

**MANAJEMEN REKAYASA LALU LINTAS DAN REVITALISASI PEJALAN
KAKI DI JALAN RAYA BABAT KABUPATEN LAMONGAN**

TUGAS AKHIR



DISUSUN OLEH:

AFRIZAL GHOZI HABIBI

NPM. 19035010109

PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL

FAKULTAS TEKNIK DAN SAINS

UNIVERSITAS PEMBANGUNAN NASIONAL "VETERAN"

JAWA TIMUR

2025

**MANAJEMEN REKAYASA LALU LINTAS DAN REVITALISASI PEJALAN
KAKI DI JALAN RAYA BABAT KABUPATEN LAMONGAN**

TUGAS AKHIR

Diajukan untuk memenuhi persyaratan dalam
Memperoleh Gelar Sarjana (S.T.)
Program Studi Teknik Sipil



Disusun oleh:

AFRIZAL GHOZI HABIBI

19035010109

**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK DAN SAINS
UNIVERSITAS PEMBANGUNAN NASIONAL "VETERAN"**

JAWA TIMUR

2025

LEMBAR PENGESAHAN
TUGAS AKHIR

MANAJEMEN REKAYASA LALU LINTAS DAN REVITALISASI PEJALAN
KAKI DI JALAN RAYA BABAT KABUPATEN LAMONGAN

Disusun oleh:


AFRIZAL KHOZI HABIBI
NPM. 19035010109

Telah diuji, dipertahankan, dan diterima oleh Tim Penguji Tugas Akhir
Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik dan Sains
Universitas Pembangunan Nasional "Veteran" Jawa Timur
pada Hari Senin, 8 September 2025

Dosen Pembimbing:
Dosen Pembimbing Utama


Nugroho Utomo, ST., M.T.
NIP. 19750117 202121 1 00 2

Dosen Pembimbing Pendamping


Fihri Estikhamah, ST., M.T.
NIP. 19840684 201903 2 01 3

Tim Penguji:

1. Penguji I


Ibnu Sholichin, S.T., M.T.
NIP. 19710916 202121 1 00 4

2. Penguji II


Achmad Izulfiqar Alfiansyah, S.T., M.T.
NIP. 19940511 202203 1 00 9

3. Penguji III


Aulia Dewi Fatkasari, S.T., M.T.
NIP. 19981008 202406 2 00 1

Mengetahui,
Dekan Fakultas Teknik dan Sains


Prof. Dr. Dra. Jariyah, M. P.
NIP. 19650403 199103 2001

**LEMBAR PENGESAHAN
TUGAS AKHIR**

**MANAJEMEN REKAYASA LALU LINTAS DAN REVITALISASI PEJALAN
KAKI DI JALAN RAYA BABAT KABUPATEN LAMONGAN**

Disusun oleh:



AFRIZAL KHOZI HABIBI

NPM. 19035010109

**Telah diuji, dipertahankan, dan diterima oleh Tim Penguji Tugas Akhir
Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik dan Sains
Universitas Pembangunan Nasional "Veteran" Jawa Timur
pada Hari Senin, 8 September 2025**

Dosen Pembimbing Utama

Dosen Pembimbing Pendamping



Nugroho Utomo, S.T., M.T.
NIP. 19750117 202121 1 00 2



Fithri Estikhamah, S.T., M.T.
NIP. 19840684 201903 2 01 3

**Mengetahui,
Dekan Fakultas Teknik dan Sains**



Prof. Dr. Dra. Jariyah, M. P.
NIP. 19650403 199103 2001

SURAT PERNYATAAN TIDAK PLAGIAT

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Afrizal Ghozi Habibi

NPM : 1903501019

Fakultas / Program Studi : Fakultas Teknik dan Sains / Teknik Sipil

Judul Skripsi / Tugas Akhir : Manajemen Rekayasa Lalu lintas dan Revitalisasi Pejalan Kaki di Jalan Raya Babat Kabupaten Lamongan

Dengan ini menyatakan bahwa:

1. Hasil karya yang saya serahkan ini adalah asli dan belum pernah diajukan untuk memperoleh gelar akademik baik di UPN "Veteran" Jawa Timur maupun di institusi pendidikan lainnya.
2. Hasil karya saya ini merupakan gagasan, rumusan, dan hasil pelaksanaan penelitian saya sendiri, tanpa bantuan pihak lain kecuali arahan pembimbing akademik.
3. Hasil karya saya ini merupakan hasil revisi terakhir setelah diujikan yang telah diketahui dan disetujui oleh pembimbing.
4. Dalam karya saya ini tidak terdapat karya atau pendapat yang telah ditulis atau dipublikasikan orang lain, kecuali yang digunakan sebagai acuan dalam naskah dengan menyebutkan nama pengarang dan dicantumkan dalam daftar pustaka.

Pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya. Apabila di kemudian hari terbukti ada penyimpangan dan ketidakbenaran dalam pernyataan ini, maka saya bersedia menerima konsekuensi apapun sesuai dengan ketentuan yang berlaku di UPN "Veteran" Jawa Timur.

Surabaya, 11 September 2025
Yang Menyatakan,



(Afriza. Ghozi Habibi)
NPM. 19035010109

**MANAJEMEN REKAYASA LALU LINTAS DAN REVITALISASI PEJALAN
KAKI DI JALAN RAYA BABAT KABUPATEN LAMONGAN**

OLEH :

AFRIZAL GHOZI HABIBI
19035010109

ABSTRAK

Jalan Raya Babat di Kabupaten Lamongan, Jawa Timur, merupakan ruas jalan arteri primer yang berperan penting sebagai jalur distribusi barang dan pergerakan orang. Peningkatan volume kendaraan, aktivitas parkir di badan jalan, pedagang kaki lima (PKL), serta lalu lintas kendaraan berat menyebabkan penurunan kinerja ruas jalan dan fasilitas pedestrian. Penelitian ini dilakukan untuk mengevaluasi kondisi eksisting dan merumuskan strategi rekayasa lalu lintas yang dapat meningkatkan kelancaran arus kendaraan serta kenyamanan pejalan kaki. Data yang digunakan terdiri dari data primer berupa traffic counting, survei kecepatan (spot speed), volume pejalan kaki, serta data sekunder berupa peta jaringan jalan dan pertumbuhan lalu lintas tahunan. Analisis dilakukan dengan mengacu pada Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia (PKJI, 2014) menggunakan parameter arus lalu lintas, kapasitas, derajat kejenuhan (DS), dan kinerja pedestrian. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kinerja pedestrian pada seluruh segmen berada pada kategori sangat baik secara kapasitas, tetapi secara fungsional tidak layak akibat hambatan samping dan minimnya fasilitas standar. Kinerja ruas jalan menunjukkan nilai DS 0,88, mendekati kapasitas. Prediksi pertumbuhan lalu lintas sebesar 6,02% per tahun diperkirakan DS > 1,0 dalam lima tahun mendatang. Dalam manajemen rekayasa lalu lintas berdasarkan penelitian terdahulu dapat diterapkan berbagai strategi diantaranya yaitu, strategi larangan parkir, pembatasan kendaraan berat, serta penataan trotoar terbukti efektif. Simulasi pada Jalan Raya Babat menunjukkan bahwa kombinasi strategi tersebut dapat menurunkan DS menjadi 0,7–0,75 sehingga kinerja ruas jalan meningkat dan jalur pedestrian lebih layak.

Kata Kunci: rekayasa lalu lintas, jalur pedestrian, tingkat pelayanan, derajat kejenuhan, Jalan Raya Babat.

**MANAJEMEN REKAYASA LALU LINTAS DAN REVITALISASI PEJALAN
KAKI DI JALAN RAYA BABAT KABUPATEN LAMONGAN**

OLEH :

AFRIZAL GHOZI HABIBI
19035010109

ABSTRACT

Babat Highway in Lamongan Regency, East Java, is a primary arterial road that plays a crucial role in the distribution of goods and the movement of people. Increasing vehicle volume, on-road parking, street vendors (PKL), and heavy vehicle traffic have led to a decline in the performance of the road and pedestrian facilities. This study was conducted to evaluate existing conditions and formulate traffic engineering strategies that can improve vehicle flow and pedestrian comfort. The data used consisted of primary data in the form of traffic counting, speed surveys (spot speed), pedestrian volume, and secondary data in the form of road network maps and annual traffic growth. The analysis was conducted with reference to the Indonesian Road Capacity Guidelines (PKJI, 2014) using traffic flow, capacity, degree of saturation (DS), and pedestrian performance parameters. The results showed that pedestrian performance in all segments was in the very good category in terms of capacity, but functionally inadequate due to side obstacles and a lack of standard facilities. The performance of the road segment showed poor condition with a DS value of 0.88, approaching capacity. The predicted traffic growth of 6.02% per year predicts a $DS > 1.0$ in the next five years. Based on previous research, strategies such as parking bans (Alhadar, 2011), heavy vehicle restrictions (Mulyono, 2015), and sidewalk improvements (Setiawati, 2017) have proven effective. Simulations on Jalan Raya Babat show that the combination of these strategies can reduce the DS to 0.70–0.75, thereby improving road performance and making pedestrian paths more suitable.

Keywords: traffic engineering, pedestrian paths, level of service, degree of saturation, Jalan Raya Babat.

KATA PENGANTAR

Segala puji syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa yang telah melimpahkan rahmat dan hidayah-Nya, sehingga dapat menyelesaikan tugas akhir yang berjudul **“Manajemen Rekayasa Lalu Lintas dan Revitalisasi Pejalan Kaki di Jalan Raya Babat Kabupaten Lamongan”**. Tugas Akhir ini disusun dengan tujuan untuk melengkapi tugas akademik dan memenuhi salah satu syarat untuk menyelesaikan pendidikan Strata-1 (S1) di Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Dan Sains Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jawa Timur.

Dalam penyusunan Tugas Akhir ini tidak lepas dari bantuan dari berbagai pihak secara langsung maupun tidak langsung. Untuk itu penyusun mengucapkan terima kasih kepada Bapak/Ibu:

1. Prof. Dr. Ir. Akhmad Fauzi, MMT., IPU., selaku Rektor Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jawa Timur.
2. Prof. Dr. Dra. Jariyah, MP., selaku Dekan Fakultas Teknik dan Sains Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jawa Timur.
3. Dr. Ir. Hendrata Wibisana, M.T., selaku Koordinator program studi Teknik Sipil Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jawa Timur dan telah memberikan bimbingan arahan, ide-ide, kritik, dan saran dalam proses penyelesaian tugas akhir ini.
4. Nugroho Utomo, ST., MT. Selaku dosen yang telah memberikan bimbingan, arahan, ide-ide, kritik dan saran dalam proses penyelesaian tugas akhir ini.
5. Fithri Estikhamah, ST., MT. Selaku dosen yang telah memberikan bimbingan, arahan, ide-ide, kritik dan saran dalam proses penyelesaian tugas akhir ini.

6. dr Wahyu Ika Yuni Kusuma M.kes. Seorang yang biasa peneliti sebut mama, perempuan hebat yang sudah membesarkan dan mendidik anak – anaknya hingga mendapatkan gelar sarjana serta selalu menjadi penyemangat. Terimakasih atas jasa dan doa yang ibu berikan serta kasih sayang yang tiada henti untuk semesta penulis.

Penulis menyadari atas ketidaksempurnaan penyusunan tugas akhir ini, namun penulis tetap berharap tugas akhir ini akan memberikan manfaat bagi para pembaca. Demi kemajuan penulis, penulis juga mengharapkan adanya masukan berupa kritik dan saran yang berguna.

Surabaya, 2025

Penulis

DAFTAR ISI

ABSTRAK	i
ABSTRACT	i
KATA PENGANTAR.....	iii
DAFTAR ISI	v
DAFTAR TABEL	ix
DAFTAR GAMBAR.....	xiv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Rumusan Masalah.....	3
1.3 Tujuan Penelitian	3
1.4 Batasan Masalah	4
1.5 Lokasi Penelitian.....	4
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	7
2.1 Studi Terdahulu.....	7
2.2 Jalur Pedestrian	13
2.2.1 Definisi Jalur Pedestrian	13
2.2.2 Karakteristik Pejalan kaki (Pedestrian).....	17
2.2.3 Desain/Dasar Perencanaan Trotoar	21
2.3 Rekayasa Lalu Lintas.....	22
2.3.1 Karakteristik Jalan	22

2.3.2.	Karakteristik Lalu Lintas	23
2.3.3.	Arus Lalu Lintas	23
2.3.4.	Kecepatan Arus Bebas	25
2.3.5.	Kapasitas Jalan Perkotaan.....	29
2.3.6.	Hambatan Samping (SF).....	33
2.3.7.	Derajat Kejenuhan (DS).....	33
2.4	Analisa Regresi Linear Sederhana	34
BAB III METODOLOGI PENELITIAN		36
3.1	Umum	36
3.2	Identifikasi Permasalahan	36
3.3	Studi Literatur	36
3.4	Pengumpulan Data.....	38
3.5	Metode Survei.....	39
3.5.1.	Traffic Counting.....	39
3.5.2.	<i>Traffic Counting</i> Untuk Pejalan Kaki	39
3.5.3.	<i>Traffic Counting</i> Untuk Kendaraan Bermotor	40
3.5.4.	<i>Spot Speed Study</i>	40
3.5.5.	<i>Spot Speed Study</i> Untuk Pejalan Kaki	40
3.5.6.	Menentukan Ukuran Sampel.....	41
3.6	Analisis Data.....	42
3.7	Gambar Hasil Perencanaan	43

3.8 Kesimpulan dan Saran	43
3.9 Bagan Alir Penelitian.....	43
BAB IV ANALISIS DATA DAN PEMBAHASAN	46
4.1. Gambaran Umum Lokasi Studi	46
4.2. Evaluasi Jalan Trotoar Pada Kondisi Eksisting	52
4.2.1 Data Volume Pejalan Kaki	52
4.2.2 Kecepatan Pejalan Kaki	68
4.2.3 Perhitungan Kepadatan Pejalan Kaki.....	89
4.3. Manajemen Rekayasa Lalu lintas	97
4.4. Analisis Data.....	98
4.4.1. Data Geometri Jalan Raya Babat - Lamongan.....	98
4.4.2. Data Volume Kendaraan.....	98
4.5. Kinerja Lalu Lintas pada Kondisi Eksisting di Jalan Raya Babat - Lamongan	102
4.5.1. Penentuan Kelas Hambatan Samping di Jalan Raya Babat – Lamongan	102
4.5.2. Kecepatan Arus Bebas	104
4.5.3. Kapasitas Jalan.....	108
4.5.4. Derajat Kejenuhan	110
4.5.5. Perhitungan Umur Rencana	111

4.5.6. Permasalahan Eksisting di Jalan Raya Babat Lamongan dan Rencana Strategi Manajemen Lalu lintas	134
4.6. Prosedur Manajemen Rekayasa Lalu Lintas Yang Perlu Dilakukan Pada Ruas Jalan Raya Babat Lamongan.....	139
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN.....	144
5.1. Kesimpulan	144
5.2. Saran	146
DAFTAR PUSTAKA.....	147

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Lebar Jaringan Pejalan Kaki Sesuai dengan Penggunaan Lahan	14
Tabel 2. 2 Faktor Penyesuaian Lebar Akibat Rintangan	16
Tabel 2. 3 Padanan Klasifikasi Jenis Kendaraan	24
Tabel 2. 4 Ekwivalen Kendaraan Ringan Untuk Tipe Jalan 2/2 TT.....	25
Tabel 2. 5 Ekwivalen Kendaraan Ringan Untuk Jalan Terbagi dan Satu Arah.....	25
Tabel 2. 6 Kecepatan Arus Bebas Dasar, VBD	26
Tabel 2. 7 Nilai Penyesuaian Kecepatan Arus Bebas Dasar Akibat Lebar Jalur Lalu Lintas Efektif, VBL.....	27
Tabel 2. 8 Faktor Penyesuaian Kecepatan Arus bebas Akibat Hambatan Samping, FVBHS, untuk Jalan Berbahu dengan Lebar Efektif, LBE.....	28
Tabel 2. 9 Faktor Penyesuaian Kecepatan Arus Bebas Akibat Hambatan Samping, FVBHS, untuk Jalan Berkerb dengan Jarak Kerb ke Penghalang Terdekat LK-P	28
Tabel 2. 10 Faktor Penyesuaian Kapasitas Terhadap Ukuran Kota, FVUK.....	29
Tabel 2. 11 Kapasitas Dasar CO.....	30
Tabel 2. 12 Faktor Penyesuaian Kapasitas Terhadap Lebar Jalur, FCLJ	30
Tabel 2. 13 Faktor Penyesuaian Kapasitas Terhadap Pemisah Arah Lalu Lintas, FCPA	31
Tabel 2. 14 Faktor Penyesuaian Kapasitas Terhadap Hambatan Samping (FCHS) pada Jalan Berbahu.....	31
Tabel 2. 15 Faktor Penyesuaian Kapasitas Terhadap Hambatan Samping, FCHS, pada Jalan dengan Kerb.....	32
Tabel 2. 16 Faktor Penyesuaian Kapasitas Terhadap Ukuran Kota, FCUK.....	32

Tabel 2. 17 Kelas Hambatan Samping.....	33
Tabel 4. 1 Volume Pejalan Kaki pada Segmen 1	53
Tabel 4. 2 Volume Pejalan Kaki pada Segmen 2	56
Tabel 4. 3 Volume Pejalan Kaki pada Segmen 3	59
Tabel 4. 4 Volume Pejalan Kaki pada Segmen 4	62
Tabel 4.5 Volume Pejalan Kaki pada Segmen 5	65
Tabel 4. 6 Rekapitulasi Survei Volume Pejalan Kaki	68
Tabel 4. 7 Data Kecepatan Pejalan Kaki pada Segmen 1 Sisi Kiri	70
Tabel 4. 8 Perhitungan Kecepatan Pejalan Kaki Rata – Rata pada Segmen 1	72
Tabel 4. 9 Data Kecepatan Pejalan Kaki pada Segmen 2 Sisi Kiri	73
Tabel 4. 10 Data Kecepatan Pejalan Kaki pada Segmen 2 Sisi Kanan	74
Tabel 4. 11 Perhitungan Kecepatan Pejalan Kaki Rata – Rata pada Segmen 2	76
Tabel 4. 12 Data Kecepatan Pejalan Kaki pada Segmen 3 Sisi Kiri	77
Tabel 4. 13 Data Kecepatan Pejalan Kaki pada Segmen 3 Sisi Kanan	78
Tabel 4. 14 Perhitungan Kecepatan Pejalan Kaki Rata – Rata pada Segmen 3	80
Tabel 4. 15 Data Kecepatan Pejalan Kaki pada Segmen 4 Sisi Kiri	81
Tabel 4. 16 Data Kecepatan Pejalan Kaki pada Segmen 4 Sisi Kanan	82
Tabel 4. 17 Perhitungan Kecepatan Pejalan Kaki Rata – Rata pada Segmen 4	84
Tabel 4. 18 Data Kecepatan Pejalan Kaki pada Segmen 5 Sisi Kiri	85
Tabel 4. 19 Data Kecepatan Pejalan Kaki pada Segmen 5 Sisi Kanan	86
Tabel 4. 20 Perhitungan Kecepatan Pejalan Kaki Rata – Rata pada Segmen 5	88
Tabel 4. 21 Perhitungan Kepadatan Pejalan Kaki pada Segmen 1	90
Tabel 4. 22 Perhitungan Kepadatan Pejalan Kaki pada Segmen 2.....	91
Tabel 4. 23 Perhitungan Kepadatan Pejalan Kaki pada Segmen 3.....	92

Tabel 4. 24 Perhitungan Kepadatan Pejalan Kaki pada Segmen 4	94
Tabel 4. 25 Perhitungan Kepadatan Pejalan Kaki pada Segmen 5	95
Tabel 4. 26 Data Geometri Jl Raya Babat – Lamongan	98
Tabel 4. 27 Volume Kendaraan yang Melintasi Jl Raya Babat – Lamongan ke Arah Utara	99
Tabel 4. 28 Volume Kendaraan yang Melintasi Jl Raya Babat – Lamongan ke Arah Selatan	100
Tabel 4. 29 Total Volume Kendaraan yang Melintasi Jl Raya Babat – Lamongan	101
Tabel 4. 30 Volume Kendaraan Terbesar pada Tiap Periode Pengamatan	102
Tabel 4. 31 Faktor Penyesuaian Kelas Hambatan Samping	102
Tabel 4. 32 Frekuensi Kejadian Hambatan Samping	103
Tabel 4. 33 Frekuensi Bobot Hambatan Samping di Jalan Raya Babat – Lamongan ke Arah Utara	103
Tabel 4. 34 Bobot Hambatan Samping di Jalan Raya Babat – Lamongan ke Arah Selatan	104
Tabel 4. 35 Nilai Kecepatan Arus Bebas (VB) untuk Tiap Jenis Kendaraan di Jalan Raya Babat – Lamongan ke Arah Utara	106
Tabel 4. 36 Nilai Kecepatan Arus Bebas (VB) untuk Tiap Jenis Kendaraan di Jalan Raya Babat – Lamongan 2 ke arah selatan	107
Tabel 4. 37 Nilai Derajat Kejenuhan (Ds) Jalan Raya Babat - Lamongan	111
Tabel 4.38 Jumlah Kendaraan Bermotor di Jalan Raya Babat – Lamongan ke Arah Utara	111
Tabel 4. 39 Jumlah Kendaraan Bermotor di Jalan Raya – Babat Lamongan ke Arah Selatan	112

Tabel 4.40 Perhitungan Regresi Linear Sepeda Motor (SM) di Jalan Raya – Babat Lamongan ke Arah Utara.....	112
Tabel 4.41 Perkiraan Pertumbuhan Jumlah Sepeda Motor hingga 5 Tahun Mendatang di Jalan Raya Babat – Lamongan ke arah utara	113
Tabel 4.42 Perhitungan Regresi Linear Sepeda Motor (SM) di Jalan Raya – Babat Lamongan ke Arah Selatan	115
Tabel 4.43 Perkiraan Pertumbuhan Jumlah Sepeda Motor hingga 5 Tahun Mendatang di Jalan Raya Babat – Lamongan ke arah selatan	117
Tabel 4.44 Perhitungan Regresi Linear Kendaraan Ringan (KR) di Jalan Raya – Babat Lamongan ke Arah Utara.....	119
Tabel 4.45 Perkiraan Pertumbuhan Jumlah Kendaraan Ringan hingga 5 Tahun Mendatang di Jalan Raya Babat – Lamongan ke arah utara	120
Tabel 4.46 Perhitungan Regresi Linear Kendaraan Ringan (KR) di Jalan Raya – Babat Lamongan ke Arah Selatan.....	122
Tabel 4.47 Perkiraan Pertumbuhan Jumlah Kendaraan Ringan hingga 5 Tahun Mendatang di Jalan Raya Babat – Lamongan ke arah selatan	123
Tabel 4.48 Perhitungan Regresi Linear Kendaraan Berat (KB) di Jalan Raya – Babat Lamongan ke Arah Utara.....	125
Tabel 4.49 Perkiraan Pertumbuhan Jumlah Kendaraan Berat hingga 5 Tahun Mendatang di Jalan Raya Babat – Lamongan ke arah utara	127
Tabel 4.50 Perhitungan Regresi Linear Kendaraan Berat (KB) di Jalan Raya – Babat Lamongan ke Arah Selatan.....	129
Tabel 4.51 Perkiraan Pertumbuhan Jumlah Kendaraan Berat hingga 5 Tahun Mendatang di Jalan Raya Babat – Lamongan ke arah selatan	130

Tabel 4.52 Total Perkiraan Pertumbuhan Kendaraan pada 5 Tahun Mendatang	132
Tabel 4.53 Nilai Derajat Kejenuhan pada 5 Tahun Mendatang	133
Tabel 4.55 Nilai Derajat Kejenuhan (DS):	142
Tabel 4.56 Hasil simulasi setelah rekayasa lalu lintas.....	143

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. 1 Lokasi Jalan Raya Babat Lamongan.....	5
Gambar 2. 1 Ruang Bebas Trotoar	17
Gambar 2. 2 Model Teoritis Arus Pedestrian dalam Saluran Tunggal: Kecepatan terhadap Densitas.....	19
Gambar 2. 3 Model Teoritis Arus Pedestrian dalam Saluran Tunggal: Volume terhadap Densitas.....	20
Gambar 2. 4 Model Teoritis Arus Pedestrian dalam Saluran Tunggal: Kecepatan terhadap Volume.....	20
Gambar 3. 1 Bagan Alir Penelitian Manajemen Rekayasa Lalu Lintas	44
Gambar 3. 2 Bagan Alir Penelitian Pejalan Kaki	45
Gambar 4. 1 Pembagian Segmen Jalan.....	47
Gambar 4. 2 Layout Jalan Segmen I.....	48
Gambar 4. 3 Layout Jalan Segmen 2	49
Gambar 4. 4 Layout Jalan Segmen 3	50
Gambar 4. 5 Layout Jalan Segmen 3	51
Gambar 4. 6 Layout Jalan Segmen 5	52
Gambar 4. 7 Grafik Volume Pejalan Kaki Sisi Kiri pada Segmen 1	55
Gambar 4. 8 Grafik Volume Pejalan Kaki Sisi Kiri pada Segmen 2.....	58
Gambar 4. 9 Grafik Volume Pejalan Kaki Sisi Kiri pada Segmen 3.....	61
Gambar 4. 10 Grafik Volume Pejalan Kaki Sisi Kiri pada Segmen 4.....	64
Gambar 4. 11 Grafik Volume Pejalan Kaki Sisi Kiri pada Segmen 5.....	67

Gambar 4. 12 Lokasi Penelitian Jalan Raya Babat – Lamongan dan Jalan Banaran Krajan.....	97
Gambar 4.13 Persamaan Regresi Sepeda Motor di Jalan Raya Babat – Lamongan ke Arah Utara.....	114
Gambar 4.14 Persamaan Regresi Sepeda Motor di Jalan Raya Babat – Lamongan ke Arah Selatan.....	118
Gambar 4.15 Persamaan Regresi Kendaraan Ringan di Jalan Raya Babat – Lamongan	121
Gambar 4.16 Persamaan Regresi Kendaraan Ringan di Jalan Raya Babat – Lamongan ke arah Selatan.....	124
Gambar 4.17 Persamaan Regresi Kendaraan Berat di Jalan Raya Babat – Lamongan ke arah utara.....	128
Gambar 4.18 Persamaan Regresi Kendaraan Berat di Jalan Raya Babat – Lamongan ke arah selatan.....	131
Gambar 4.24 Layout Hasil Simulasi.....	142