



## **BUKU PENILAIAN**

# **MEMBUAT LAPORAN AKHIR F.421110.008.01**

**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 membuat laporan akhir pada kegiatan perencanaan keselamatan jalan 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 membuat laporan akhir pada 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

<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 .....	14
<b>BAB II PENILAIAN PRAKTIK .....</b>	<b>17</b>
A. LEMBAR PENILAIAN PRAKTIK .....	17
B. CEKLIS AKTIVITAS PRAKTIK .....	18
<b>BAB III CEK LIST TUGAS .....</b>	<b>21</b>
A. CEKLIS PENILAIAN SIKAP KERJA .....	21
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.

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

- |  |
|--|
| 1. Setelah kita mengetahui "biaya tabrakan", apa langkah selanjutnya agar diperoleh daftar opsi "tindakan perbaikan" ? |
|--|

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

2. Apa gunanya usulan pada opsi “tindakan perbaikan” dalam pemanfaatan “dana publik” agar diperoleh penurunan angka kecelakaan ?

Jawaban:

3. Apa tindakan kita selanjutnya (yang dipandang perlu) dalam menuju Indonesia mempunyai Tabel “faktor reduksi tabrakan” sendiri ?

Jawaban:

4. Ahli teknik berperan dalam mencegah pelanggaran ketika mereka merancang dan mengadakan persimpangan. Lalu apa yang Ahli Keselamatan Jalan bisa lakukan agar angka kecelakaan dipersimpangan bisa diminimalkan ?

Jawaban:

5. Dalam mengamati kecelakaan beruntun, dan berdasarkan informasi setempat dan catatan Polisi mengenai tabrakan beruntun yang makan korban, apa kira-kira penyebabnya ? Uraikan.

Jawaban:

6. Ada perempatan di sebuah kota kecil. Perempatan itu merupakan sebuah persimpangan antara sebuah jalan kecil dengan sebuah Jalan Nasional. Kedua jalan itu lurus dan rata. Kecepatan lalu lintas di jalan raya sangat tinggi, diperkirakan mencapai 80 km/jam bila lalu lintas lancar. Persimpangan berada di daerah perkotaan; sisi jalan hampir sama sekali tak terlihat dari kedua pendekat jalan raya bangunan-bangunan, tidak ada penanda arah yang memadai, kurang rambu peringatan, marka garis yang

tidak memadai, dan pengendali lalu lintas di persimpangan. Selama jam sibuk, dua orang bertugas mengendalikan lalu lintas untuk membantu keluar lalu lintas dari jalan kecil.

Dari ahli teknik dan penduduk setempat diketahui bahwa telah banyak terjadi kecelakaan di persimpangan ini, termasuk tabrakan sudut kanan, tabrakan pejalan kaki, dan beberapa tabrakan bagian belakang. Tabrakan yang paling serius terjadi malam hari, ketika jumlah kendaraan menurun dan kecepatan di jalan raya meningkat.

Pertanyaan : Tindakan Pencegahan apa yang Ahli Keselamatan Jalan rekomendasikan ?

Jawaban:

7. Untuk membantu menyusun suatu Rencana Manajemen Lalu Lintas (RMLL), ahli teknik perlu memperhitungkan bahwa lokasi pekerjaan jalan terdiri dari empat zona terpisah yang saling berkaitan. Apakah Konsep Zona?

Jawaban:



8. Uraikan maksud "Zona Peringatan Dini" dan "Zona Pemandu Transisi" (Taper)

Jawaban:

9. Uraikan maksud "Zone Kerja" dan "Zone Terminasi"

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. Berbekal informasi yang diperoleh dari diagram tabrakan dan grid faktor

		<p>tabrakan, tim penyelidik kemudian mengunjungi lokasi dan memeriksanya saat tabrakan telah terjadi. Jika pola utama tabrakan merupakan pola malam hari, sebaiknya kita memeriksa lokasi itu pada malam hari. Jika masalah tabrakan merupakan masalah akhir pekan, periksa lokasi tersebut pada akhir pekan.</p>
<b>B</b>	<b>S</b>	<p>2. Kita perlu memahami pola tabrakan yang dominan, menggunakan tindakan pencegahan termurah yang efektif. Di sinilah keahlian seorang ahli rekayasa keselamatan jalan paling sering digunakan. Pertimbangan, pemikiran yang logis dan jelas, merupakan keahlian penting yang harus diterapkan saat ini. Usahakan untuk menghindari tindakan perlindungan yang mahal dan rumit.</p>
<b>B</b>	<b>S</b>	<p>3. Tabel Reduksi Tabrakan tidak memungkinkan kita untuk mengestimasi kemungkinan reduksi persentase tabrakan yang makan korban di lokasi yang dapat menghasilkan tindakan pencegahan yang kita rekomendasikan.</p>
<b>B</b>	<b>S</b>	<p>4. Bagaimana kita memilih antara rambu Berhenti dan Beri Jalan? Sebuah rambu Berhenti hanya dibutuhkan di jalan kecil saat Jarak Pandang Persimpangan yang Berkeselamatan berada di bawah kebutuhan akan kecepatan lalu lintas di jalan utama.</p>
<b>B</b>	<b>S</b>	<p>5. Apakah rambu di Persimpangan dibutuhkan? Jika ya, yang mana? Biasanya, kita perlu memasang rambu Berhenti/Beri Jalan dan marka garis terkait.</p>
<b>B</b>	<b>S</b>	<p>6. Apakah kehadiran persimpangan itu terlihat jelas dari semua pendekat kaki simpang? Jika tidak, apa tindakan kita untuk memperbaikinya? Biasanya rambu peringatan dan rambu arah di setiap pendekat membawa peningkatan positif.</p>
<b>B</b>	<b>S</b>	<p>7. Di bundaran, setiap pengemudi/pengendara tahu bahwa mereka harus</p>

memberi jalan pada lalu lintas yang sudah berada di sana, sebelum mereka masuk. Selanjutnya mereka berharap untuk mendapat perjalanan tanpa rintangan melalui bundaran.

**B S**

8. Zone Peringatan Dini

Zona terakhir yang akan dijumpai oleh pengemudi/ pengendara. Panjangnya bergantung pada kecepatan pendekat. Zona ini menggunakan rambu peringatan dini dan rambu regulasi untuk memperingatkan pengguna jalan akan Zona Kerja yang ada di depan dan untuk mengatur perilaku berkendara.

**B S**

9. Zone Kerja

Zona Kerja adalah lokasi tempat pekerjaan jalan dilaksanakan secara fisik. Zona ini mencakup Area Kerja juga Area Penyangga Keselamatan(jika ada). Lokasi ini bisa kecil (misalnya tutup lubang kecil pada jalan yang sedang diperbaiki) atau bisa besar (misalnya lajur pendakian baru perlu dibangun pada jalan nasional dengan panjang lebih dari satu kilometer). Pada Zona Kerja kadangkala terdapat gangguan perkerasan, atau kegiatan galian, atau mungkin pekerjaan perkerasan dan penambalan, atau pekerjaan kereb dan saluran. Lokasi Zona Kerja dan sekitarnya terhadap lajur lalu lintas akan mempengaruhi bentuk dan panjang Zona Pemandu Transisi (Taper) yang diperlukan

**B S**

10. Area Penyangga keselamatan

Adalah area tepat sebelum area kerja yang perlu disediakan jika kecepatan lalu lintas melebihi 40 km/jam. Ini merupakan "usaha terakhir" untuk menjaga kendaraan menabrak pekerja dalam Zona Kerja, dalam rangka menjamin keselamatan pekerja. Panjang 20 m umumnya mencukupi. Namun, jika pekerjaan tersembunyi dari arus lalu lintas pendekat (misalnya oleh tikungan atau jalan cembung) area penyangga keselamatan perlu diperpanjang sampai di titik yang terlihat oleh lalu lintas pendekat.

**Pilihan Ganda**

Linkarilah pernyataan jawaban yang benar dibawah ini pada lembar jawaban.

1. Bila Polisi belum cukup memiliki catatan tabrakan (kecelakaan lalu-lintas) di beberapa titik rawan kecelakaan, selanjutnya kita harus berbicara dengan penduduk setempat yang tinggal atau bekerja di sekitar titik rawan kecelakaan tersebut. Ada pernyataan yang salah di bawah ini :
  - a. Berbicara dengan penduduk setempat bertujuan agar dapat mengembangkan gambaran kita mengenai pola tabrakan di lokasi tersebut.
  - b. **Penduduk setempat tidak tahu banyak perihal tabrakan di lokasi itu meskipun mereka sering melebih-lebihkan (atau melupakan) beberapa detail terperinci.**
  - c. Bagaimanapun, penduduk setempat sering kali dapat memberikan sebuah ide bagus mengenai kemungkinan tabrakan terjadi pada pagi hari, siang hari, sore hari, atau malam hari.
  - d. Penduduk setempat mungkin ingat bahwa tabrakan terjadi selama musim hujan, atau tabrakan melibatkan kendaraan dari arah tertentu.
  
2. Ambil semua data tabrakan dan mulai mengubahnya menjadi informasi yang jelas. Di sinilah kita dan rekan tim penyelidikan titik rawan kecelakaan perlu menjadi "dokter" untuk memanfaatkan serangkaian peralatan yang tersedia dan untuk menyelidiki pola tabrakan di titik rawan kecelakaan ("pasien" kita). Ada pernyataan yang salah di bawah ini :
  - a. **Sebuah titik rawan kecelakaan tidak dapat dianggap sebagai lokasi yang "sakit" dalam jaringan jalan, paling tidak dalam pengertian keselamatan jalan.**
  - b. Seorang ahli rekayasa keselamatan jalan melakukan tindakan yang sama terhadap lokasi (titik rawan kecelakaan) yang "sakit" dalam jaringan jalan. Pertama, ahli rekayasa keselamatan jalan harus menemukan masalahnya. Ini merupakan tantangan karena berlainan dengan pasien manusia, titik rawan kecelakaan tidak dapat bicara!
  - c. Namun, dengan memeriksa lokasi, dengan mempelajari data tabrakan, dan dengan memeriksa kondisi lokasi, seorang ahli rekayasa keselamatan jalan dapat membuat sebuah keputusan yang jelas mengenai sumber masalah tabrakan.

- d. Artinya, seorang ahli rekayasa keselamatan jalan menilai peran yang dimainkan lingkungan jalan dalam pola tabrakan di titik rawan kecelakaan tersebut.
3. Diagram tabrakan merupakan sketsa titik rawan kecelakaan yang memperlihatkan arah pergerakan kendaraan atau pejalan kaki pada saat tabrakan. Ada pernyataan yang salah di bawah ini :Rambu Petunjuk adalah rambu yang memberi informasi dan saran kepada pemakai jalan tentang arah serta jarak menuju tujuan dalam sistem jalan,
- a. **Diagram tabrakan digunakan untuk mencari pola tabrakan dan pola lainnya.**
  - b. Sebagai contoh diagram tabrakan adalah diagram yang mempunyai pola yang jelas misalnya tabrakan di sudut kanan, dan pada diagram tersebut terlihat bahwa kelompok terbesar terjadi di pojok tenggara persimpangan.
  - c. Sebuah diagram tabrakan tidak memberi petunjuk apa pun tentang pola lain, seperti waktu terjadinya tabrakan, kondisi cuaca, orang yang terlibat di dalam tabrakan, atau pola lain.
  - d. Untuk menemukan pola lain itu, kita menggunakan sebuah grid faktor tabrakan (tabel yang merangkum fakta setiap tabrakan).
4. Grid faktor tabrakan adalah tabel yang merangkum fakta setiap tabrakan. Ada pernyataan yang salah dibawah ini :Sediakan 2 detik agar rambu apa pun dapat dibaca dan selalu gunakan material yang reflektif.
- a. Setiap kolom di dalam grid menampilkan satu tabrakan. Baris menampilkan berbagai faktor seperti waktu dalam sehari, hari dalam seminggu, cuaca, jenis kendaraan, jenis tabrakan.dan Isi grid dibatasi oleh jumlah data tabrakan yang tersedia.
  - b. Grid faktor tabrakan dapat disiapkan dalam computer dengan menggunakan perangkat lunak semacam Microsoft Excel.
  - c. Setelah grid siap, kisinya dapat dimanipulasi untuk menyusun pola lain, seperti tabrakan di jalan licin pada malam hari, atau pengendara sepeda motor

bertabrakan dengan bus pada siang hari, yang perlu diselidiki khusus. Dalam contoh di bawah ini (berasal dari titik rawan kecelakaan yang sama dengan diagram tabrakan di atas), ada pola tipis dari tabrakan pada sore/malam hari. Tabrakan itu cenderung terjadi di jalan yang kering.

d. **Semua pernyataan adalah benar.**

5. Untuk menghilangkan persimpangan Y, atau untuk mengurangi risiko di persimpangan Y, ada beberapa pilihan, terdapat pernyataan yang salah :

- a. Tutup salah satu pendekat, dengan demikian menghilangkan persimpangan.
- b. **Ubah persimpangan Y menjadi persimpangan T dengan membawa kaki yang "besar" ke dalam jalan utama di arah sudut kanan.**
- c. Jika persimpangan Y berada di area perkotaan, pertimbangkan untuk memasang seperangkat APILL.
- d. Bundaran mungkin dapat menggantikan kasus ini untuk menjamin bahwa ada cukup belokan di semua pendekat.

6. Bagaimana Meminimalkan hazard sisi jalan ? Ada pernyataan yang salah dibawah ini :Kecepatan kendaraan yang menghampiri persimpangan, Jumlah kaki persimpangan, Arah persimpangan. Jarak pandang pada kendaraan yang menghampiri persimpangan,

- a. Hazard sisi jalan didefinisikan sebagai benda keras yang menonjol, apa pun yang berdiameter 100 mm atau lebih, berada di zona bebas.
- b. Hazard sisi jalan termasuk tiang listrik, tiang lampu jalan, pohon, batu, potongan tumbuhan, bangunan, halte bus, saluran dalam, dan gradien tepi jalan yang tak dapat dilalui.
- c. Di persimpangan, ada risiko kendaraan dari sisi jalan menyebabkan gangguan bagi arus utama lalu lintas.
- d. **Karena itu usahakan bahu jalan pada jalan yang lurus dapat ditanami pohon , sebagai kontribusi jalan dalam penghijauan kota.**

7. Cara mencapai Keselamatan yang maksimal di persimpangan adalah dengan meminimalkan wilayah konflik di persimpangan, dengan cara sebagai berikut :

- a. Membangun persimpangan hanya di area yang membutuhkan,
  - b. Memperluas jalan di persimpangan,
  - c. Meminimalkan jumlah lajur dan memberi marka yang jelas.
  - d. **Semua jawaban adalah benar.**
8. Dalam menyusun Rencana Manajemen lalu Lintas (RMLL) yang efisien dan berkeselamatan perlu dimengerti pernyataan benar dibawah ini,tetapi terdapat satu pernyataan yang salah, yaitu :
- a. Konsep Zona adalah suatu metode pembagian lokasi pekerjaan,
  - b. **Lokasi pekerjaan dibagi menjadi empat zona fungsi yang tidak perlu terpisah dan tidak berkaitan**
  - c. Untuk semua lokasi pekerjaan jalan perlu memiliki Konsep Zona,
  - d. Ahli teknik perlu memperhitungkan banyak hal dan lokasi pekerjaan jalan terdiri dari empat zona terpisah yang saling berkaitan.
9. Zone Terminasi adalah pernyataan benar dibawah ini, tetapi ada satu pernyataan yang salah sebagai berikut :
- a. **Zona terminasi adalah zona awal yang dilalui pengemudi/pengendara.**
  - b. Rambu petunjuk, rambu regulasi digunakan untuk menunjukkan akhir zona kerja. Setelah titik ini, kondisi lalu lintas kembali normal.
  - c. Zona kecepatan pekerjaan jalan harus berakhir di akhir Zona Terminasi.
  - d. Sepasang rambu batas kecepatan harus diletakkan disini untuk menginformasikan pengemudi/pengendara agar dapat kembali ke kecepatan normal setelah titik ini jika kondisi lalu lintas memungkinkan.
10. Zona Peringatan Dini adalah zone untuk memberi tahu pengemudi/pengendara akan lokasi pekerjaan jalan. Terdapat satu pernyataan salah dibawah ini:
- a. Pengemudi/pengendara harus dapat melihat rambu peringatan, memahami kondisi di depan dan tahu apa yang harus dilakukan.
  - b. Persyaratan untuk pemasangan rambu dan perangkat peringatan dini bergantung pada berbagai faktor, seperti kecepatan lalu lintas pendekat,

besarnya hazard yang perlu modifikasi kecepatan atau pengalihan lintasan perjalanan.

- c. Salah satu kelalaian yang umum terjadi adalah menempatkan rambu peringatan hanya beberapa meter sebelum Zona Kerja. Hal ini tidak tepat dan tidak berkeselamatan.
- d. **Zona peringatan dini tidak perlu panjang, yang penting rambu peringatan yang digunakan pada zona ini dapat diletakkan sebelum zona kerja .**

11. Jarak yang diperlukan untuk mengurangi kecepatan sampai kecepatan yang berkeselamatan bagi lokasi pekerjaan sangat penting dalam menentukan panjang (Zona Peringatan Dini). Terdapat pernyataan yang salah dibawah ini :

- a. Panjang Zona Peringatan Dini harus mencerminkan kecepatan operasional di jalan supaya pengemudi mendapat pemberitahuan yang tepat sebelum mengambil tindakan, termasuk mengurangi kecepatan.
- b. Semua pengurangan kecepatan (yang terkait dengan lokasi pekerjaan) diimplementasikan dalam Zona Peringatan Dini.
- c. Jadi, peraturan pertama keselamatan lokasi pekerjaan jalan, pastikan Zona Peringatan dini dimulai jauh sebelum lokasi pekerjaan.
- d. **Jika menggunakan perangkat pengendalian lalu lintas sementara, seperti APILL sementara, tetapi tidak perlu sampai merencanakan kecepatan yang diinginkan menjadi nol (stop).**



## B. Ceklis penilaian teori.

NO KUK	No. SOAL	KUNCI JAWABAN	JAWABAN PESERTA	K	BK	KETERANGAN
	<b>Isian</b>					
1.1	A.1.	Lampiran				
1.2	A.2.	Lampiran				
1.3	A.3.	Lampiran				
2.1	A.4.	Lampiran				
2.2	A.5.	Lampiran				
2.3	A.6.	Lampiran				
3.1	A.7.	Lampiran				
3.2	A.8.	Lampiran				
3.3	A.9.	Lampiran				
	<b>B-S</b>					
1.1	B.1	B				
1.2	B.2	B				
1.3	B.3	S				
2.1	B.4	B				
2.2	B.5	B				
2.3	B.6	B				
3.1	B.7	B				
3.2	B.8	S				
3.3	B.9	B				
3.4	B.10	B				
	<b>PG</b>					
1.1	C.1	B				
1.2	C.2	A				
1.3	C.3	A				
1.4	C.4	D				
2.1	C.5	B				
2.2	C.6	D				
2.3	C.7	D				
3.1	C.8	B				
3.2	C.9	A				
3.3	C.10	D				
3.4	C.11	D				

## **BAB II**

### **PENILAIAN PRAKTIK**

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

Tugas unjuk kerja Membuat Rekomendasi Perbaikan Perencanaan Teknis Jalan Pada Kegiatan Perencanaan Keselamatan Jalan

1. Waktu. : 180 Menit.
2. Alat. :
3. Bahan. : Modul pelatihan.
4. Indikator Unjuk Kerja. :
  - a. Mampu mengumpulkan data/informasi untuk pembuatan laporan akhir perencanaan keselamatan jalan.
  - b. Mampu memilih substansi untuk pembuatan laporan akhir dari data/ informasi yang telah dikumpulkan
  - c. Mampu menentukan rangkuman substansi laporan akhir dari data/informasi yang dipilih.
  - d. Mampu mengidentifikasi kerangka laporan akhir
  - e. Mampu memilih kerangka laporan akhir
  - f. Mampu menentukan kerangka laporan akhir perencanaan keselamatan jalan.
  - g. Mampu membuat draft laporan akhir seluruh kegiatan dalam rangka perencanaan keselamatan jalan
  - h. Mampu memeriksa kesesuaian draft laporan akhir perencanaan keselamatan jalan dengan tujuan rekomendasi final perencanaan teknis.
  - i. Mampu membuat laporan akhir perencanaan keselamatan jalan untuk dilaporkan kepada atasan.
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. Pengumpulan data/informasi untuk pembuatan laporan akhir perencanaan keselamatan jalan.

- b. Pemilihan substansi untuk pembuatan laporan akhir dari data/ informasi yang telah dikumpulkan
- c. Penentuan rangkuman substansi laporan akhir dari data/informasi yang dipilih.
- d. Identifikasi kerangka laporan akhir
- e. Pemilihan kerangka laporan akhir
- f. Penentuan kerangka laporan akhir perencanaan keselamatan jalan
- g. Pembuatan draft laporan akhir seluruh kegiatan dalam rangka perencanaan keselamatan jalan
- h. Pemeriksaan kesesuaian draft laporan akhir perencanaan keselamatan jalan dengan tujuan rekomendasi final perencanaan teknis
- i. Pembuatan laporan akhir perencanaan keselamatan jalan untuk dilaporkan kepada atasan

## B. Ceklis aktivitas praktik

Kode unit kompetensi. : F.421110.008.01

Judul unit kompetensi. : Membuat Laporan Akhir

Nama peserta/asesi. :

NO	DAFTAR TUGAS/ INSTRUKSI	POIN YANG DICEK	PENCAPAIAN		PENILAIAN	
			YA	TIDAK	K	BK
1.	Pengumpulan data/informasi untuk pembuatan laporan akhir perencanaan keselamatan jalan.	Proses Pengumpulan data/informasi				
2.	Pemilihan substansi untuk pembuatan laporan akhir dari data/informasi yang telah dikumpulkan	Proses Pemilihan substansi				
3.	Penentuan rangkuman substansi laporan akhir dari data/informasi	Pemeriksaan rangkuman substansi laporan akhir				

NO	DAFTAR TUGAS/ INSTRUKSI	POIN YANG DICEK	PENCAPAIAN		PENILAIAN	
			YA	TIDAK	K	BK
	yang dipilih.					
4.	Identifikasi kerangka laporan akhir	Pemeriksaan kerangka laporan				
5.	Pemilihan kerangka laporan akhir	Proses Pemilihan kerangka				
6.	Penentuan kerangka laporan akhir perencanaan keselamatan jalan	Proses Penentuan kerangka laporan akhir				
7.	Pembuatan draft laporan akhir seluruh kegiatan dalam rangka perencanaan keselamatan jalan	Pemeriksaan Pembuatan draft laporan akhir				
8.	Pemeriksaan kesesuaian draft laporan akhir perencanaan keselamatan jalan dengan tujuan rekomendasi final perencanaan teknis	Pemeriksaan hasil draft laporan akhir				
9.	Pembuatan laporan akhir perencanaan keselamatan jalan untuk dilaporkan kepada atasan	Proses pembuatan 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 mengumpulkan data/informasi untuk pembuatan laporan akhir perencanaan keselamatan jalan.	1.1			
2. Cermat dalam memilih substansi untuk pembuatan laporan akhir dari data/informasi yang telah dikumpulkan	1.2			
3. Cermat dalam menentukan rangkuman substansi laporan akhir dari data/informasi yang dipilih.	1.3			
4. Teliti dalam mengidentifikasi kerangka laporan akhir	2.1			
5. Tepat dalam memilih kerangka laporan akhir	2.2			
6. Cermat dalam menentukan kerangka laporan akhir perencanaan keselamatan jalan.	2.3			
7. Teliti dalam membuat draft laporan akhir seluruh kegiatan dalam rangka perencanaan keselamatan jalan	3.1			
8. Cermat dalam memeriksa kesesuaian draft laporan akhir perencanaan keselamatan jalan dengan tujuan rekomendasi final perencanaan teknis.	3.2			
9. Cermat dalam membuat laporan akhir perencanaan keselamatan jalan untuk dilaporkan kepada atasan.	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.	<p>Setelah diketahui biaya tabrakan, kita melakukan langkah-langkah sebagai berikut :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Kalikan kemungkinan reduksi tabrakan dengan biaya tabrakan, dengan cara demikian, diperoleh kemungkinan manfaat (Rp B) dari tindakan pencegahan.</li> <li>2) Dari draf desain tindakan pencegahan, perkirakan kemungkinan biaya (Rp C) dari pekerjaan.</li> <li>3) Bagi manfaat (Rp B) dengan biaya (Rp C) menghasilkan Benefit-Cost Ratio (BCR)</li> <li>4) Titik rawan kecelakaan yang memiliki "Benefit Cost Ratio" (BCR) yang paling tinggi adalah yang pertama kali harus didanai.</li> </ol>
	A.2.	<p>Pendanaan "tindakan perbaikan" pada lokasi kecelakaan harus dilakukan pertama dengan mengambil dari daftar opsi "tindakan perbaikan" pada usulan yang berada di jenjang paling atas, dan selanjutnya berturut turut ke jenjang di bawahnya hingga seluruh dana terpakai. Lokasi menjadi bagian dari program kerja. Desain final yang terperinci bagi setiap lokasi disiapkan dan diaudit dalam menuju jaringan jalan yang berkeselamatan.</p>
	A.3.	<p>Tindakan kita selanjutnya (yang dipandang perlu) dalam menuju Indonesia mempunyai Tabel "faktor reduksi tabrakan" sendiri, adalah sebagai berikut :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Memantau penampilan lokasi baru, langsung setelah lokasi itu beroperasi, dan selama dirasakan perlu.</li> <li>b) Tindakan pada poin a) mungkin berlangsung selama beberapa bulan di beberapa lokasi.</li> <li>c) Evaluasi perbaikannya, setelah poin b), dianjurkan untuk mengikuti dari dekat maksimal selama 3 tahun sebagai bagian dari evaluasi program. Informasi dari evaluasi semacam itu, dan tindakan ini akan membantu Indonesia dalam membangun, dan kemudian menyusun tabel faktor reduksi tabrakan sendiri.</li> </ol>
	A.4.	<p>Hal-hal yang bisa dilakukan oleh Ahli Keselamatan Jalan agar angka kecelakaan dipersimpangan diminimalkan, adalah sebagai berikut :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pelanggaran tidak dapat dibiarkan dan otoritas lokal</li> </ol>



		<p>harus berupaya menjaga agar persimpangan besar terbebas dari pelanggaran.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Membuat rencana untuk mengakomodasi penumpang yang sedang menunggu dalam halte yang berlokasi jauh dari persimpangan. Membuat ruang di sebelah kiri jalan untuk bus, menaikkan/menurunkan penumpang.</li> <li>3. Menyediakan jalur jalan kaki yang lebar di bagian belakang agar warung dan gerobak beroperasi tanpa memaksa pejalan kaki berjalan di jalan.</li> <li>4. Hemat uang dengan tidak memasang pot dari beton dengan tanaman perdu di jalur jalan kaki, jaga jalur jalan kaki selebar mungkin, rata dan tanpa halangan apa pun bagi pejalan kaki.</li> <li>5. Letakkan kerb di setiap titik persimpangan untuk pejalan kaki. Berikan potongan melalui median untuk menunjukkan jalur yang jelas. Pastikan bahwa ada jalur bebas menerus di sekitar persimpangan.</li> </ol>
	A.5.	<p>Berdasarkan informasi setempat dan catatan Polisi mengenai tabrakan beruntun yang makan korban, diperkirakan telah terjadi hal-hal sebagai berikut :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Tabrakan keluar jalan, terutama pada malam hari dan melibatkan mobil yang melaju dengan kecepatan tinggi.</li> <li>b. Tabrakan samping di jalan penghubung, melibatkan terutama mobil, sepeda motor, dan bus.</li> </ol>
	A.6.	<p>Tindakan Pencegahan jangka pendek yang Direkomendasikan</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Ciptakan sebuah zona pembatasan kecepatan 60 km/jam sepanjang jalan raya melalui kampung/desa, lebih panjang dari minimal 1.000 m, setelah membicarakannya dengan Polisi dan mencari dukungan mereka untuk pelaksanaan.</li> <li>b) Pasang penanda arah dini yang baru 150 m di timur dan barat simpangan di jalan raya.</li> <li>c) Pasang rambu peringatan baru (perempatan) 50 m di timur dan barat simpangan.</li> <li>d) Kembalikan garis tengah sepanjang jalan raya.</li> <li>e) Gambar garis berhenti sepanjang dua jalan kecil disimpangan.</li> <li>f) Bekali petugas lalu lintas dengan rompi yang memantulkan cahaya dengan jarak pandang tinggi. Perintahkan mereka dalam pengendalian lalu lintas positif untuk simpangan ini.</li> <li>g) Pasang sedikitnya satu lampu jalan di simpangan untuk menyoroti simpangan saat gelap.</li> </ol>
	A.7.	<p>Konsep Zona adalah suatu metode pembagian lokasi pekerjaan menjadi empat zona terpisah berdasarkan fungsi. Untuk semua lokasi pekerjaan jalan perlu memiliki Rencana Manajemen Lalu Lintas (RMLL). Untuk membantu menyusun suatu RMLL, ahli teknik perlu memperhitungkan bahwa lokasi pekerjaan jalan terdiri dari empat zona terpisah yang saling berkaitan. Dengan mempertimbangkan empat zona ini, desain kebutuhan manajemen lalu lintas dan perambuan untuk pekerjaan</p>

		jalan menjadi jauh lebih jelas.
	A.8.	<p>1) Zona Peringatan Dini</p> <p>Adalah segmen jalan dimana pengguna jalan diinformasikan tentang akan adanya pekerjaan jalan dan apa yang harus dilakukan. Zona ini memperingatkan pengemudi/pengendara akan Zona Kerja.</p> <p>2) Zona Pemandu Transisi (Taper)</p> <p>di zona ini pengemudi/pengendara diarahkan ke luar dari lintasan perjalanan normal. Zona ini digunakan untuk memandu pengemudi/pengendara masuk ke lintasan yang benar dan pada kecepatan yang tepat.</p>
	A.9.	<p>1) Zona Kerja mencakup Area Kerja dan Area Penyangga keselamatan.</p> <p>Area Kerja : tempat pekerjaan dilaksanakan secara fisik dan dimana terdapat pekerja, peralatan, perlengkapan, dan material.</p> <p>Area Penyangga Keselamatan : area keselamatan longitudinal sebelum area kerja untuk meningkatkan perlindungan dan keselamatan pekerja. Area bebas ini umumnya mempunyai panjang sedikitnya 20 meter, namun dapat diperpanjang jika area kerja tersembunyi dari pengguna jalan akibat ada tikungan atau jalan cembung. Area ini juga termasuk penyangga lateral yang sempit di samping area kerja untuk memberikan perlindungan tambahan bagi pekerja.</p> <p>2) Zona Terminasi</p> <p>zona dimana lalu lintas kembali normal setelah melalui lokasi pekerjaan. Zona ini digunakan untuk mengingatkan pengemudi/pengendara akan akhir lokasi pekerjaan dan apa yang perlu dilakukan setelah keluar dari lokasi pekerjaan.</p>
	<b>B-S</b>	
1.1	B.1	B
1.2	B.2	B
1.3	B.3	S
2.1	B.4	B
2.2	B.5	B
2.3	B.6	B
3.1	B.7	B
3.2	B.8	S

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