

## DAFTAR NOTASI

D	Datar	Kemiringan Medan <10,0%
B	Perbukitan	Kemiringan Medan 10,0% - 25,0%
G	Pegunungan	Kemiringan Medan >25,0%
4/2 D		2 (dua) lajur per arah atau 4 lajur 2 jalur
6/2 D		3 (dua) lajur per arah atau 6 lajur 2 jalur
8/2 D		4 (dua) lajur per arah atau 8 lajur 2 jalur
EMP		Ekivalensi Mobil Penumpang
LHR		Lalu Lintas Harian
LV	Kendaraan Ringan	Kendaraan bermotor ber as dua dengan 4 (empat) roda dan dengan jarak as 2,0 m – 3,0 m (meliputi : mobil penumpang, oplet, mikrobis, pick-up dan truk kecil)
MHV	Kendaraan Berat Menengah	Kendaraan bermotor dengan dua gandar, dengan jarak 3,5 m – 5,0 m (termasuk bis kecil, truk kombinasi dengan jarak gandar < 3,5 m
LT	Truk Besar	Truk tiga gandar dan truk kombinasi dengan jarak gandar < 3,5 m
LB	Bis Besar	Bis dengan dua atau tiga gandar dengan jarak as 5,0 m – 6,0 m
VJR		Volume Jam Rencana (VJR)
VLHR		Prakiraan volume lalu lintas harian pada akhir tahun rencana lalu lintas (smp/hari)
K		Faktor volume lalu lintas jam sibuk (%), disebut factor K, untuk jalan bebas hambatan $k = 11\%$
Rumaja	Ruang Manfaat Jalan	Diperuntukan bagi median, perkerasan jalan, jalur pemisah, bahu jalan, saluran tepi jalan,

lereng, ambang pengaman, timbunan, galian, gorong – gorong, perlengkapan jalan dan bangunan pelengkap jalan.

Rumija	Ruang Milik Jalan	Diperuntukkan bagi ruang manfaat jalan dan pelebaran jalan maupun penambahan lajur lalu lintas di kemudian hari serta kebutuhan ruangan untuk pengamanan jalan tol dan fasilitas jalan tol
Ruwasja	Ruang Pengawasan Jalan	Diperuntukkan bagi pandangan bebas pengemudi dan pengamanan konstruksi jalan.
S		Jarak Pandang
$S_r$	Jarak Reaksi	Jarak pergerakan kendaraan sejak pengemudi melihat suatu halangan
$S_b$	Jarak Pengereman	Jarak pergerakan kendaraan sejak pengemudi menginjak rem sampai kendaraan berhenti
$S_s$		Jarak pandang henti (m)
$V_r$		Kecepatan rencana (km/jam)
T		Waktu reaksi, ditetapkan 2,5 detik
a		Tingkat perlambatan ( $m/dtk^2$ ), ditetapkan 3,4 meter/ $dtk^2$
G		Kelandaian jalan (%)
M		Jarak yang diukut dari sumbu lajur dalam sampai obyek penghalang pandangan (m)
R		Jari – jari sumbu lajur dalam (m)
$L_c$		Panjang tikungan (m)
FC	<i>Full Circle</i>	Jenis tikungan yang hanya terdiri dari bagian suatu lengkungan saja.
$L_c$		Panjang busur lingkaran (m)
$R_c$		Jari – jari lingkaran (m)
SCS	<i>Spiral-Circle Spiral</i>	Tikungan yang terdiri dari 1 (satu) lengkung lingkaran dan 2 (dua) lengkung spiral

$Tc$		Panjang tangen (m)
$\Delta$		Sudut tangen ( $^{\circ}$ )
$\Theta$		Derajat sudut
$k$		Absis dari p pada garis tangen spiral
$SS$	<i>Spiral-Spiral</i>	Tikungan yang terdiri atas 2 (dua) lengkung spiral
$Xc$		Absis titik SC pada garis tangen (m)
$Yc$		Ordinat titik SC pada garis tegak lurus pada garis tangen (m)
$Ts$		Panjang tangen (m)
SC		Titik spiral ke lingkaran (m)
ES		Jarak dari PI ke lingkaran (m)
TS		Titik tangen ke spiral
R		Jari – jari lingkaran (m)
P		Pergeseran tangen terhadap <i>spiral</i> (m)
S		Sudut lengkung spiral ( $^{\circ}$ )
Lt		Panjang Tikungan
Ls		Lengkung Spiral
Rmin		Jari – jari tikungan minimum (m)
$E_{max}/$	em	Superelevasi maksimum (%)
$f_{max}$		Koefisien Gesek Maksimum
T		Waktu tempuh pada lengkung peralihan (detik), ditetapkan 2 detik atau digunakan tabel Ls min berdasarkan waktu perjalanan
en		Superelevasi normal (%)
re		Tingkat perubahan kelandaian melintang jalan (m/m/det) atau digunakan tabel Ls min berdasarkan tingkat perubahan kelandaian melintang jalan
F		Gaya Sentrifugal
G		Berat kendaraan
V		Kecepatan kendaraan

R	Jari – jari lengkung lintasan
<i>L</i>	Panjang lengkung peralihan yang dibutuhkan
R	Radius tikungan (m)
C	Perubahan maksimum percepatan arah radial (m/det <sup>3</sup> ), digunakan 1,2 m/det <sup>3</sup>
m/det <sup>3</sup>	Meter per detik pangkat tiga
$\Delta$	Tingkat perubahan kelandaian relative
<i>Ls</i>	Kemiringan superelevasi penuh
W	Lebar satu lajur lalu lintas (m)
Ed	Superelevasi rencana (%)
nl	Jumlah lajur yang diputar
$\Delta$	Tingkat perubahan kelandaian relative (m/m)
bw	Faktor penyesuaian untuk jumlah lajur yang diputar
e	Tingkat superelevasi
<i>Ls</i>	Panjang minimum pencapaian superelevasi run off (tidak termasuk Panjang pencapaian superelevasi run out)
LN	Lereng normal
RC	Lereng luar diputar sehingga perkerasan mendapat kemiringan melintang sebesar lereng normal
<i>W<sub>c</sub></i>	Lebar jalan pada tikungan (m)
<i>W<sub>n</sub></i>	Lebar jalan pada jalan lurus (m)
L	Panjang lajur darurat (m)
V	Kecepatan masuk (km/jam)
R	Tahanan laju, dinyatakan dengan kelandaian ekuivalen (%)
G	Kelandaian (%), (+) tanjakan; (-) turunan
A	Perbedaan aljabar landau (%)
S	Jarak pandang henti (m)
C	Kebebasan vertical (m)

Q	Arus kendaraan (kendaraan/ jam)
LHRT	Lalu lintas harian rata – rata tahunan (kendaraan/ hari)
K	Rasio antara arus jam rencana dan LHRT (nilai normal 0,11)
C	Kapasitas
C <sub>O</sub>	Kapasitas dasar (smp/ jam)
FC <sub>L</sub>	Faktor penyesuaian akibat lebar jalur lalu lintas
FC <sub>PA</sub>	Faktor penyesuaian akibat pemisahan arah (jalan bebas hambatan tak terbagi)
D <sub>s</sub>	Derajat Kejenuhan
Q	Arus total lalu lintas (smp/jam)
C	Kapasitas
I	Intensitas Curah Hujan (mm/jam)
R <sub>24</sub>	Curah hujan maksimum dalam 24 jam (mm)
t	Durasi (lamanya) curah hujan (menit) atau (jam)
R <sub>r</sub>	Hujan rencana periode ulang T tahun (mm)
$\bar{R}$	Hujan harian tahunan maksimum rata-rata (mm)
K	Faktor frekuensi untuk periode ulang T tahun sesuai dengan tipe sebaran tipe sebaran data hujan
S <sub>d</sub>	Standar deviasi
R <sub>i</sub>	Hujan harian maksimum tahun ke i
N	Jumlah data atau tahun
Q	Debit (m <sup>3</sup> /det)
C	Koefisien aliran
C <sub>s</sub>	Koefisien aliran
I	Intensitas hujan selama waktu konsentrasi (mm/jam)

$A$		Luas daerah aliran ( $\text{km}^2$ )
$Q$		Jumlah limpasan
$R$		Jumlah Curah Hujan
$T_c$		Waktu Konsentrasi (jam)
$T_d$		Waktu aliran air mengalir di dalam saluran dari hulu hingga ke tempat pengukuran (jam)
$t_o$	Inlet Time	Waktu yang diperlukan oleh air untuk mengalir di atas permukaan tanah menuju saluran drainase
$t_d$	Conduit Time (jam)	Waktu yang diperlukan oleh air untuk mengalir di sepanjang saluran sampai titik control yang ditentukan di bagian hilir
$T_0$		Inlet Time ke saluran terdekat (menit)
$L_0$		Jarak aliran terjauh di atas tanah hingga saluran terdekat (m)
$S_0$		Kemiringan permukaan tanah yang dilalui aliran di atasnya
$N$		Koefisien kekasaran, untuk aspal dan beton adalah 0,013; untuk tanah bervegetasi adalah 0,020 dan tanah perkerasan adalah 0,100
$L_1$		Jarak yang ditempuh aliran di saluran ke tempat pengukuran (m)
$T_C$		Waktu konsentrasi (jam)
$L$		Panjang jarak dari tempat terjauh di daerah aliran sampai tempat pengamatan banjir, diukur menurut jalannya sungai (km)
$S$		Perbandingan dari selisih tinggi antara tempat terjauh dan tempat pengamatan, diperkirakan sama dengan kemiringan rata-rata dari daerah aliran
$A$		Luas
$P$		Keliling Basah

R	Jari-jari Hidraulik
T	Lebar puncak
D	Kedalaman hidraulik
Z	Faktor penampang
XT	Besarnya curah hujan untuk periode ulang T tahun (mm)/24 jam
X	Nilai rata – rata aritmatik hujan kumulatif
Sx	Standar deviasi
YT	Variasi yang merupakan fungsi periode ulang
YN	Nilai yang tergantung pada N
SN	Standart deviasi merupakan fungsi dari N
I	Intensitas curah hujan (mm/jam)
Tc	Waktu Konsentrasi (menit)
t1	Waktu inlet (menit)
t2	Waktu aliran (menit)
Lo	Jarak titik terjauh ke fasilitas drainase
L	Panjang saluran
Nd	Koefisien hambatan
S	Kemiringan daerah pengaliran
V	Kecepatan air rata – rata di selokan (m/dt)
C1, C2, C3	Koefisien pengaliran yang sesuai dengan tipe kondisi permukaan
A1, A2, A3	Luas daerah pengaliran yang diperhitungkan sesuai dengan kondisi permukaan
t1	Tinggi tanah di bagian tertinggi (m)
t2	Tinggi tanah di bagian terendah (m)
V	Kecepatan aliran (m/detik)
N	Koefisien
R	Jari-jari hidrolis
F	Luas penampang basah (m)
P	Keliling basah (m)
I	Kemiringan saluran yang diizinkan

<i>PI</i>	Indeks plastisitas (%)
A	Aspal
S	Semen Portland
K	Kapur
AT	Abu Terbang
HSP	Harga Satuan Pekerjaan
HSD	Harga Satuan Dasar
AHSP	Analisa Harga Satuan Pekerjaan
SMK3	Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja
HPP	Harga Perkiraan Perencana
SDA	Sumber Daya Air
<i>WBS</i>	<i>Work Breakdown Structure</i>
PSN	Proyek Strategis Nasional
BIJB	Bandara Internasional Jawa Barat
<i>CRBC</i>	<i>China Road and Bridge Corporation</i>
Cisumdawu	Cileunyi-Sumedang-Dawuan
Purbaleunyi	Purwakarta-Bandung-Cileunyi
Cipali	Cikopo-Palimanan
<i>AASHTO</i>	<i>The American Association of State Highway and Transportation Officials</i>
<i>SRTM</i>	<i>Shuttle Radar Topography Mission</i>
<i>USGS</i>	<i>United States Geological Survey</i>
<i>AoI</i>	<i>Area of Interest</i>
LHR	Lalu Lintas Harian Rata-rata
JBH	Jalan Bebas Hambatan
Satker	Satuan Kerja
BMKG	Badan Meteorologi Klimatologi dan Geofisika
<i>JO</i>	<i>Joint Operation</i>
<i>SPT</i>	<i>Standard Penetration Test</i>
<i>ASTM</i>	<i>American Society for Testing and Materials</i>



BBWS	Balai Besar Wilayah Sungai
<i>CBR</i>	<i>California Bearing Ratio</i>
JSKN	Jumlah Sumbu Kendaraan Niaga
$F_{KB}$	Faktor Keamanan Beban
FE	Faktor Erosi
TE	Tegangan Ekuivalen
$F_{RT}$	Faktor Ratio Tegangan
$F_{CF}$	Nilai kuat Tarik lentur beton
$P_o$	<i>Initial Present Serviceability Index</i>
$P_t$	<i>Terminal Serviceability Index</i>
$\Delta PSI$	<i>Total Loss of Serviceability</i>
$E_c$	Modulus Elastisitas Beton
$S'c$	<i>Flexural Strength</i>
UR	Umur Rencana
$D_D$	Faktor Distribusi Arah
$D_L$	Faktor Distribusi Lajur
$Z_R$	Standard Normal Deviation
$S_o$	Standard Deviation
BH	Bor Mesin
S	Sondir
$Q_c$	Tekanan Konus
PDRB	Produk Domestik Regional Bruto
BPS	Badan Pusat Statistik
ADHK	Atas Dasar Harga Konstan
i	Angka pertumbuhan
P	Persentase pengalihan perjalanan
A	Waktu tempuh jalan arteri berdasarkan hasil survey lapangan saat jam sibuk
T	Waktu tempuh jalan tol berdasarkan asumsi kecepatan 80 km/jam
TR	Tarif Tol
TV	Nilai waktu tempuh

P	Nilai <i>Diversion Rate</i>
SNI	Standard Nasional Indonesia
R	Rata-rata data curah hujan harian maks.
$X_i$	Curah hujan harian maksimum per tahun
$S_x$	Standard Deviasi
n	Jumlah tahun
$FC_1$	Faktor penyesuaian kapasitas akibat lebar lalu lintas
$FC_{PA}$	Faktor penyesuaian kapasitas akibat pemisah arah
DS	Derajat Kejenuhan
STRT	Sumbu Tunggal Roda Tunggal
STRG	Sumbu Tunggal Roda Ganda
STdRG	Sumbu Tandem Roda Ganda
R	Faktor pertumbuhan lalu-lintas
C	Nilai koefisien distribusi
JSKNH	Jumlah Sumbu Kendaraan Niaga Harian
RD	Roda Depan
RB	Roda Belakang
RGD	Roda Gandeng Depan
RGB	Roda Gandeng Belakang
BS	Beban Sumbu
JS	Jumlah Sumbu
BBTT	Beton Bersambung Tanpa Tulangan
CBK	Campuran Beton Kurus
MR	Modulus Reaksi Tanah Dasar
$Sc'$	<i>Flexural Strength</i>
J	Load Transfer Coefficient
Cd	Drainage Coefficient
ESAL	<i>Equivalen Ingle Axle Load</i>