

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	Tipikal Kendaraan Sepeda Motor (SM).....	9
Gambar 2.2	Tipikal Kendaraan Mobil Penumpang (MP).....	10
Gambar 2.3	Tipikal Kendaraan Sedang (KS) .....	10
Gambar 2.4	Tipikal Kendaraan Bus Besar (BB).....	10
Gambar 2.5	Tipikal Kendaraan Truk Besar (TB).....	11
Gambar 2.6	Elemen Potongan Melintang Jalan.....	13
Gambar 2.7	Hubungan <i>VMP</i> dengan <i>DJ</i> dan <i>VB</i> pada jalan 2/2-T.....	28
Gambar 2.8	Hubungan <i>VMP</i> dengan <i>DJ</i> dan <i>VB</i> pada jalan 4/2 – T,6/2 –T, dan 8/2T .....	28
Gambar 3.1	Peta Lokasi Penelitian .....	34
Gambar 3.2	Detail Lokasi Penelitian .....	35
Gambar 3.3	Hambatan Samping Pedagang Kaki Lima di Depan Alun – Alun Indihiang atau Lapang Sepak bola .....	36
Gambar 3.4	Hambatan Samping Pedagang Kaki Lima di Trotoar Depan SDN Indihiang .....	37
Gambar 3.5	Hambatan Samping Keluar/Masuk Kendaraan.....	37
Gambar 3.6	Kendaraan Berhenti atau Parkir Di Badan Jalan.....	38
Gambar 3.7	Angkutan Umum yang Berhenti atau Parkir Di Badan Jalan ....	38
Gambar 3.8	Kondisi Lalu Lintas Pada Pagi Hari.....	39
Gambar 3.9	Hambatan Samping Kendaraan Berhenti atau Parkir Pada Pagi Hari.....	39
Gambar 3.10	Hambatan Samping Pedagang Kaki Lima Pada Pagi Hari .....	40
Gambar 3.11	Kondisi Lalu Lintas Pada Siang Hari.....	40
Gambar 3.12	Hambatan Samping Pedagang Kaki Lima Pada Siang Hari .....	40
Gambar 3.13	Hambatan Samping Kendaraan Berhenti atau Parkir Pada Siang Hari.....	41
Gambar 3.14	Kondisi Lalu Lintas Pada Sore Hari.....	41
Gambar 3.15	Hambatan Samping Pedagang Kaki Lima Pada Sore Hari .....	41
Gambar 3.16	Hambatan Samping Kendaraan Berhenti atau Parkir Pada Siang Hari.....	42

Gambar 3.17	Diagram Alir Penelitian.....	46
Gambar 4.1	Grafik Arus Lalu Lintas Tertinggi pada segmen jalan 1 (Jalan Letjen Ibrahim Adjie STA 1+350 – STA 1+550) .....	49
Gambar 4.2	Grafik Arus Lalu Lintas Terendah pada segmen jalan 1(Jalan Letjen Ibrahim Adjie STA 1+350 – STA 1+550) .....	50
Gambar 4.3	Grafik Arus Lalu Lintas Tertinggi Segmen Jalan 2 (Jalan Letjen Ibrahim Adjie STA 1+550 – STA 1+700).....	52
Gambar 4.4	Grafik Arus Lalu Lintas Terendah Segmen Jalan 2 (Jalan Letjen Ibrahim Adjie STA 1+550 – STA 1+700).....	53
Gambar 4.5	Grafik Arus Lalu Lintas Tertinggi Segmen Jalan 3 (Jalan Letjen Ibrahim Adjie STA 1+700 – STA 1+850).....	54
Gambar 4.6	Grafik Arus Lalu Lintas Terendah Segmen Jalan 3 (Jalan Letjen Ibrahim Adjie STA 1+700 – STA 1+850).....	55
Gambar 4.7	Grafik Arus Lalu Lintas Tertinggi Segmen Jalan 4 (Jalan Letjen Ibrahim Adjie STA 1+850 – STA 2+050).....	56
Gambar 4.8	Grafik Arus Lalu Lintas Terendah Segmen Jalan 4 (Jalan Letjen Ibrahim Adjie STA 1+850 – STA 2+050).....	57
Gambar 4.9	Grafik Hambatan Samping Tertinggi Segmen Jalan 1 (Jalan Letjen Ibrahim Adjie STA 1+350 – STA 1+550) .....	59
Gambar 4.10	Grafik Hambatan Samping Terendah Segmen Jalan 1 (Jalan Letjen Ibrahim Adjie STA 1+350 – STA 1+550) .....	61
Gambar 4.11	Grafik Hambatan Samping Tertinggi Segmen Jalan 2 (Jalan Letjen Ibrahim Adjie STA 1+550 – STA 1+700) .....	63
Gambar 4.12	Grafik Hambatan Samping Terendah Segmen Jalan 2 (Jalan Letjen Ibrahim Adjie STA 1+550 – STA 1+700) .....	64
Gambar 4.13	Grafik Hambatan Samping Tertinggi Segmen Jalan 3 (Jalan Letjen Ibrahim Adjie STA 1+700 – STA 1+850) .....	66
Gambar 4.14	Grafik Hambatan Samping Terendah Segmen Jalan 3 (Jalan Letjen Ibrahim Adjie STA 1+700 – STA 1+850) .....	67
Gambar 4.15	Grafik Hambatan Samping Tertinggi Segmen Jalan 4 (Jalan Letjen Ibrahim Adjie STA 1+850 – STA 2+050) .....	70

Gambar 4.16	Grafik Hambatan Samping Terendah Segmen Jalan 4 (Jalan Letjen Ibrahim Adjie STA 1+850 – STA 2+050) .....	71
Gambar 4.17	Grafik Kecepatan Rata - Rata Terendah Keseluruhan .....	74
Gambar 4.18	Kecepatan Tempuh Rata – Rata MP Berdasarkan Nilai Dj dan VB .....	80
Gambar 4.19	Detail Hambatan Samping Dominan .....	83
Gambar 4.20	Kecepatan Tempuh Rata – Rata MP Berdasarkan Nilai Dj dan VB Setelah Penanganan Hambatan Samping .....	88