

## **BAB V**

### **KESIMPULAN dan SARAN**

#### **V.1 Kesimpulan**

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan yang telah dijelaskan pada bab IV maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

- a. Hasil perhitungan persepsi tipe jalur sepeda menggunakan skala likert, memiliki nilai 82,6% untuk jalur sepeda tipe A dan tipe B dengan "kategori sangat setuju" dan 78,6% untuk jalur sepeda tipe C dengan kategori "setuju".
- b. Kinerja ruas jalan sebelum adanya penerapan jalur sepeda tipe A berdasarkan perhitungan MKJI 1997 pada Jalan Malioboro saat *weekday* yaitu memiliki nilai V/C ratio 0,49 dengan kategori "C" dan untuk Jalan Malioboro saat *weekend* memiliki nilai V/C Ratio 0,52 dengan kategori "C". Setelah adanya penerapan jalur sepeda tipe A berdasarkan perhitungan MKJI 1997 dan berdasarkan hasil analisis *software VISSIM* pada jalan Malioboro memiliki nilai V/C ratio 0,85 dengan kategori "E". dengan hasil analisis tersebut penerapan jalur sepeda tipe A tidak bisa dapat diterapkan karena tidak efektif.
- c. Berdasarkan modul perancangan lajur dan jalur sepeda, peneliti memberikan rekomendasi untuk menerapkan jalur sepeda tipe C pada jalan Malioboro yang menunjukkan nilai V/C ratio 0,81 dengan kategori "D" dengan karakteristik arus mendekati tidak stabil, kecepatan masih bisa dikendalikan dan memiliki kecepatan sepeda sebesar 13,23 km/jam sesuai dengan kecepatan rencana sepeda. Dengan hasil analisis tersebut penerapan jalur sepeda tipe C dapat diterapkan.

#### **V.2 Saran**

- a. Diharapkan hasil dari penelitian ini dapat sebagai referensi pemerintah kota Yogyakarta untuk menerapkan jalur sepeda tipe C pada ruas jalan Malioboro dan semoga dapat dikembangkan sebagai rute jalur sepeda pariwisata di kota Yogyakarta.
- b. Pesepeda diwajibkan menggunakan jalur sepeda dan menggunakan fasilitas yang telah tersedia di ruas jalan Malioboro.

## DAFTAR PUSTAKA

- Dill, J. and Carr, T. (2003). "*Bicycle Commuting and Facilities in Major U . S . Cities : If You Build Them , Commuters Will Use Them – Another Look*". hal. 1–9.
- Direktorat Jenderal Bina Marga (1997). "*Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI)*". Jakarta: Departemen Pekerjaan Umum.
- Ghozali, I. dan H. L. (2015). "*Partial Least Squares Konsep, Teknik, dan aplikasi menggunakan program SmartPLS 3.0 untuk penelitian empiris*". edisi : 2. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Hair, J. F., Hult, G. T. M. and Ringle, C. M. (no date). "*A Primer on Partial Least Squares Structural Equation Modeling ( PLS-SEM )*".
- Husen, A. S. (2015). "*Penelitian Bisnis dan Manajemen Menggunakan Partial Least Squares ( PLS ) dengan smartPLS 3 . 0*".
- ITDP (2020). "Berbagi Jalan dengan Jalur Sepeda", 2019. Available at: <http://www.itdp-indonesia.org/blog/berbagijalandenganjalursepeda>.
- Land Transport Authority (LTSA) (2004). "*Cycle network and route planning guide*". New Zealand.
- Morrison, C. N. dkk. (2019) "*On-road bicycle lane types , roadway characteristics , and risks for bicycle crashes*", *Accident Analysis and Prevention*. Elsevier, 123(August 2018), pp. 123–131. doi: 10.1016/j.aap.2018.11.017.
- Mulyadi, Agah. M. (no date) "*Modul Penerapan Jalur Sepeda*".
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 13 Tahun 2014. "*Tentang Rambu Lalu Lintas*". Jakarta: Kementerian Perhubungan.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 59 Tahun 2020. "*Tentang Keselamatan Pesepeda di Jalan*". Jakarta: Kementerian Perhubungan.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006. "*Tentang Jalan*". Jakarta: Sekretariat Negara.
- Prawira, Puzy. (2011) "*Kriteria Desain Lajur Sepeda*".
- PTV Planung Transport Verkehr AG (2011). "*VISSIM 5.30-05 User Manual*".

Karlsruhe: PTV-AG.

Sugiyono (2011) *Metode "Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D"*. Bandung: CV.Afabeta.

Yamin, S dan Kurniawan, H. (2011). "*Partial Least Squares path Modelling Aplikasi dengan Software XLSTAT, SmartPLS, dan Visual PLS*". Jakarta: Penerbit Salemba Infotek.