

## BAB V

### KESIMPULAN DAN SARAN

#### 5.1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis pada bab sebelumnya maka dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Dari hasil perhitungan Volume kendaraan yang melintas pada kedua ruas A dan ruas B Jalan Magelang dan setelah di uji-t rata-rata dua sampel (*sampel paired test*) dengan hasil volume kendaraan sebelum dan sesudah median ternyata tidak ada perbedaan.
2. Pada ruas A Batas Kota Yogyakarta – Batas Kota Sleman kecepatan sesudah maupun sebelum menunjukkan hasil ada perbedaan Beda – Turun. Dengan hasil kecepatan rata-rata kendaraan pada ruas A lebih lambat sesudah diberi median karena memiliki nilai rata-rata kecepatan, sebelum di beri median sebesar LV: 51,4583, HV: 36,9167, MC: 66,2083, dan sesudah diberi median kecepatannya turun menjadi LV: 47,7500, HV: 34,8333, MC: 61,7917.
3. Pada ruas B Batas Kota Sleman – Tempel/Salam (Batas Jateng) kecepatan sesudah maupun sebelum menunjukkan hasil ada perbedaan Beda – Turun. Dengan hasil kecepatan rata-rata kendaraan pada ruas B lebih lambat sesudah diberi median karena memiliki nilai rata-rata kecepatan, sebelum di beri median sebesar LV: 50,7500, HV: 37,4583, MC: 69,5000, sedangkan sesudah diberi median kecepatannya turun menjadi LV: 47,2500, HV: 34,9167, MC: 65,5417.

4. Ruas A: Batas Kota Yogyakarta – Batas Kota Sleman dibandingkan dengan Ruas B : Batas Kota Sleman – Tempel/Salam (Batas Jateng) untuk volume kendaraan sebelum dan sesudah median ternyata kedua ruas tidak ada perbedaan sedangkan kecepatan kedua ruas sebelum maupun sesudah median menunjukkan hasil ada perbedaan “Beda – Turun”
5. Pada Ruas Jalan Magelang menunjukkan bahwa semenjak pemasangan median jalan jumlah kejadian kecelakaan mengalami penurunan sebesar 18,63 %. Sehingga pemasangan median pada Ruas Jalan Magelang dapat sebagai alternatif menurunkan angka kecelakaan.
6. Manfaat dari pemasangan median yang salah satunya berfungsi sebagai sarana pengamanan bagi pejalan kaki untuk menyeberang jalan, pada Ruas Jalan Magelang belum berfungsi sesuai harapan dan manfaat dari pemasangan median jalan yang seharusnya.

## **5.2. Saran**

1. Bagi pihak pengambil keputusan,  
Hasil penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat terutama kepada pemerintah dalam hal ini selaku pengambil kebijakan, jika ingin fokus pada penurunan angka kecelakaan maka jalan yang arus lalu lintasnya tinggi dapat diberi median. Untuk menurunkan angka kecelakaan khususnya pejalan kaki yang menyeberang jalan pada lalu lintas yang padat perlu dikaji ulang dimensi/ukuran median yang akan dipasang dan juga alternatif penyeberangan jalan yang sesuai sehingga dapat menekan terjadinya kecelakaan pejalan kaki.

2. Bagi pengguna jalan

Gambaran dari dampak pemasangan median pada ruas jalan adalah mengurangi kecepatan, tetapi jika dilihat dari angka kecelakaan mengalami penurunan. Berdasarkan hal tersebut, maka pengguna jalan diharapkan untuk memaklumi dampak dari pemasangan median tersebut.



## DAFTAR PUSTAKA

- Adhi Muhtadi. (2010), Analisis Kapasitas, Tingkat Pelayanan, Kinerja dan Pengaruh Pembuatan Median Jalan Indonesia
- Anonim (1997), Manual Kapasitas Jalan Indonesia, Direktorat NINA Jalan Kota, Jakarta
- Badan Pusat Statistik, 2011, Daerah Istimewa Yogyakarta dalam angka
- Dini Utami. (2010), Pengaruh Median Jalan Terhadap Arus Lalu Lintas (Studi Kasus Kota Banjarbaru)
- Dwi Prasetyanto S. (2000), Pengaruh Pemasangan Kerucut Lalu Lintas Terhadap Karakteristik Lalu Lintas Jalan Empat Lajur Dua Arah
- Khisty CJ & Lall, B.K. (1998) Dasar – Dasar Rekayasa Transportasi. State University. Washington
- Qudratullah, M.F. (2012) Analisis Regresi Terapan Teori, Contoh Kasus dan Aplikasi dengan SPSS
- Oglesby, C.H. & Hicks.R.G. (1998), Teknik Jalan Raya. Erlangga. Jakarta Pusat
- Siregar, Syofian, (2012) Statistik Parametrik untuk Penelitian Kuantitatif