

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Dari pembahasan dari bab sebelumnya maka dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Jenis perilaku agresif pengemudi yang ditemukan di lokasi survei, sebagai berikut, (a) Mengikuti kendaraan terlalu dekat sebesar 22,4% di Jalan Prof. Dr. Hamka dan 35,5% di Jalan Raya Ampang, (b) Mendahului kendaraan dengan kasar sebesar 1,1% di Jalan Prof. Dr. Hamka dan 1,5% di Jalan Raya Ampang, (c) Berpindah lajur tanpa memberi tanda sebesar 0,2% di Jalan Prof. Dr. Hamka dan 0,4% di Jalan Raya Ampang, (d) Menghalangi pengemudi lain untuk masuk ke lajur sebesar 0,2% di Jalan Prof. Dr. Hamka dan 0,3% di Jalan Raya Ampang, dan (e) Mengurangi kecepatan secara mendadak sebesar 0,1% di Jalan Prof. Dr. Hamka dan di Jalan Raya Ampang.
2. a. Model distribusi *time headway* pengemudi *aggressive* berdasarkan lokasi dan waktu survei memiliki permodelan yang sama, yaitu Johnson SB. Untuk permodelan Jalan Ampang Raya sore hari dan pada sore hari di Jalan raya Ampang dan Jalan Prof. Dr. Hamka memiliki perbedaan yaitu model distribusi Log-Pearson 3.
b. Model distribusi *time headway* pengemudi *non aggressive* berdasarkan lokasi dan waktu survei, dan keseluruhan data memiliki kesamaan model distribusi, yaitu Johnson SB, kecuali pada Jalan Prof. Dr. Hamka sore hari memiliki permodelan distribusi Gen Pareto.

5.2 Saran

Penelitian ini dilakukan hanya pada jam puncak pagi dan sore hari saja. Perlu dilakukan pengamatan perilaku- perilaku agresif pengemudi dan *time headway* untuk lokasi yang berbeda dan dalam waktu yang lebih lama untuk melihat pola distribusi *time headway* dengan memiliki arus lalu lintas yang beragam.

