

## BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

### 5.1 Kesimpulan

1. Hasil perhitungan kecepatan kendaraan roda empat (mobil) dan kendaraan roda dua (sepeda motor) di lokasi pertama yaitu jalan Teuku Umar menunjukkan bahwa adanya pengurangan kecepatan kendaraan, dimana rata rata kecepatan mobil pada saat *peak hour* berkurang sebesar 2.435 Km/Jam dari 30.078 Km/Jam menjadi 27.643 Km/Jam, saat *off peak hour* berkurang sebesar 2,836 Km/Jam dari 28,673 Km/Jam menjadi 26,019 Km/Jam. Sedangkan untuk sepeda motor berkurang dari 33,509 Km/Jam menjadi 31,028 Km/Jam (2,481 Km/Jam) saat *peak hour*, berkurang sebesar 2,836 Km/Jam dari 33,361 Km/Jam menjadi 30,525 Km/Jam pada saat *off peak hour*. Pada lokasi kedua di jalan Raya Bandar Buat juga menunjukkan hasil yang sama yaitu adanya pengurangan kecepatan kendaraan setelah melewati *rumble strips* baik itu mobil ataupun sepeda motor. Pada saat *peak hour* terjadi pengurangan kecepatan sebesar 5.585 Km/Jam (dari 54.113 menjadi 48.528) untuk mobil, dan sebesar 7.094 Km/Jam (dari 47,472 menjadi 40,378) untuk sepeda motor. Sedangkan pada *off peak hour* terjadi pengurangan kecepatan sebesar 7,502 Km/Jam (dari 52,617 menjadi 45,115) untuk mobil, dan 7,334 Km/Jam (dari 52.100 menjadi 44.766) untuk sepeda motor.

2. Berdasarkan hasil perhitungan kecepatan kendaraan pada masing-masing ruas jalan yang di survei, semua hasil pengujian *T-test* menunjukkan bahwa adanya penurunan kecepatan kendaraan setelah melewati *rumble strips* ( $H_0$  ditolak). Ini berarti pemasangan *rumble strips* cukup berpengaruh terhadap kecepatan kendaraan di jalan.
3. Berdasarkan hasil perhitungan jarak henti kendaraan dari data penurunan kecepatan setelah melewati *rumble strips* didapatkan hasil bahwa, pada jalan Teuku Umar, jarak henti yang dibutuhkan lebih kecil dari jarak antara *rumble* dengan perlintasan rel kereta api. Sehingga dapat disimpulkan bahwa pemasangan *rumble strip* cukup efektif jika ditinjau berdasarkan jarak henti yang dibutuhkan kendaraan sebelum sampai ke perlintasan rel kereta api. Hasil yang sama didapatkan untuk jalan Raya Bandar Buat yaitu, jarak yang dibutuhkan kendaraan untuk berhenti lebih kecil dari jarak antara *rumble strips* dengan persimpangan, sehingga dapat disimpulkan bahwa pemasangan *rumble strips* efektif untuk mereduksi kecepatan pada jalan ruas jalan ini.

## 5.2 Saran

Pada tahap pengolahan data, diharapkan untuk lebih teliti dan paham akan data dan rumus-rumus yang dipergunakan agar bisa meminimalisir kesalahan data.