
DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1	Lokasi Penelitian.....	I-5
Gambar 2.1	Hirarki Jalan Berdasarkan Peranannya	II-4
Gambar 2.2	Grafik Kecepatan Sebagai Fungsi dari DS untuk Jalan 2/2UD	II-18
Gambar 2.3	Grafik Kecepatan Fungsi dari DS untuk Jalan Banyak Lajur.....	II-18
Gambar 2.4	Kendaraan Ringan (LV).....	II-19
Gambar 2.5	Kendaraan Berat (HV)	II-19
Gambar 2.6	Sepeda Motor (MC)	II-20
Gambar 2.7	Kendaraan Tak Bermotot (UM).....	II-20
Gambar 2.8	Crossing	II-23
Gambar 2.9	Diverging	II-23
Gambar 2.10	Merging.....	II-23
Gambar 2.11	Weaving	II-24
Gambar 2.12	Tipe Pendekat dengan dan Tanpa Pulau Lalu Lintas.....	II-29
Gambar 2.13	Faktor Penyesuaian Kelandaian.....	II-33
Gambar 2.14	Faktor Koreksi Parkir (Fp).....	II-34
Gambar 2.15	Rasio Belok Kanan (Prt)	II-35
Gambar 2.16	Rasio Belok Kiri (Plt)	II-36
Gambar 2.17	Perhitungan Jumlah Antrian (NQ Max) dalam smp	II-42
Gambar 2.18	Penetapan Tundaan Lalu-lintas Rata-rata (DT)	II-44
Gambar 3.1	Lokasi Penelitian Simpang Bersinyal	III-2
Gambar 3.2	Lokasi Penelitian Ruas Jalan	III-3
Gambar 4.1	Lokasi Penelitian Ruas Jalan	IV-2
Gambar 4.2	Grafik Kecepatan Rata-rata.....	IV-14

Gambar 4.3	Kondisi Geometrik Simpang Bersinyal	IV-20
Gambar 4.4	Ukuran Simpang Jalan Abdul Muis – Budi Kemuliaan.....	IV-21
Gambar 4.5	Volume Eksisting Pada Simpang.....	IV-22
Gambar 4.6	Pembagian Fase	IV-27
Gambar 4.7	Waktu Siklus Pagi dan Siang Hari.....	IV-28
Gambar 4.8	Waktu Siklus Sore Hari	IV-29
Gambar 4.9	Perhitungan Jumlah Antrian (NQ Max) dalam smp	IV-38
Gambar 4.10	Waktu Siklus (c) Alternatif 1	IV-47
Gambar 4.11	Perhitungan NQ dari Grafik.....	IV-50
Gambar 4.12	Arah Putar Balik Pada Alternatif 2	IV-59
Gambar 4.13	Perubahan Fase Simpang Alternatif 2	IV-60
Gambar 4.14	Waktu Siklus (c) Alternatif 2.....	IV-61
Gambar 4.15	Perhitungan NQ dari Grafik.....	IV-63
Gambar 4.16	Perubahan Fase Simpang Alternatif 3.....	IV-71
Gambar 4.17	Waktu Siklus (c) Alternatif 3	IV-72
Gambar 4.18	Perhitungan NQ dari Grafik	IV-74