



## **BUKU PENILAIAN**

# **MELAKUKAN INVENTARISASI DATA LOKASI RAWAN KECELAKAAN, TINGKAT KECELAKAAN LALULINTAS DAN KONDISI JALAN DAN ATAU DATA PERENCANAAN TEKNIS JALAN BARU F.421110.004.01**

**KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT  
DIREKTORAT JENDERAL BINA KONSTRUKSI  
DIREKTORAT KOMPETENSI DAN PRODUKTIVITAS KONSTRUKSI  
Jl. Sapta Taruna Raya No. 28 Komplek PU Pasar Jumat, Jakarta Selatan 12310  
2021**

## PENJELASAN UMUM

Buku penilaian untuk unit kompetensi melakukan inventarisasi data lokasi rawan kecelakaan, tingkat kecelakaan lalulintas dan kondisi jalan dan atau data perencanaan teknis jalan baru dengan pelaksanaan pelatihan berbasis kompetensi dibuat sebagai konsekuensi logis dalam pelatihan berbasis kompetensi yang telah menempuh tahapan penerimaan pengetahuan, ketrampilan, dan sikap kerja melalui buku informasi dan buku kerja. Setelah latihan-latihan (*exercise*) dilakukan berdasarkan buku kerja maka untuk mengetahui sejauh mana kompetensi yang dimilikinya perlu dilakukan uji komprehensif secara utuh per unit kompetensi dan materi uji komprehensif itu ada dalam buku penilaian ini.

Adapun tujuan dibuatnya buku penilaian ini, yaitu untuk menguji kompetensi peserta pelatihan setelah selesai menempuh buku informasi dan buku kerja secara komprehensif dan berdasarkan hasil uji inilah peserta akan dinyatakan kompeten atau belum kompeten terhadap unit kompetensi melakukan inventarisasi data lokasi rawan kecelakaan, tingkat kecelakaan lalulintas dan kondisi jalan dan atau data perencanaan teknis jalan baru.

Metoda penilaian yang dilakukan meliputi penilaian yang opsinya sebagai berikut:

1. Metoda penilaian pengetahuan.

a. Tes tertulis

Untuk menilai pengetahuan yang telah disampaikan selama proses pelatihan terlebih dahulu dilakukan tes tertulis melalui pemberian materi tes dalam bentuk tertulis yang dijawab secara tertulis juga. Untuk menilai pengetahuan dalam proses pelatihan, materi tes disampaikan lebih dominan dalam bentuk obyektif tes, dalam hal ini jawaban singkat, menjodohkan, benar-salah, dan pilihan ganda. Tes essay bisa diberikan selama tes essay tersebut tes essay tertutup, tidak essay terbuka, hal ini dimaksudkan untuk mengurangi faktor subyektif penilai.

b. Tes wawancara.

Tes wawancara dilakukan untuk menggali atau memastikan hasil tes tertulis sejauh itu diperlukan. Tes wawancara ini dilakukan secara perseorangan antara penilai dengan peserta uji/ peserta pelatihan. Penilai sebaiknya lebih dari satu orang.

## 2. Metoda penilaian ketrampilan.

### a. Tes simulasi.

Tes simulasi ini digunakan untuk menilai ketrampilan dengan menggunakan media bukan yang sebenarnya, misalnya menggunakan tempat kerja tiruan (bukan tempat kerja yang sebenarnya), obyek pekerjaan disediakan atau hasil rekayasa sendiri, bukan obyek kerja yang sebenarnya.

### b. Aktivitas praktik.

Penilaian dilakukan secara sebenarnya, di tempat kerja sebenarnya dengan menggunakan obyek kerja sebenarnya.

## 3. Metoda penilaian sikap kerja.

### a. Observasi.

Untuk melakukan penilaian sikap kerja digunakan metoda observasi terstruktur, artinya pengamatan yang dilakukan menggunakan lembar penilaian yang sudah disiapkan sehingga pengamatan yang dilakukan mengikuti petunjuk penilaian yang dituntut oleh lembar penilaian tersebut. Pengamatan dilakukan pada waktu peserta uji/ peserta pelatihan melakukan keterampilan kompetensi yang dinilai karena sikap kerja melekat pada keterampilan tersebut.

## DAFTAR ISI

<b>PENJELASAN UMUM.....</b>	<b>1</b>
<b>DAFTAR ISI .....</b>	<b>3</b>
<b>BAB I PENILAIAN TEORI .....</b>	<b>4</b>
A. LEMBAR PENILAIAN TEORI.....	4
B. CEKLIS PENILAIAN TEORI.....	12
<b>BAB II PENILAIAN PRAKTIK .....</b>	<b>14</b>
A. LEMBAR PENILAIAN PRAKTIK.....	14
B. CEKLIS AKTIVITAS PRAKTIK .....	15
<b>BAB III CEK LIST TUGAS .....</b>	<b>18</b>
A. CEKLIS PENILAIAN SIKAP KERJA .....	18
B. LAMPIRAN .....	18

## **BAB I**

### **PENILAIAN TEORI**

#### **A. Lembar Penilaian Teori.**

Unit kompetensi. : Jawablah soal di bawah ini.

Pelatihan. :

Waktu. : 60 menit.

#### **PETUNJUK UMUM**

- Jawablah materi tes ini pada lembar jawaban/kertas yang sudah disediakan.
- Modul terkait dengan unit kompetensi agar disimpan.
- Bacalah materi tes secara cermat dan teliti.

#### **Jawaban Singkat.**

Tuliskan jawabannya pada lembar jawaban yang tersedia.

<b>A. Isilah titik-titik dari lembar pertanyaan atau jawab pertanyaan secara benar, singkat dan jelas</b>
---

1. Bagaimana Tim Audit menginspeksi lokasi ?
--

Jawaban:
----------

2. Hal-hal apa saja yang dilaporkan dalam Audit Keselamatan ?
---

Jawaban:
----------

3. Apa yang dapat dilakukan untuk menyesuaikan sifat arus lalu lintas yang melalui lokasi kerja (lokasi proyek jalan) ?

Jawaban:

4. Dalam melaksanakan pengambilan data dari instansi terkait perlu diperhatikan sejumlah masalah keselamatan sisi jalan yang paling umum di Indonesia saat ini, apa saja ?

Jawaban:

5. Mengapa Pengemudi/ pengendara dapat keluar dari jalan (pengemudi/pengendara tidak terkontrol keluar dari Perkerasan) ?

Jawaban:

6. Langkah-langkah apa yang dilakukan pada area "diverging" di jalan berkecepatan tinggi ?

Jawaban:

7. Berikan contoh penyediaan area "bebas hazard sisi jalan" pada jalan yang ada (existing road)?

Jawaban:

### Benar-Salah

Linkarilah pernyataan di bawah ini, B jika Benar dan S jika salah pada lembar jawaban.

<b>B</b>	<b>S</b>
----------	----------

1. Pengguna jalan yang melewati jembatan sering menemukan penggunaan rambu peringatan "Jembatan" yang berlebihan, malah sering terjadi di jembatan yang justru lebih lebar dari jalan

- |          |          |   |
|----------|----------|---|
| <b>B</b> | <b>S</b> | 2. Contoh kesalahan yang sering terjadi adalah : Marka garis tidak memadai di mana jalan empat lajur menyempit jadi dua lajur. Marka yang digunakan menimbulkan saling mendahului yang terlambat dan mengarahkan arus lalu lintas yang berlawanan jadi bertemu.   |
| <b>B</b> | <b>S</b> | 3. Banyak manfaat dari sebuah tim audit dibandingkan hanya seorang auditor karena hal-hal sebagai berikut: :<br>a) Pandangan yang berbeda mengenai masalah keselamatan akibat latar belakang dan pengalaman yang berbeda di dalam tim,<br>b) Keuntungan memperoleh lebih banyak pengetahuan yang tersedia,<br>c) Lebih banyak orang di dalam tim mengurangi kesempatan mendeteksi masalah keselamatan yang kurang nyata.        |
| <b>B</b> | <b>S</b> | 4. Audit gambar kerja biasanya dilakukan Tim Audit sebelum Inspeksi lokasi. Sehingga memeriksa gambar kerja tersebut dan Inspeksi lokasi berlangsung dalam waktu yang tidak bersamaan, agar Tim Audit tetap fokus pada keselamatan pengguna jalan   |
| <b>B</b> | <b>S</b> | 5. Kebanyakan jembatan memiliki pagar besi horiontal yang dapat menusuk kendaraan yang menabrak. Pagar horisontal seperti itu tidak boleh digunakan di manapun dekat jalan. Risiko akan menjadi lebih tinggi lagi bila ditempatkan di lokasi sempit seperti jembatan. Masalah keselamatan pada pagar keselamatan yang umum dan menonjol adalah kelalaian dalam menghubungkan pagar semi kaku dengan mantap ke parapet jembatan. |
| <b>B</b> | <b>S</b> | 6. Salah satu metoda pemasangan Pagar Keselamatan adalah memperhatikan arah kendaraan (sudut keberangkatan). Sudut keberangkatan (angle of departure) kendaraan keluar jalan bervariasi bergantung pada manuver kendaraan. Pada metode itu jalur kendaraan dipetakan berdasarkan sudut keluar kendaraan dari jalur yang paling mungkin, dalam rangka menentukan kebutuhan titik pagar dan panjang pagar yang diperlukan.        |



**B**   **S**

7. Melindungi aset (misalnya APILL) dengan tiang atau beton akan meningkatkan jumlah bahaya sisi jalan. Hal ini meningkatkan kemungkinan kecelakaan, dan dalam beberapa kasus, meningkatkan keparahan tabrakan.

**B**   **S**

8. Semua pagar keselamatan memiliki awal dan akhir. Setiap ujung harus memiliki terminal keselamatan, terminal keselamatan merupakan bagian pagar keselamatan yang dirancang khusus untuk memiliki dua fungsi, yaitu sebagai bagian dari pagar yang berkeselamatan untuk ditabrak dan sekaligus membantu pengembangan kekuatan pagar yang memadai supaya pada awal "Panjang yang Dibutuhkan" (Length of Need atau LoN), sehingga saat tumbukan, pagar cukup kuat untuk menahan beban yang diterimanya.

**B**   **S**

9. Tiang rambu umumnya objek tetap. Tiang rambu besi yang lebih tebal dari 50 mm dapat berbahaya jika tertabrak kendaraan yang lepas kendali. Keselamatan dapat ditingkatkan dengan mengganti hazard itu dengan sesuatu yang tidak berbahaya, seperti mengganti tiang besi yang tetap dengan tiang yang lebih tipis, lebih mudah lepas.

**B**   **S**

10. Dalam Merancang ulang tiang lampu agar mudah lepas, maka tiang harus diletakkan pada dasar yang licin dengan piringan yang memungkinkan tiang lepas dari dasarnya ketika tertabrak kendaraan.

**B**   **S**

11. Bila menggunakan tiang kayu untuk memasang rambu, gunakan tiang kayu yang memungkinkan rambu mudah terlepas. Tiang kayu lebih tebal dari 100 mm berpotensi hazard jika tertabrak kendaraan yang lepas kendali. Keselamatan dapat ditingkatkan dengan mengganti hazard dengan sesuatu yang kurang berbahaya.

**B**   **S**

12. Prinsip dasar penyiapan daerah samping yang aman bagi pengguna jalan adalah timbunan dan lahan tanah pada bagian samping perkerasan jalan harus rata dan bebas dari objek hazard.

### Pilihan Ganda

Linkarilah pernyataan jawaban yang benar dibawah ini pada lembar jawaban.

1. Beberapa negara menerapkan model akreditasi nasional bagi auditor berdasarkan model berikut, yang awalnya dikembangkan untuk digunakan oleh AUSTROADS, kecuali
  - a. Memiliki (minimal) lima tahun pengalaman yang relevan dengan rancangan jalan, rekayasa lalu lintas dan keselamatan jalan, disiplin ilmu keselamatan jalan lain.
  - b. Berhasil menyelesaikan sebuah kursus pelatihan keselamatan jalan yang disetujui dan diakui oleh sebuah Otoritas Jalan Nasional (*National Road Authority*).
  - c. Tidak perlu berpartisipasi dalam sedikitnya lima audit keselamatan jalan di bawah panduan/ pimpinan seorang Auditor Senior, tiga di antaranya harus audit tahap rancangan, dan yang lain haruslah audit pra-pembukaan atau audit jalan yang ada.**
  - d. Mempertahankan pengalaman dengan berpartisipasi dalam sedikitnya satu audit pertahun.
2. Untuk terdaftar sebagai Auditor Keselamatan Jalan, yang dikembangkan AUSTROADS adalah sebagai berikut :
  - a. Seseorang perlu memenuhi poin a) dan b) pada soal no. 1 di atas.
  - b. Untuk terdaftar sebagai Auditor Keselamatan Jalan Senior, seseorang harus memenuhi poin a), b) pada soal 1. diatas, dan berpartisipasi sedikitnya dalam lima audit keselamatan jalan.
  - c. Kedua jenjang harus memenuhi poin d) pada soal 1 diatas, untuk tetap berada di dalam daftar auditor terakreditasi.
  - d. Semua jawaban adalah benar.**
3. Terdapat beberapa kesalahan perambuan umum, kecuali

- a. **Kurang rambu Perintah untuk sekolah, rumah ibadah, kampung dan berbagai tempat lain di mana banyak pejalan kaki berkumpul.**
  - b. Kurang rambu kecepatan untuk memperjelas pada pengemudi/pengendara berapa kecepatan maksimum.
  - c. Penggunaan yang salah dari beberapa rambu peringatan yang sama. "Jalan Menyempit ke Kiri" dan "Lajur Kiri Habis" sering digunakan dengan salah. Penggunaan rambu "Pejalan Kaki" dan "Penyeberangan Pejalan Kaki di Depan" juga sering salah.
  - d. Rambu dipasang di antara pohon – atau membiarkan pohon ditanam setelah rambu dipasang dengan baik.
4. Pengemudi/pengendara dapat **keluar dari jalan** karena berbagai alasan
- a. Kelelahan berkendara, kesalahan atau kelalaian pengemudi, kecepatan terlalu tinggi, pengaruh alkohol atau narkoba,
  - b. Kondisi jalan, kerusakan mesin,
  - c. Kondisi cuaca dan hal tidak terduga, seperti binatang lewat
- d. Semua jawaban adalah benar.**
5. Syarat pemasangan Rambu dan tiang besinya, adalah sebagai berikut :
- a. Rambu dipasang di tiang besi tipis dan mudah lepas,
  - b. Diameter tiang besi umumnya 50 mm, meningkatkan keselamatan sisi jalan.
  - c. Tiang besi ini dengan mudah bengkok jika tertabrak kendaraan lepas kendali dan umumnya mengakibatkan kecelakaan dengan keparahan rendah yang tidak akan mencederai penumpangnya
- d. Semua jawaban adalah benar.**
6. Pertimbangan dalam peningkatan Persimpangan dan pemilihan bukaan Median, dalam menurunkan angka kecelakaan, adalah sebagai berikut
- a. Persimpangan tak sebidang adalah pilihan paling berkeselamatan. Menyediakan persimpangan tak sebidang yang memadai pada interval yang cukup harus dijadikan pertimbangan utama saat merencanakan jalan bebas hambatan.

- b. Perimbangan, jika harus ada bukaan di median, adalah memberi bukaan pagar keselamatan yang disetujui dan teruji, dan hanya dapat dibuka oleh petugas jalan yang berwenang.
  - c. Sebagai gantinya, jika bukaan tidak dapat ditutup sepenuhnya dengan pagar keselamatan yang memadai, kedua ujung pagar beton harus diberi bantalan tabrakan (crash cushion). Ini mengurangi keparahan tabrakan dengan ujung pagar, tetapi tidak mencegah tabrakan menyeberang atau memutar.
  - d. Semua jawaban adalah benar.**
7. Pembuatan laporan hasil pengumpulan data pada daerah Hazard sisi jalan dapat berupa sebagai berikut :
- a. Konfigurasi Sistem Pagar Keselamatan Jalan
  - b. Pagar keselamatan pada Garis Lurus (tangen), Pagar keselamatan pada Lengkungan
  - c. Sudut Keberangkatan (Angle of Departure)
  - d. semua jawaban adalah benar.**
8. Drainase longitudinal sepanjang jalan di daerah perkotaan berbahaya untuk kendaraan lepas kendali. Juga berbahaya bagi pejalan kaki. Walaupun jalannya berkecepatan rendah dan kecil peluang tabrakan parah, hazard ini sebaiknya tidak ada. Langkah-langkah penanganan drainase pada jalan di daerah perkotaan adalah sebagai berikut :
- a. Menutup dengan tutup beton;
  - b. Memipakan drainase di bawah lajur pejalan kaki dan menyediakan lubang akses berpenutup.
  - c. Kedua poin tersebut diatas merupakan alternatif yang aman digunakan untuk saluran drainase terbuka yang dalam.
  - d. semua jawaban adalah benar.**
9. Mengubah hazard pada daerah samping jalan, mungkin merupakan pilihan yang harus kita pertimbangkan saat berusaha meningkatkan keselamatan sisi jalan, dengan cara sebagai berikut :
- a. memodifikasi sisi jalan agar dapat mengurangi keparahan tabrakan dan potensi cedera parah.

- b. merancang ulang hazard sisi jalan agar dapat mengurangi keparahan tabrakan dan potensi cedera parah.
- c. Memindahkan bagian keras dan menonjol agar diperoleh daerah samping jalan yang aman
- d. **semua jawaban adalah benar.**

10. Hal-hal yang harus diperhatikan **dalam meratakan timbunan di kemiringan pada sisi jalan agar dapat dilalui dengan aman adalah sebagai berikut :**

- a. Memulihkan kendali kendaraan yang keluar dari jalan. Di kemiringan ini kendaraan mungkin tidak terbalik, namun terus melintas hingga dasar kemiringan. Kemiringan ini harus dibersihkan dari hambatan tetap dan sebaiknya tidak dijadikan bagian dari zona bebas.
- b. Umumnya, timbunan landai dengan kemiringan 4:1 atau lebih landai dapat dilintasi dan memberikan kesempatan bagi kendaraan lepas kendali untuk pulih. Jika bebas dari hazard, kemiringan ini tidak berpotensi hazard bagi penumpang kendaraan.
- c. Perilaku kendaraan berat agak berbeda sehingga jalan dengan volume truk yang tinggi baru mendapat manfaat dari kemiringan sisi jalan 6:1 atau lebih rendah untuk mengurangi kemungkinan terguling.
- d. **Semua jawaban adalah benar.**

**B. Ceklis penilaian teori.**

NO KUK	No. SOAL	KUNCI JAWABAN	JAWABAN PESERTA	K	BK	KETERANGAN
	<b>Isian</b>					
	A.1.	Lampiran				
	A.2.	Lampiran				
	A.3.	Lampiran				
	A.4.	Lampiran				
	A.5.	Lampiran				
	A.6.	Lampiran				
	A.7.	Lampiran				
	<b>B-S</b>					
1.1	B.1	B				
1.2	B.2	B				
1.3	B.3	S				
1.4	B.4	B				

2.1	B.5	B				
2.2	B.6	B				
2.3	B.7	B				
2.4	B.8	B				
3.1	B.9	B				
3.2	B.10	B				
3.3	B.11	B				
3.4	B.12					
	<b>PG</b>					
1.1	C.1	C				
1.2	C.2	D				
1.3	C.3	A				
2.1	C.4	D				
2.2	C.5	D				
2.3	C.6	D				
3.1	C.7	D				
3.2	C.8	D				
3.3	C.9	D				
3.4	C.10	D				

## **BAB II**

### **PENILAIAN PRAKTIK**

#### **A. Lembar penilaian praktik**

Tugas unjuk kerja Melakukan Inventarisasi Data Lokasi Rawan Kecelakaan, Tingkat Kecelakaan Lalu Lintas, Dan Kondisi Jalan Dan/Atau Data Perencanaan Teknis Jalan Baru

1. Waktu. : 180 Menit.
2. Alat. :
3. Bahan. : Modul pelatihan.
4. Indikator Unjuk Kerja. :
  - a. Mampu menyusun jadwal pengumpulan data dari instansi terkait.
  - b. Mampu mengomunikasikan Jadwal pengumpulan data dengan instansi terkait.
  - c. Mampu menetapkan Jadwal pengumpulan data berdasarkan kesepakatan dengan instansi terkait
  - d. Mampu membuat rencana pengumpulan data.
  - e. Mampu melakukan pengumpulan data sesuai dengan rencana
  - f. Mampu memeriksa hasil pengumpulan data dari instansi terkai
  - g. Mampu membuat laporan hasil pengumpulan data
  - h. Mampu menyusun hasil pelaksanaan pengumpulan data menurut kategori masing-masing
  - i. Mampu membuat sistem pengarsipan untuk keperluan perencanaan keselamatan jalan
  - j. Mampu mendokumentasi data ke dalam sistem pengarsipan sesuai dengan kategori masing-masing
5. Standar kerja.
  - a. Selesai dikerjakan tidak melebihi waktu yang telah ditetapkan.
  - b. Toleransi kesalahan 5% (lima persen), tetapi tidak pada aspek kritis.
6. Instruksi kerja
  - a. Susunan jadwal pengumpulan data dari instansi terkait.
  - b. Komunikasikan Jadwal pengumpulan data dengan instansi terkait.

- c. Penetapan Jadwal pengumpulan data berdasarkan kesepakatan dengan instansi terkait
- d. Pembuatan rencana pengumpulan data
- e. Lakukan pengumpulan data sesuai dengan rencana
- f. Pemeriksaan hasil pengumpulan data dari instansi terkait
- g. Pembuatan laporan hasil pengumpulan data
- h. Penyusunan hasil pelaksanaan pengumpulan data menurut kategori masing-masing
- i. Pembuatan sistem pengarsipan untuk keperluan perencanaan keselamatan jalan
- j. Pendokumentasian data ke dalam sistem pengarsipan sesuai dengan kategori masing-masing

## B. Ceklis aktivitas praktik

Kode unit kompetensi. : F.421110.004.01

Judul unit kompetensi. : Melakukan Inventarisasi Data Lokasi Rawan Kecelakaan, Tingkat Kecelakaan Lalu Lintas, Dan Kondisi Jalan Dan/Atau Data Perencanaan Teknis Jalan Baru

Nama peserta/asesi. :

NO	DAFTAR TUGAS/ INSTRUKSI	POIN YANG DICEK	PENCAPAIAN		PENILAIAN	
			YA	TIDAK	K	BK
1.	Susunan jadwal pengumpulan data dari instansi terkait.	Proses Jadwal				
2.	Komunikasikan Jadwal pengumpulan data dengan instansi terkait.	Proses komunikasi				
3.	Penetapan Jadwal pengumpulan data berdasarkan kesepakatan dengan instansi terkait	Pemeriksaan Jadwal pengumpulan data				



NO	DAFTAR TUGAS/ INSTRUKSI	POIN YANG DICEK	PENCAPAIAN		PENILAIAN	
			YA	TIDAK	K	BK
4.	Pembuatan rencana pengumpulan data	Pembuatan rencana				
5.	Lakukan pengumpulan data sesuai dengan rencana	Proses pengumpulan data				
6.	Pemeriksaan hasil pengumpulan data dari instansi terkait	Proses mengevaluasi				
7.	Pembuatan laporan hasil pengumpulan data	Proses pembuatan laporan				
8.	Penyusunan hasil pelaksanaan pengumpulan data menurut kategori masing-masing	Jadwal pelaksanaan koordinasi				
9.	Pembuatan sistem pengarsipan untuk keperluan perencanaan keselamatan jalan	Kesesuaian system pengarsipan				
10.	Pendokumentasian data ke dalam sistem pengarsipan sesuai dengan kategori masing-masing	Proses dokumentasi				

Catatan :

Tanda tangan peserta pelatihan. :

Tanda tangan instruktur. :

**BAB III**  
**CEK LIST TUGAS**

**A. CEKLIS PENILAIAN SIKAP KERJA**

Melakukan komunikasi dan kerjasama di tempat kerja.

INDIKATOR UNJUK KERJA	NO. KUK	K	BK	KETERANGAN
1. Teliti dalam Menyusun jadwal pengumpulan data dari instansi terkait	1.1			
2. Cermat dalam mengomunikasikan jadwal pengumpulan data dengan instansi terkait	1.2			
3. Teliti dalam menetapkan jadwal pengumpulan berdasarkan kesepakatan terkait	1.3			
4. Cermat dalam membuat rencana pengumpulan data	2.1			
5. Disiplin dalam melakukan pengumpulan data sesuai dengan rencana	2.2			
6. Disiplin dalam memeriksa hasil pengumpulan data dari instasi terkait	2.3			
7. Disiplin dalam membuat laporan hasil pengumpulan data	2.4			
8. Cermat dalam Menyusun hasil pelaksanaan pengupulan data menurut kategori masing-masing	3.1			
9. Cermat dalam membuat sitem pengarsipan untuk perencanaan keselamatan jalan	3.2			
10. Tanggungjawab dalam mendokumentasikan kedalam system pengarsipan sesuai dengan kategori masing-masing	3.3			

Catatan:

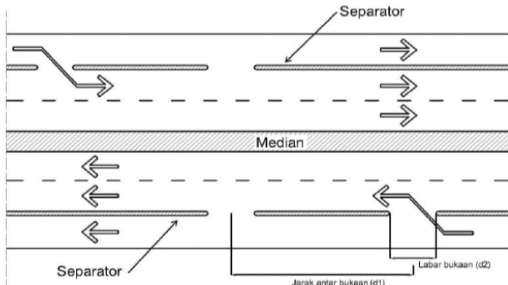
Tanda tangan peserta pelatihan :

Tanda tangan instruktur :

## **LAMPIRAN-LAMPIRAN**

## LAMPIRAN 1

### Lembar jawaban penilaian teori.

NO KUK	No. SOAL	JAWABAN																		
	<b>Isian</b>																			
	A.1.	Tim audit harus menginspeksi lokasi, lebih disukai pada pada siang dan malam hari. Inspeksi lokasi penting bagi tim untuk memperoleh ide lengkap lingkungan di mana proyek berada. Hal itu memungkinkan tim audit keselamatan jalan melihat bagaimana usulan berinteraksi dengan keadaan sekitar dan jalan yang berdekatan, termasuk potongan jalan yang ada tepat di kedua sisi lokasi. Tim harus menggunakan kesempatan ini untuk membayangkan potensi tabrakan antar pemakai dan untuk mengantisipasi ciri-ciri yang berpotensi menyedatkan.																		
	A.2.	<p><b>Bentuk dan Ukuran Separator</b></p> <p>Pada jalan Arteri : Tinggi Separator 18--25 cm, sisi luar separator dilengkapi kerb tipe normal/ barrier curb, lebar separator arteri: 2 m, untuk daerah perkotaan minimum 1 m.</p>  <p><b>Letak</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Pemeriksaan pada jalan Arteri : Ditempatkan sisi luar jalan yang mempunyai fungsi lebih tinggi, separator harus sejalan dengan sumbu jalan.</li> <li>Bukaan pada jalan Arteri di Luar kota : Jarak antar bukaan: 400 m, Lebar bukaan 7 m</li> <li>Bukaan pada jalan Arteri Dalam Kota : Jarak antar bukaan: 350 m, Lebar bukaan: 5 m</li> </ol>																		
	A.3.	<p>Pemeriksaan Jarak Pandang yang harus dipenuhi adalah sebagai berikut:</p> <p>1) Arteri Antar Kota</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Jenis jarak pandang</th> <th>Primer (v= 60km/jam)</th> <th>Sekunder (v= 30km/jam)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Landai Maksimum</td> <td>8%</td> <td>9%</td> </tr> <tr> <td>Jarak pandang henti</td> <td>75 m</td> <td>30 m</td> </tr> <tr> <td>Jarak pandang mendahului</td> <td>250 m</td> <td>100 m</td> </tr> </tbody> </table> <p>2) Arteri Dalam Kota</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Jenis jarak pandang</th> <th>Primer (v= 60km/jam)</th> <th>Sekunder (v= 30km/jam)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Jenis jarak pandang</td> <td>Primer (v= 60km/jam)</td> <td>Sekunder (v= 30km/jam)</td> </tr> </tbody> </table>	Jenis jarak pandang	Primer (v= 60km/jam)	Sekunder (v= 30km/jam)	Landai Maksimum	8%	9%	Jarak pandang henti	75 m	30 m	Jarak pandang mendahului	250 m	100 m	Jenis jarak pandang	Primer (v= 60km/jam)	Sekunder (v= 30km/jam)	Jenis jarak pandang	Primer (v= 60km/jam)	Sekunder (v= 30km/jam)
Jenis jarak pandang	Primer (v= 60km/jam)	Sekunder (v= 30km/jam)																		
Landai Maksimum	8%	9%																		
Jarak pandang henti	75 m	30 m																		
Jarak pandang mendahului	250 m	100 m																		
Jenis jarak pandang	Primer (v= 60km/jam)	Sekunder (v= 30km/jam)																		
Jenis jarak pandang	Primer (v= 60km/jam)	Sekunder (v= 30km/jam)																		

Landai Maksimum	5%	8%
Jarak pandang henti	85 m	35 m
Jarak pandang mendahului	350 m	150 m

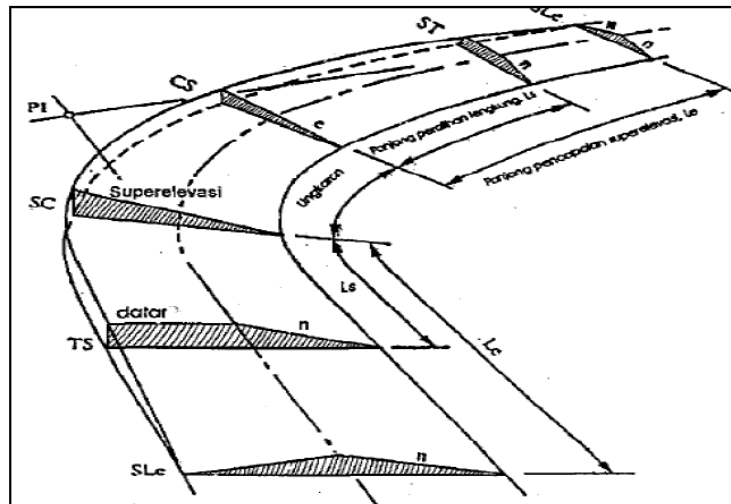
3) Kolektor Antar Kota

Jenis jarak pandang	Primer (v= 40km/jam)	Sekunder (v= 20km/jam)
Landai Maksimum	10%	10%
Jarak pandang henti	40 m	20 m
Jarak pandang mendahului	150 m	70 m

4) Kolektor Dalam Kota

Jenis jarak pandang	Primer (v= 40km/jam)	Sekunder (v= 20km/jam)
Landai Maksimum	7%	9%
Jarak pandang henti	50 m	-
Jarak pandang mendahului	200 m	100 m

A.4.



A.5.

Bagian Jalan yang perlu diperiksa agar diperoleh Jalan yang Berkeselamatan adalah sebagai berikut:

A.4.	UJI LAIK FUNGSI TEKNIS PEMAN-FAATAN BAGIAN-BAGIAN JALAN	SEGMENT:	
KOMPONEN JALAN YANG DIUJI	FOKUS PENGUJIAN	LAIK FUNGSI <sup>1)</sup>	REKOMENDASI
A.4.1. <b>Ruang Manfaat Jalan (Rumaja)</b>	Lebar dan tinggi Rumaja Pemanfaatan Rumaja Keselamatan lalu lintas		
A.4.2. <b>Ruang Milik Jalan (Rumija)</b>	Lebar Rumija Pemanfaatan Rumija Keberadaan dan tempat Utilitas		
A.4.3. <b>Ruang Pengawasan jalan (Ruwasja)</b>	Lebar Ruwasja Pemanfaatan Ruwasja Penghalang pandangan pengemudi		

	A.6.	<p>Proses pemeriksaan ini bagian dari Uji Laik Fungsi Teknis Penyelenggaraan Manajemen dan Rekayasa lalu Lintas.</p> <table border="1" data-bbox="635 241 1337 801"> <thead> <tr> <th data-bbox="635 241 794 271">A.5.</th> <th data-bbox="794 241 1169 271">UJI LAIK FUNGSI TEKNIS PENYELENGGARAAN MANAJEMEN DAN REKAYASA LALU-LINTAS</th> <th data-bbox="1169 241 1337 271">SEGMENT</th> </tr> <tr> <th data-bbox="635 271 794 309">KOMPONEN JALAN YANG DIUJI</th> <th data-bbox="794 271 1169 309">FOKUS PENGUJIAN</th> <th data-bbox="1169 271 1337 309">LAIK FUNGSI<sup>1)</sup></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="635 309 794 371">A.5.1. <b>Marka</b></td> <td data-bbox="794 309 1169 371">Marka pembagi jalur dan lajur, khususnya di tikungan Marka persimpangan Zebra Cross</td> <td data-bbox="1169 309 1337 371"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="635 371 794 421">A.5.2. <b>Rambu</b></td> <td data-bbox="794 371 1169 421">Kebutuhan manajemen Lalin Ketepatan jenis rambu dan penempatannya</td> <td data-bbox="1169 371 1337 421"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="635 421 794 454">A.5.3. <b>Separator</b></td> <td data-bbox="794 421 1169 454">Kebutuhan manajemen Lalin Bukaan pada separator</td> <td data-bbox="1169 421 1337 454"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="635 454 794 539">A.5.4. <b>Pulau Jalan</b></td> <td data-bbox="794 454 1169 539">Kebutuhan manajemen Lalin Bentuk pulau jalan Marka Warna Kerb Rambu pengarah</td> <td data-bbox="1169 454 1337 539"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="635 539 794 627">A.5.5. <b>Trotoar</b></td> <td data-bbox="794 539 1169 627">Kebutuhan manajemen Lalin Perkerasan dan kondisi trotoar Pemanfaatan oleh selain pejalan kaki Utilitas pada trotoar</td> <td data-bbox="1169 539 1337 627"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="635 627 794 723">A.5.6. <b>Alat Pemberi Isyarat Lalu-Lintas (APILL)</b></td> <td data-bbox="794 627 1169 723">Kebutuhan manajemen Lalin Lampu pengatur Phase pengaturan Phase pejalan kaki Fasilitas bagi penyandang cacat</td> <td data-bbox="1169 627 1337 723"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="635 723 794 801">A.5.7. <b>Tempat Penyeberangan</b></td> <td data-bbox="794 723 1169 801">Kebutuhan manajemen Lalin Rambu &amp; Marka APILL Perlindungan bagi pejalan kaki</td> <td data-bbox="1169 723 1337 801"></td> </tr> </tbody> </table>	A.5.	UJI LAIK FUNGSI TEKNIS PENYELENGGARAAN MANAJEMEN DAN REKAYASA LALU-LINTAS	SEGMENT	KOMPONEN JALAN YANG DIUJI	FOKUS PENGUJIAN	LAIK FUNGSI <sup>1)</sup>	A.5.1. <b>Marka</b>	Marka pembagi jalur dan lajur, khususnya di tikungan Marka persimpangan Zebra Cross		A.5.2. <b>Rambu</b>	Kebutuhan manajemen Lalin Ketepatan jenis rambu dan penempatannya		A.5.3. <b>Separator</b>	Kebutuhan manajemen Lalin Bukaan pada separator		A.5.4. <b>Pulau Jalan</b>	Kebutuhan manajemen Lalin Bentuk pulau jalan Marka Warna Kerb Rambu pengarah		A.5.5. <b>Trotoar</b>	Kebutuhan manajemen Lalin Perkerasan dan kondisi trotoar Pemanfaatan oleh selain pejalan kaki Utilitas pada trotoar		A.5.6. <b>Alat Pemberi Isyarat Lalu-Lintas (APILL)</b>	Kebutuhan manajemen Lalin Lampu pengatur Phase pengaturan Phase pejalan kaki Fasilitas bagi penyandang cacat		A.5.7. <b>Tempat Penyeberangan</b>	Kebutuhan manajemen Lalin Rambu & Marka APILL Perlindungan bagi pejalan kaki	
A.5.	UJI LAIK FUNGSI TEKNIS PENYELENGGARAAN MANAJEMEN DAN REKAYASA LALU-LINTAS	SEGMENT																											
KOMPONEN JALAN YANG DIUJI	FOKUS PENGUJIAN	LAIK FUNGSI <sup>1)</sup>																											
A.5.1. <b>Marka</b>	Marka pembagi jalur dan lajur, khususnya di tikungan Marka persimpangan Zebra Cross																												
A.5.2. <b>Rambu</b>	Kebutuhan manajemen Lalin Ketepatan jenis rambu dan penempatannya																												
A.5.3. <b>Separator</b>	Kebutuhan manajemen Lalin Bukaan pada separator																												
A.5.4. <b>Pulau Jalan</b>	Kebutuhan manajemen Lalin Bentuk pulau jalan Marka Warna Kerb Rambu pengarah																												
A.5.5. <b>Trotoar</b>	Kebutuhan manajemen Lalin Perkerasan dan kondisi trotoar Pemanfaatan oleh selain pejalan kaki Utilitas pada trotoar																												
A.5.6. <b>Alat Pemberi Isyarat Lalu-Lintas (APILL)</b>	Kebutuhan manajemen Lalin Lampu pengatur Phase pengaturan Phase pejalan kaki Fasilitas bagi penyandang cacat																												
A.5.7. <b>Tempat Penyeberangan</b>	Kebutuhan manajemen Lalin Rambu & Marka APILL Perlindungan bagi pejalan kaki																												
	A.7.	<p>Penempatan bangunan utilitas pada bahu jalan atau trotoar dalam sistem primer atau sistem sekunder di dalam wilayah perkotaan harus seizin Pembina Jalan dan mengikuti petunjuk teknis pemasangan utilitas</p> <p><b>a. Dalam Kota</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Diatas muka tanah: 0.6 m dari luar bahu/perkerasan jalan</li> <li>2) Dibawah muka tanah: 1.5m dari luar bahu/perkerasan jalan</li> </ol> <p><b>b. Luar Kota</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Tiang listrik, tiang telepon, pipa air membujur jalan, pipa minyak, kabel duct membujur jalan, man hole, talang air membujur jalan, jembatan timbang, pompa bensin, kabel telepon bawah tanah membujur jalan, kabel listrik bawah tanah membujur jalan, pipa gas bawa tanah membujur jalan, gardu listrik atau telepon 3.4m di luar rumija (dibawah atau diatas)</li> <li>2) Pipa air minum melintang jalan, pipa minyak melintang jalan, kabel duct melintang jalan, jembatan penyebrangan, talang air melintang, kabel telepon bawa tanah melintang jalan, kabel listrik bawah tanah melintang jalan, pipa gas bawah tanah melintang jalan, 1' rumaja dan rumija dengan ijin, kecuali pipa air minum 1' di luar ruang bebas</li> <li>3) Menara listrik tegangan tinggi, 4m di luar rumija dan ruwasja</li> </ol>																											
	<b>B-S</b>																												
1.1	B.1	B																											
1.2	B.2	B																											
1.3	B.3	B																											
2.1	B.4	B																											
2.2	B.5	S																											
2.3	B.6	S																											
3.1	B.7	B																											



3.2	B.8	B
3.3	B.9	B
	<b>PG</b>	
1.1	C.1	D
1.2	C.2	D
1.3	C.3	D
2.1	C.4	D
2.2	C.5	D
2.3	C.6	D
3.1	C.7	D
3.2	C.8	D
3.3	C.9	D