

TUGAS AKHIR

**ANALISIS HUBUNGAN GEOMETRIK JALAN DAN LALU
LINTAS TERHADAP TINGKAT KECELAKAAN DI RUAS
JALAN DEKSO – KLANGON KM. 36 – KM. 39
KULON PROGO**

Diajukan guna melengkapi persyaratan untuk memenuhi gelar Sarjana Teknik
di Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik,
Universitas Muhammadiyah Yogyakarta



Edelia Daradinanti

20180110163

**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH YOGYAKARTA
2022**

HALAMAN PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Edelia Daradinanti
NIM : 20180110163
Judul : Analisis Hubungan Geometrik Jalan dan Lalu Lintas
terhadap Tingkat Kecelakaan di Ruas Jalan Dekso -
Klangon Km. 36 – Km. 39 Kulon Progo

Menyatakan dengan sebenarnya bahwa Tugas Akhir ini merupakan karya saya sendiri. Apabila terdapat karya orang lain yang saya kutip, maka saya akan mencantumkan sumber secara jelas. Jika dikemudian hari ditemukan ketidakbenaran dalam pernyataan ini, maka saya bersedia menerima sanksi dengan aturan yang berlaku. Demikian pernyataan ini saya buat tanpa ada paksaan dari pihak mana pun.

Yogyakarta, 13 Juli 2022

Yang membuat pernyataan

 Edelia Daradinanti

HALAMAN PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Edelia Daradinanti

NIM : 20180110163

Judul : Analisis Hubungan Geometrik Jalan dan Lalu Lintas terhadap Tingkat Kecelakaan di Ruas Jalan Dekso - Klangon Km. 36 – Km. 39 Kulon Progo

Menyatakan bahwa tugas akhir ini merupakan bagian dari penelitian payung dosen pembimbing dengan topik Keselamatan Lalu Lintas dan Jalan yang didukung oleh ERASMUS + CBHE PROJECT “ASIASAFE” bekerja sama dengan LINKOPING UNIVERSITY, SWEDIA tahun 2021 – 2024 dengan dana dari EUROPEAN COMMISSION dengan perjanjian kontrak nomor 618325-EPP-1-2020-1-SE-EPPKA2-CBHE-JP

Yogyakarta, 13 Juli 2022

Penulis,

Dosen Peneliti,



Edelia Daradinanti

Dr. Ir. Noor Mahmudah S.T., M.Eng., IPM

HALAMAN PERSEMBAHAN

Alhamdulillah rabbil 'alamin, puji syukur kehadiran Allah SWT yang telah memberikan segala nikmatnya, sehingga laporan tugas akhir saya dapat terselesaikan walaupun masih jauh dari kata sempurna. Terima kasih banyak saya persembahkan kepada kedua orang tua yang telah memberikan dukungan baik dalam bentuk materi maupun moril selama saya menempuh studi S1 Program Studi Teknik Sipil di Universitas Muhammadiyah Yogyakarta. Kelak apa yang sudah saya peroleh dan apa yang akan saya perjuangkan selanjutnya akan menjadi persembahan yang paling mulia untuk Bapak dan Ibu Saya. Terima kasih juga saya persembahkan kepada teman-teman yang sudah berjuang bersama dalam menyelesaikan tugas akhir ini.

Tidak lupa saya ucapkan terima kasih banyak kepada Ibu/Bapak Dosen yang telah membimbing saya dalam menempuh masa perkuliahan kurang lebih selama 4 tahun ke belakang khususnya dalam menyelesaikan tugas akhir ini. Untuk teman-teman, terima kasih karena kehadiran kalian semua, masa-masa perkuliahan saya menjadi lebih berkesan dan banyak pelajaran tentang nilai-nilai kehidupan yang saya dapatkan. Mohon maaf atas segala kesalahan saya baik yang disengaja maupun tidak disengaja. Terima kasih untuk dukungan yang luar biasa, sampai saya bisa menyelesaikan tugas akhir ini dengan baik.

PRAKATA



Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh

Segala puji bagi Allah SWT yang menguasai segala sesuatu. Sholawat dan salam selalu tercurahkan kepada Rasulullah SAW beserta keluarga dan sahabat-sahabatnya.

Tugas akhir ini disusun sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Teknik pada Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Yogyakarta. Penelitian ini bertujuan untuk meningkatkan pemahaman tentang keselamatan jalan melalui analisis geometrik jalan serta rasio volume kapasitas jalan yang dihubungkan dengan tingkat kecelakaan yang terjadi.

Selama penyusunan tugas akhir ini, banyak rintangan yang penyusun dapatkan, tetapi berkat bantuan, bimbingan, dan dorongan dari berbagai pihak akhirnya dapat terselesaikan dengan baik. Melalui kesempatan ini, penyusun ingin menyampaikan rasa terima kasih atas kerja sama dan dukungan dari berbagai pihak selama proses penelitian hingga penyusunan tugas akhir ini kepada:

1. Ir. Puji Harsanto, S.T., M.T., Ph.D selaku Ketua Program Studi Teknik Sipil UMY
2. Dr. Ir. Noor Mahmudah S.T., M.Eng., IPM. selaku Dosen Pembimbing Tugas Akhir
3. Ir. Anita Rahmawati, S.T, M.Sc. selaku Dosen Penguji Tugas Akhir
4. Keluarga khususnya kedua orang tua yang selalu memberikan dukungan dan bantuan selama kuliah khususnya dalam menyelesaikan tugas akhir ini
5. Sahabat dan teman-teman Teknik Sipil UMY angkatan 2018

Akhirnya, setelah segala kemampuan dicurahkan serta diiringi dengan doa untuk menyelesaikan tugas akhir ini hanya kepada Allah SWT semua dikembalikan. *Wallahu a'lam bi Showab.*

Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.

Yogyakarta, Juli 2022

Penyusun

DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN TUGAS AKHIR	iii
HALAMAN PERNYATAAN	iv
HALAMAN PERNYATAAN	v
HALAMAN PERSEMBAHAN	vi
PRAKATA	vii
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR TABEL	x
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR LAMPIRAN	xvi
DAFTAR SIMBOL DAN LAMBANG	xvii
DAFTAR SINGKATAN	xviii
DAFTAR ISTILAH	xix
ABSTRAK	xxi
<i>ABSTRACT</i>	xxii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	3
1.3 Lingkup Penelitian	3
1.4 Tujuan Penelitian	4
1.5 Manfaat Penelitian	4
BAB II TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI	5
2.1 Tinjauan Pustaka	5
2.1.1 Penelitian Terdahulu	5
2.2 Landasan Teori	8
2.2.1 Pengertian Jalan	8
2.2.2 Klasifikasi Jalan Berdasarkan Fungsi	8
2.2.3 Klasifikasi Jalan Berdasarkan Status	9
2.2.4 Klasifikasi Jalan Berdasarkan Sistem Penyediaan Prasarana Jalan dan Lalu Lintas	9
2.2.5 Bagian-bagian Jalan	10
2.2.6 Alinemen Horizontal	11
2.2.7 Alinemen Vertikal	16
2.2.8 Jalan yang Berkeselamatan	19
2.2.9 Kecelakaan Lalu Lintas	20

2.2.10	Faktor Penyebab Kecelakaan	22
2.2.11	Tingkat Kecelakaan.....	22
2.2.12	Inspeksi Keselamatan Jalan.....	23
2.2.13	Ekivalensi Mobil Penumpang (Emp).....	24
2.2.14	Kapasitas dan Kinerja Lalu Lintas pada Ruas Jalan	25
2.2.15	Rasio Volume Kapasitas (RVK)	27
2.2.16	<i>AutoCAD Civil 3D</i>	29
BAB III METODE PENELITIAN.....		30
3.1	Bagan Alir Penelitian.....	30
3.2	Langkah-langkah Pemodelan	33
3.3	Lokasi Penelitian	57
3.4	Data Penelitian.....	59
3.5	Pelaksanaan Penelitian.....	59
3.5.1	Waktu Survei.....	59
3.5.2	Alat Penelitian.....	60
3.5.3	Metode Analisis	61
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....		63
4.1	Spesifikasi Jalan.....	63
4.2	Kecelakaan Lalu Lintas	65
4.3	Potensi Kecelakaan.....	67
4.4	Tingkat Kecelakaan	70
4.5	Inspeksi Keselamatan Jalan (IKJ).....	71
4.6	Alinemen Horizontal	73
4.7	Alinemen Vertikal	79
4.8	Volume Lalu Lintas	83
4.9	Ekivalensi Mobil Penumpang (EMP).....	86
4.10	Kapasitas Jalan (C)	88
4.11	Rasio Volume Kapasitas (RVK).....	89
4.12	Kecepatan Kendaraan	90
4.13	Hubungan Rasio Volume Kapasitas Jalan dengan Kecepatan	91
4.14	Hubungan Rasio Volume Kapasitas Jalan dengan Tingkat Kecelakaan	92
BAB V.. KESIMPULAN DAN SARAN.....		94
5.1	Kesimpulan.....	94
5.2	Saran	95
DAFTAR PUSTAKA		xxiii
LAMPIRAN.....		96

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Jarak pandang mendahului (JPM) (Bina Marga, 2021)	14
Tabel 2.2 J_{PH} mobil penumpang pada kelandaian datar, menurun dan menanjak (Bina Marga, 2021)	15
Tabel 2.3 J_{PH} truk pada kelandaian normal dan koreksi kelandaian	16
Tabel 2.4 Kelandaian maksimum (Bina Marga, 2021)	17
Tabel 2.5 Panjang kelandaian kritis (Bina Marga, 2021)	17
Tabel 2.6 Kontrol desain (K) untuk lengkung vertikal cekung	17
Tabel 2.7 Kontrol desain (K) untuk lengkung vertikal cembung berdasarkan J_{PH} (Bina Marga, 2021)	18
Tabel 2.8 Kontrol desain (K) untuk lengkung vertikal cembung berdasarkan J_{PM} (Bina Marga, 2021)	18
Tabel 2.9 Nilai Emp untuk jalan luar kota tipe 2/2 UD (Bina Marga, 1997)	25
Tabel 2.10 Kapasitas dasar jalan luar kota (Bina Marga, 1997)	26
Tabel 2.11 Faktor penyesuaian kapasitas akibat lebar jalur lalu-lintas (FC_W)	26
Tabel 2.12 Faktor Penyesuaian Pemisah Arah (FC_{SP}) (Bina Marga, 1997)	27
Tabel 2.13 Faktor Penyesuaian Hambatan Samping dan Bahu Jalan (FC_{SF})	27
Tabel 2.14 Standar tingkat pelayanan jalan berdasarkan	28
Tabel 4.1 Data spesifikasi jalan	63
Tabel 4.2 Data jenis kecelakaan	65
Tabel 4.3 Data jumlah korban kecelakaan	66
Tabel 4.4 Rekapitulasi data potensi kecelakaan tahun 2022 (hari kerja)	67
Tabel 4.5 Rekapitulasi data potensi kecelakaan tahun 2022 (hari libur)	68
Tabel 4.6 Tingkat kecelakaan berdasarkan panjang ruas jalan	71
Tabel 4.7 Hasil analisis tikungan pada jalan eksisting	75
Tabel 4.8 Inventarisasi superelevasi jalan eksisting	77
Tabel 4.9 Inventarisasi kelandaian jalan eksisting	80
Tabel 4.10 Inventarisasi lengkung vertikal jalan eksisting berdasarkan	82
Tabel 4.11 Inventarisasi lengkung vertikal jalan eksisting berdasarkan jarak pandang	82
Tabel 4.12 Rekapitulasi volume lalu lintas ruas Jalan Dekso - Klangon	83

Tabel 4.13 Rekapitulasi volume lalu lintas ruas Jalan Dekso - Klangon (Dinas Perhubungan DIY, 2020)	83
Tabel 4.14 Rekapitulasi volume lalu lintas ruas Jalan Dekso - Klangon (Dinas Perhubungan DIY, 2021)	84
Tabel 4.15 Data ekivalensi mobil penumpang (Emp) hari libur	87
Tabel 4.16 Koefisien faktor penyesuaian jalan	88
Tabel 4.17 Nilai rasio volume kapasitas jalan 2022	89
Tabel 4.18 Kecepatan rata-rata kendaraan (km/jam)	90
Tabel 4.19 Data rata-rata nilai RVK dengan kecepatan kendaraan	91
Tabel 4.20 Data RVK dan tingkat kecelakaan tahun 2019-2022.....	92

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Data kependudukan di Kabupaten Kulon Progo tahun 2019 – 2021 (Sumber: Badan Pusat Statistik, 2022)	1
Gambar 1.2 Data kecelakaan di Kabupaten Kulon Progo tahun 2019 – 2021 (Sumber: Polres Kulon Progo, 2022)	2
Gambar 2.1 Klasifikasi jalan berdasarkan fungsi (Sumber: UU No. 38 tahun 2004)	8
Gambar 2.2 Klasifikasi jalan berdasarkan status (Sumber: UU No. 38 tahun 2004)	9
Gambar 2.3 Klasifikasi jalan berdasarkan sistem penyediaan prasarana jalan (Sumber: PP No. 34 tahun 2006)	9
Gambar 2.4 Klasifikasi jalan berdasarkan penggunaan jalan	10
Gambar 2.5 Bagian-bagian jalan pada tipikal jalan 2/2 TT	10
Gambar 2.6 Tikungan <i>full circle</i> (F-C)	12
Gambar 2.7 Tikungan S-C-S (<i>Spiral-Circle-Spiral</i>).....	12
Gambar 2.8 Lima pilar keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan	19
Gambar 2.9 Tabrakan depan-samping	20
Gambar 2.10 Tabrakan depan-belakang	21
Gambar 2.11 Tabrakan samping-samping	21
Gambar 2.12 Tabrakan depan-depan	21
Gambar 3.1 Bagan alir penelitian.....	30
Gambar 3.2 Bagan alir pemodelan dengan <i>software AutoCAD Civil 3D</i>	32
Gambar 3.3 Tampilan <i>website</i> DEMNAS.....	33
Gambar 3.4 Tampilan peta Kabupaten Kulon Progo	33
Gambar 3.5 Tampilan <i>new folder</i> pada <i>Google Earth Pro</i>	34
Gambar 3.6 Tampilan daerah studi dengan fitur <i>polygon</i>	34
Gambar 3.7 Tampilan daerah studi pada <i>Global Mapper v.20</i>	35
Gambar 3.8 Tampilan daerah yang di- <i>block</i> dengan <i>Digitizer Tool</i>	35
Gambar 3.9 Tampilan kontur pada <i>Global Mapper v.20</i>	36
Gambar 3.10 Tampilan <i>Configuration – Projection</i>	36
Gambar 3.11 Tampilan <i>Export file</i> ke dalam format. <i>xyz</i>	37

Gambar 3.12 Tampilan awal <i>software AutoCAD Civil 3D 2015</i>	37
Gambar 3.13 Tampilan jendela <i>Create Points</i>	38
Gambar 3.14 Tampilan jendela <i>Import Points</i>	38
Gambar 3.15 Tampilan <i>points</i> yang sudah termuat	39
Gambar 3.16 Tampilan jendela <i>Create Surface</i>	39
Gambar 3.17 Tampilan jendela <i>Surface Style</i>	40
Gambar 3.18 Tampilan jendela <i>Point Groups</i>	40
Gambar 3.19 Tampilan garis kontur	41
Gambar 3.20 Tampilan notasi pada garis kontur	41
Gambar 3.21 Tampilan jendela <i>Drawing Settings</i>	42
Gambar 3.22 Tampilan <i>Map Road</i>	42
Gambar 3.23 Tampilan jendela <i>Create Alignment - Layout</i>	43
Gambar 3.24 Tampilan <i>Alignment Layout Tools</i>	43
Gambar 3.25 Tahapan mendesain tikungan	44
Gambar 3.26 Tampilan tabel perencanaan tikungan.....	44
Gambar 3.27 Tampilan jendela <i>Create Profile from Surface</i>	45
Gambar 3.28 Tampilan profil memanjang tanah asli.....	45
Gambar 3.29 Tampilan jendela <i>Profile View Style</i> bagian <i>Graph</i>	46
Gambar 3.30 Tampilan jendela <i>Profile View Style</i> bagian <i>Grid</i>	46
Gambar 3.31 Tampilan <i>Profile View Style</i> bagian <i>Horizontal Axes</i>	47
Gambar 3.32 Tampilan <i>Profile View Style</i> bagian <i>Vertical Axes</i>	47
Gambar 3.33 Tampilan jendela <i>Create Profile</i>	48
Gambar 3.34 Tampilan potongan memanjang profil rencana.....	48
Gambar 3.35 Tampilan <i>Profile View Properties</i>	49
Gambar 3.36 Tampilan jendela <i>Profile View Properties</i> menu <i>Hatch</i>	49
Gambar 3.37 Tampilan <i>Create Assembly</i>	50
Gambar 3.38 Tampilan <i>Assembly</i>	50
Gambar 3.39 Tampilan <i>Subassembly Properties</i>	51
Gambar 3.40 Tampilan penambahan <i>Shoulders</i>	51
Gambar 3.41 <i>Subassembly Properties</i> pada <i>sholders</i>	52
Gambar 3.42 Tampilan saluran drainase.....	52
Gambar 3.43 Tampilan saluran drainase.....	53

Gambar 3.44 Tampilan <i>Daylight</i>	53
Gambar 3.45 Tampilan penuh <i>Assembly</i> , drainase, dan <i>Daylight</i>	54
Gambar 3.46 Tampilan jendela <i>Create Corridor</i>	54
Gambar 3.47 Tampilan alinemen horizontal setelah <i>corridor</i> terbuat.....	55
Gambar 3.48 Tampilan jendela <i>Calculate Superelevation</i> bagian <i>Lanes</i>	55
Gambar 3.49 Tampilan hasil analisis Superelevasi.....	56
Gambar 3.50 Tampilan <i>Profile Grid View</i>	56
Gambar 3.51 Peta lokasi penelitian.....	57
Gambar 3.52 Letak titik survei lalu lintas dan simpang di Jalan Dekso - Klangan Km. 36 – Km. 39 Kulon Progo	58
Gambar 3.53 Peralatan survei lalu lintas dan IKJ	60
Gambar 4.1 Denah lokasi penelitian	64
Gambar 4.2 Potongan melintang jalan	65
Gambar 4.3 Grafik persentase jenis kecelakaan tahun 2019 – 2021.....	66
Gambar 4.4 Grafik persentase korban kecelakaan tahun 2019 – 2021	66
Gambar 4.5 (a) Grafik persentase potensi kecelakaan di hari kerja, (b) Potensi kecelakaan tertinggi (samping-samping)	68
Gambar 4.6 (a) Grafik persentase potensi kecelakaan di hari libur, (b) Potensi kecelakaan tertinggi (samping-samping)	69
Gambar 4.7 (a) Data jenis potensi kecelakaan hari kerja dan hari libur (2022), (b) Total potensi kecelakaan hari kerja dan hari libur (2022).....	69
Gambar 4.8 Pengukuran bahu jalan	72
Gambar 4.9 Kondisi lebar lajur dan bahu jalan yang menyempit.....	72
Gambar 4.10 Kondisi jarak pandang.....	73
Gambar 4.11 Kondisi saluran drainase	73
Gambar 4.12 Pemodelan trase jalan dengan <i>software AutoCAD Civil 3D 2015</i> ..	74
Gambar 4.13 Denah lokasi tikungan.....	76
Gambar 4.14 Lokasi tikungan yang belum memenuhi peraturan	76
Gambar 4.15 Tikungan 5.....	78
Gambar 4.16 Tikungan 6.....	78
Gambar 4.17 Tikungan 7.....	79
Gambar 4.18 Tikungan 8.....	79

Gambar 4.19	Pemodelan profil memanjang jalan.....	80
Gambar 4.20	Denah lokasi kelandaian.....	81
Gambar 4.21	Grafik volume lalu lintas pada hari kerja.....	85
Gambar 4.22	Grafik volume lalu lintas pada hari libur	86
Gambar 4.23	Perbandingan volume lalu lintas hari kerja dan hari libur tahun 2022	86
Gambar 4.24	Grafik jenis dan jumlah kendaraan (smp/jam) pada hari libur.....	87
Gambar 4.25	Grafik kecepatan kumulatif kendaraan	90
Gambar 4.26	Grafik hubungan RVK dengan kecepatan.....	91
Gambar 4.27	Grafik hubungan RVK dengan tingkat kecelakaan.....	93

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. Data hasil survei volume lalu-lintas hari libur (<i>weekend</i>)	96
Lampiran 2. Rekapitulasi volume lalu lintas hari libur (<i>weekend</i>)	100
Lampiran 3. Data hasil survei volume lalu-lintas hari kerja (<i>weekday</i>).....	100
Lampiran 4. Rekapitulasi volume lalu lintas hari kerja (<i>weekday</i>).....	104
Lampiran 5. Data volume lalu lintas dari Dinas Perhubungan DIY	105
Lampiran 6. Data kecepatan kumulatif kendaraan hari libur (<i>weekend</i>)	107
Lampiran 7. Data kecepatan kumulatif kendaraan hari kerja (<i>weekday</i>)	110
Lampiran 8. Inspeksi Keselamatan Jalan	113
Lampiran 9. Tampilan titik awal dan titik akhir penelitian <i>pada AutoCAD Civil 3D 2015</i>	118
Lampiran 10. Tampilan tikungan pada <i>AutoCAD Civil 3D 2015</i>	119
Lampiran 11. Data potensi kecelakaan hari libur (<i>weekend</i>)	122
Lampiran 12. Data potensi kecelakaan hari kerja (<i>weekday</i>).....	128
Lampiran 13. Data kecelakaan dari Kepolisian Resor Kulon Progo	133
Lampiran 14. Peta Pembagian dan Daftar <i>Zone Universal Transverse Mercator</i> Ibu Kota Provinsi dan Kabupaten	142
Lampiran 15. Dokumentasi survei lapangan.....	143

DAFTAR SIMBOL DAN LAMBANG

Simbol	Dimensi	Keterangan
2/2 UD	-	Dua Lajur Dua Arah Tak Terbagi (<i>Undivided</i>)
V_D	[km/jam]	Kecepatan Desain
L_s	[m]	Panjang Lengkung Peralihan
L_c	[m]	Panjang Lengkung Lingkaran
R_d	[m]	Jari-jari Rencana Tikungan
R_{min}	[m]	Jari-jari Minimum Tikungan
e_{maks}	[%]	Superelevasi Maksimum
f	-	Kekesatan Samping
K	-	Kontrol Desain
C	[smp/jam]	Kapasitas Jalan
V	[smp/jam]	Volume Lalu Lintas
TK	[kecelakaan/ tahun/km]	Tingkat Kecelakaan

DAFTAR SINGKATAN

BAPPEDA	: Badan Perencanaan Pembangunan Daerah
BPPKPD	: Badan Pembinaan Pengelolaan Keuangan Pemerintahan Daerah
BPS	: Badan Pusat Statistik
DEMNAS	: Digital Elevasi Model Nasional (Indonesia)
DIY	: Daerah Istimewa Yogyakarta
EMP	: Ekivalensi Mobil Penumpang
GIS	: <i>Geographic Information System</i>
IKJ	: Inspeksi Keselamatan Jalan
JPH	: Jarak Pandang Henti
JPM	: Jarak Pandang Menyiap
JSD	: Jalan Sedang
Korlantas	: Korps Lalu Lintas
LB	: <i>Large Bus</i> (Bus Besar)
LLAJ	: Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
LT	: <i>Large Truck</i> (Truk Besar)
LV	: <i>Light Vehicle</i> (Kendaraan Ringan)
MC	: <i>Motorcycle</i> (Kendaraan Bermotor)
MHV	: <i>Medium Heavy Vehicle</i> (Kendaraan Berat Sedang)
PERMEN	: Peraturan Menteri
POLRI	: Kepolisian Negara Republik Indonesia
PP	: Peraturan Pemerintah
PU	: Pekerjaan Umum
PVI	: <i>Point Vertical Intersection</i>
RVK	: Rasio Volume Kapasitas
RUNK	: Rencana Umum Nasional Keselamatan
SMP	: Satuan Mobil Penumpang
STA	: <i>Stationing</i>
UTM	: <i>Universal Transverse Mercator</i>
UD	: <i>Undivided</i>
UU	: Undang-Undang

DAFTAR ISTILAH

1. DEMNAS
DEMNAS merupakan salah satu hasil dari Badan Informasi Geospasial guna melayani ketersediaan informasi elevasi di Indonesia
2. Elevasi
Elevasi merupakan suatu nilai digunakan untuk memaparkan ketinggian dalam satuan meter dari atas permukaan laut
3. EMP
EMP merupakan suatu nilai konversi guna menyetarakan bermacam jenis kendaraan yang beroperasi pada suatu ruas jalan ke dalam satu jenis kendaraan yaitu mobil penumpang
4. Garis Kontur
Garis kontur merupakan garis khayal atau maya yang menghubungkan titik-titik dengan ketinggian (elevasi) yang sama
5. Geometrik Jalan
Geometrik jalan merupakan gambaran bentuk jalan yang terdiri atas alinemen horizontal, alinemen vertikal, serta faktor lainnya yang berhubungan dengan kondisi fisik jalan
6. IKJ (Inspeksi Keselamatan Jalan)
Inspeksi keselamatan jalan adalah pemeriksaan secara sistematis dari jalan ataupun segmen jalan untuk mengidentifikasi bahaya-bahaya, kesalahan-kesalahan serta kekurangan-kekurangan yang dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas
7. JKP (Jalan Kolektor Primer)
Jalan kolektor primer merupakan jalan yang dikembangkan untuk melayani dan menghubungkan kota-kota antar pusat kegiatan wilayah dan pusat kegiatan lokal dan atau kawasan-kawasan berskala kecil dan atau pelabuhan pengumpan regional dan pelabuhan pengumpan lokal
8. JSD (Jalan Sedang)
Jalan sedang merupakan bagian dari kelas jalan berdasarkan spesifikasi penyedia prasarana jalan dengan lalu lintas jarak sedang serta paling sedikit memiliki 2 lajur dan 2 arah dengan lebar paling kecil 7 meter
9. Kecelakaan Lalu Lintas
Kecelakaan lalu lintas merupakan kecelakaan yang terjadi pada ruas maupun simpang jalan akibat ketidaksengajaan yang melibatkan pengguna jalan

10. **Lalu Lintas**
Lalu lintas merupakan gerak suatu kendaraan dan manusia di ruang lalu lintas jalan
11. **MKJI**
Manual Kapasitas Jalan Indonesia adalah pedoman yang digunakan untuk menganalisis, merencanakan, merancang, serta operasi fasilitas pada lalu lintas jalan yang disusun oleh Direktorat Jenderal Bina Marga Tahun 1997
12. **RUNK**
Dokumen yang disusun oleh pemerintah berisi program-program dalam rangka mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang berkeselamatan
13. **RVK**
Rasio volume kapasitas merupakan nilai perbandingan antara volume lalu lintas (smp/jam) dengan kapasitas jalan (smp/jam) sebagai penentuan tingkat pelayanan suatu jalan
14. **SMP (Satuan Mobil Penumpang)**
Satuan mobil penumpang merupakan satuan kendaraan dalam suatu arus lalu lintas yang disetarakan dengan mobil penumpang/kendaraan ringan, dengan menggunakan ekivalensi mobil penumpang (emp) sebagai faktor pengali bermacam tipe kendaraan menjadi satuan yang sama yakni SMP
15. **Tingkat Kecelakaan**
Tingkat kecelakaan merupakan indikator yang digunakan untuk mengukur *trend* kejadian kecelakaan pada suatu ruas jalan