

## Daftar Gambar

2.1	Simulasi arus lalu lintas . . . . .	5
2.2	Hubungan densitas dengan kecepatan kendaraan . . . . .	7
2.3	Skema beda hingga . . . . .	8
2.4	Bentuk <i>lattice</i> diskrit domain waktu dan spasial . . . . .	9
3.1	<i>Flowchart</i> rancangan penelitian konservasi massa dan fungsi kecepatan dalam model arus lalu lintas . . . . .	14
3.2	Flowchart rancangan sistem konservasi massa dan fungsi kecepatan dalam model arus lalu lintas . . . . .	16
3.3	Sketsa jalan pengambilan data lalu lintas . . . . .	20
3.4	Perekaman arus lalu lintas . . . . .	21
4.1	Hubungan Densitas dan Kecepatan Kendaraan . . . . .	24
4.2	Interpolasi fungsi $P_1(\rho)$ linear kecepatan dan densitas kendaraan dari data dengan menggunakan metode Least Square dalam $m/s$ . . . . .	26
4.3	Hasil Interpolasi nilai $f(x)$ dalam range 0 hingga 1 . . . . .	28
4.4	Interpolasi fungsi $P_2(\rho)$ linear kecepatan dan densitas kendaraan dari data dengan menggunakan metode Least Square dalam $m/s$ . . . . .	29
4.5	Pergerakan arus lalu lintas dengan menggunakan fungsi kecepatan $P_1(\rho)$ dan $P_2(\rho)$ pada waktu $t = 15$ detik . . . . .	30
4.6	Pergerakan arus lalu lintas dengan menggunakan fungsi kecepatan $P_1(\rho)$ dan $P_2(\rho)$ pada waktu $t = 30$ detik . . . . .	31
4.7	Perbandingan hasil simulasi linier metode <i>Upwind</i> dan <i>Lax Wendroff</i> dengan menggunakan $P_1(\rho)$ dan $P_2(\rho)$ pada waktu $t = 15$ detik . . . . .	32
4.8	Perbandingan hasil simulasi kuadratik metode <i>Upwind</i> dan <i>Lax Wendroff</i> dengan menggunakan $P_1(\rho)$ dan $P_2(\rho)$ pada waktu $t = 15$ detik . . . . .	33