

# IMPLEMEMTASI KEBIJAKAN PERATURAN MENHUB. NO 26 TAHUN 2015 TENTANG STANDAR KESELAMATAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN BAGI KENDARAAN UMUM DI SURABAYA

*by Lukman Arif*

---

**Submission date:** 17-Mar-2023 09:51AM (UTC+0700)

**Submission ID:** 2039034408

**File name:** 30.IMPLEMEMTASI\_KEBIJAKAN\_PERATURAN\_MENHUB.\_NO\_26\_TAHUN\_2015.pdf (187.9K)

**Word count:** 2590

**Character count:** 16907

**IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PERATURAN MENHUB. NO 26 TAHUN 2015  
TENTANG STANDAR KESELAMATAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN  
JALAN BAGI KENDARAAN UMUM DI SURABAYA**

Oleh

**Lukman Arif**  
**FISIP-UPN "Veteran" Jawa Timur**

**Abstrak**

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui implementasi kebijakan peraturan menteri perhubungan tentang standar keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan pada angkutan umum di Surabaya.

Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian kualitatif, lokasi penelitian di Dinas Perhubungan Kota Surabaya. dengan fokus penelitian 1) Standarisasi kendaraan bermotor umum, 2) Standarisasi prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, 3) Standarisasi sumber daya manusia di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, 4) Standarisasi operasional.

Hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa dari 4 aspek yang sesuai dengan peraturan menteri perhubungan no 26 tahun 2015 tentang standar keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan masih belum terimplementasi dengan baik bagi angkutan umum khususnya di daerah Banyu Urip kota Surabaya, karena masih banyaknya indikator-indikator dari 4 aspek tersebut yang belum dipenuhi oleh angkutan umum, baik itu masalah pengemudinya, kendaraannya, prasarananya, atau dokumen-dokumen perjalanannya

**Kata Kunci :** Implementasi Kebijakan, Standar Keselamatan, Angkutan Umum

**PENDAHULUAN**

Kota Surabaya merupakan Ibukota dari Provinsi Jawa Timur dengan jumlah penduduk tertinggi di dibandingkan dengan kota-kota yang ada di provinsi Jawa Timur. (Badan Pusat Statistik Jawa Timur 2010). Pertumbuhan penduduk dan meningkatnya kebutuhan ekonomi, menjadi salah satu pemicu lajunya arus urbanisasi di Kota Surabaya yang secara tidak langsung berdampak pada transportasi.

Transportasi saat ini menjadi suatu kebutuhan utama diseluruh lapisan masyarakat sehingga perlu adanya pembenahan dalam memberikan kenyamanan dan keamanan masyarakat. Dengan adanya transportasi akan memudahkan manusia untuk meningkatkan dan memajukan ekonomi, aksesibilitas sumber daya dan tempat tertentu atau pulau. Transportasi pada kenyataannya merupakan sarana untuk memenuhi kebutuhan pokok yang akan menjamin kehidupan manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari. Melalui sarana transportasi manusia bisa memenuhi kebutuhan pokoknya yang tidak terdapat di sekitar daerah tempat tinggalnya melainkan hanya terletak jauh dari tempat tinggalnya dan tidak bisa di tempuh dengan berjalan kaki sehingga dapat mengefisienkan waktu tempuh. Sehingga, peningkatan transportasi sangat tinggi pada setiap kota, terutama transportasi darat. Sistem transportasi harus ditata dan terus menerus disempurnakan

untuk menjamin mobilitas orang maupun barang dalam rangka menjamin kesejahteraan dan keselamatan masyarakat.

Secara umum, masyarakat yang melakukan pergerakan dengan tujuan yang berbeda-beda membutuhkan sarana penunjang pergerakan berupa angkutan pribadi (mobil, motor) maupun angkutan umum (paratransit dan masstransit). Angkutan umum paratransit merupakan angkutan yang tidak memiliki rute dan jadwal yang tetap dalam beroperasi di sepanjang rutenya, contohnya becak, andong, ojek sepeda motor, dan bemo. Sedangkan angkutan umum masstransit merupakan angkutan yang memiliki rute jadwal yang tetap serta tempat pemberhentian yang jelas contohnya bus dan kereta api.

Selama ini angkutan umum khususnya bemo sering dikesampingkan atau bahkan sekarang sudah mulai dilupakan (sepi penumpang) karena seiring dengan perkembangan zaman baik itu dari segi perkembangan pemikiran masyarakat sendiri maupun dari segi teknologi. Dari segi perkembangan pemikiran disini maksudnya adalah masyarakat sudah mulai kritis tentang aspek keamanan, kenyamanan dan keselamatan dari angkutan umum itu sendiri. Perkembangan kedua yang menyebabkan angkutan umum khususnya bemo dikesampingkan yaitu tentang perkembangan teknologi. Perkembangan teknologi yang dimaksud adalah pihak swasta membuat aplikasi yang bisa di download pada handphone yang dapat memesan "driver" atau sekarang biasa disebut ojek online yang semakin menyisihkan peran angkutan umum. Karena ojek online disini kenyataannya lebih baik daripada angkutan umum khususnya bemo baik itu dari segi kenyamanan, keamanan dan keselamatan.

Mengingat penting dan strategisnya peran lalu lintas dan angkutan jalan yang menyangkut <sup>10</sup>dar keselamatan berkendara yang penting bagi seluruh masyarakat, maka pemerintah mengeluarkan kebijakan di bidang transportasi darat yaitu dengan dikeluarkannya Peraturan Menteri No 26 tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan <sup>26</sup>

Standar keselamatan lalu li<sup>22</sup>s ini bertujuan untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan pada kendaraan bermotor <sup>3</sup>um disebutkan pada Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor : PM 26 tahun 2015 pasal 1 yaitu :

1. Keselamatan merupakan suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari resiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan <sup>4</sup>
2. Penyelenggara sarana <sup>16</sup>n prasarana serta sumber daya manusia di bidang lalu lintas dan angkutan jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib memenuhi standar keselamatan <sup>4</sup>
3. Standar keselamatan bidang lalu lintas dan angkutan jalan sebagaimana dimaksud <sup>5</sup>d pada ayat (2), merupakan acuan bagi penyelenggara sarana dan prasarana bidang lalu lintas dan angkutan jalan yang meliputi :
  - a. <sup>5</sup>endaraan bermotor umumn
  - b. Prasarana lalu lintas dan angkutan jalan
  - c. Sumber daya manusia di bidang lalu lintas dan angkutan jalan
  - d. Operasional
  - e. Lingkungan

Jika dilihat dari pasal yang telah disebutkan diatas, keterpaduan kebijakan sangat penting artinya dalam penyelenggaraan transportasi, diharapkan bahwa setiap kendaraan dalam melakukan perjalanan dapat terlaksana dengan baik artinya bahwa seluruh kendaraan transportasi dapat mematuhi peraturan dari kebijakan tersebut dalam melakukan standar keselamatan berlalu lintas dengan demikian baik itu penumpang dari angkutan umum atau pengguna jalan yang lain dapat merasakan kenyamanan dalam

beralalu lintas. Sebagaimana disebutkan dalam Peraturan Menteri No 26 tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Selama peraturan yang dibuat pemerintah adalah demi berlalu lintas yang lebih baik, tentunya peraturan tersebut tidak ada salahnya, sekarang tergantung pribadi masing-masing dari kita mampu menerapkan dan mentaati peraturan lalu lintas tersebut atau tidak. Pada Peraturan Menteri tersebut bahwa standar keselamatan dalam berlalu lintas itu wajib dilakukan pada angkutan umum agar terhindar dari hal-hal yang tidak diinginkan yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas

Dalam melakukan Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan No 26 Tahun 2015 di Surabaya. Adapun faktor yang mempengaruhi keberhasilan implementasi tersebut yaitu penyelenggaraan sistem informasi dan komunikasi untuk mendukung keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan diselenggarakan sistem informasi dan komunikasi yang terpadu. Sistem informasi dan komunikasi lalu lintas dan angkutan jalan digunakan untuk kegiatan perencanaan, pengaturan, pengendalian, dan pengawasan serta operasional lalu lintas dan angkutan jalan. Sumber daya pembinaan lalu lintas dan angkutan jalan wajib mengembangkan sumber daya manusia untuk menghasilkan petugas yang profesional dan memiliki kompetensi di bidang lalu lintas dan angkutan jalan. Koordinasi dan pengawasan penyidik pegawai negeri sipil (Dishub) selaku koordinator harus melaksanakan koordinasi dengan penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Dari permasalahan diatas, menunjukkan bahwa kota-kota besar seperti Surabaya keadaan angkutan umumnya masih sangat memprihatinkan, keadaan angkutan umumnya masih belum bisa mengikuti kebijakan dalam standar keselamatan dalam berlalu lintas.

#### Rumusan Masalah

Berdasarkan fenomena diatas, maka peneliti tertarik untuk mengangkat permasalahan yang di kaji dalam penelitian ini adalah "Bagaimana Implementasi Kebijakan Peraturan Menteri Perhubungan No 26 tahun 2015 Tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Bagi Kendaraan Umum Di Surabaya (Studi Kasus Di Jalan Banyu Urip Kota Surabaya)?"

#### Landasan Teori

##### Kebijakan Publik

Pengertian Kebijakan Publik menurut Chandler & Plano(1988) dikutip oleh Hessel (2003 : 1) adalah pemanfaatan yang strategis terhadap sumber daya-sumber daya yang ada untuk memecahkan masalah-masalah publik atau pemerintah.

##### Pengertian Implementasi Kebijakan

Van Meter dan Van Horn dikutip oleh Winarno (2004 : 102) mendefinisikan implementasi kebijakan sebagai tindakan-tindakan yang dilakukan oleh individu-individu pemerintah maupun swasta yang diarahkan untuk mencapai tujuan-tujuan yang telah ditetapkan keputusan-keputusan kebijakan sebelumnya. Sedangkan Winarno (2004 : 101) menyatakan bahwa implementasi kebijakan dipandang dalam pengertian yang luas, merupakan alat-alat administrasi hukum dimana berbagai aktor organisasi, prosedur dan teknik yang bekerja bersama-sama menjalankan kebijakan guna meraih dampak atau tujuan yang diinginkan.

##### Standar Keselamatan Lalu Lintas

Adapun standar keselamatan dalam berlalu lintas untuk mengurangi terjadinya kecelakaan yang harus ditaati oleh para pengemudi angkutan umum sesuai dengan

Peraturan Menteri No 26 Tahun 2015 Tentang Standar Keselamatan <sup>2</sup> Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pasal 1 yang berbunyi :

- a. Keselamatan merupakan suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari resiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan.
- b. Penyelenggara sarana <sup>4</sup> dan prasarana serta sumber daya manusia di bidang lalu lintas dan angkutan jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib memenuhi standar keselamatan. <sup>4</sup>
- c. Standar keselamatan bidang lalu lintas dan angkutan jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (2), merupakan acuan bagi penyelenggara sarana dan prasarana bidang <sup>5</sup> lalu lintas dan angkutan jalan yang meliputi :
  1. <sup>5</sup> Kendaraan bermotor umum
  2. <sup>27</sup> Sarana lalu lintas dan angkutan jalan
  3. Sumber daya manusia di bidang lalu lintas dan angkutan jalan
  4. Operasional
  5. Lingkungan

#### <sup>1</sup> Pengertian Lalu Lintas

Lalu lintas (*traffic*) adalah kegiatan lalu lalang atau gerak kendaraan, orang, atau hewan di jalan. Masalah yang dihadapi dalam perlintasan adalah keseimbangan antara kapasitas jaringan jalan dengan banyaknya kendaraan dan orang-orang yang berlalu-lalang menggunakan jalan tersebut (Warpani, 2002 : 1)

### METODE PENELITIAN

#### Jenis Penelitian <sup>1</sup>

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian kualitatif dengan maksud memberi gambaran komprehensif dan mendalam terhadap implementasi kebijakan standar keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan bagi kendaraan umum di Surabaya.

#### Lokasi Penelitian

Peneliti memilih dan menetapkan lokasi penelitian ini di lokasi jalan Banyu Urip Surabaya. Pemilihan lokasi penelitian ini berdasarkan secara sengaja dan mempunyai tujuan yaitu untuk mengetahui implementasi kebijakan peraturan menteri perhubungan tentang standar keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan pada angkutan umum dilokasi tersebut..

#### Fokus Penelitian

1. Standarisasi Kendaraan Bermotor Umum
2. Standarisasi Prasarana Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan
3. Standarisasi Sumber Daya Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan
4. Standarisasi Operasional

### HASIL DAN PEMBAHASAN

#### Hasil Penelitian

##### 1. Standarisasi Kendaraan Bermotor Umum

Kendaraan bermotor umum yang dimaksud oleh pihak Dishub Kota Surabaya sebagai kendaraan bermotor umum yang terstandarisasi sesuai dengan peraturan menteri adalah

yang telah lulus persyaratan teknis. Tanpa adanya kendaraan bermotor umum yang memadai maka standar keselamatan berlalu lintas seperti apa yang telah dikeluarkan oleh peraturan menteri juga akan sulit untuk dicapai.

Namun pada kenyataannya masih banyak angkutan umum khususnya di Banyu Urip yang masih belum terstandarisasi khususnya pada kendaraannya. Banyak dari kendaraan mereka yang belum lulus uji kelayakan, yang berarti para pengemudi angkutan umum ini belum mengimplementasikan Peraturan Menteri No 26 Tahun 2015 Tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan dengan baik seperti pada Hogwood dan Gunn dikutip oleh Wahab (2004 : 61) telah membagi pengertian kegagalan kebijaksanaan (*policy failure*) dalam 2 (dua) kategori yaitu : *non implementation* (tidak terimplementasi) dan *unsuccessful implementation* (implementasi tidak berhasil).

Tidak terimplementasi mengandung arti bahwa suatu kebijaksanaan tidak dilaksanakan sesuai dengan rencana, mungkin karena pihak-pihak yang terlibat di dalam pelaksanaannya tidak mau bekerja sama, atau mereka telah sepenuhnya menguasai permasalahan, sehingga implementasi yang efektif sulit tercapai.

## **2. Standarisasi Prasarana Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan**

Menurut Tamin (1997 : 5), prasarana transportasi mempunyai dua peran utama, yaitu : (1) sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan di daerah perkotaan; dan sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan/atau barang yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah perkotaan tersebut.

Dalam kenyataannya prasarana lalu lintas dan angkutan jalan khususnya di daerah Banyu Urip sudah baik lengkap dan memadai sesuai dengan peraturan menteri perhubungan no 26 tahun 2015 tentang standar keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan.

Dalam hal perawatannya pun pihak Dishub sudah mengantisipasinya yaitu seperti rambu-rambu lalu lintas itu bisa tahan antara 5-10 tahun, sedangkan untuk marka jalan bisa tahan hanya 1 tahun karena untuk marka jalan ini selalu dilintasi banyak kendaraan bermotor. Apabila sudah waktunya penggantian untuk prasarana lalu lintas dan angkutan jalan pihak Dishub kota Surabaya juga memastikan akan memenuhi untuk melakukan penggantian secara cepat sesuai dengan prosedur dan anggaran yang ditentukan.

## **3. Standarisasi Sumber Daya Manusia Di Bidang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan**

Aspek sumber daya manusia inilah yang selama ini dinilai masih kurang, kurangnya kesadaran akan keselamatan dalam berlalu lintas dari para pengemudi angkutan umum ini yang membuat resah banyak masyarakat, baik itu pengguna jalan yang lain atau pun para penumpang pada umumnya.

Eagle dikutip oleh Purwanto (2012 : 84), mengungkapkan bahwa keterlibatan masyarakat dalam proses implementasi sangat penting, keterlibatan masyarakat memiliki makna yang lebih tinggi yaitu sebagai media pembelajaran bersama antara pemerintah dengan masyarakat.

Dalam kenyataannya para pengemudi angkutan umum ini masih saja ugal-ugalan dalam mengendarai angkutan umumnya, meskipun sebenarnya mereka tahu bahwa yang mereka lakukan itu membahayakan keselamatan, baik itu keselamatan dirinya dan penumpang yang dibawanya atau pun pengguna jalan yang lain.

## **4. Standarisasi Operasional**

Operasional yang dimaksud disini adalah dokumen administrasi dari angkutan umum, seperti contohnya dokumen administrasi kendaraan, dokumen administrasi awak, dan dokumen perjalanan.

Friedrich dikutip oleh Wahab (2004 : 3), menyatakan bahwa kebijakan adalah suatu tindakan yang mengarah pada tujuan yang diusulkan oleh seseorang, kelompok atau pemerintah dalam lingkungan tertentu sehubungan dengan adanya hambatan-hambatan tertentu seraya mencari peluang-peluang untuk mencapai tujuan atau mewujudkan sasaran yang diinginkan.

Dari kenyataannya yang sesuai dengan hasil wawancara masih banyak khususnya di daerah Banyu Urip yang pengemudinya tidak memiliki atau belum memperpanjang izin trayek, berdasarkan hasil wawancara karena para pengemudi angkutan umum ini merasa iri dengan para angkutan online sebagai alasannya. Sebenarnya dalam pengurusan surat izin trayek itu mudah dan murah, sebelum mengurus surat izin trayek para pengemudi ini wajib melakukan uji kelayakan kendaraan bermotor umumnya terlebih dahulu, kemudian setelah lolos uji kelayakan baru bisa mengurus surat izin trayek ke bagian angkutan umum di kantor Dishub Kota Surabaya, dengan biaya uji kelayakan hanya 100 ribu, dan diadakan uji kelayakan tersebut 6 bulan sekali.

## **Pembahasan**

### **1. Standarisasi Kendaraan Bermotor Umum**

Standarisasi kendaraan bermotor umum masih belum terimplementasi dengan baik khususnya dari daerah Banyu Urip sesuai dengan lokasi penelitian, indikator yang sesuai dengan peraturan menteri yang berlaku tidak semua terpenuhi dari aspek kendaraan bermotornya. Belum terimplementasinya standar dari kendaraan bermotor ini adalah karena tidak diurusnya surat izin trayek dari angkutan umum ini, para pengemudi angkutan umum ini tidak mengurus mengurus adalah karena kendaraan mereka yang tidak lolos uji kelayakan.

### **2. Standarisasi Prasarana Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan**

Standarisasi dari prasarana lalu lintas dan angkutan jalan sebenarnya sudah baik tetapi masih kurang karena tidak adanya halte di sepanjang jalan Banyu Urip ini dibuktikan dengan hasil wawancara dan penelitian sebelumnya bahwa dari aspek sarana prasarana lalu lintas dan angkutan jalan sudah baik, jelas dan memadai baik itu dari petugas Dishub atau dari pengemudi angkutan umum.

### **3. Standarisasi Sumber Daya Manusia Di Bidang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan**

Standarisasi dari SDM di bidang lalu lintas dan angkutan jalan masih kurang baik, itu dikarenakan para pengemudi angkutan umum ini masih menyepelekan aspek keselamatan dalam berkendara, meskipun sebenarnya mereka juga sudah mengetahui akan pentingnya keselamatan dalam berkendara, tapi dalam implementasinya masih banyak pengemudi yang menyetir secara ugal-ugalan

### **4. Standarisasi Operasional**

Standarisasi dari operasional juga masih kurang, karena dari segi pengemudi angkutan umum ini masih menyepelekan masalah dokumen-dokumen perjalanan mereka contohnya surat izin trayek, dari hasil wawancara dibuktikan bahwa len di daerah Banyu Urip banyak yang belum atau tidak mengurus surat izin trayeknya, padahal dari pihak Dishub sudah memberikan surat peringatan agar mereka segera mengurus surat izin trayeknya, dan biaya dari pengurusan surat izin trayek pun juga bisa dibilang murah

### KESIMPULAN

Kesimpulan dari 4 aspek yang sesuai dengan peraturan menteri perhubungan no 26 tahun 2015 tentang standar keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan masih belum terimplementasi dengan baik bagi angkutan umum khususnya di daerah Banyu Urip kota Surabaya, karena masih banyaknya indikator-indikator dari 4 aspek tersebut yang belum dipenuhi oleh angkutan umum, baik itu masalah pengemudinya, kendaraannya, prasarananya, atau dokumen-dokumen perjalanannya

### DAFTAR PUSTAKA

- Agustino, Leo. 2006. *Dasar-Dasar Kebijakan Publik*. Bandung : Alfabet
- Ari Widayanti. 2014. *Permasalahan Dan Pengembangan Angkutan Umum Di Kota Surabaya*
- Moleong. 2011. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung : Rosda
- Wahidin. 2014. *Implementasi Kebijakan Transportasi Kota Dilihat Dari Aspek Ketersediaan Sumber Daya Manusia (Studi Kasus Kota Makassar)*
- Winarno, Budi, (2004), *Teori dan Proses Kebijakan Publik*, Yogyakarta : Media Presindo
- Tangkisilan, Hesel, Nogi, (2003), *Kebijakan Publik*, Yogyakarta : Balaiurang
- Purwanto, Erwan, Agus, 2012, *Implementasi Kebijakan Publik*, Yogyakarta : Gava Media
- Peraturan Menteri No 26 Tahun 2015



# IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PERATURAN MENHUB. NO 26 TAHUN 2015 TENTANG STANDAR KESELAMATAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN BAGI KENDARAAN UMUM DI SURABAYA

## ORIGINALITY REPORT

18%

SIMILARITY INDEX

13%

INTERNET SOURCES

10%

PUBLICATIONS

8%

STUDENT PAPERS

## PRIMARY SOURCES

1	<a href="#">123dok.com</a> Internet Source	2%
2	<a href="#">repository.unimar-amni.ac.id</a> Internet Source	1%
3	Submitted to Universitas Jambi Student Paper	1%
4	Ichda Maulidya. "Kesiapan Angkutan Jalan Dalam Menghadapi Penerapan Standar Emisi Euro 4", Warta Penelitian Perhubungan, 2019 Publication	1%
5	Rachmat Sumekar. "EFEKTIVITAS REKAYASA LALU LINTAS MELALUI PROGRAM PENAMBAHAN LAJUR KHUSUS SEPEDA MOTOR DI KOTA SURABAYA", JKMP (Jurnal Kebijakan dan Manajemen Publik), 2016 Publication	1%
6	<a href="#">elektronika26.blogspot.com</a> Internet Source	1%

---

7	<a href="http://pramudyarum.wordpress.com">pramudyarum.wordpress.com</a> Internet Source	1 %
8	<a href="http://repository.uin-suska.ac.id">repository.uin-suska.ac.id</a> Internet Source	1 %
9	<a href="http://www.slideshare.net">www.slideshare.net</a> Internet Source	1 %
10	<a href="http://text-id.123dok.com">text-id.123dok.com</a> Internet Source	1 %
11	Submitted to Universitas Negeri Makassar Student Paper	1 %
12	<a href="http://anzdoc.com">anzdoc.com</a> Internet Source	1 %
13	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 %
14	Pandu Sakti, Faizal Anwar, Rekho Adriadi. "Analisis Penerapan Program Mitigasi Bencana Pada Badan Penanggulangan Bencana Daerah", JOPPAS: Journal of Public Policy and Administration Silampari, 2020 Publication	<1 %

---

15	Submitted to UIN Raden Intan Lampung Student Paper	<1 %
16	sarjanaxavcen31.blogspot.com Internet Source	<1 %
17	Andjar Prasetyo. "EFISIENSI EKONOMI PEMASANGAN AUDIO ANNOUCER PADA AREA TRAFFIC CONTROL SYSTEM (ATCS) DI KOTA MAGELANG EFISIENSI EKONOMI PEMASANGAN AUDIO ANNOUCER PADA AREA TRAFFIC CONTROL SYSTEM (ATCS) DI KOTA MAGELANG", Jurnal Penelitian Transportasi Darat, 2018 Publication	<1 %
18	Submitted to SDM Universitas Gadjah Mada Student Paper	<1 %
19	docobook.com Internet Source	<1 %
20	media.neliti.com Internet Source	<1 %
21	repository.its.ac.id Internet Source	<1 %
22	Submitted to Sriwijaya University Student Paper	<1 %
23	repository.radenintan.ac.id Internet Source	<1 %

24 Dessi Perdani Yuris Puspita Sari, Rani Hendriana. "Pelaksanaan Sanksi Denda E-Tilang Bagi Pelanggar Lalu Lintas", Volksgeist: Jurnal Ilmu Hukum dan Konstitusi, 2019  
Publication <1 %

---

25 [publication.petra.ac.id](http://publication.petra.ac.id)  
Internet Source <1 %

---

26 (10-18-13) <http://124.81.82.130/berita/682-program-aksi-peningkatan-kualitas-mental-dan-disiplin-pengemudi-angkutan-umum-akapakdp-angkatan-xxvi-tahun-2010->  
Internet Source <1 %

---

27 Submitted to State Islamic University of Alauddin Makassar  
Student Paper <1 %

---

28 [adoc.pub](http://adoc.pub)  
Internet Source <1 %

---

29 Josef Papilaya. "KEBIJAKAN PUBLIK DALAM PENGENTASAN KEMISKINAN (Suatu Kajian Peranan Pemerintah Dalam Pengentasan Kemiskinan)", Jurnal Bimbingan dan Konseling Terapan, 2020  
Publication <1 %

---

Exclude bibliography  On