

## **BAB V PENUTUP**

### **5.1 Kesimpulan**

Berdasarkan penelitian dan pembahasan pada bab sebelumnya, dapat disimpulkan beberapa hal sebagai berikut :

1. Proses pengangkutan sampah di Kota Tasikmalaya ditemukan bahwa terdapat bak atau kontainer yang tidak ditutup menggunakan terpal selama perjalanan ke TPA sehingga menyebabkan sampah berceceran dan beterbangan di jalan. Namun secara khusus pengangkutan sampah menggunakan dump truck memiliki hambatan antara lain pengumpulan sampah yang masih door to door dan menggunakan wadah yang relative kecil seperti kantong kresek atau karung bekas, kemudian penuangan sampah yang dilakukan dengan merobek kembali yang sudah terkemas dan tidak dilengkapinya petugas pengangkut sampah dengan Alat Pelindung Diri (APD).
2. Rute pengangkutan sampah di Kota Tasikmalaya belum dilakukan secara zonasi wilayah berdasarkan kecamatan. Setiap kendaraan pengangkut melayani pengangkutan lintas kelurahan bahkan lintas kecamatan.
3. Setelah dilakukan evaluasi terhadap rute pengangkutan sampah di Kota Tasikmalaya menggunakan Software ArcGis, diperoleh bahwa terjadi perubahan panjang rute pengangkutan sampah dan rute jalan yang dilalui oleh kendaraan sampah. Panjang rute pengangkutan sampah menjadi lebih pendek sekitar 10-11% dari panjang rute eksisting, dan rute jalan yang dilalui pun kendaraan sampah mengalami perubahan. Umumnya perubahan rute jalan yang dilalui adalah saat menuju titik pelayanan/lokasi TPS dan saat menuju TPA setelah pelayanan sampah berakhir.
4. Hasil analisis rute pengangkutan sampah dapat meningkatkan jumlah sampah yang terangkut ke TPA, karena rute yang menjadi lebih pendek sehingga operasional pengangkutan sampah dapat berlangsung lebih cepat dan dapat mengangkut sampah di lokasi yang lain.

5. Sebaran TPS di Kota Tasikmalaya masih terkumpul di areal perkotaan dikarenakan areal perkotaan menjadi target utama pelayanan dengan jumlah penduduk dan kepadatan penduduk yang tinggi.
6. Hasil identifikasi, waktu pengambilan (ritasi) sampah adalah 11 ritasi/hari untuk kendaraan dump truck dan 17-24 ritasi/hari untuk kendaraan arm roll truck. Setelah dilakukan evaluasi, ritasi pengangkutan sampah berpotensi untuk dilakukan penambahan sekitar 2- 6 ritasi/minggu untuk kendaraan dump truck dan 3-17 ritasi/minggu untuk kendaraan arm roll truck.
7. Berdasarkan pemetaan sebaran TPS dan titik layanan pengangkutan sampah, luas wilayah yang telah mendapat pelayanan pengangkutan sampah adalah 132,1 Km<sup>2</sup> dan tingkat pelayanan berdasarkan wilayah pelayanan adalah 70,85%. Jumlah penduduk yang telah terlayani adalah 644.590 jiwa, dimana jumlah kelurahan yang telah terlayani pengangkutan sampah adalah 61 kelurahan dari 69 kelurahan, dan berdasarkan sampah yang terangkut ke TPA dari masing-masing TPS dan titik pelayanan, tingkat pelayanan sampah mencapai 49,86%, dan terdapat 157.417,27 Kg/hari sampah yang belum terangkut dan tertangani.
8. Hasil evaluasi faktor strategis dalam rute pengangkutan sampah berada di kuadran 3 dengan nilai (-0,797;0.537) yang menunjukkan bahwa dalam rute pengangkutan sampah di Kota Tasikmalaya memiliki peluang yang besar namun dilain pihak memiliki kelemahan di internal dinas. Strategi yang dapat diambil untuk perbaikan adalah strategi “Turn around”, dimana dalam strategi ini perlu meminimalkan kelemahan/masalah-masalah internal yang ada sehingga dapat merebut dan memanfaatkan peluang yang ada.

## 5.2 Saran

Diharapkan dapat melakukan dan menerapkan rekomendasi strategi sebagai alternatif perbaikan rute pengangkutan sampah yang meliputi :

1. Melakukan perhitungan secara detail mengenai perencanaan pengelolaan sampah dan rute pengangkutan sampah baik dalam jangka pendek, menengah maupun jangka panjang, sehingga akan terhitung kebutuhan sarana dan sarana

serta pembiayaan untuk peningkatan pengelolaan dan rute pengangkutan sampah.

2. Melakukan Peningkatan anggaran untuk pengelolaan sampah dan rute pengangkutan sampah baik berasal dari anggaran daerah, retribusi pengelolaan sampah, investasi dari pihak swasta atau dari CSR yang dititipkan kepada dinas.
3. Melakukan ujicoba perubahan rute pengangkutan sampah baik secara zonasi wilayah kelurahan/kecamatan maupun dalam perubahan rute jalan yang dilalui kendaraan pengangkut sampah;
4. Penambahan armada pengangkutan sampah dan optimalisasi kendaraan pengangkut sampah yang masih berfungsi. Penambahan armada tentu akan meningkatkan luas wilayah rute pengangkutan sampah, dan optimalisasi kendaraan yang masih berfungsi tentu akan mempertahankan pelayanan sampah yang telah berlangsung hingga saat ini.
5. Melakukan pengawasan dalam pengangkutan sampah yang berbasis IT, dimana setiap angkutan pengangkut sampah dilengkapi dengan GPS yang dapat dilacak dan merekam jejak perjalanan kendaraan pengangkut sampah.
6. Mengoptimalkan kekuatan dari instansi berupa motivasi pegawai dalam pelaksanaan kerja pengelolaan dan pengangkutan sampah. Untuk pegawai yang memiliki disiplin rendah dibutuhkan pendekatan dan pemberian reward-punishment.