



BUKU PENILAIAN

MENERAPKAN PERATURAN PERUNDANG- UNDANGAN YANG TERKAIT DENGAN KEGIATAN PERENCANAAN KESELAMATAN JALAN F.421110.001.01

**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 menerapkan peraturan perundang-undangan yang terkait dengan kegiatan perencanaan keselamatan jalan 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 menerapkan peraturan perundang-undangan yang terkait dengan kegiatan perencanaan keselamatan jalan.

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

PENJELASAN UMUM.....	1
DAFTAR ISI	3
BAB I PENILAIAN TEORI	4
A. LEMBAR PENILAIAN TEORI.....	4
B. CEKLIS PENILAIAN TEORI.....	13
BAB II PENILAIAN PRAKTIK	15
A. LEMBAR PENILAIAN PRAKTIK.....	15
B. CEKLIS AKTIVITAS PRAKTIK	16
BAB III CEK LIST TUGAS	20
A. CEKLIS PENILAIAN SIKAP KERJA	20
B. LAMPIRAN	22

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 saja pada lembar jawaban yang tersedia.

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

- | |
|---|
| 1. Permasalahan kecelakaan lalu lintas perlu dihadapi dengan 7 (tujuh) paradigma yang dapat dijadikan sebagai dasar untuk merealisasikan program penanggulangan kecelakaan lalu lintas (WHO, 2004), Jelaskan. |
|---|

Jawaban:

- | |
|---|
| 2. Bagaimana Pimpinan perusahaan menerapkan SMK3 di Perusahaannya ? |
|---|

Jawaban:

3. Apa yang menjadi pertimbangan Pengusaha dalam menetapkan kebijakan K3 ?

Jawaban:

4. Hal-hal apa saja yang perlu dipertimbangkan oleh Pengusaha dalam menyusun rencana K3 di Perusahaannya?

Jawaban:

5. Siapakah yang menginventarisasi dan menganalisis ketersediaan atau daya tampung kendaraan,?

Jawaban:

6. Hal-hal apa saja dalam pengadaan dan pemasangan perlengkapan jalan yang berkaitan langsung dengan pengguna jalan ?

Jawaban:

7. Apa yang dimaksud dengan Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas ?

Jawaban:

8. Apa saja Perlengkapan jalan yang berkaitan langsung dengan pengguna jalan ?

Jawaban:

9. Apa yang dimaksud dengan Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas ?

Jawaban:

10. Apa Kriteria Pembatasan Lalu Lintas Kendaraan?

Jawaban:

11. Apa kriteria Jalan, kawasan, atau koridor yang masuk dalam Pembatasan lalu Lintas dan siapa yang mengaturnya?

Jawaban:

12. Mobil seperti apa yang mendapat pembatasan lalu lintas kendaraan perorangan?

Jawaban:

Benar-Salah

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

B	S	1. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 32 Tahun 2011 tentang Inventarisasi dan analisis arus lalu lintas pada manajemen dan rekayasa lalu lintas, tertulis pada Pasal 8 : Inventarisasi dan analisis situasi arus lalu lintas bertujuan untuk mengetahui situasi arus lalu lintas dari aspek kondisi jalan, perlengkapan jalan, dan budaya pengguna jalan.
----------	----------	--

B	S	2. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 32 Tahun 2011 tentang Inventarisasi dan analisis arus lalu lintas pada manajemen dan rekayasa lalu lintas, Untuk mengetahui situasi arus lalu lintas dari aspek kondisi jalan, perlengkapan jalan, dan budaya pengguna jalan, tertulis pada Pasal 9 : b. menteri yang bertanggung jawab di bidang jalan, meliputi: (1)volume lalu lintas; dan (2)kerusakan jalan.
----------	----------	---

B	S	3. Manajemen dan rekayasa lalu lintas adalah serangkaian usaha dan kegiatan yang meliputi perencanaan, pengadaan, pemasangan, pengaturan, dan pemeliharaan fasilitas perlengkapan jalan dalam rangka mewujudkan, mendukung dan memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas.
----------	----------	--

B	S	4. Perbaikan geometrik ruas jalan dan/atau persimpangan serta perlengkapan jalan yang tidak berkaitan langsung dengan pengguna jalan meliputi perbaikan terhadap bentuk dan dimensi jalan.
----------	----------	--

B	S	5. Perbaikan geometrik ruas jalan dan/atau persimpangan serta perlengkapan jalan yang tidak berkaitan langsung dengan pengguna jalan sebagaimana dilakukan oleh menteri yang bertanggung jawab di bidang jalan, gubernur, bupati, atau walikota sesuai dengan
----------	----------	---

		kewenangannya.
B	S	6. Perbaiki geometrik ruas jalan dan/atau persimpangan serta perlengkapan jalan yang tidak berkaitan langsung dengan pengguna jalan meliputi: <ol style="list-style-type: none"> a. inventarisasi kondisi geometrik; b. penetapan jumlah kebutuhan dan lokasi perbaikan geometrik ruas jalan dan/atau persimpangan jalan; c. perencanaan teknis; dan d. pelaksanaan konstruksi
B	S	7. Pada Peraturan Pemerintah RI No. 32 Tahun 2011, Manajemen dan Rekayasa, Analisa Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas, pasal 72, tentang Pembatasan Ruang Parkir Pada Kawasan Tertentu, dilakukan apabila memenuhi kriteria kendaraan dengan kecepatan rata-rata pada jam puncak kurang dari 30 (tiga puluh) km/jam.
B	S	8. Pada Peraturan Pemerintah RI No. 32 Tahun 2011, Manajemen dan Rekayasa, Analisa Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas, pasal 73, Pembatasan ruang parkir dapat dilakukan dengan pembatasan: <ol style="list-style-type: none"> a. waktu parkir; b. durasi parkir; c. tarif parkir; d. kuota parkir; dan/atau lokasi parkir.
B	S	9. Pembatasan lalu lintas sebagaimana dimaksud pada Peraturan Pemerintah RI No. 32 Tahun 2011, Manajemen dan Rekayasa, Analisa Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas, tentang Retribusi Pengendalian Lalu Lintas Kendaraan Perseorangan dan Kendaraan Barang, Pasal 79, dapat dilakukan apabila pada jalan, kawasan, atau koridor memenuhi kriteria paling sedikit: hanya dapat dilalui kendaraan dengan kecepatan rata-rata pada jam puncak sama dengan atau kurang dari 10 (sepuluh) km/jam

Pilihan Ganda

Linkarilah pernyataan jawaban yang benar dibawah ini pada lembar jawaban.

1. Upaya lintas sektoral harus dihimpun dalam pengembangan manajemen keselamatan lalu lintas agar penanggulangan kecelakaan lalu lintas berhasil. Tidak ada 1 (satu) instansi yang merupakan pemangku kepentingan (stakeholders) masalah keselamatan lalu lintas. Semua pihak memiliki kesetaraan sesuai dengan tugas dan wewenang yang diamanahkan. Instansi yang terlibat adalah:
 - a. Direktorat Jenderal Bina Marga di bawah koordinasi Kementerian Pekerjaan Umum, adalah Instansi yang bertanggung jawab atas pengembangan jaringan jalan;
 - b. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, pengelola lalu lintas dan angkutan jalan
 - c. Kepolisian, dan juga melibatkan kementerian lainnya seperti Pendidikan, Kesehatan dan Keuangan.
 - d. **Semua jawaban adalah benar.**

2. Penyedia Jasa Konstruksi harus menugaskan secara khusus Ahli K3 dan tenaga K3
 - a. Petugas keselamatan dan kesehatan kerja harus bekerja secara penuh (full-time) untuk mengurus dan menyelenggarakan keselamatan dan kesehatan kerja.
 - b. **Pengurus dan Penyedia Jasa yang mengelola pekerjaan dengan mempekerjakan pekerja dengan jumlah minimal 100 orang, tidak diwajibkan membentuk unit pembina K3.**
 - c. Panitia pembina keselamatan dan kesehatan kerja tersebut ini merupakan unit struktural dari organisasi penyedia jasa yang dikelola oleh pengurus atau penyedia jasa.
 - d. Petugas keselamatan dan kesehatan kerja tersebut bersama-sama dengan panitia pembina keselamatan kerja bekerja, dibawah koordinasi Pengurus atau Penyedia Jasa, serta bertanggung jawab kepada Satker.

3. Salah satu tugas pelaksana K3 adalah melakukan pencatatan atas kejadian yang terkait dengan K3, dimana :

- a. Setiap kejadian kecelakaan kerja atau kejadian yang berbahaya harus dilaporkan kepada Instansi yang terkait.
 - b. Laporan tersebut harus menunjukkan catatan kecelakaan dari setiap kegiatan kerja, pekerja masing masing
 - c. Laporan menunjukkan gambaran kecelakaan-kecelakaan dan sebab-sebabnya.
 - d. **Semua jawaban adalah benar.**
4. Kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas merupakan tanggung jawab::
- a. Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan untuk jalan nasional;
 - b. Menteri yang bertanggung jawab di bidang jalan untuk jalan nasional; gubernur untuk jalan provinsi; bupati untuk jalan kabupaten dan jalan desa; dan walikota untuk jalan kota.
 - c. Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia untuk jalan nasional, provinsi, kabupaten/kota dan desa;
 - d. **Semua jawaban adalah benar.**
5. Perbaikan dan pemeliharaan perlengkapan jalan yang berkaitan langsung dengan pengguna jalan ,meliputi:
- a. Memantau keberadaan dan kinerja perlengkapan jalan;
 - b. Menghilangkan atau menyingkirkan benda-benda yang dapat mengurangi atau menghilangkan fungsi/kinerja perlengkapan jalan;
 - c. Memperbaiki atau mengembalikan pada posisi sebenarnya apabila terjadi perubahan atau pergeseran posisi perlengkapan jalan; dan mengganti perlengkapan jalan yang rusak, cacat atau hilang.
 - d. **Semua jawaban adalah benar.**
6. Dalam Peraturan Pemerintah RI No. 32 Tahun 2011, Manajemen dan Rekayasa, Analisa Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas, tentang Pembatasan Ruang Parkir Pada Kawasan Tertentu, Pasal 72 tertulis sebagai berikut :
- a. Pembatasan ruang parkir dapat dilakukan pada: ruang milik jalan pada jalan kabupaten atau jalan kota; atau luar ruang milik jalan.

- b. Pembatasan ruang parkir dilakukan apabila memenuhi kriteria paling sedikit: memiliki perbandingan volume lalu lintas kendaraan bermotor dengan kapasitas jalan pada salah satu jalur jalan sama dengan atau lebih besar dari 0,7 (nol koma tujuh); atau hanya dapat dilalui kendaraan dengan kecepatan rata-rata pada jam puncak kurang dari 30 (tiga puluh) km/jam.
 - c. Pemberlakuan pembatasan ruang parkir harus memperhatikan kualitas lingkungan.
 - d. **Semua jawaban benar.**
7. Manajemen kebutuhan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 60 Peraturan Pemerintah RI No. 32 Tahun 2011, Manajemen dan Rekayasa, Analisa Dampak, tentang Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas, ini dilakukan secara simultan dan terintegrasi melalui strategi sebagai berikut, kecuali :
- a. mengendalikan lalu lintas di ruas jalan tertentu dan persimpangan, mempengaruhi penggunaan kendaraan pribadi;
 - b. **mendorong penggunaan kendaraan angkutan umum dan transportasi yang tidak ramah lingkungan, serta memfasilitasi peralihan moda dari penggunaan kendaraan pribadi ke penggunaan kendaraan angkutan umum;**
 - c. mempengaruhi pola perjalanan masyarakat dengan berbagai pilihan yang efektif dalam konteks moda, lokasi/ruang, waktu, dan rute perjalanan; dan
 - d. mendorong dan memfasilitasi perencanaan terpadu antara tata ruang dan transportasi, baik yang direncanakan maupun yang telah tersedia.
8. Dalam Peraturan Pemerintah RI No. 32 Tahun 2011, Manajemen dan Rekayasa, Analisa Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas, tentang Pembatasan Lalu Lintas Kendaraan Perseorangan, Pembatasan lalu lintas kendaraan perseorangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 65 dilakukan apabila pada jalan, kawasan, atau koridor memenuhi kriteria paling sedikit:
- a. memiliki perbandingan volume lalu lintas kendaraan bermotor dengan kapasitas jalan pada salah satu jalur jalan sama dengan atau lebih besar dari 0,7 (nol koma tujuh);

- b. hanya dapat dilalui kendaraan dengan kecepatan rata-rata pada jam puncak kurang dari 30 (tiga puluh) km/jam; dan
- c. tersedia jaringan dan pelayanan angkutan umum dalam trayek yang memenuhi standar pelayanan minimal pada jalan, kawasan, atau koridor yang bersangkutan
- d. **Semua jawaban adalah benar.**

9. Dalam Peraturan Pemerintah RI No. 32 Tahun 2011, Manajemen dan Rekayasa, Analisa Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas, Pasal 64, tentang Pembatasan lalu lintas kendaraan perseorangan, meliputi

- a. mobil penumpang;
- b. mobil bus; dan
- c. mobil barang dengan jumlah berat yang diperbolehkan paling besar 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram.
- d. **Semua jawaban adalah benar.**

B. Ceklis penilaian teori.

NO KUK	No. SOAL	KUNCI JAWABAN	JAWABAN PESERTA	K	BK	KETERANGAN
	Isian					
	A.1.	Lampiran				
	A.2.	Lampiran				
	A.3.	Lampiran				
	A.4.	Lampiran				
	A.5.	Lampiran				
	A.6.	Lampiran				
	A.7.	Lampiran				
	A.8.	Lampiran				
	A.9.	Lampiran				
	A.10.	Lampiran				
	A.11.	Lampiran				
	A.12.	Lampiran				
	B-S					
1.1	B.1	B				
1.2	B.2	B				
1.3	B.3	B				
2.1	B.4	B				
2.2	B.5	B				

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

BAB II

PENILAIAN PRAKTIK

A. Lembar penilaian praktik

Tugas unjuk kerja menerapkan peraturan perundang-undangan yang terkait dengan kegiatan perencanaan keselamatan jalan

1. Waktu. : 180 Menit.
2. Alat. :
3. Bahan. : Modul pelatihan.
4. Indikator Unjuk Kerja. :
 - a. Mampu memeriksa ketentuan tentang keteknikan dan perlindungan tenaga kerja serta kode etik yang diperlukan untuk perencanaan keselamatan jalan.
 - b. Mampu membuat rangkuman ketentuan tentang keteknikan, perlindungan tenaga kerja, dan kode etik yang diperlukan untuk perencanaan keselamatan jalan
 - c. Mampu memilih rangkuman ketentuan tentang keteknikan, perlindungan tenaga kerja, dan kode etik sebagai hasil inventarisasi.
 - d. Mampu memeriksa rencana pelaksanaan peraturan perundang-undangan tentang ketentuan keteknikan dan perlindungan tenaga kerja serta kode etik berdasarkan hasil identifikasi.
 - e. Mampu menentukan langkah-langkah pemeriksaan realisasi pelaksanaan ketentuan tentang keteknikan, perlindungan tenaga kerja, dan kode etik.
 - f. Mampu menjabarkan kesesuaian atau ketidaksesuaian yang terjadi dalam pelaksanaan kedalam rangkuman.
 - g. Mampu menguraikan penyebab ketidaksesuaian dari rangkuman hasil pemeriksaan pelaksanaan pelaksanaan ketentuan tentang keteknikan, perlindungan tenaga kerja, dan kode etik.
 - h. Mampu menilai hasil pelaksanaan berdasarkan analisis
 - i. Mampu menyusun langkah perbaikan pelaksanaan dalam bentuk laporan.
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. Pemeriksaan ketentuan tentang keteknikan dan perlindungan tenaga kerja serta kode etik yang diperlukan untuk perencanaan keselamatan jalan
- b. Pembuatan rangkuman ketentuan tentang keteknikan, perlindungan tenaga kerja, dan kode etik yang diperlukan untuk perencanaan keselamatan jalan
- c. Pemilihan rangkuman ketentuan tentang keteknikan, perlindungan tenaga kerja, dan kode etik sebagai hasil inventarisasi.
- d. Pemeriksaan rencana pelaksanaan peraturan perundang-undangan tentang ketentuan keteknikan dan perlindungan tenaga kerja serta kode etik berdasarkan hasil identifikasi.
- e. Penentuan langkah-langkah pemeriksaan realisasi pelaksanaan ketentuan tentang keteknikan, perlindungan tenaga kerja, dan kode etik.
- f. Jabarkan kesesuaian atau ketidaksesuaian yang terjadi dalam pelaksanaan kedalam rangkuman
- g. Uraikan penyebab ketidaksesuaian dari rangkuman hasil pemeriksaan pelaksanaan ketentuan tentang keteknikan, perlindungan tenaga kerja, dan kode etik.
- h. Penilaian hasil pelaksanaan berdasarkan analisis
- i. Penyusunan langkah perbaikan pelaksanaan dalam bentuk laporan

B. Ceklis aktivitas praktik

Kode unit kompetensi. : F.421110.001.01

Judul unit kompetensi. : Menerapkan Peraturan Perundang-Undangan Yang Terkait Dengan Kegiatan Perencanaan Keselamatan Jalan

Nama peserta/asesi. :

NO	DAFTAR TUGAS/ INSTRUKSI	POIN YANG DICEK	PENCAPAIAN		PENILAIAN	
			YA	TIDAK	K	BK
1.	Pemeriksaan ketentuan ketentuan tentang keteknikan dan	Pemeriksaan ketentuan keteknikan dan perlindungan				

NO	DAFTAR TUGAS/ INSTRUKSI	POIN YANG DICEK	PENCAPAIAN		PENILAIAN	
			YA	TIDAK	K	BK
	perlindungan tenaga kerja serta kode etik yang diperlukan untuk perencanaan keselamatan jalan	tenaga kerja serta kode etik				
2.	Pembuatan rangkuman ketentuan tentang keteknikan, perlindungan tenaga kerja, dan kode etik yang diperlukan untuk perencanaan keselamatan jalan	Hasil rangkuman				
3.	Pemilihan rangkuman ketentuan tentang keteknikan, perlindungan tenaga kerja, dan kode etik sebagai hasil inventarisasi.	Pemilihan Rangkuman				
4.	Pemeriksaan rencana pelaksanaan peraturan perundang-undangan tentang ketentuan keteknikan dan perlindungan tenaga kerja serta kode etik berdasarkan hasil identifikasi.	Pemeriksaan rencana pelaksanaan peraturan perundang-undangan				
5.	Penentuan langkah-langkah pemeriksaan	Pemeriksa Langkah penentuan				

NO	DAFTAR TUGAS/ INSTRUKSI	POIN YANG DICEK	PENCAPAIAN		PENILAIAN	
			YA	TIDAK	K	BK
	realisasi pelaksanaan ketentuan tentang keteknikan, perlindungan tenaga kerja, dan kode etik.					
6.	Jabarkan kesesuaian atau ketidaksesuaian yang terjadi dalam pelaksanaan kedalam rangkuman	Hasil ketidaksesuaian rangkuman				
7.	Uraikan penyebab ketidaksesuaian dari rangkuman hasil pemeriksaan pelaksanaan pelaksanaan ketentuan tentang keteknikan, perlindungan tenaga kerja, dan kode etik.	Hasil penyebab ketidaksesuaian				
8.	Penilaian hasil pelaksanaan berdasarkan analisis	Hasil pelaksanaan				
9.	Penyusunan langkah perbaikan pelaksanaan dalam bentuk laporan	Hasil laporan				

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 memeriksa ketentuan ketentuan tentang keteknikan dan perlindungan tenaga kerja serta kode etik yang diperlukan untuk perencanaan keselamatan jalan.	1.1			
2. Cermat dalam membuat rangkuman ketentuan tentang keteknikan, perlindungan tenaga kerja, dan kode etik yang diperlukan untuk perencanaan keselamatan jalan	1.2			
3. Cermat dalam memilih rangkuman ketentuan tentang keteknikan, perlindungan tenaga kerja, dan kode etik sebagai hasil inventarisasi.	1.3			
4. Cermat dalam memeriksa rencana pelaksanaan peraturan perundang-undangan tentang ketentuan keteknikan dan pelindungan tenaga kerja serta kode etik berdasarkan hasil identifikasi.	2.1			
5. Teliti dalam menentukan langkah-langkah pemeriksaan realisasi pelaksanaan ketentuan tentang keteknikan, perlindungan tenaga kerja, dan kode etik.	2.2			
6. Cermat dalam menjabarkan kesesuaian atau ketidaksesuaian yang terjadi dalam pelaksanaan kedalam rangkuman.	2.3			
7. Cermat dalam menguraikan penyebab ketidaksesuaian dari rangkuman hasil pemeriksaan pelaksanaan pelaksanaan ketentuan tentang keteknikan, perlindungan tenaga kerja, dan kode	3.1			

etik.				
8. Teliti dalam menilai hasil pelaksanaan berdasarkan analisis	3.2			
9. Cermat dalam menyusun langkah perbaikan pelaksanaan dalam bentuk laporan.	3.3			

Catatan:

Tanda tangan peserta pelatihan :

Tanda tangan instruktur :

LAMPIRAN-LAMPIRAN

LAMPIRAN 1

Lembar jawaban penilaian teori.

NO KUK	No. SOAL	JAWABAN
	Isian	
	A.1.	<p>a. Pada hakekatnya, kecelakaan lalu lintas dapat dihindari. Hal ini disebabkan kecelakaan lalu lintas merupakan masalah yang dibuat oleh manusia dan peristiwanya dapat diterima secara rasional sehingga seyogyanya dapat pula ditanggulangi dengan pendekatan rasional.</p> <p>b. Keselamatan lalu lintas merupakan permasalahan multisektoral. Semua sektor harus diberdayakan dan bertanggungjawab secara penuh di dalam seluruh aktivitas, termasuk advokasi program pencegahannya.</p> <p>c. Kesalahan pengemudi dan pengguna jalan lain yang bersifat umum seharusnya tidak menyebabkan kecelakaan lalu lintas yang berdampak kematian ataupun luka berat. Sistem pergerakan lalu lintas seharusnya direncanakan untuk membantu pengguna jalan menghindari kesalahan bertindak akibat konflik di dalam memutuskan manuver yang dianggap mengutamakan keselamatan (forgiving road design).</p> <p>d. Batas parameter maksimal dalam perencanaan, perancangan, dan pengendalian kecepatan kendaraan yang merupakan titik tolak penetapan sistem pergerakan lalu lintas didasarkan pada kondisi paling rentan (safe system).</p> <p>e. Kecelakaan lalu lintas harus dihadapi dalam kesetaraan sosial. Kesetaraan untuk mendapatkan perlindungan dan akses menuju fasilitas medis untuk korban kecelakaan lalu lintas.</p> <p>f. Penggunaan teknologi negara berpenghasilan tinggi ke negara berpenghasilan rendah harus diadopsi dengan memperhatikan kondisi setempat dan seyogyanya berdasarkan hasil penelitian berbasis kebutuhan setempat.</p> <p>g. Pengetahuan setempat atau kearifan local harus dijadikan landasan bertindak di dalam pengembangan dan implementasi solusi penanggulangan kecelakaan lalu lintas.</p>
	A.2.	<p>Peraturan Pemerintah RI No. 50 Tahun 2012 tentang Penerapan Sistem Manajemen K3, Pasal 5, tertulis sebagai berikut :</p> <p>(1) Setiap perusahaan wajib menerapkan SMK3 di perusahaannya.</p> <p>(2) Kewajiban sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berlaku bagi perusahaan:</p> <p>a. mempekerjakan pekerja/buruh paling sedikit 100 (seratus) orang; atau</p> <p>b. mempunyai tingkat potensi bahaya tinggi.</p> <p>(3) Ketentuan mengenai tingkat potensi bahaya tinggi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.</p> <p>(4) Pengusaha dalam menerapkan SMK3 wajib berpedoman pada Peraturan Pemerintah ini dan ketentuan peraturan</p>

		perundang-undangan serta dapat memperhatikan konvensi atau standar internasional.
	A.3.	<p>Dalam Peraturan Pemerintah RI No. 50 Tahun 2012, Penerapan Sistem Manajemen K3 tentang Penetapan Kebijakan K3, Pasal 7 tertulis sebagai berikut :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Penetapan kebijakan K3 sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (1) huruf a dilaksanakan oleh pengusaha. 2. Dalam menyusun kebijakan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), pengusaha paling sedikit harus: <ol style="list-style-type: none"> a. melakukan tinjauan awal kondisi K3 yang meliputi: <ol style="list-style-type: none"> 1) identifikasi potensi bahaya, penilaian dan pengendalian risiko; 2) perbandingan penerapan K3 dengan perusahaan dan sektor lain yang lebih baik; 3) peninjauan sebab akibat kejadian yang membahayakan; 4) kompensasi dan gangguan serta hasil penilaian sebelumnya yang berkaitan dengan keselamatan; dan penilaian efisiensi dan efektivitas sumber daya yang disediakan. b. memperhatikan peningkatan kinerja manajemen K3 secara terus-menerus; dan c. memperhatikan masukan dari pekerja/buruh dan/atau serikat pekerja/serikat buruh.
	A.4.	<p>Dalam Peraturan Pemerintah RI No. 50 Tahun 2012 tentang Penerapan Sistem Manajemen K3 tentang Perencanaan K3, Pasal 9 tertulis sebagai berikut :</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) Perencanaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (1) huruf b dilakukan untuk menghasilkan rencana K3. (2) Rencana K3 disusun dan ditetapkan oleh pengusaha dengan mengacu pada kebijakan K3 yang telah ditetapkan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (1). (3) Dalam menyusun rencana K3 sebagaimana dimaksud pada ayat (2) pengusaha harus mempertimbangkan: <ol style="list-style-type: none"> a. hasil penelaahan awal; b. identifikasi potensi bahaya, penilaian, dan pengendalian risiko; c. peraturan perundang-undangan dan persyaratan lainnya; dan d. sumber daya yang dimiliki. (4) Pengusaha dalam menyusun rencana K3 sebagaimana dimaksud pada ayat (2) harus melibatkan Ahli K3, Panitia Pembina K3, wakil pekerja/buruh, dan pihak lain yang terkait di perusahaan. (5) Rencana K3 paling sedikit memuat: <ol style="list-style-type: none"> a. tujuan dan sasaran;w.hukumonline.com b. skala prioritas; c. upaya pengendalian bahaya; d. penetapan sumber daya; e. jangka waktu pelaksanaan; f. indikator pencapaian; dan g. sistem pertanggungjawaban.
	A.5.	Inventarisasi dan analisis ketersediaan atau daya tampung kendaraan bertujuan untuk mengetahui dan memperkirakan kemampuan daya tampung kendaraan dalam mengangkut orang dan barang. yang dilakukan oleh:

		<p>a. menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, meliputi:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. asal dan tujuan perjalanan orang dan/atau barang; 2. bangkitan dan tarikan; 3. pemilahan moda; dan 4. kebutuhan kendaraan. <p>b. gubernur, meliputi:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. asal dan tujuan perjalanan orang dan/atau barang antarkota dalam provinsi; 2. bangkitan dan tarikan antarkota dalam provinsi; 3. pemilahan moda antarkota dalam provinsi; dan 4. kebutuhan kendaraan di wilayah provinsi. <p>c. bupati, meliputi:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. asal dan tujuan perjalanan orang dan/atau barang dalam kabupaten; 2. bangkitan dan tarikan dalam kabupaten; 3. pemilahan moda dalam kabupaten; dan 4. kebutuhan kendaraan di wilayah kabupaten. <p>d. walikota, meliputi:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. asal dan tujuan perjalanan orang dan/atau barang dalam kota; 2. bangkitan dan tarikan dalam kota; 3. pemilahan moda dalam kota; dan 4. kebutuhan kendaraan di wilayah kota.
	A.6.	<p>Peraturan Pemerintah RI No. 32 Tahun 2011, Manajemen dan Rekayasa, Analisa Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas, tentang, Perbaikan Geometrik Jalan, pasal 31, tertulis sebagai berikut :</p> <p>Pengadaan dan pemasangan perlengkapan jalan yang berkaitan langsung dengan pengguna jalan, meliputi:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Inventarisasi kebutuhan perlengkapan jalan sesuai kebijakan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas yang telah ditetapkan; b. Penetapan jumlah kebutuhan dan lokasi pemasangan perlengkapan jalan; c. Penetapan lokasi rinci pemasangan perlengkapan jalan; d. Penyusunan spesifikasi teknis yang dilengkapi dengan gambar teknis perlengkapan jalan; dan e. Kegiatan pemasangan perlengkapan jalan sesuai kebijakan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas yang telah ditetapkan.
	A.7.	<p>Dalam Peraturan Pemerintah RI No. 50 Tahun 2012 tentang</p>

		<p>Penerapan Sistem Manajemen K3 tentang Pengawasan, Pasal 18, tertulis sebagai berikut :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Pengawasan SMK3 dilakukan oleh pengawas ketenagakerjaan pusat, provinsi dan/atau kabupaten/kota sesuai dengan kewenangannya. 2) Pengawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi: <ol style="list-style-type: none"> a. pembangunan dan terjaminnya pelaksanaan komitmen; b. organisasi; c. sumber daya manusia; d. pelaksanaan peraturan perundang-undangan bidang K3; e. keamanan bekerja; f. pemeriksaan, pengujian dan pengukuran penerapan SMK3; g. pengendalian keadaan darurat dan bahaya industri; h. pelaporan dan perbaikan kekurangan; dan tindak lanjut audit.
	A.8.	<p>Peraturan Pemerintah RI No. 32 Tahun 2011, Manajemen dan Rekayasa, Analisa Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas, Pasal 33. tertulis sebagai berikut :</p> <p>Perlengkapan jalan yang berkaitan langsung dengan pengguna jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 huruf b meliputi:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. alat pemberi isyarat lalu lintas; b. rambu lalu lintas; c. marka jalan; d. alat penerangan jalan; e. alat pengendali pemakai jalan, terdiri atas: <ol style="list-style-type: none"> 1) alat pembatas kecepatan; dan 2) alat pembatas tinggi dan lebar kendaraan. f. alat pengaman pemakai jalan, terdiri atas: <ol style="list-style-type: none"> 1) pagar pengaman; 2) cermin tikungan; 3) tanda patok tikungan (<i>delineator</i>); 4) pulau-pulau lalu lintas; dan 5) pita penggaduh. g. fasilitas pendukung kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan yang berada di jalan maupun di luar badan jalan; dan/atau h. fasilitas pendukung penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan.
	A.9.	<p>Peraturan Pemerintah RI No. 32 Tahun 2011, Manajemen dan Rekayasa, Analisa Dampak, tentang Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas, Pasal 60, tertulis sebagai berikut :</p> <p>(1) Untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas penggunaan ruang lalu lintas dan mengendalikan pergerakan lalu lintas, diselenggarakan manajemen kebutuhan lalu lintas berdasarkan kriteria:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. perbandingan volume lalu lintas kendaraan bermotor

		<p>dengan kapasitas jalan; b. ketersediaan jaringan dan pelayanan angkutan umum; dan c. kualitas lingkungan.</p> <p>(2) Manajemen kebutuhan lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan dengan cara pembatasan: a. lalu lintas kendaraan perseorangan pada koridor atau kawasan tertentu pada waktu dan jalan tertentu; b. lalu lintas kendaraan barang pada koridor atau kawasan tertentu pada waktu dan jalan tertentu; c. lalu lintas sepeda motor pada koridor atau kawasan tertentu pada waktu dan jalan tertentu; d. lalu lintas kendaraan bermotor umum sesuai dengan klasifikasi fungsi jalan; e. ruang parkir pada kawasan tertentu dengan batasan ruang parkir maksimal; dan/atau f. lalu lintas kendaraan tidak bermotor umum pada koridor atau kawasan tertentu pada waktu dan jalan tertentu.</p> <p>(3) Pembatasan lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a dan huruf b dapat dilakukan dengan pengenaan retribusi pengendalian lalu lintas yang diperuntukkan bagi peningkatan kinerja lalu lintas dan peningkatan pelayanan angkutan umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan</p>
	A.10.	<p>Dalam Peraturan Pemerintah RI No. 32 Tahun 2011, Manajemen dan Rekayasa, Analisa Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas, tentang Pembatasan Lalu Lintas Kendaraan Perseorangan, Pasal 65, tertulis sebagai berikut :</p> <p>(1) Pembatasan lalu lintas kendaraan perseorangan dilakukan apabila pada jalan, kawasan, atau koridor memenuhi kriteria paling sedikit: a. memiliki perbandingan volume lalu lintas kendaraan bermotor dengan kapasitas jalan pada salah satu jalur jalan sama dengan atau lebih besar dari 0,7 (nol koma tujuh); b. hanya dapat dilalui kendaraan dengan kecepatan rata-rata pada jam puncak kurang dari 30 (tiga puluh) km/jam; dan c. tersedia jaringan dan pelayanan angkutan umum dalam trayek yang memenuhi standar pelayanan minimal pada jalan, kawasan, atau koridor yang bersangkutan.</p> <p>(2) Pemberlakuan pembatasan lalu lintas selain memenuhi kriteria sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memperhatikan kualitas lingkungan.</p>
	A.11.	<p>Dalam Peraturan Pemerintah RI No. 32 Tahun 2011, Manajemen dan Rekayasa, Analisa Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas, tentang Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas, Pasal 61. 62 dan pasal 63, tertulis sebagai berikut :</p> <p>Manajemen kebutuhan lalu lintas dilakukan secara simultan dan terintegrasi melalui strategi: a. mengendalikan lalu lintas di ruas jalan tertentu dan persimpangan; b. mempengaruhi penggunaan kendaraan pribadi; c. mendorong penggunaan kendaraan angkutan umum dan</p>

		<p>transportasi yang ramah lingkungan, serta memfasilitasi peralihan moda dari penggunaan kendaraan pribadi ke penggunaan kendaraan angkutan umum;</p> <p>d. mempengaruhi pola perjalanan masyarakat dengan berbagai pilihan yang efektif dalam konteks moda, lokasi/ruang, waktu, dan rute perjalanan; dan</p> <p>e. mendorong dan memfasilitasi perencanaan terpadu antara tata ruang dan transportasi, baik yang direncanakan maupun yang telah tersedia.</p> <p>(1) Pembatasan wajib dinyatakan dengan rambu lalu lintas. (2) Pembatasan ditetapkan dengan peraturan daerah. Manajemen kebutuhan lalu lintas dilakukan oleh:</p> <p>a. menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan untuk jalan nasional;</p> <p>b. gubernur untuk jalan provinsi setelah mendapatkan masukan dari bupati atau walikota; dan</p> <p>c. bupati atau walikota untuk jalan kabupaten/kota</p>
	A.12.	<p>Dalam Peraturan Pemerintah RI No. 32 Tahun 2011, Manajemen dan Rekayasa, Analisa Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas, tentang Pembatasan Lalu Lintas Kendaraan Perseorangan, Pasal 64, tertulis sebagai berikut : Pembatasan lalu lintas kendaraan perseorangan, meliputi:</p> <p>a. mobil penumpang;</p> <p>b. mobil bus; dan</p> <p>c. mobil barang dengan jumlah berat yang diperbolehkan paling besar 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram.</p>
	B-S	
1.1	B.1	B
1.2	B.2	B
1.3	B.3	B
2.1	B.4	B
2.2	B.5	B
2.3	B.6	B
3.1	B.7	B
3.2	B.8	B
3.3	B.9	B
	PG	
1.1	C.1	D
1.2	C.2	B
1.3	C.3	D
2.1	C.4	D
2.2	C.5	D
2.3	C.6	D
3.1	C.7	B
3.2	C.8	D
3.3	C.9	D