

**TINJAUAN KESELAMATAN PERLINTASAN SEBIDANG  
DAMPAK RENCANA OPERASI KERETA PENUMPANG DI  
LINTAS PADANG–PAUH LIMA**

**OVERVIEW OF TRANSACTION SAFETY ON THE IMPACT  
OF PASSENGER TRAIN OPERATION PLAN AT ROUTE  
PADANG-PAUH LIMA**

**Okfian Nugroho Binokri<sup>1,\*</sup>, Nico Djundharto Djajasinga<sup>2</sup>, Yuanda Patria Tama<sup>3</sup>**

*<sup>1</sup>Politeknik Transportasi Darat Indonesia*

*Jalan Raya Setu No. 89 Bekasi, Jawa Barat 17520, Indonesia*

*<sup>2</sup>Politeknik Transportasi Darat Indonesia*

*Jalan Raya Setu No. 89 Bekasi, Jawa Barat 17520, Indonesia*

*<sup>3</sup>Politeknik Transportasi Darat Indonesia*

*Jalan Raya Setu No. 89 Bekasi, Jawa Barat 17520, Indonesia*

*[okviannugraha19@gmail.com](mailto:okviannugraha19@gmail.com)\*, [yuanda.tama@ptdisttd.ac.id](mailto:yuanda.tama@ptdisttd.ac.id)*

*\*Corresponding Author*

*Diterima : Agustus 2021, direvisi: Agustus 2021, disetujui: Agustus 2021*

**ABSTRACT**

Based on data from the Pkl Team, the West Sumatra Technical Center, the distance on the Padang–Pauh Lima crossing is 15+750 km, there are 32 crossing gates. There are 7 official level crossings, 5 unofficial level crossings and 20 illegal crossings. With the increase in the frequency of train trips, there is a need for research on improving safety on cross-country up to five feet. In order to improve safety, in this study, a level crossing in the Padang–Pauh Lima

cross was studied. The method used in this mandatory paper report is using a traffic counting survey. the purpose of the manual traffic count survey is to obtain data on the number and types of vehicles that pass on a road segment, as input in the preparation of plans and programs for the development of road networks, road legers and road data banks.

The results of the analysis from the authors carried out on the mandatory working paper report, there are 2 crossings that must be changed from level crossings to non-level crossings.

**Keywords :** *padang-pauh lima, traffic counting, crossing*

## I. Pendahuluan

Perkeretaapian merupakan satu kesatuan sistem yang terdiri atas pasarana, sarana, dan sumber daya manusia, serta norma, kriteria, persyaratan, dan prosedur untuk menyelenggarakan transportasi kereta api. Selain memiliki karakteristik dan keunggulan tersebut harus memperhatikan keselamatan kereta api khususnya di perlintasan sebidang. Perlintasan sebidang merupakan lokasi yang rawan dan menjadi penyebab Potensi kecelakaan dalam pengoperasian kereta api terutama pada perlintasan tidak di jaga. Masyarakat yang melintas di pintu perlintasan pada umumnya mengabaikan keselamatan dengan menerobos saat kereta akan melintas. (Riyanta et al., 2021)

Palang pintu perlintasan sebidang dijaga oleh empat orang penjaga disebut PJJ atau petugas penjaga lintasan. Setiap jalur perlintasan sebidang minimal ada 4 orang PJJ. PJJ bertugas untuk mengamankan perjalanan kereta api sehingga pengguna Jalan sangat diharapkan berhati-hati saat melintasi perlintasan sebidang. Disaat melintasi pintu perlintasan keamanan pengguna jalan tidak dapat mengandalkan kepada adanya palang pintu ataupun PJJ (Rachman et al., 2021)

Balai Teknik Perkeretaapian wilayah II Sumatera bagian barat dari tahun 2018 sampai dengan bulan April 2022, terdapat empat kejadian kecelakaan di lintas padang sampai dengan pauh lima, tiga di lintas stasiun bukit putus sampai dengan pauh lima dan satu di lintas padang sampai dengan bukit putusdi KM 4+500/600. Untuk mengurangi kecelakaan aspek-aspek keselamatan yang harus terpenuhi adalah sarana, lalu lintas, prasarana, maupun SDM. Hal ini dimaksudkan guna meningkatkan keselamatan.

Pintu perlintasan No 7 di km 6+850 jalan H. Agus Salim yang apa bila menutup terdapat antrian yang sangat

Panjang menyebabkan kemacetan, Perlintasan ini berada di pu s a t kota padang. dan terdapat Fasilitas rambu kelengkapan keselamatan di perlintasan sebidang yang belum memenuhi standar di dalam SK Dirjen Perhubungan Darat No.407 tahun 2018 Tentang Pedoman Teknis Perlintasan Sebidang Antara Jalan Dengan Jalur Kereta Api.

Berdasarkan data Tim Pkl Balai Teknik Sumatera Bagian Barat jarak pada lintas Padang–Pauh Lima adalah 15+750 km, Terdapat 32 pintu perlintasan. Terdapat 4 perlintasan sebidang resmi di jaga, 8 perlintasan sebidang tidak resmi tidak di jaga dan 20 perintasan liar. Dengan adanya rencana Balai Teknik Perkeretaapian Sumatera Bagian Barat Tentang rencana peningkatan perjalanan kereta api sebanyak 10 frekuensi dengan rincian 5 dilintas naras-pauh lima dan 5 di lintas pauh lima-naras, maka perlu adanya penelitian mengenai peningkatan keselamatan pada lintas padang sampai dengan pauh lima. Guna meningkatkan keselamatan pada maka dalam penelitian ini dikaji mengenai perlintasan sebidang di lintas Padang–Pauh Lima. Karena alasan tersebut maka penulis mengambil judul ”**TINJAUAN KESELAMATAN PERLINTASAN SEBIDANG DAMPAK RENCANA OPERASIKERETA PENUMPANG DI LINTAS PADANG–PAUH LIMA**”.

## II. Metodologi Penelitian

### A. Lokasi Dan Waktu Penelitian

Penelitian ini dilakukan di Wilayah Kerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat pada lintas Padang–Pauh Lima yang termasuk dalam wilayah Divisi Regional 2 Padang. Waktu penelitian ini dilakukan pada saat Praktek Kerja Lapangan (PKL) dan magang selama ± 4 bulan dari Maret hingga Juni 2022.

### B. Metode Pengolahan Data

Metode pengolahan data adalah proses mengolah data atau informasi menjadi bentuk yang lebih informatif. Pengolahan data pada penelitian ini dilakukan dengan

2 cara yaitu, secara kualitatif dan kuantitatif. Data kualitatif adalah data informasi yang berbentuk kalimat verbal. Teknik pengumpulan data yang digunakan seperti pada gambar II.1.

### C. Pengolahan Data

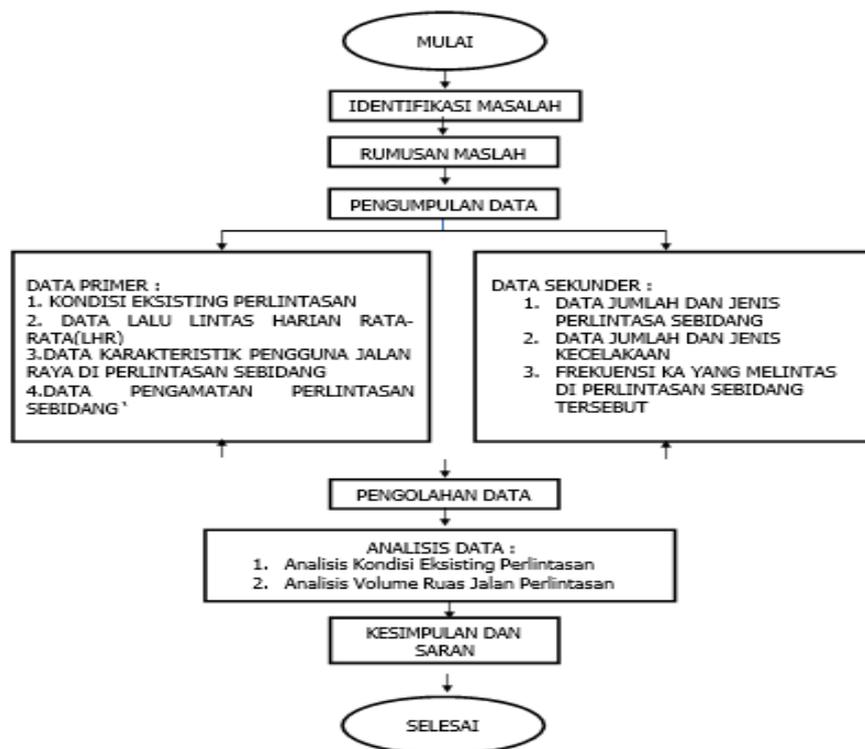
#### 1. Teknik Analisa Data

Tahap ini terdiri dari beberapa bagian, yakni analisa terhadap pengguna jalan raya yang melintasi di perlintasan sebidang, guna mengetahui karakteristik pengguna jalan dan volume kepadatan jalan yang melewati perlintasan sebidang tersebut. Dan kondisi fasilitas kelengkapan keselamatan di perlintasan sebidang dan disesuaikan dengan standar dari peraturan Dirjen Perhubungan Darat no SK.407/AJ 401/DRJD/2005 tentang pedoman teknis perlintasan sebidang antara jalan dengan jalur kereta api.

Menjadi bahan pertimbangan dalam penambahan beberapa fasilitas baru untuk meningkatkan keselamatan di perlintasan yang dilakukan penelitian dan memberikan saran dalam keselamatan pengoperasian KA Penumpang kedepannya.

#### 2. Bagan Alir Penelitian

Bagan alir merupakan tahapan kegiatan dalam analisis dari awal studi sampai menghasilkan suatu rekomendasi/usulan dan kesimpulan. Pola pikir yang dikembangkan dalam penelitian ini dapat dilihat pada bagan alir penelitian sebagai berikut:



**Gambar II. 1** Gambar Bagan Alir

*Sumber: Hasil Analisis*

### III. Hasil dan Pembahasan

#### A. Analisis Kondisi Eksisting Perlintasan

##### 1. perlintasan sebidang

Setelah dilakukan survey pada lokasi penelitian, diketahui bahwa perlintasan yang terdapat pada lintas Padang-Pauh Lima, pintu perlintasan sebidang yang mendukung keselamatan maupun kereta api di wilayah studi padang-pauh lima, sebanyak 4 pintu perlintasan resmi di jaga dan 8 perlintasan resmi tidak di jaga dan 20 perlintasan liar.

##### 2. Survey inventaris di perlintasan sebidang

Setelah di lakukan survey inventaris di perlintasan sebidang terdapat perlintasan sebidang yang belum memenuhi standar SK dirjen perhubungan darat No 407 tahun 2018. Daftar fasilitas inventaris di perlintasan dapat di lihat dari tabel di bawah ini:

**Tabel 3. 1** Survey Inventaris

No	No JPL	KM	KELENGKAPAN RAMBU			GARI S KEJU T	MARK A JALA N	MEDIA N JALA N
			22A	1A	RAMBU PERINGATAN			
1	7	6+850	√	√	√	×	×	×
2	6	6+400	√	√	√	×	×	×
3	5	6+060	√	√	×	×	×	×
4	4	5+400	×	×	×	×	×	×

Sumber: hasil analisis

#### B. Analisis Volume Ruas Jalan Perlintasan

Dilakukan untuk mengetahui volume kepadatan jalan yang melewati perlintasan sebidang tersebut.

##### 1. Ruas Jalan Pada Perlintasan

Karakteristik kendaraan dan kondisi perlintasan, diketahui dari survei Lalu Lintas Harian Rata-rata, kecepatan rata-rata kendaraan, dan inventarisasi perlintasan sebidang termasuk volume kendaraan yang melintasi perlintasan sebidang setiap harinya. Selanjutnya diketahui bahwa pada perlintasan sebidang tersebut di beberapa titik perlu adanya pembaruan fasilitas, untuk meningkatkan keselamatan pada pengguna jalan.

Data yang ada setelah dikonversikan ke dalam SMP, maka analisis selanjutnya adalah mencari waktu sibuk (peak hours) untuk masing - masing ruas jalan perlintasan. Waktu sibuk dapat diketahui dengan melihat SMP tertinggi dapat diketahui dengan mengambil hasil survei 1 jam yang paling tinggi. Dari analisis tersebut dapat diketahui volume lalu lintas 1 jam tersibuk selama 16 jam.

**Tabel 3. 2** Peride Jam Sibuk

No	No JPL	Nama Jalan	peak hour	Volume (Smp/jam)	Volume (Kend/Jam)
1	7	Jalan Agus Salim ke Jalan Sawahan	07.00-08.00	1.049	1.859
		jalan Sawahan ke Jalan Agus Salim	17.00-18.00	1.051	2.031
2	6	Jalan Sisingamaharaja Utara ke Jalan Jalan Sisingamaharaja Selatan	07.00-08.00	696	1.164
		Jalan Sisingamaharaja Selatan ke Jalan Jalan Sisingamaharaja Utara	17.00-18.00	589	1.054
3	5	Jalan Parak Gadang Utara ke Jalan Jalan Parak Gadang Selatan	07.00-08.00	700	1.061
		Jalan Parak Gadang Selatan ke Jalan Jalan Parak Gadang Utara	17.00-18.00	675	987
4	4	Jalan Air Camar Utara ke Jalan Jalan Air Camar Selatan	08.00-09.00	367	602
		Jalan Air Camar Selatan ke Jalan Jalan Air Camar Utara	17.00-18.00	448	710

Sumber: hasil analisis

Dari survei yang telah dilakukan dapat diketahui bahwa Peak Hour terjadi pada pukul 07.00 – 08.00 dan 17.00 -18.00. pada pagi hari di dominasi oleh pekerja yang akan berangkat ke tempat kerja. Sedangkan untuk sore hari dikarenakan merupakan waktu pulang masyarakat dari aktifitas bekerja.

2. Penentuan Perlintasan Sebidang

Penentuan perlintasan sebidang dilakukan untuk mengavaluasi suatu perlintasan sebidang. Evaluasi dilakukan dengan melihat Volume Lalu lintas Harian pada jalan tersebut. Perhitungan untuk penentuan perlintasan sebidang dilakukan dengan mengkalikan Volume Lalu lintas Harian pada ruas jalan dengan frekuensi Kereta api yang melintasi maka hasil perhitungan tersebut dapat digunakan untuk menentukan kategori pada perlintasan sebidang. Berdasarkan hasil survei TC (Traffic Counting) yang dilakukan selama 16 jam pada JPL di lintas Padang-Pauh Lima, Berikut ini merupakan perhitungan LHR untuk JPL di lintas Padang-Pauh Lima.

$$LHR = \frac{\text{jumlah lalu lintas selama pengamatan}}{\text{lama pengamatan}}$$

Sumber: Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI), 1997

**Tabel 3. 3** Tabel LHR kedua Arah

No	No JPL	Nama Jalan	Lama Pengamatan	Volume (Kendaraan/hari)	LHR	LHR Kedua Arah
1	7	Jalan Agus Salim ke Jalan Sawahan	16	23.1	1.44	2.788
		jalan Sawahan ke Jalan Agus Salim	16	23	5,1	
				21.	1.34	

				487	2,9	
2	6	Jalan Sisingamaharaja Utara ke Jalan Jalan Sisingamaharaja Selatan	16	14.449	903	1.734
		Jalan Sisingamaharaja Selatan ke Jalan Jalan Sisingamaharaja Utara	16	13.297	831	
3	5	Jalan Parak Gadang Utara ke Jalan Jalan Parak Gadang Selatan	16	12.840	802,5	1.656,4
		Jalan Parak Gadang Selatan ke Jalan Jalan Parak Gadang Utara	16	13.663	853,9	
4	4	Jalan Air Camar Utara ke Jalan Jalan Air Camar Selatan	16	7.176	448,5	952,2
		Jalan Air Camar Selatan ke Jalan Jalan Air Camar Utara	16	8.140	508,7	

Sumber: hasil analisis

Setelah mendapatkan jumlah LHR dari semua JPL yang melintas di Padang sampai dengan Pauh Lima, maka nilai dari LHR kemudian di kalikan dengan jumlah frekuensi kereta yang melintas di Padang sampai dengan Pauh Lima. Untuk mendapatkan nilai SMPK (satuan mobil Penumpang Kereta). Nilai SMPK dari semua JPL dapat di lihat dari tabel di bawah ini :

$$SMPK = LHR \times FREKUENSI KERETA$$

Sumber: SK Dirjen Hubdat No.770/KA.401/DRJD/2005

**Tabel 3.4** Tabel SMPK

No	No JPL	LHR	Frekuensi KA	SMPK
1	7	2.788	14	39.032
2	6	1.734	14	24.276
3	5	1.656,4	14	23.189,60
4	4	952,2	14	13.330,80

Sumber: hasil analisis

Setelah mendapatkan nilai dari perkalian LHR dengan Frekuensi KA yang melintasi JPL 07, 06, 05, 04 dan di tambah rencana frekuensi keretapenumpang lintas naras-pauh lima sebanyak 10 frekuensi maka nilai tersebut dimasukkan pada grafik penentuan perlintasan sebidang untuk dilakukan evaluasi. Dari hasil analisis diatas menunjukkan bahwa JPL 06, 05, 04 bernilai dibawah 35000 smpk dan JPL 07 bernilai di atas 35.000 smpk, maka perlintasan 07 di rekomendasi untuk ditingkatkan menjadi eleveted, perlintasan 06, 05, 04 masih dikategorikan aman dan belum perlu dilakukanpeningkatan menjadi perlintasan tidak sebidang.

#### IV. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisa dan pembahasan yang telah dilakukan maka dapat diambil kesimpulan yaitu sebagai berikut:

- A. Setelah dilakukan survei fasilitas inventaris masih terdapat fasilitas rambu dan marka yang kurang dan belum memenuhi standar Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor SK 407/AJ 401/DRJD/2018.
- B. Berdasarkan hasil analisis kinerja ruas jalan pada 06, 05, 04 masih memenuhi persyaratan adanya perlintasan sebidang, dikarenakan kondisi Volume LHR dan SMPK belum melebihi standar 35.000 smpk, dan merekomendasikan JPL 07 menjadi elevated.
- C. Mendesain ulang fasilitas kelengkapan rambu dan di perlintasan sebidang guna meningkatkan keamanan pada perlintasan sebidang.

#### V. Saran

dari hasil kesimpulan yang didapat maka dapat diambil saran seperti dibawah ini:

- A. Menambah fasilitas kelengkapan keselamatan perlintasan sebidang yang ada di jalan perlintasan Padang – Pauh Limayang masih belum memenuhi standar Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor SK 407/AJ 401/DRJD/2018.
- B. Untuk meningkatkan keselamatan pada perlintasan adalah dengan menutup perlintasan sebidang yang tidak dijaga atau liar yang ada di lintas Padang – Pauh Lima atau menyatukan perlintasan yang jaraknya berdekatan untuk mengurangi pintu perlintasan.
- C. Mendesain Ulang Pintu Perlintasan dan melengkapi Fasilitas Rambu Sesuai standar SK Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor 407/AJ 401/DRJD/2018.

#### VI. Daftar Pustaka

\_\_\_\_\_,(2007). Undang-Undang Nomer 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian

\_\_\_\_\_,(2011). PM 36 Tahun 2011 Tentang Perpotongan dan Persinggungan Antara Jalur Kereta Api Dengan Bangunan Lain

\_\_\_\_\_,(2018). PM 94 Tahun 2018 Tentang Peningkatan Keselamatan Perlintasan Sebidang Antara Jalur Kereta Api dan Jalan

\_\_\_\_\_(2005). Surat Keputusan direktorat Jendral Perhubungan Darat No 770/KA.401/DRJD/2005 Tentang Pedoman Teknis Perlintasan Sebidang Antara Jalan Dengan Jalur Kereta Api

\_\_\_\_\_(2018). Surat Keputusan direktorat Jendral Perhubungan Darat No 401/AJ.401/DRJD/2018 Tentang Pedoman Teknis Pengendalian Lalu Lintas di Ruas Jalan Pada Lokasi Potensi Kecelakaan di Perlintasan Sebidang Dengan Kereta Api

Aghastya, A., Astuti, S. W., Rachman, N. F., & Adi, W. T. "Sosialisasi Di Perlintasan Sebidang Sebagai Upaya Meningkatkan Disiplin Pengguna Jalan". Madiun Spoor (JPM), 1(1) April 2021: 1–6.

Arief Rachmad Hidayat, Hufron, S. S. "Tanggung Jawab Pt. Kereta Api (Persero) Terhadap Penumpang Yang Menjadi Korban Kecelakaan Kereta Api". Jurnal Akrab Juara, 5(1) Februari 2020: 9–25.

Asfiati, Sri Mutiara, D. T. "Studi Kasus Perlintasan Kereta Api Di Jalan Padang , Bantan Timur , Kecamatan Medan Tembung". Progress In Civil Engineering Journal, 2(1) 2020: 31–41.

Biomantara, K., & Herdiansyah, H. "Peran Kereta Api Indonesia (KAI) Sebagai Infrastruktur Transportasi Wilayah Perkotaan." Cakrawala, 19(1) Maret 2019:1–8.

Budiharjo, A., & Yunarto, I. F. "Kajian Peningkatan Keselamatan Perlintasan Sebidang Kereta Api Grogol Di Kabupaten Tegal Study On Improving

- The Safety Of The Crossroads Of The Grogol Railway In The Tegal Regency.” *Jurnal Keselamatan Transportasi Jalan (Indonesian Journal Of RoadSafety)*, 6(2) 2019: 15–37.
- Dany Hamdani An An Anisarida. “Identifikasi Kapasitas Ruas Jalan Letjen Ibrahim Adjie Sta. 3 +100 Di Perlintasan Sebidang Kereta Api Kota Tasikmalaya.” *Jurnal Teknik Sipil Cendekia*, 1(1) 2020: 45–57.
- Efendi, R. D. C., Sebayang, N., & Naingolan, T. H. “Pengaruh Penutupan Palang Pintu Perlintasan Kereta Api Terhadap Kinerja Lalu Lintas Pada Simpang Tak Bersinyal Di Kota Malang (Studi Kasus Simpang Tak Bersinyal JL. Supriadi-JL. Satsui Tubun”. *Student Journal Gelagar*, 02(02) 2020: 45–53.
- Ferdila, M., & Us, K. A. “Analisis Dampak Transportasi Ojek Online Terhadap Pendapatan Ojek Konvensional Di Kota Jambi.” *Indonesian Journal Of Islamic Economics And Business*, 6(2) Desember 2021: 137–145.
- Handoko, H., Imron, N. A., & Malaiholo, D. “Sosialisasi Keselamatan Di Perlintasan Sebidang Tidak Berpalang Pintu (Studi Kasus: Desa Ngetrep, Kabupaten Madiun).” *Madiun Spoor (JPM)*, 1(2) November 2021 10–17.
- Haqiqi, M. M. E., Rukmana, A., & Ikhsan, A. F. “Rancang Bangun Sistem Peringatan Dini Perlintasan Kereta Menggunakan Sensor Ultrasonik Hc-Sr04 Dan Arduino.” *Jurnal FUSE - TE*, 1(1) Juni 2021: 1–7.
- Idrus, Z., Mulyana, A., Armanto, M. E., Susetyo, D., Wildayana, W., Umar, S. A., Ratmoko, I. A., Nursittah, N., & Oktavia, R. “Pendayagunaan Sumber Daya Perairan Umum Untuk Meningkatkan Mobilitas Masyarakat: Moda Transportasi Sungai Di Ktm Telang Kabupaten Banyuasin”. *Seminar Nasional Hari Air Sedunia*, 1(1) Maret 2018: 173–185.
- Nahda Ahda Imron, H. “Upaya Meningkatkan Keselamatan Pengguna Jalan Di Perlintasan Sebidang Melalui Pendekatan Partisipasi Masyarakat.” *Jurnal Pengabdian Masyarakat*, 1(2) November 2021: 25–31.
- Nurjanah, I. S., Ruhiat, D., & Andiani, D. “Implementasi Model Autoregressive Integrated Moving Average (Arima) Untuk Peramalan Jumlah Penumpang Kereta Api Di Pulau Sumatera.” *TEOREMA: Teori Dan Riset Matematika*, 3(2) September 2018: 141-145.
- Pasaribu, F. I., Roza, I., & Sutrisno, O. A. “Sistem Pengamanan Perlintasan Kereta Api Terhadap Jalur Lalu Lintas Jalan Raya Railway Crossing Security System Against Highway Traffic Lines.” *Journal Of Electrical And System Control Engineering*, 4(1) Agustus 2020: 10-17.
- Rachman, N. F., Adi, W. T., Aghastya, A., & Rozaq, F. “Pemahaman Tentang Semboyan Dan Rambu Untuk Meningkatkan Keselamatan Di Perlintasan Sebidang.” *Madiun Spoor (JPM)*, 1(1) April 2021: 7–12.
- Rembaen, B. Z., Lumolos, J., & Kumayas, N. “Kebijakan Pemerintah Kabupaten Kepulauan Talaud Dalam Pengembangan Transportasi Pedesaan Di Pulau Kabaruan”. *Eksekutif: Jurnal Jurusan Ilmu Pemerintahan*, 1(1) 2018: 1–11.
- Riyanta, W., Apriliani, N. F., Feryando, D. A., & Winjaya, F. “Pemahaman Simbol Dan Semboyan Perkeretaapian Di Perlintasan Sebidang Dalam Upaya Meningkatkan Keselamatan Perkeretaapian.” *Jurnal Pengabdian Masyarakat*, 1(1) April 2021: 43–47.
- Rozaq, F., Adi, W. T., Wirawan, W. A., & Prativi, A. “Peningkatan Kompetensi Penjaga Pintu Perlintasan Sebidang Transportasi Perkeretaapian Di Kota Padang Sumatera Barat Melalui

Program Pemberdayaan Masyarakat.”  
Prosiding Seniati, 1 ( 1 ) Februari 2019:  
303–306.

Sianipar, “Kajian Penerapan Teknologi  
Pintu Dengan Pagar Otomatis Dan  
Yellow Box Di Perlintasan Sebidang”.  
Jurnal Penelitian Transportasi Darat,  
22(1) Juni 2020: 91–102.

Watung, Debby Ch Rotinsulu, &  
Tumangkeng, S. Y. L. “Analisis  
Perbandingan Pendapatan Ojek  
Konvensional Dan Ojek Online Di Kota  
Manado.” Jurnal Berkala Ilmiah  
Efisiensi, 20(03),2020: 126–139.

