

SKRIPSI

EFEKTIVITAS PENURUNAN BATAS KECEPATAN MENGUNAKAN METODE *LAW ENFORCEMENT* DI KABUPATEN CIREBON (Studi Kasus : Jalan Arjawinangun - Palimanan)

Diajukan untuk memenuhi sebagian persyaratan mencapai gelar Sarjana
Terapan Transportasi pada Program Studi Diploma IV Manajemen Keselamatan
Transportasi Jalan



Diajukan oleh :

RHISNA DEWI SEPTYAWATI
NOTAR : 17.I.0443

**PROGRAM STUDI D IV MANAJEMEN KESELAMATAN
TRANSPORTASI JALAN
POLITEKNIK KESELAMATAN TRANSPORTASI JALAN
TEGAL
2021**

SKRIPSI

EFEKTIVITAS PENURUNAN BATAS KECEPATAN MENGUNAKAN METODE *LAW ENFORCEMENT* DI KABUPATEN CIREBON

(Studi Kasus : Jalan Arjawinangun - Palimanan)

Diajukan untuk memenuhi sebagian persyaratan mencapai gelar Sarjana Terapan
Transportasi pada Program Studi Diploma IV Manajemen Keselamatan
Transportasi Jalan



Diajukan oleh :

RHISNA DEWI SEPTYAWATI

NOTAR : 17.I.0443

**PROGRAM STUDI D IV MANAJEMEN KESELAMATAN
TRANSPORTASI JALAN
POLITEKNIK KESELAMATAN TRANSPORTASI JALAN
TEGAL
2021**

HALAMAN PERSETUJUAN

EFEKTIVITAS PENURUNAN BATAS KECEPATAN MENGGUNAKAN METODE *LAW ENFORCEMENT* DI KABUPATEN CIREBON (Studi Kasus : Jalan Arjawinangun - Palimanan)

*EFFECTIVENESS OF REDUCING THE SPEED LIMIT USING LAW ENFORCEMENT
METHODS IN KABUPATEN CIREBON
(Case Study : Arjawinangun - Palimanan Road)*

disusun Oleh :
RHISNA DEWI SEPTYAWATI
17.I.0443

Telah disetujui oleh :

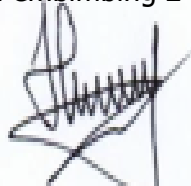
Pembimbing 1



R. Arief Novianto, M.Sc
NIP 19741129 200604 1 001

Tanggal

Pembimbing 2



Kornelius Jepriadi, S.ST(TD), M.Sc
NIP 19910513 201012 1 003

Tanggal

HALAMAN PENGESAHAN

**EFEKTIVITAS PENURUNAN BATAS KECEPATAN MENGGUNAKAN
METODE *LAW ENFORCEMENT* DI KABUPATEN CIREBON
(Studi Kasus : Jalan Arjawinangun - Palimanan)**

*EFFECTIVENESS OF REDUCING THE SPEED LIMIT USING LAW ENFORCEMENT
METHODS IN KABUPATEN CIREBON*

(Case Study : Arjawinangun - Palimanan Road)

disusun oleh :

RHISNA DEWI SEPTYAWATI

17.01.0443

Telah dipertahankan di depan Tim Penguji

Pada tanggal : 13 Agustus 2021

Ketua Sidang

R. Arief Novianto, M.Sc
NIP. 19741129 200604 1 001

Penguji 1

Pipit Rusmandani, MT
NIP. 19850605 200812 2 002

Penguji 2

Tri Susila Hidayati, S.Pd., M.Si.
NIP. 19620926 198601 2 002

Tanda tangan



Tanda tangan

Tanda tangan

Mengetahui,
Ketua Program Studi
Diploma IV Manajemen Keselamatan Transportasi Jalan

Hanendyo Putro, A.TD, MT.
NIP. 19700519 199301 1001

HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : RHISNA DEWI SEPTYAWATI

Notar : 17.I.0443

Program Studi : D IV Manajemen Keselamatan Transportasi Jalan

menyatakan bahwa Laporan Tugas Akhir dengan judul "EFEKTIFITAS PENURUNAN BATAS KECEPATAN MENGGUNAKAN METODE *ENFORCEMENT LAW* DI KABUPATEN CIREBON (Studi Kasus : Jalan Arjawinangun - Palimanan)" ini merupakan hasil karya tulis ilmiah yang dibuat dari berbagai acuan penelitian yang lain, gagasan dan masalah ilmiah yang dianalisis didalam skripsi ini adalah hasil pemikiran saya sendiri dan bukan jiplakan orang lain. Tidak terdapat bagian dari karya ilmiah lain yang telah diajukan untuk memperoleh gelar akademik di suatu lembaga Pendidikan Tinggi, dan juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang/lembaga lain, kecuali yang secara tertulis dikutip dalam laporan ini serta disebutkan sumbernya secara lengkap dalam daftar pustaka.

Dengan demikian saya menyatakan bahwa laporan Tugas Akhir ini bebas dari unsur-unsur plagiarisme dan apabila laporan Tugas Akhir ini di kemudian hari terbukti merupakan plagiarisme dari hasil karya penulis lain dan/atau dengan sengaja mengajukan karya atau pendapat yang merupakan hasil karya penulis lain, maka penulis bersedia menerima sanksi akademik dan/atau sanksi hukum yang berlaku.

Tegal, 28 Oktober 2020

Yang menyatakan,

Rhisna Dewi Septyawati

HALAMAN PERSEMBAHAN

Puji syukur saya panjatkan kepada Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat, kesehatan, kesempatan, kemampuan, dan kemudahan sehingga saya mampu menyelesaikan tugas akhir ini dengan baik. Dengan ridho Allah SWT, tugas akhir ini bisa menjadi manfaat bagi siapapun yang membutuhkan.

Tugas akhir ini saya persembahkan kepada :

1. Kedua orangtua saya, khususnya ayah saya yang selalu memberikan dukungan kepada pendidikan saya, selalu mendoakan anak-anaknya hingga saya sampai ke titik ini.
2. Kepada partner gelut sejak kecil yaitu kakak saya, yang selalu ingin tahu tentang adiknya tapi gengsi untuk diungkapkan.

Saya ucapkan terima kasih kepada :

1. Seluruh dosen Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan yang memberikan berbagai ilmu baru, baik teori maupun pengalaman perjalanan karirnya sebagai masukan kepada saya untuk selalu termotivasi untuk terus belajar, menggali ilmu dimanapun berada. Khususnya kepada dosen pembimbing saya Bapak R. Arief Novianto, M.Sc dan senior saya Kak Kornelius Jepriadi, S.ST(TD)., M.Sc yang telah membimbing, memberikan ilmu baru dengan sabar dalam penyusunan tugas akhir ini hingga karya ini terselesaikan dengan baik.
2. Rekan-rekan seperjuangan Angkatan 28 yang memberikan cerita dalam hidup saya, baik suka maupun duka yang akan selalu saya kenang selama 4 tahun menempuh pendidikan di Bumi Semeru. Khususnya teman-teman terdekat saya, rekan – rekan sedaerah, tim Istri Pejabat, teman seasrama yang sabar terhadap sikap saya, mau berbagi makanan, berbagi segala hal yang akan menjadi kenangan indah dalam hidup saya.
3. Partner hidup saya M. Rizqi Abdillah, yang selalu mendukung dalam segala hal, memberikan motivasi, dan memberikan cerita di Bumi Semeru dalam hidup saya.
4. Kepada adik-adik junior saya yang telah memberikan dukungan, doa, dan siap membantu selama kita menjadi taruna di Politeknik Keselamatan Transporasi Jalan.

KATA PENGANTAR

Puji syukur kepada Tuhan Yang Maha Esa, yang telah melimpahkan rahmat, taufik dan hidayah-Nya penulis dapat menyusun Proposal Tugas Akhir dengan judul **"EFEKTIFITAS PENURUNAN BATAS KECEPATAN MENGGUNAKAN METODE *LAW ENFORCEMENT* DI KABUPATEN CIREBON (Studi Kasus : Jalan Arjawinangun - Palimanan)"** sesuai dengan jadwal yang telah ditetapkan oleh Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan.

Penulisan Proposal Tugas Akhir ini merupakan salah satu syarat guna memperoleh gelar Sarjana Sains Terapan Transportasi (S.Tr.Tra) pada Program Studi Diploma IV Manajemen Keselamatan Transportasi Jalan di Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan, serta memberikan saran rekomendasi bagi dinas terkait sebagai lokasi penelitian. Penulis menyadari akan keterbatasan ilmu, pengetahuan, pengalaman dan kemampuan yang kami miliki, sehingga dalam penyusunan Proposal Tugas Akhir ini masih banyak memiliki kekurangan, baik isi, penulisan, maupun dalam susunan kata yang jauh dari sempurna. Maka dari itu, penulis sangat berharap adanya kritik dan saran yang membangun untuk perbaikan susunan Proposal Tugas Akhir ini.

Pada kesempatan yang berbahagia ini, tidak lupa juga penulis menyampaikan ucapan terima kasih atas bimbingan, arahan dan kerjasamanya kepada yang terhormat :

Dalam penulisan proposal ini, penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih atas bimbingan, arahan yang penulis tujukan kepada :

1. Ibu Dr. Siti Maimunah, S.Si., M.S.E., M.A, selaku Direktur Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan.
2. Bapak Hanendyo Putro, ATD., M.T , selaku Ketua Program Studi Diploma IV Manajemen Keselamatan Transportasi Jalan.
3. Bapak R. Arief Novianto, M.Sc selaku dosen pembimbing 1 yang telah memberikan bimbingan dan pendampingan baik selama kegiatan penyusunan Proposal Tugas Akhir ini.
4. Bapak Kornelius Jepriadi, S.ST(TD)., M.Sc selaku dosen pembimbing 2 yang telah memberikan bimbingan dan pendampingan baik selama kegiatan penyusunan Proposal Tugas Akhir ini.

5. Seluruh kakak- kakak, rekan – rekan, serta adik-adik dan pihak lainnya yang tentunya tidak dapat kami sebut satu per satu yang juga ikut mendukung kami serta memberikan motivasi dan dukungan kepada kami.

Selanjutnya, penulis menyadari bahwa dalam penyusunan proposal tugas akhir ini masih terdapat banyak kekurangan, oleh karena itu penulisi mengharapkan kritik dan saran yang membangun untuk memperbaiki proposal tugas akhir ini.

Penulis berharap semoga proposal ini dapat berlanjut sehingga bermanfaat bagi penulis maupun pembaca pada umumnya.

Penulis,

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN PERNYATAAN.....	iv
HALAMAN PERSEMBAHAN	v
KATA PENGANTAR.....	vi
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiv
INTISARI	xvi
<i>ABSTRACT</i>	xvii
BAB I PENDAHULUAN	1
I.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah.....	3
1.3 Batasan Masalah.....	3
1.4 Tujuan Penelitian.....	3
1.5 Manfaat Penelitian	4
1.6 Sistematika Penulisan.....	5
1.7 Keaslian Penelitian	5
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	7
II.1 Pengertian Efektivitas.....	7
II.2 Sistem Jaringan Jalan di Indonesia.....	7
II.3 Penetapan Batas Kecepatan di Indonesia	8
II.3.1 Faktor yang Mempengaruhi Kecepatan	9
II.4 Rambu Lalu Lintas	10
II.4.1 Rambu Larangan.....	10
II.4.2 Penempatan Rambu Lalu Lintas	12
II.5 Sanksi Pelanggaran Batas Kecepatan	13
II.6 Penentuan Populasi dan Sampel.....	13
BAB III METODE PENELITIAN.....	15
III.1 Lokasi Penelitian.....	15

III.2	Bagan Alir	17
III.3	Populasi dan Sampel	18
III.4	Prosedur Pengumpulan Data.....	19
III.4.1	Pengumpulan Data Primer	19
III.4.2	Pengumpulan Data Sekunder.....	22
III.5	Teknik Analisis Data	22
III.5.1	Inventarisasi dan Perlengkapan Jalan	22
III.5.2	Kecepatan Lalu Lintas	22
III.5.3	Volume Lalu Lintas	23
III.5.4	Uji Perbandingan.....	23
III.5.6	Analisis Efektivitas	23
III.6	Alat dan Bahan	23
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN		25
IV.1	Gambaran Umum	25
IV.1.1	Kondisi Jalan.....	25
IV.1.2	Volume Lalu Lintas	30
IV.1.3	V/C Ratio	34
IV.2	Penentuan Jumlah Sampel Kendaraan	36
IV.3	Penentuan Waktu Survei	38
IV.4	Kecepatan Eksisting Kendaraan.....	38
IV.5	Penentuan Batas Kecepatan	41
IV.6	Penentuan Survei Perbandingan Kecepatan.....	43
IV.6.1	Lokasi dan Desain Survei menggunakan Rambu Batas Kecepatan	43
IV.6.2	Lokasi dan Desain Survei melibatkan petugas Polisi Lalu Lintas	44
IV.6.3	Kecepatan Kendaraan 100 meter sebelum, sesaat, dan sesudah melewati rambu batas kecepatan.....	45
IV.6.4	Kecepatan Kendaraan 100 meter sebelum, sesaat, dan sesudah melewati Petugas Polisi Lalu Lintas	48
IV.7	Perbandingan Kecepatan P-85 Eksisting Seluruh Kendaraan dan Kecepatan P-85 Seluruh Kendaraan pada Simulasi menggunakan Rambu Batas Kecepatan dan melibatkan Polisi Lalu Lintas.....	52
IV.8	Efektivitas Pemasangan Rambu dan Petugas Polisi Lalu Lintas....	54
IV.8.1	Uji Normalitas	54
IV.8.2	Uji Homogenitas.....	55
IV.8.3	Uji Mann-Whitney.....	56

IV.9	Pembahasan	58
BAB V	PENUTUP	60
V.1	Kesimpulan	60
V.2	Saran	61
DAFTAR	PUSTAKA	62

DAFTAR TABEL

Tabel IV. 1	Faktor penyesuaian kapasitas jalan Arjawinangun – Palimanan.	35
Tabel IV. 2	Kapasitas Jalan Arjawinangun - Palimanan.....	35
Tabel IV. 3	V/C Ratio Jalan Arjawinangun – Palimanan	36
Tabel IV. 4	Sampel kendaraan arah Arjawinangun (Barat) ke Palimanan (Timur).....	37
Tabel IV. 5	Sampel kendaraan arah Palimanan (Timur) ke Arjawinangun (Barat)	37
Tabel IV. 6	Kecepatan eksisting kendaraan arah Arjawinangun (Barat) – Palimanan (Timur).....	39
Tabel IV. 7	Kecepatan eksisting kendaraan arah Palimanan (Timur) - Arjawinangun (Barat).....	39
Tabel IV. 8	Kecepatan Persentil 85 menggunakan Rambu Batas Kecepatan 45	
Tabel IV. 9	Kecepatan Persentil 85 melibatkan petugas Polisi Lalu Lintas....	48
Tabel IV. 10	Uji Normalitas Sampel Kendaraan Eksisting.....	55
Tabel IV. 11	Uji Normalitas Data Simulasi.....	55
Tabel IV. 12	Uji Homogenitas Kendaraan	56
Tabel IV. 13	Uji Mann-Whitney	57

DAFTAR GAMBAR

Gambar II. 1	Rambu Larangan.....	11
Gambar III. 1	Peta Administrasi Kabupaten Cirebon	15
Gambar III. 2	Bagan Alir	18
Gambar IV. 1	Penampang melintang ruas jalan Aryawinangun - Palimanan	25
Gambar IV. 2	Kondisi perkerasan ruas jalan Aryawinangun - Palimanan	26
Gambar IV. 3	Kondisi Rambu terlihat jelas	27
Gambar IV. 4	Kondisi Rambu tertutup tiang listrik	27
Gambar IV. 5	Kondisi Marka Jalan.....	28
Gambar IV. 6	Kondisi Penerangan Jalan Umum di Siang Hari.....	29
Gambar IV. 7	Kondisi penerangan Jalan Umum di Malam Hari	29
Gambar IV. 8	Volume lalu lintas Jalan Arjawinangun (Barat) - Palimanan (Timur)	31
Gambar IV. 9	Volume lalu lintas jalan arah Palimanan (Timur) - Aryawinangun (Barat)	31
Gambar IV. 10	Proporsi kendaraan pada Pukul 07.00 – 08.00 dari Arah Arjawinangun (Barat) – Palimanan (Timur).....	32
Gambar IV. 11	Proporsi kendaraan pada Pukul 13.00 – 14.00 dari Arah Arjawinangun (Barat) – Palimanan (Timur).....	32
Gambar IV. 12	Proporsi kendaraan pada Pukul 16.00 – 17.00 dari Arah Arjawinangun (Barat) – Palimanan (Timur).....	33
Gambar IV. 13	Proporsi kendaraan pada Pukul 07.00 – 08.00 dari Arah Palimanan (Timur) - Arjawinangun (Barat)	33
Gambar IV. 14	Proporsi kendaraan pada Pukul 13.00 – 14.00 dari Arah Palimanan (Timur) - Arjawinangun (Barat)	34
Gambar IV. 15	Proporsi kendaraan pada Pukul 16.00 – 17.00 dari Arah Palimanan (Timur) - Arjawinangun (Barat)	34
Gambar IV. 16	Kecepatan rata-rata kendaraan di ruas jalan	40
Gambar IV. 17	Kecepatan eksisting persentil-85 kendaraan di ruas jalan Arjawinangun – Palimanan.....	41
Gambar IV. 18	Desain survei menggunakan Rambu Batas Kecepatan	43
Gambar IV. 19	Pemasangan Rambu Batas Kecepatan	44
Gambar IV. 20	Desain survei melibatkan Polisi Lalu Lintas.....	44

Gambar IV. 21	Kegiatan survei melibatkan petugas Polisi Lalu Lintas	45
Gambar IV. 22	Grafik fluktuasi kecepatan P-85 Mobil Penumpang menggunakan Rambu Batas Kecepatan.....	46
Gambar IV. 23	Grafik fluktuasi P-85 Mobil barang menggunakan Rambu Batas Kecepatan	47
Gambar IV. 24	Grafik fluktuasi P-85 Mobil Bus menggunakan Rambu Batas Kecepatan	48
Gambar IV. 25	Grafik fluktuasi P-85 Mobil Penumpang melibatkan Petugas Polisi Lalu Lintas.....	50
Gambar IV. 26	Grafik fluktuasi P-85 Mobil Barang melibatkan Petugas Polisi Lalu Lintas.....	51
Gambar IV. 27	Grafik fluktuasi P-85 Mobil Bus melibatkan Petugas Polisi Lalu Lintas.....	52
Gambar IV. 28	Perbandingan kecepatan eksisting P-85 dengan kecepatan P-85 pada Pemasangan Rambu Batas Kecepatan.....	52
Gambar IV. 29	Perbandingan kecepatan eksisting P-85 dengan kecepatan P-85 pada Pemasangan Rambu Batas Kecepatan.....	53
Gambar IV. 30	Perbandingan kecepatan simulasi pemasangan Rambu Batas Kecepatan P-85 dengan kecepatan P-85 melibatkan Polisi Lalu Lintas.....	54
Gambar IV. 31	<i>Speed Camera</i>	59

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	Formulir Survei <i>Traffic Counting</i>	65
Lampiran 2	Formulir Survei Kecepatan.....	66
Lampiran 3	Formulir Survei Inventaris Jalan.....	67
Lampiran 4	Survey Pencacahan Lalu Lintas dari Arah Arjawinangun - Palimanan.....	68
Lampiran 5	Survey Pencacahan Lalu Lintas dari Arah Palimanan - Arjawinangun.....	69
Lampiran 6	LHR Jalan Arjawinangun - Palimanan	70
Lampiran 7	Volume Lalu Lintas	72
Lampiran 8	Kecepatan Eksisiting Mobil Penumpang dari arah Arjawinangun Palimanan.....	73
Lampiran 9	Kecepatan Eksisiting Mobil Barang dari Arah Arjawinangun – Palimanan.....	75
Lampiran 10	Kecepatan Eksisiting Mobil Bus dari Arah Arjawinangun – Palimanan.....	77
Lampiran 11	Kecepatan Eksisiting Mobil Penumpang dari Arah Palimanan – Arjawinangun.....	78
Lampiran 12	Kecepatan Eksisiting Mobil Barang dari Arah Palimanan – Arjawinangun.....	80
Lampiran 13	Kecepatan Eksisiting Mobil Bus dari Arah Palimanan – Arjawinangun.....	82
Lampiran 14	Kecepatan Mobil Penumpang Sebelum Melewati Rambu Batas Kecepatan	83
Lampiran 15	Kecepatan Mobil Barang Sebelum Melewati Rambu Batas Kecepatan	85
Lampiran 16	Kecepatan Mobil Bus Sebelum Melewati Rambu Batas Kecepatan	87
Lampiran 17	Kecepatan Mobil Penumpang saat Melewati Rambu Batas Kecepatan	88
Lampiran 18	Kecepatan Mobil Barang saat melewati Rambu Batas Kecepatan	90

Lampiran 19	Kecepatan Mobil Bus saat melewati Rambu Batas Kecepatan .92
Lampiran 20	Kecepatan Mobil Penumpang sesudah melewati Rambu Batas Kecepatan93
Lampiran 21	Kecepatan Mobil Barang sesudah melewati Rambu Batas Kecepatan95
Lampiran 22	Kecepatan Mobil Bus sesudah melewati Rambu Batas Kecepatan97
Lampiran 23	Kecepatan Mobil Penumpang sebelum melewati Polisi Lalu Lintas98
Lampiran 24	Kecepatan Mobil Barang sebelum melewati Polisi Lalu Lintas 100
Lampiran 25	Kecepatan Mobil Bus sebelum melewati Polisi Lalu Lintas..... 102
Lampiran 26	Kecepatan Mobil Penumpang saat melewati Polisi Lalu Lintas 103
Lampiran 27	Kecepatan Mobil Barang saat melewati Polisi Lalu Lintas..... 105
Lampiran 28	Kecepatan Mobil Bus saat melewati Polisi Lalu Lintas 107
Lampiran 29	Kecepatan Mobil Penumpang sesudah melewati Polisi Lalu Lintas 108
Lampiran 30	Kecepatan Mobil Barang sesudah melewati Polisi Lalu Lintas 110
Lampiran 31	Kecepatan Mobil Barang sesudah melewati Polisi Lalu Lintas 112

INTISARI

Mengemudi dengan kecepatan tinggi dapat meningkatkan risiko fatalitas pada kecelakaan. Kondisi jalan, lingkungan, dan waktu tempuh menjadi faktor pengemudi berkendara dengan kecepatan tinggi. Selain itu, mengemudi melebihi batas kecepatan juga melanggar peraturan batas kecepatan. *Enforcement Law* merupakan program manajemen kecepatan yang berkaitan dengan penetapan batas kecepatan yang diterapkan menggunakan rambu batas kecepatan.

Berdasarkan data kecelakaan Polresta Cirebon tahun 2019, ruas jalan Arjawinangun – Palimanan merupakan lokasi rawan kecelakaan. Kendaraan yang melintasi ruas jalan ini melaju dengan kecepatan tinggi karena tidak terdapat polisi lalu lintas yang mengawasi, selain itu juga tidak terdapat rambu batas kecepatan sehingga perlu menerapkan peraturan yang ketat untuk mengurangi kecepatan. Untuk menurunkan kecepatan kendaraan, dilakukan simulasi pemasangan rambu dan melibatkan polisi lalu lintas. Mengukur kecepatan eksisting kendaraan, mengukur kecepatan kendaraan 100 meter sebelum, 100 meter sesaat, dan 100 meter sesudah melewati rambu batas kecepatan, serta mengukur kecepatan kendaraan 100 meter sebelum, 100 meter sesaat, dan 100 meter sesudah melewati polisi lalu lintas. Efektivitas penurunan kecepatan berdasarkan pada penurunan kecepatan sesuai batas kecepatan dan analisis uji perbandingan.

Berdasarkan hasil analisis bahwa penurunan kecepatan paling efektif adalah pada saat 100 meter melewati polisi lalu lintas. Penurunan kecepatan dari kondisi eksisting persentil-85 sebesar 55 km/jam dengan kendaraan saat melewati polisi lalu lintas persentil-85 sebesar 48 km/jam menurunkan hingga kecepatan persentil-85 sebesar 7 km/jam (12,7%), namun kembali mengalami peningkatan kecepatan setelah melewati polisi lalu lintas sebesar 3 km/jam (5,4%).

Kata Kunci : Efektivitas, Kecepatan, Penegakan hukum, Rambu

ABSTRACT

Driving at high speeds can increase the risk of fatality in an accident. Road conditions, environment and travel time are factors for drivers to drive at high speed. In addition, driving over the speed limit is also breaking the rules. Enforcement Law is a speed management program related to setting speed limits that are applied using speed limit signs.

Based on the Cirebon Police accident data in 2019, the Arjawinangun – Palimanan road is an accident-prone location. Vehicles passing this road section travel at high speed because there is no traffic police to supervise. Beside that, there are no speed limit signs so it is necessary to apply strict regulations to reduce speed. To reduce the vehicle's speed, a simulation of the installation of signs was carried out and involving traffic police by measuring the vehicle's speed 100 meters before, 100 meters during and 100 meters after passing the traffic police. The effectiveness of speed reduction is based on speed reduction according to speed limit and comparative test analysis.

Based on the analysis results, the most effective speed reduction is when the vehicle 100 meters passed the traffic police. The decrease in speed from the existing condition of the 85th percentile of 55 km/hour with the vehicle when passing the 85th percentile traffic police of 48 km/hour decreased to the 85th percentile speed of 7 km/hour (12,7%) but increasing speed again after passing the traffic police by 3 km/hour (5,4%).

Keyword : Effectiveness, Speed, Law Enforcement, Speed Limit Signs.