ALDHA TIARA RISMALA 1902026 JURNAL (1) 1902026

by Qi Turnitin

Submission date: 24-Aug-2022 05:42AM (UTC-0700)
Submission ID: 1886377559
File name: ALDHA_TIARA_RISMALA_1902026_JURNAL_1_1902026.pdf (478.93K)
Word count: 3176
Character count: 17407

PENINGKATAN KESELAMATAN PADA RUAS JALAN PADAT KARYA KM 5,3- KM 6,2 DI KABUPATEN TANA TIDUNG

ALDHA TIARA RISMALA

Taruna Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD, Jurusan D.III Manajemen Transportasi Jalan, Jl.Raya Setu 89, Bekasi 17520
Indonesia
082264598900
Aldhatiara88@gmail.com

YUDI KARYANTO

Dosen Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD, Jurusan D.III Manajemen Transportasi Jalan, Jl.Raya Setu 89, Bekasi 17520
Indonesia

DITA RAMA INSIYANDA

Dosen Politeknik TransportasiDarat Indonesia-STTD, Jurusan D.III Manajemen Transportasi
Jalan, Jl.Raya Setu 89, Bekasi 17520
Indonesia

Abstract

Padat Karya road km 5.2-6.5 is included in the road network in Tana Tidung Regency which has the status of a district road and functions as an collector road with a road type of 4/2 D. Padat Karya road km 5.2-6.5 connecting Tideng Pale Village - Sabawang Ferry Port, KTT Roundabout and Sesayap Hilir District, so that the road is a road that is often passed by vehicles entering and leaving the Tana Tidung Regency area.. From the results of the analysis of the PKL team in Tana Tidung Regency in 2022, the road conditions are bumpy, uneven and potholed, plus there are several obstacles along this road segment, which further narrows the effective width of the road and the environmental conditions along the road are quiet and dark due to the lack of equipment so that Padat Karya road km 5.2-km 6.5 become accident-prone areas. Along the Jalan Padat Karya km 5.2-km 6.5 it has side barriers, where the types of side barriers are housing and green open land. Based on identification data from the Tana Tidung Regency Traffic Unit Police which was analyzed by the Tana Tidung Regency PKL Team, Padat Karya road km 5.2-km 6.5 is a road segment that has the third highest accident rate in the district compared to other roads in the district within the Tana Tidung Regency. So it is necessary to provide recommendations regarding improving road safety.

Keywords: *road, safety, increased safety.*

Abstrak

Jalan Padat Karya km 5,2-km 6,5 termasuk ke dalam jaringan jalan dalam Kabupaten Tana Tidung yang berstatus jalan kabupaten dan berfungsi sebagai jalan kolektor dengan tipe jalan 4/2 D. Jalan Padat Karya km 5,2-km 6,5 menghubungkan Desa Tideng Pale – Pelabuhan Feri Sabawang, Bundaran KTT dan Kecamatan Sesayap Hilir, sehingga jalan tersebut merupakan jalan yang sering dilalui oleh kendaraan yang keluar masuk daerah Kabupaten Tana Tidung. Dari hasil analisis tim PKL Kabupaten Tana Tidung 2022, kondisi jalan yang bergelombang.tidak rata dan berlubang, ditambah terdapat beberapa hambatan yang berada di sepanjang ruas jalan ini sehingga semakin mempersempit lebar efektif jalan serta kondisi lingkungan di sepanjang jalan sepi dan gelap dikarenakan masih kurangnya perlengkapan jalan yang memadai sehingga menjadikan Jalan Padat Karya km 5,2-km 6,5 menjadi daerah rawan kecelakaan. Disepanjang Ruas Jalan Padat Karya km 5,2-km 6,5 ini mempunyai hambatan samping, dimana tipe hambatan sampingnya adalah perumahan dan lahan terbuka hijau. Berdasarkan data identifikasi dari pihak Kepolisian Satuan Lalu Lintas Kabupaten Tana Tidung yang di analisis oleh Tim PKL Kabupaten Tana Tidung Jalan Padat Karya km 5,2-km 6,5 merupakan ruas jalan yang mempunyai tingkat kecelakaan tertinggi ketiga didalam kabupaten dibandingkan dengan ruas jalan lainnya di dalam Kabupaten Tana Tidung. Sehingga perlu diberikan rekomendasi mengenai peningkatan keselamatan jalan.

Kata Kunci: jalan, keselamatan, peningkatan keselamatan.

Latar Belakang

Kecelakaan lalu lintas merupakan salah satu penyebab kematian terbesar di Indonesia. Jumlah korban yang cukup besar akan memberikan dampak ekonomi dan sosial yang tidak sedikit, sehingga membutuhkan penanganan khusus untuk menurunkan tingkat kecelakaan. Di Kabupaten Tana Tidung kecelakaan lalu lintas relatif tinggi dan sebagian besar kecelakaan terjadi pada ruas jalan, salah satunya adalah ruas jalan Padat Karya km 5,2- km 6,5 yang mempunyai tingkat kecelakaan tertinggi ketiga didalam kabupaten dibandingkan dengan ruas jalan lainnya di dalam kabupaten dalam Kabupaten Tana Tidung. Penyebab terjadinya kecelakaan pada ruas jalan Padat Karya km 5,2- km 6,5 dikarenakan oleh faktor manusia dan prasarana yang selama ini diperkirakan sebagai faktor penyebab yang paling mempengaruhi kecelakaan.

Kajian Pustaka

1. Jalan

   Jalan adalah prasaranan transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan termasuk bangunan penghubung, bangunan pelengkap, dan perlengkapan lainnya yang diperuntukkan bagi lalu lintas.

2. Keselamatan

   Keselamatan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari resiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan.

3. Jalan Berkeselamatan

   Jalan berkeselamatan adalah jalan yang dirancang baik bertujuan untuk menjaga kendaraan tetap selamat di jalan.

4. Kecelakaan Lalu Lintas

   Kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di Jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyatakan bahwa kecelakaan lalu lintas digolongkan atas:

   a. Kecelakaan lalu lintas ringan
   b. Kecelakaan lalu lintas sedang
   c. Kecelakaan lalu lintas berat.

5. Faktor Penyebab Kecelakaan

   Menurut *(Simanungkalit etal., 1989)* Pada Pedoman Perencanaan danPengoperasian lalu lintas di wilayah Perkotaan, Direktorat Bina Sistem Lalu Lintas dan Angkutan Kota Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, menyatakan bahwa faktor penyebab kecelakaan biasanya diklasifikasikan identik dengan unsur–unsur sistem transportasi, yaitu pemakai jalan (Pengemudi dan Pejalan kaki), kendaraan, jalan dan lingkungan, atau kombinasi dari dua unsur atau lebih.

   Penyebab kecelakaan lalu lintas dapat dikelompokkan dalam 3 (tiga) unsur, yaitu:

   a. Faktor Manusia

b. Faktor Kendaraan

c. Faktor Lingkungan Jalan

6. Daerah Rawan Kecelakaan

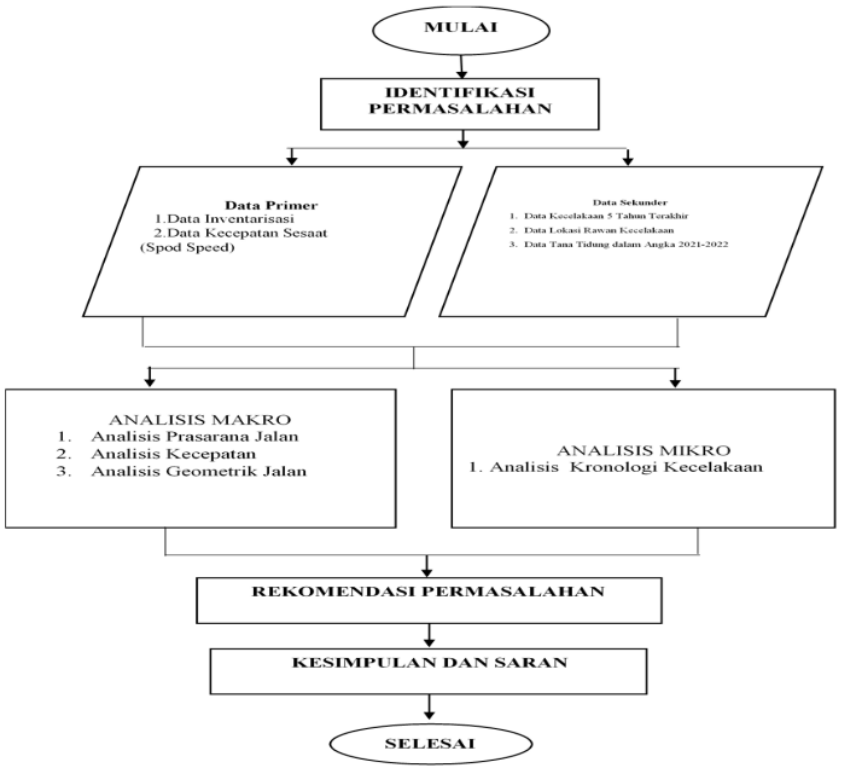
Daerah rawan kecelakaan adalah daerah yang mempunyai angka kecelakaan tinggi, resiko dan potensi kecelakaan yang tinggi pada suatu ruas jalan. *Blackspot* adalah lokasi pada jaringan jalan dimana frekuensi kecelakaan atau jumlah kecelakaan lalu lintas dengan korban tewas atau kriterialainnya per tahun lebih besar daripada jumlah minimal yang idtentukan. *Blackspot* bisa berupa persimpangan, atau bentuk spesifik seperti jembatan atau panjang jalan yang pendek, biasanya tidak lebih dari 0,3 km. suatu lokasi kecelakaan yang memiliki angka kecelakaan dalam dua digitselama dua tahun. Lokasi rawan kecelakaan yang memiliki kejadian kecelakaan secara berulang dalam ruang dan waktu yang relatif sama dan dengan penyebab yang relatif sama.

7. Jarak Pandang

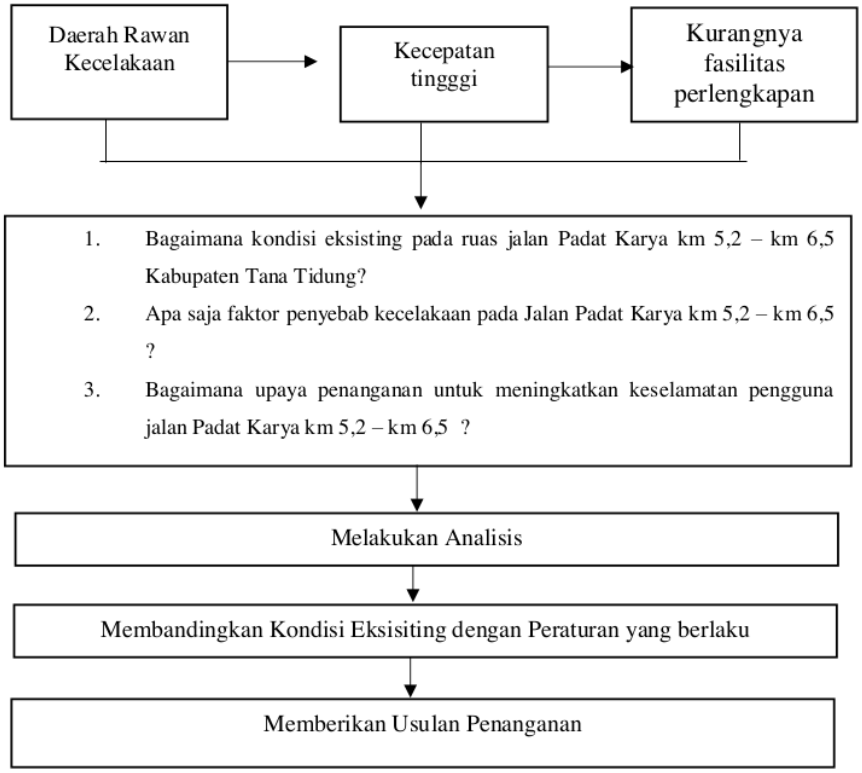
Jarak Pandang adalah panjang jalan di depan kendaraan yang masih dapat dilihat dengan jelas diukur dari titik kedudukan pengemudi *(Sukirman, 1999)*.

Metodologi Penelitian

1. Bagan Alir



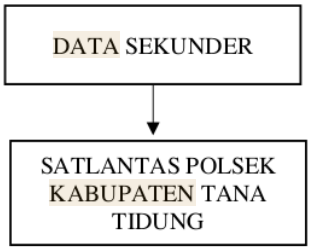
Alur Pikir Penelitian



Metode Pengumpulan Data

Tahap Pengumpulan data yang diperoleh dari data primer dan sumber data sekunder. Data primer merupakan sumber data penelitian yang diperoleh secara langsung dengan melakukan pengamatan langsung (survei), sedangkan data sekunder merupakan sumber data yang diperolehdari instansi terkait. Data Kecelakaan Lalu Lintas, data mengenai kecelakaan lalu lintas didapatkan dari Satlantas Polsek Kabupaten Tana Tidung.

1. Pengumpulan Data Sekunder



2. Pengumpulan Data Primer

Tabel 1. Data Primer

No	Data	Survei
1	Data Inventarisasi Ruas	Survei Inentarisasi Ruas
2	Data Geometri Jalan	Survei Spot Speed

Analisis dan Pembahasan

1. Analisis Karakteristik Kecelakaan Lalu Lintas

a. Analisis Jumlah Kecelakaan Berdasarkan Tahun Kejadian

Tabel 2. Kecelakaan Berdasarkan Tahun di ruas Jalan Padat Karya km 5,2-km 6,5

No	Tahun	Jumlah Kejadian
1	2017	0
2	2018	1
3	2019	3
4	2020	1
5	2021	1

Sumber: Satlantas Polsek Kabupaten Tana Tidung

Selama 5 tahun terkahir di Kabupaten Tana Tidung telah terjadi 6 kejadian kecelakaan, dengan uraian pada tahun 2017 tidak terjadi kecelakaan, selanjutnya di tahun 2018 bertambah 1 kejadian, dan ditahun selanjutnya yaitu tahun 2019 naik signifikan dengan jumlah 3 kejadian kecelakaan, selanjutnya di tahun 2020-2021 mengalami penurunan sebanyak 1 kejadian kecelakaan.

b. Analisis Kecelakaan Berdasarkan Bulan Kejadian

Tabel 3. Analisis Kecelakaan Berdasarkan Bulan di ruas Jalan Padat Karya km 5,2-km 6,5

Bulan	Jumlah Laka				
	2017	2018	2019	2020	2021
Januari	0	0	0	0	0
Februari	0	0	1	0	1
Maret	0	0	0	0	0
April	0	0	0	0	0
Mei	0	0	0	0	0
Juni	0	0	0	0	0
Juli	0	0	0	1	0
Agustus	0	0	0	0	0
September	0	0	1	0	0
Oktober	0	0	0	0	0

November	0	0	0	0	0
Desember	0	1	1	0	0
Total	0	1	3	1	1

Sumber: Satlantas Polsek Kabupaten Tana Tidung

Berdasarkan data kecelakaan 5 tahun terakhir yaitu tahun 2017-2021 yang diperoleh dari Polsek Kabupaten Tana Tidung, pada bulan februari dan desember merupakan bulan kejadian kecelakaan tertinggi sejumlah 2 kejadian kecelakaan.

c. Analisis Kecelakaan Berdasarkan Hari Kejadian

Tabel 4. Analisis Kecelakaan Berdasarkan Hari di Ruas Jalan Padat Karya km 5,2-km 6,5

Hari	2017	2018	2019	2020	2021	Total
Senin	0	0	0	0	0	0
Selasa	0	0	0	0	0	0
Rabu	0	1	1	0	0	2
Kamis	0	0	1	0	0	1
Jumat	0	0	0	0	0	0
Sabtu	0	0	0	1	0	1
Minggu	0	0	1	0	1	2

Sumber: Satlantas Polsek Kabupaten Tana Tidung

Berdasarkan data kecelakaan 5 tahun terakhir yaitu tahun 2017-2021 yang diperoleh dari Polsek Kabupaten Tana Tidung, pada hari rabu dan minggu merupakan hari kejadian kecelakaan tertinggi sejumlah 2 kejadian kecelakaan.

d. Analisis Kecelakaan Berdasar Fatalitas Kecelakaan

Tabel 5. Analisis Kecelakaan Berdasarkan Fatalitas di Ruas Jalan Padat Karya km 5,2-km 6,5

No	Tahun	MD	LB	LR
1	2017	0	1	0
2	2018	0	2	1
3	2019	0	0	3
4	2020	0	1	1
5	2021	0	1	1
TOTAL		0	4	6

Sumber: Satlantas Polsek Kabupaten Tana Tidung

Berdasarkan tabel data kecelakaan 5 tahun terakhir yaitu tahun 2017-2021 tingkat fatalitas tertinggi yaitu luka ringan sebanyak 6 kejadian kecelakaan, dan luka berat sebanyak 4 kejadian kecelakaan.

e. Analisis Kecelakaan Berdasar Jam Kejadian

Tabel 6. Analisis Kecelakaan Berdasar Jam Kejadian di Ruas Jalan Padat Karya km 5,2-km 6,5

Waktu	2017	2018	2019	2020	2021
00.00-06.00	1	2	1	0	1
06.01 - 12.00	1	2	3	1	6
12.01 - 18.00	2	3	1	1	0
18.01 - 23.59	2	1	1	3	2
Total	6	8	6	5	9

Sumber: Satlantas Polsek Kabupaten Tana Tidung

Pada tahun 2016-2020 telah terjadi 5 kejadian kecelakaan pada pukul 00.00-06.00, 13 kejadian kecelakaan pada pukul 06.00-12.00, 7 kejadian kecelakaan pada pukul 12.00-18.00, dan 9 kejadian kecelakaan pada pukul 18.00-00.00. Dapat disimpulkan bahwa pukul 06.00-12.00 merupakan waktu rawan terjadi kejadian kecelakaan dikarenakan banyaknya kegiatan pengguna jalan pada pukul tersebut.

f. Analisis Kecelakaan Berdasarkan Jenis Kendaraan Terlibat

Tabel 7. Analisis Kecelakaan Berdasarkan Jenis Kendaraan Terlibat di Ruas Jalan Padat Karya km 5,2-km 6,5

JENIS KENDARAAN	2017	2018	2019	2020	2021	TOTAL
SEPEDA MOTOR	0	2	5	1	1	9
MOBIL	0	0	1	0	1	2
SEPEDA	0	0	0	1	0	1

Sumber: Satlantas Polsek Kabupaten Tana Tidung

Pada tabel di atas yaitu tahun 2017-2021 jenis kendaraan terlibat kecelakaan tertinggi yaitu jenis sepeda motor sebanyak 9 kejadian kecelakaan, selanjutnya mobil sebanyak 2 kejadian, dan sepeda sebanyak 1 kejadian kecelakaan.

g. Analisis Kecelakaan Berdasarkan Tipe Tabrakan

Tabel 8. Analisis Kecelakaan Berdasarkan Tipe Tabrakan di Ruas Jalan Padat Karya km 5,2-km 6,5

Tipe Tabrakan	Jumlah Kecelakaan Tiap Tahun				
	2017	2018	2019	2020	2021
Tunggal	0	0	0	0	0
Depan - Depan	0	1	2	0	0
Depan - Belakang	0	0	1	0	1
Depan - Samping	0	0	0	0	0
Samping - Samping	0	0	0	1	0
Beruntun	0	0	0	0	0
Tabrak Manusia	0	0	0	0	0
Lain-Lain	0	0	0	0	0
Jumlah	0	1	3	1	1

Sumber: Satlantas Polsek Kabupaten Tana Tidung

Berdasarkan tabel data kecelakaan 5 tahun terakhir yaitu tahun 2017-2021 tipe tabrakan tertinggi yaitu tabrakan depan-depan sebanyak 3 kejadian kecelakaan, tabrakan depan-belakang sebanyak 2 kejadian kecelakaan, dan tabrakan samping-samping sebanyak 1 kejadian kecelakaan.

h. Analisis Berdasarkan Faktor Penyebab Kecelakaan

Tabel 9. Analisis Berdasarkan Faktor Penyebab Kecelakaan di Ruas Jalan Padat Karya km 5,2-km 6,5

Tahun	Manusia	Prasarana	Sarana	Lingkungan
2017	0	0	0	0
2018	2	0	0	0
2019	3	2	0	1
2020	2	1	0	0
2021	1	2	0	1
Jumlah	8	5	0	2

Sumber: Satlantas Polsek Kabupaten Tana Tidung

Berdasarkan data tabel kecelakaan 5 tahun diatas yaitu tahun 2017-2021 faktor penyebab kecelakaan tertinggi yaitu disebabkan dari faktor manusia sebanyak 8 kejadian kecelakaan, dari faktor prasarana sebanyak 5 kejadian dan faktor lingkungan sebanyak 2 kejadian kecelakaan.

i. Analisis Kecelakaan Berdasarkan Usia Pengemudi Kendaraan

Tabel 10. Analisis Kecelakaan Berdasarkan Usia di Ruas Jalan Padat Karya km 5,2-km 6,5

USIA	2017	2018	2019	2020	2021	Jumlah
0 - 15 Tahun	0	0	1	1	0	2
16- 30 tahun	0	1	2	1	2	6
31- 50 Tahun	0	1	4	0	0	5
51 Tahun Keatas	0	0	0	0	0	0

Sumber: Satlantas Polsek Kabupaten Tana Tidung

Berikut merupakan data kecelakaan 5 tahun terakhir yaitu tahun 2017-2021 dimana usia 0-15 tahun terjadi kecelakaan sebanyak 2 kejadian, pada usia 16-30 tahun merupakan usia tertinggi terjadi kecelakaan yaitu sebanyak 6 kejadian kecelakaan, sedangkan usia 31-50 tahun sebanyak 5 kejadian keelakaan. Dari data tersebut dapat ditarik kesimpulan bahwa usia yang rawan terjadi kecelakaan yaitu di usia 16-30 tahun.

2. Analisis Geometrik Jalan

a. Kecepatan Sesaat

Tabel 11. Kecepatan Sesaat Pada Arah Masuk

No	Jenis Kendaraan	Kecepatan Maksimal (km/jam)	Kecepatan Minimal (km/jam)	Kecepatan Rata-Rata (km/jam)	Kecepatan Persentil 85 (km/jam)
1	Motor	86	47	70	80
2	Mobil	80	37	61	70
3	Pickup	66	35	50	60
6	Truck	58	36	49	57

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Berdasarkan hasil analisis perhitungan kecepatan sesaat pada ruas jalan Padat Karya km 5,2 – 6,5 pada arah masuk, untuk kecepatan maksimal tertinggi yaitu 86 km/jam, kecepatan minimal sebesar 35 km/jam, kecepatan rata-rata tertinggi sebesar 70 km/jam, dan kecepatan persentil 85 tertinggi yaitu sebesar 80 km/jam

Tabel 11. Kecepatan Sesaat Pada Arah Keluar

No	Jenis Kendaraan	Kecepatan Maksimal (km/jam)	Kecepatan Minimal (km/jam)	Kecepatan Rata-Rata (km/jam)	Kecepatan Persentil 85 (km/jam)
1	Motor	86	47	70	80
2	Mobil	80	37	61	70
3	Pickup	66	35	50	60
6	Truck	58	36	49	57

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Berdasarkan hasil analisis perhitungan kecepatan sesaat pada ruas jalan Padat Karya km 5,2 – 6,5 pada arah keluar kecepatan tertinggi yaitu 91,2 km/jam, kecepatan terendah yaitu 27,5 km/jam, serta kecepatan rata-rata tertinggi yaitu 75,14 km/jam, dan kecepatan persentil 85 tertinggi yaitu 85,47 km/jam di ruas Jalan Trans Sulawesi km 6,3-6,8 untuk analisisnya dapat dilihat pada tabel diatas.

b. Jarak Pandang

1. Jarak pandang henti minimum dengan kecepatan persentil 85 V = 80 km/jam kendaraan sepeda motor pada arah masuk
   Diketahui :
   V persentil 85 = 80 km/jam
   T = 2,5 detik (ketetapan)

fm = 0,33 (ketetapan)
Vr = 60 km/jam
Ditanya : d ..... ?
Jawab: $d = 0{,}278 \times v.t + \frac{v^2}{254 x fm}$

$d = 0{,}278 \times 80 \times 2{,}5 + \frac{6400}{254 \times 0{,}33}$

$d = 55{,}6 + \frac{6400}{83{,}82}$

$d = 55{,}6 + 76{,}35$

$d = 131{,}95$ m

Jadi hasil dari perhitungan didapat bahwa untuk jarak pandang henti minimum yang sesuai dengan kecepatan persentil 85 dengan kecepatan sebesar 80 km/jam adalah 131,95 meter.

2. Jarak pandang henti minimum dengan V rencana = 60 km/jam

Diketahui :
V rencana = 60 km/jam
T = 2,5 detik (ketetapan)
fm = 0,33 (ketetapan)
Ditanya : d ..... ?
Jawab : $d = 0{,}278 \times v.t + \frac{v^2}{254 x fm}$

$d = 0{,}278 \times 60 \times 2{,}5 + \frac{3600}{254 x 0{,}3}$

$d = 41{,}7 + \frac{v^2}{76{,}35}$

$d = 41{,}7 + 42{,}9$

$d = 84{,}6$ m

Jadi, dapat disimpulkan bahwa jarak pandang minimum yang sesuai untuk kecepatan rencana 60 km/jam yaitu sebesar 84,6 meter. Dari hasil analisis tersebut dapat diketahui untuk kecepatan persentil 85 dengan kecepatan motor arah masuk sebesar 80 km/jam didapatkan jarak pandang henti minimum sebesar 132 meter. Sedangkan untuk jarak pandang henti minimum menggunakan kecepatan rencana 60 km/jam yaitu sebesar 84,6 meter. Jadi dapat disimpulkan bahwa jarak pandang henti minimum eksisting melebihi jarak pandang henti minimum pada kecepatan rencana sebesar 47,4 meter untuk kecepatan motor pada arah masuk Jalan Padat Karya.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

1. Berdasarkan karakteristik kecelakaan pada ruas Jalan Padat Karya km 5,2 – 6,5 dari tahun 2017 – 2021 dapat disimpulkan bahwa :
   a. Berdasarkan tahun kejadian kecelakaaan terbanyak yaitu pada tahun 2019.
   b. Berdasarkan bulan kejadian kecelakaan, terbanyak yaitu pada bulan februari dan desember.
   c. Berdasarkan hari kejadian kecelakaan, terbanyak yaitu pada hari rabu dan minggu.
   d. Berdasarkan jam kejadian kecelakaan, terbanyak yaitu pada jam 12:00 - 18:00 dan 18:00 – 00:00
   e. Berdasarkan usia kecelakaan, terbanyak yaitu pada usia 16 – 30 tahun.
   f. Berdasarkan jenis kendaraan terlibat kecelakaan, terbanyak yaitu sepeda motor.
   g. Berdasarkan tipe tabrakan kecelakaan, terbanyak yaitu tabrak depan-depan.
2. Faktor penyebab kecelakaan tertinggi yaitu disebabkan oleh manusia dan prasarana. Dari segi manusia, banyak perilaku pengguna jalan yang kurang disiplin berkendara, seperti mengendarai kendaraan dengan kecepatan tinggi. Dari segi prasarana yaitu terdapat jalan yang rusak bergelombang/tidak rata, sehingga memicu terjadinya kecelakaan.
3. Dari hasil analisis kecepatan, bahwa rata-rata kecepatan eksisting melebihi batas kecepatan rencana yang sudah ditentukan untuk jalan kolektor batas kecepatan sebesar 50 km/jam, namun kecepatan eksisting diatas 50 km/jam.
4. Dari hasil analisis tersebut dapat diketahui untuk kecepatan persentil 85 dengan kecepatan motor arah masuk sebesar 80 km/jam didapatkan jarak pandang henti minimum sebesar 132 meter. Sedangkan untuk jarak pandang henti minimum menggunakan kecepatan rencana 60 km/jam yaitu sebesar 84,6 meter. Jadi dapat disimpulkan bahwa jarak pandang henti minimum eksisting melebihi jarak pandang henti minimum pada kecepatan rencana sebesar 47,4 meter untuk kecepatan motor pada arah masuk Jalan Padat Karya.

Saran

1. Melakukan kegiatan sosialisasi kepada masyarakat Kabupaten Tana Tidung tentang pentingnya keselamatan dalam berkendara, dan perlunya pengawasan untuk para pengendara jika melakukan pelanggaran akan dikenai sanksi sesuai hukum yang berlaku. Sehingga dapat mengurangi tingkat kecelakaan
2. Perlunya pengadaan terhadap fasilitas perlengkapan jalan, seperti rambu peringatan tikungan,rambu batas kecepatan, rambu dilarang mendahului ketika memasuki tikungan, rambu peringatan daerah rawan kecelakaan, rambu petunjuk pelabuhan, selain itu perlu adanya pemasangan marka jalan, dan alat penerangan jalan umum.

DAFTAR PUSTAKA

_____, (2018) *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 67 Tahun 2018 Tentang Perubahan AtasPeraturan Menteri Perhubungan Tahun 2014 Tentang Marka Jalan*, Jakarta.

_____, (2018) *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 27 Tahun 2018 Tentang Alat PeneranganJalan*, Jakarta.

_____, (2018) *Peraturan Menteri Nomor 82 Tahun 2018 Tentang Alat Pengendali dan PengamanPengguna Jalan*, Jakarta.

_____, (2017) *Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 Tentang Keselamatan Lalu Lintas danAngkutan Jalan*, Jakarta.

_____, (2015) *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 111 Tahun 2015 Tentang Tata Cara Penetapan Batas Kecepatan*, *Jakarta*.

_____, (2014) *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas*, Jakarta.

_____, (2014) *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 34 Tahun 2014 Tentang Marka Jalan*, Jakarta.

_____, (2009) *Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Jakarta.

_____, (2004) *Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan*. Jakarta.

Tim PKL Kabupaten Tana Tidung. 2022. *Pola Umum Laporan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Kabupaten Tana Tidung*. Bekasi:Politeknik Transportasi Darat Indonesia–STTD.

Pedoman PKL. 2022. *"Pedoman PKL DIII MTJ"*. Sekolah Tinggi Transportasi Darat. Bekasi.BPS Kabupaten Tana Tidung. (2022). *Kabupaten Tana Tidung dalam Angka*. Tana Tidung: BPS Kabupaten Tana Tidung.

Sukirman, Silvia. 1999 *Dasar-Dasar Perencanaan Geometrik Jalan*. Bandung : Penerbit Nova.

ALDHA TIARA RISMALA 1902026 JURNAL (1) 1902026

ORIGINALITY REPORT

24%	21%	9%	14%
SIMILARITY INDEX	INTERNET SOURCES	PUBLICATIONS	STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

1	Submitted to ptdi-sttd Student Paper	3%
2	digilib.ptdisttd.net Internet Source	3%
3	www.pa-sragen.go.id Internet Source	2%
4	jurnal.poltradabali.ac.id Internet Source	1%
5	jurnal.untan.ac.id Internet Source	1%
6	repository.its.ac.id Internet Source	1%
7	123dok.com Internet Source	1%
8	eprints.unram.ac.id Internet Source	1%
9	Dspace.Uii.Ac.Id Internet Source	1%

10	id.123dok.com Internet Source	1 %
11	Submitted to iGroup Student Paper	1 %
12	Noviyanti Noviyanti. "Identifikasi Kecelakaan Pada Lokasi Black Spot Di Bandar Lampung", Warta Penelitian Perhubungan, 2019 Publication	1 %
13	ts.eng.maranatha.edu Internet Source	1 %
14	www.slideshare.net Internet Source	1 %
15	zudhyirawan.staff.ugm.ac.id Internet Source	1 %
16	A T Widyawati, Nurbani, W B Prasetyo, S E Manurung, A M Pebriadi. "The effect of rice field conversion and its impact on food availability in North Kalimantan Province", IOP Conference Series: Earth and Environmental Science, 2021 Publication	<1 %
17	eprints.undip.ac.id Internet Source	<1 %
18	Submitted to Politeknik Negeri Bandung Student Paper	<1 %

19	Repository.umy.ac.id Internet Source	<1 %
20	Submitted to Universiti Sains Malaysia Student Paper	<1 %
21	ejurnal.its.ac.id Internet Source	<1 %
22	sipil.studentjournal.ub.ac.id Internet Source	<1 %
23	www.scribd.com Internet Source	<1 %
24	app.trdizin.gov.tr Internet Source	<1 %
25	id.scribd.com Internet Source	<1 %
26	qdoc.tips Internet Source	<1 %
27	repository.upi.edu Internet Source	<1 %
28	I Made Harta Wijaya, I Made Rinaldi Jaya Putra, I Nyoman Suta Widnyana. "ANALISIS TINGKAT KESELAMATAN LALU LINTAS DITINJAU DARI BESARNYA ANGKA KECELAKAAN DI KOTA DENPASAR", Widya Teknik, 2022 Publication	<1 %

29	eprints.poltektegal.ac.id Internet Source	<1%
30	evoulz.blogspot.com Internet Source	<1%
31	repositori.usu.ac.id Internet Source	<1%
32	repositorio.ufscar.br Internet Source	<1%
33	Fedrickson Haradongan. "RUTE AMAN SELAMAT SEKOLAH (RASS) DI KABUPATEN NGAWI SCHOOL SAFETY ROUTES IN NGAWI DISTRICT", Jurnal Penelitian Transportasi Darat, 2018 Publication	<1%
34	zombiedoc.com Internet Source	<1%

Exclude quotes	Off	Exclude matches	Off
Exclude bibliography	Off		

ALDHA TIARA RISMALA 1902026 JURNAL (1) 1902026

GRADEMARK REPORT

FINAL GRADE

/0

GENERAL COMMENTS

Instructor

PAGE 1

PAGE 2

PAGE 3

PAGE 4

PAGE 5

PAGE 6

PAGE 7

PAGE 8

PAGE 9

PAGE 10

PAGE 11

PAGE 12