yang terdapat pada faktor risiko dan dampak bencana alam terhadap infrastruktur jalan dan jembatan.
4. Perlu dilakukan penegakan hukum, ketegasan pemerintah, dan partisipasi masyarakat yang tidak peduli atau kurangnya kesadaran dalam menjaga lingkungan.