

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1. Kesimpulan

Dari pembahasan yang dilakukan pada bab sebelumnya dapat ditarik beberapa kesimpulan sebagai berikut:

1. Dari perbandingan menggunakan korelasi antara variabel x yang meliputi: pertanian, industri pengolahan, bangunan, perdagangan/ hotel/ restoran, angkutan/ transportasi, dan jasa. Serta variabel y yang meliputi kapasitas, kecepatan, dan derajat kejenuhan. Didapatkan bahwa kedua variabel tersebut memang memiliki suatu keterikatan satu sama lain pada beberapa itemnya. Dalam artian bahwa kapasitas dan kecepatan naik maka akan mempengaruhi pada variabel x nya.
2. Pada salah satu variabel y yaitu derajat kejenuhan motor tidak memiliki hubungan dengan variabel x hal ini dikarenakan motor memiliki ukuran yang tidak besar sehingga tidak mempengaruhi terhadap variabel – variabel x tersebut.
3. Pada salah satu variabel y yang lain yaitu kapasitas tidak memiliki hubungan dengan variabel x sehingga dapat diasumsikan bahwa belum perlu dilakukan peningkatan kapasitas seperti pelebaran jalan ataupun pemberlakuan satu arah pada ruas jalan batas kota Yogyakarta – batas kota Sleman

4. Baik Penggunaan analisis korelasi maupun dengan penggunaan T-test didapatkan hasil yang sama sehingga dapat dipastikan bahwa hasil korelasi dapat dibuktikan tingkat validitasnya.
5. Dengan Menggunakan uji Z didapatkan hasil bahwa data variabel x maupun y yang diperoleh itu tidak sama dengan data taksiranhal ini dikarenakan bahwa datayang diperolehbelum mampu mewakili populasi seluruh ruas jalan, jadi hasilnya hanya terbatas pada dua titik pengamatan BKN dan TVRI saja.

5.2. Saran

Dari hasil pengamatan dan kesimpulan diatas maka penulis memberikan saran sebagai berikut:

1. Dikarenakanbahwa faktor – faktor pertumbuhan ekonomi (pertanian, industri pengolahan, bangunan, perdagangan/ hotel/ restoran, angkutan/ transportasi, dan jasa) itu memiliki hubungan terhadap beberapa faktor kinerja jalan (kapasitas, kecepatan, dan derajat kejenuhan kendaraan berat) maka agar dalam melakukan pembangunan yang berhubungan dengan pertumbuhan ekonomi pada ruas – ruas jalan batas kota Yogyakarta sampai dengan batas kota Sleman tersebut agar juga diperhatikan bagaimana kelanjutan kedepannya dengan kinerja jalan pada ruas tersebut.
2. Perlunya lagi dilakukan penataan pada ruas – ruas jalanbatas kota Yogyakarta sampai dengan batas kota Sleman mengingat bahwa tingkat derajat kejenuhan pada kendaraan ringan dan kendaraan bermotor sudah sedemikian tinggi pada ruas – ruas tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pusat Statistik, 2011, *Daerah Istimewa Yogyakarta dalam angka*
- Badan Pusat Statistik, 2012, *Daerah Istimewa Yogyakarta dalam angka*
- Badan Pusat Statistik, 2013, *Daerah Istimewa Yogyakarta dalam angka*
- Badan Pusat Statistik, 2013, *Kabupaten Sleman dalam angka*
- Badan Pusat Statistik, 2013, *Kabupaten Sleman dalam angka*
- Dhanpat Rai and Son, 1989, *Traffic planning and Design*
- Dinas Perhubungan Prov. DIY. 2011, *Laporan Hasil Survey Lalu Lintas Ruas Jalan*
- Dinas Perhubungan Prov. DIY. 2012, *Laporan Hasil Survey Lalu Lintas Ruas Jalan*
- Dinas Perhubungan Prov. DIY. 2013, *Laporan Hasil Survey Lalu Lintas Ruas Jalan*
- Direktorat Jenderal Bina Marga, Direktorat Nilna Jalan Kota, 1997, *Manual Kapasitas Jalan Indonesia*
- Hutchinson B.G, 1974, *Principles Of Urban Transport System Planning*, McGraw-Hill inc, US
- Peraturan Pemerintah Nomor 43, 1993, tentang *Prasarana dan Lalu Lintas Jalan*, pasal 2
- Sarwono, Jonathan, 2006, *Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif*, Graha Ilmu, Yogyakarta
- Tamim dan Nahdalina, 1998, *Analisis Dampak Lalu Lintas*, Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota, ITB, Bandung
- Undang – undang Nomor 14, 1992, tentang *Lalu Lintas Angkutan Jalan*, pasal 3
- Warpole, 1995, *Pengantar Statistik Edisi ke* , Gramedia Pustaka Utama, Jakarta