

BAB 5

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1. Kesimpulan

Dari hasil penelitian dan analisis data yang telah dilakukan diperoleh kesimpulan dari rumusan masalah sebagai berikut :

1. Berdasarkan hasil analisis menggunakan metode Analytical Hierarchy Process (AHP) pada tabel pembobotan kriteria, dapat disimpulkan bahwa penentuan prioritas perbaikan jalan di wilayah Kabupaten Kediri didasarkan pada tiga kriteria utama, yaitu pemeliharaan jalan, volume lalu lintas harian rata-rata (LHR), dan tata guna lahan. Ketiga kriteria tersebut diperoleh dari penilaian responden ahli melalui perbandingan berpasangan, sehingga menghasilkan bobot kepentingan yang objektif. Hasil pembobotan menunjukkan bahwa masing-masing kriteria memiliki tingkat pengaruh yang berbeda, namun secara keseluruhan telah mewakili kondisi teknis jalan, tingkat pemanfaatan lalu lintas, dan fungsi wilayah dalam penentuan prioritas perbaikan jalan.
2. Berdasarkan hasil analisis menggunakan metode Analytical Hierarchy Process (AHP), didapatkan nilai bobot kriteria dan sub kriteria sebagai berikut :
 - a. Kriteria pemeliharaan jalan dengan bobot 0,730.
 - b. Kriteria LHR dengan bobot 0,190.
 - c. Kriteria tata guna lahan dengan bobot 0,080.
 - d. Sub kriteria peningkatan dengan bobot 0,476.

- e. Sub kriteria pemeliharaan berkala dengan bobot 0,186.
 - f. Sub kriteria pemeliharaan rutin dengan bobot 0,068
 - g. Sub kriteria fasilitas umum dengan bobot 0,037.
 - h. Sub kriteria pertanian dengan bobot 0,013.
 - i. Sub kriteria perkebunan dengan bobot 0,007
 - j. Sub kriteria peternakan dengan bobot 0,004
 - k. Sub kriteria industri dengan bobot 0,019
3. Berdasarkan hasil analisis yang telah didapatkan dengan mengacu pada bobot global, dapat disimpulkan bahwa prioritas perbaikan jalan dipengaruhi oleh keterkaitan antara kriteria dan subkriteria secara menyeluruh. Bahwa kriteria pemeliharaan jalan memiliki pengaruh paling penting dengan bobot global tertinggi yang tercermin melalui subkriteria peningkatan sebesar 0,476, diikuti oleh kriteria LHR dengan bobot 0,190. Setelah itu pemeliharaan berkala sebesar 0,186 dan pemeliharaan rutin sebesar 0,068. kriteria tata guna lahan dengan subkriteria fasilitas umum dengan bobot global terbesar sebesar 0,037, diikuti oleh industri sebesar 0,019, pertanian sebesar 0,013, perkebunan sebesar 0,007, dan peternakan sebesar 0,004.

5.2. Saran

Berdasarkan hasil penelitian yang telah diselesaikan, didapatkan beberapa saran sebagai berikut :

1. Kriteria pemeliharaan jalan dinilai kurang tepat apabila dijadikan sebagai kriteria utama dalam menentukan prioritas perbaikan jalan, karena penentuan prioritas sebaiknya lebih mempertimbangkan kondisi kerusakan.

2. Untuk penelitian selanjutnya, dapat menambah cakupan wilayah penelitian serta penggunaan data yang lebih beragam berpotensi memberikan gambaran yang lebih representatif terhadap kondisi jaringan jalan dan meningkatkan validitas hasil analisis.
3. Untuk penelitian selanjutnya, mempertimbangkan penerapan atau perbandingan metode pengambilan keputusan lain sebagai pendekatan alternatif untuk memperkuat hasil penentuan prioritas perbaikan jalan.
4. Untuk penelitian selanjutnya, disarankan agar menjaga konsistensi antara judul penelitian dengan pembahasan, sehingga analisis yang dilakukan tetap mengacu pada tujuan penelitian dan metode yang digunakan sesuai ruang lingkup penelitian agar keterkaitan antara judul, metode, dan hasil penelitian tetap selaras.
5. Untuk penelitian selanjutnya, jumlah responden kuesioner disarankan agar diperbanyak dan melibatkan lebih banyak pihak yang berkompeten, seperti Dinas Bina Marga, akademisi, konsultan transportasi, serta praktisi teknik sipil, agar hasil pembobotan metode AHP menjadi lebih objektif, akurat.
6. Untuk penelitian selanjutnya, disarankan agar kondisi jalan bisa dipertimbangkan menjadi salah satu kriteria utama dalam menentukan prioritas penanganan jalan. Mengingat kondisi jalan merupakan indikator penting yang mencerminkan tingkat kerusakan perkerasan serta berpengaruh terhadap kualitas pelayanan jalan bagi pengguna.