



KONDISI JALAN DENGAN PERSYARATAN TEKNIS KENDARAAN TERHADAP KEJADIAN KECELAKAAN

Teddi Fadilah¹⁾, Ida Farida²⁾

¹⁾Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Institut Teknologi Garut, Jawa Barat,
Indonesia

E-mail: teddifadilah@gmail.com

E-mail: idafarida@itg.ac.id

ABSTRACT

Bandung Regency, Garut Regency and Tasikmalaya City are areas that are crossed by class III national roads. On this class III national road, there are several locations that often contribute to accidents. There are still vehicles that are not roadworthy and excessive transportation operating on the road, with these conditions the study seeks to find out how the implementation of vehicle feasibility testing with direct observation methods in the field, knowing the relationship of vehicles that do not pass the roadworthiness test with the incidence of accidents by using correlation analysis. rank spearman uses SPSS and road conditions in accident-prone areas on class III national roads. This study uses secondary data, accident data obtained from the police agency and vehicle data that did not pass the roadworthiness test from the Department of Transportation as well as direct observations in the field. In carrying out vehicle testing in the study area, everything is carried out according to procedures with applicable regulations with competent technicians. The correlation value between variables has no significant (mean) relationship with a value greater than 0.05. The level of strength (closeness) of the relationship in Bandung Regency and Garut Regency is weak, while in Tasikmalaya City it is sufficient. From the three existing areas based on road conditions, the most vulnerable areas were found, namely on the incline/descendance of Gentong with a bend degree of 77°, an average slope of 0.123 m/m with a 2-lane 1-lane road type (not divided).

Keywords: accident, road conditions, spearman rank, vehicle worthy test.

ABSTRAK

Kabupaten Bandung, Kabupaten Garut dan Kota Tasikmalaya merupakan daerah terlewati jalan nasional kelas III. Pada jalan nasional kelas III ini ada beberapa lokasi yang kerap menyumbang terjadinya kecelakaan. Masih adanya kendaraan yang tidak laik jalan dan pengangkutan yang berlebihan beroperasi di jalan, dengan kondisi tersebut penelitian berupaya untuk mengetahui bagaimana pelaksanaan pengujian kelaikan kendaraan dengan metode observasi secara langsung di lapangan, mengetahui hubungan kendaraan yang tidak lolos uji laik dengan kejadian kecelakaan dengan menggunakan analisis korelasi *rank spearman* menggunakan SPSS dan kondisi jalan di daerah rawan kecelakaan pada jalan nasional kelas III. Studi ini menggunakan data sekunder, data kecelakaan diperoleh dari instansi kepolisian dan data kendaraan yang tidak lolos uji laik jalan dari Dinas Perhubungan serta observasi secara langsung di lapangan. Dalam pelaksanaan pengujian kendaraan di daerah studi semua dilaksanakan sesuai prosedur dengan peraturan yang berlaku dengan teknisi yang berkompeten. Nilai korelasi antar variabel tidak ada hubungan yang signifikan (berarti) dengan nilai lebih besar dari 0,05. Tingkat kekuatan (keeratn) hubungan di Kabupaten Bandung dan Kabupaten Garut adalah lemah, sedangkan di Kota Tasikmalaya adalah cukup. Dari tiga wilayah yang ada berdasarkan kondisi jalan didapatkan daerah paling rawan yaitu di tanjakan/turunan Gentong dengan derajat tikungan 77°, kelandaian rata-rata 0,123 m/m dengan jenis jalan 2 jalur 1 arah lajur (tidak terbagi).

Kata kunci: kecelakaan, kondisi jalan, *rank spearman*, uji laik kendaraan.



1. PENDAHULUAN

Transportasi mengacu pada pemindahan barang dan atau orang dari satu tempat ke tempat lainnya (Warpani, 2002), sehingga perlu diarahkan dengan sistem transportasi yang andal, berkemampuan tinggi, terpadu, tertib, aman, lancar, nyaman, efisien, selamat, dan mendukung mobilitas dan pola distribusi manusia, barang, dan jasa (HARDAYA, U. K., & Furi Sari Nurwulandari, 2017). Salah satu yang mempengaruhi sistem transportasi adalah kecelakaan lalulintas yang diakibatkan oleh faktor manusia, kendaraan, dan jalan (infrastruktur) (Kawangmani, M. E. P., Pratama, Y. P., & Samudro, n.d.).

Selain faktor kendaraan, perlu juga diperhatikan keterjaminan kelayakan kendaraan penumpang atau barang yang diawasi oleh pemerintah (Farida, I., & Santosa, 2018) berupa uji KIR (uji berkala) yang wajib dilakukan untuk mobil penumpang umum, bus, barang, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang dioperasikan di jalan (Y., Lestari, L., 2019).

2. TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Keselamatan Jalan

Keselamatan jalan berkaitan dengan kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan lalu lintas adalah kecelakaan yang terjadi di jalan raya, yang melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain, yang menimbulkan korban jiwa dan/atau kerugian harta benda (Pemerintah Republik Indonesia, 2009).

Keselamatan jalan meliputi budaya serta pendidikan berlalulintas pengguna jalan, aspek teknis kendaraan, aspek teknis konstruksi jalan serta kondisi perkerasan, desain ruas jalan, jarak pandang kendaraan, kelengkapan rambu atau petunjuk jalan, dan peraturan atau kebijakan peraturan setempat. Kecelakaan lalu lintas didolongkan pada 3 golongan, kecelakaan lalu lintas ringan, sedang, dan berat (Adlina dan Nurlaela, 2021), dengan 3 jenis korban kecelakaan meninggal dunia, luka berat, dan luka ringan (Farida, Santosa, dan Sutandi, 2019).

Secara umum ada empat faktor utama penyebab kecelakaan. Faktor penggerak/pengemudi (pengguna jalan), faktor kendaraan (kendaraan), faktor lingkungan jalan (lingkungan jalan raya). Biasanya kecelakaan tidak hanya disebabkan oleh satu faktor, tetapi juga akibat interaksi antar faktor lainnya. Faktor - faktor tersebut antara lain:

1. Faktor mengemudi: kondisi fisik (mabuk, lelah, sakit, dan lainnya.), kemampuan mengemudi, penyeberangan jalan atau pejalan kaki yang ceroboh, dan lain sebagainya.
2. Faktor kendaraan: kondisi mesin, rem, lampu, ban, beban, dan lain sebagainya.
3. Faktor lingkungan jalan: desain jalan (median, kemiringan, rute, jenis permukaan dan lain sebagainya), pengaturan lalu lintas (rambu, rambu, lampu lalu lintas), dan lain sebagainya.
4. Faktor cuaca: hujan, kabut, asap, angin dan lain sebagainya

2.2 Pengujian Kendaraan Bermotor

Pengujian kendaraan bermotor sering disebut juga kir kendaraan bermotor, kir berasal dari bahasa keur (Bahasa belanda) yang artinya berhitung. Pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor bertujuan untuk: 1) memberikan fasilitas jaminan keselamatan secara teknis terhadap penggunaan kendaraan bermotor, 2)

melestarikan lingkungan sekitar dari kemungkinan terjadinya pencemaran yang dihasilkan dari penggunaan kendaraan bermotor di jalan, dan 3) memberikan pelayanan secara terbuka kepada masyarakat.

Kebijakan pengujian kendaraan bermotor diatur dalam Undang-Undang Nomor: 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah Nomor: 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan, dan Undang-Undang keputusan Menteri Perhubungan Tahun 1993 Nomor: KM.71 Tentang Pemeriksaan Rutin Kendaraan Bermotor. Jenis kendaraan harus menjalani pengujian adalah mobil penumpang umum/ bus, truk, kendaraan khusus, kereta gandingan, dan kereta tempelan.

Inspeksi kendaraan secara berkala berpengaruh terhadap kondisi kendaraan (Christensen dan Elvik, 2007). Setiap kendaraan bermotor yang beroperasi di jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan (Undang-Undang Nomor: 22 Tahun 2009). Persyaratan teknis dan kelaikan jalan kendaraan bermotor, meliputi: pemeriksaan fisik dan pengujian kendaraan, persyaratan teknis (pemeriksaan komposisi, peralatan, dimensi, bodi, desain teknis kendaraan, pemeriksaan kelaikan jalan, serta persyaratan, prosedur pengujian, masa berlaku dan bukti yang diberikan akan dibatasi lebih lanjut oleh peraturan pemerintah.

2.3 Analisis Korelasi Rank Spearman

Analisis korelasi rank spearman dapat digunakan untuk menguji hubungan antar variabel penelitian pada statistik nonparametrik (skala ordinal), nilai koefisien yang digunakan dalam analisis dan kriteria keeratan hubungan kedua variabel adalah sama dengan apa yang digunakan dalam korelasi person, tetapi yang digunakan adalah data yang tersedia dan selanjutnya dilakukan uji korelasi.

Dalam analisis ini memiliki tujuan untuk mengetahui: tingkat kekuatan (keeratan) hubungan dua variabel, arah / jenis hubungan dua variabel, apakah hubungan tersebut signifikan atau tidak. Kriteria tingkat kekuatan korelasi antara variabel berpedoman kepada nilai koefisien korelasi yang merupakan hasil dari analisis SPSS, dengan ketentuan nilai:

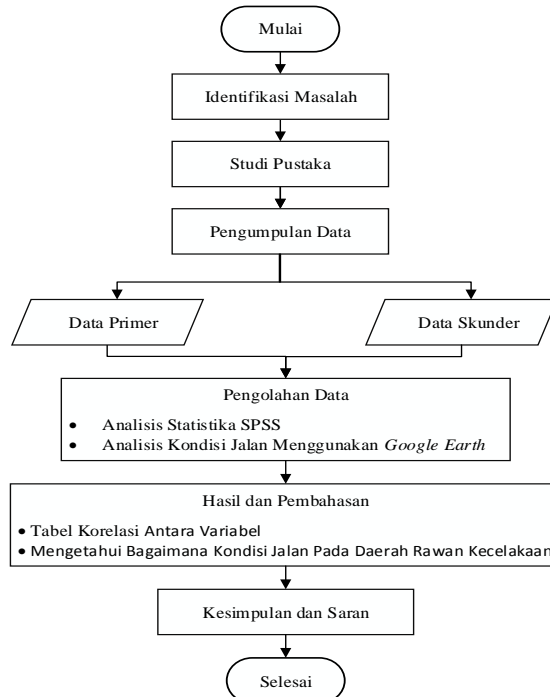
- a. koefisien korelasi sebesar 0,00 - 0,25 = hubungan sangat lemah
- b. koefisien korelasi sebesar 0,26 - 0,50 = hubungan cukup
- c koefisien korelasi sebesar 0,51 - 0,75 = hubungan kuat
- d. koefisien korelasi sebesar 0,76 - 0,99 = hubungan sangat kuat
- e. koefisien korelasi sebesar 1,00 = hubungan sempurna

Kriteria signifikan korelasik Kekuatan dan arah korelasi antara dua variabel mempunyai arti jika hubungan antar variabel tersebut bernilai signifikan. Dapat dikatakan ada hubungan signifikan, jika nilai sig. (2-tailed) hasil perhitungan lebih kecil dari nilai 0,05 atau 0,01. Sementara itu, jika nilai sig. (2-tailed) lebih besar dari 0,05 atau 0,01, maka hubungan antar variabel tersebut dapat dikatakan tidak signifikan atau tidak berarti (Jaya dan Ardat, 2013; Gani dan Amalia, 2015).

3. BAHAN DAN METODE

a. Tahapan Penelitian

Dalam proses penyusunan skripsi dilakukan beberapa tahapan penting. Lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar berikut.



Gambar 3.1. Diagram Alur Penelitian

b. Lokasi dan Waktu Penelitian

Lokasi yang dijadikan sebagai bahan penelitian adalah pelaksanaan pengujian kendaraan dan daerah rawan jalan nasional kelas III Kabupaten Bandung, Kabupaten Garut dan Kota Tasikmalaya. Penelitian ini berlangsung pada tahun 2021.

c. Tahapan Analisis

Dalam analisis data ini dimaksudkan untuk mengetahui kesesuaian kelas jalan pada titik rawan kecelakaan, hubungan kelaikan kendaraan terhadap kejadian kecelakaan, dan pelaksanaan pengujian berkala kendaraan. Adapun tahapan analisis sebagai berikut:

1. Kondisi jalan yang meliputi ruang milik jalan, ruang manfaat jalan dan ruang pengawasan jalan dengan metode observasi secara langsung di lapangan serta diukur ulang dengan *Google Earth* (A., Purnomo, E. P., & Kasiwi, 2020)[11].
2. Hubungan/korelasi kendaraan yang tidak lolos uji dengan kejadian kecelakaan yaitu dengan menggunakan metode uji korelasi *rank spearman* menggunakan program aplikasi SPSS.
3. Pelaksanaan pengujian berkala kendaraan bermotor yang dilaksanakan di masing-masing daerah yang dijadikan sebagai tempat studi dengan metode observasi secara langsung di lapangan.

d. Alat dan Bahan

- a. Alat Tulis Kantor (ATK) untuk mencatat data survei yang dibutuhkan.
- b. Kamera/hp untuk mengambil dokumentasi yang dibutuhkan.
- c. Meteran untuk mengukur lebar jalan dan yang lainnya.

e. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini menggunakan teknik analisis deskriptif, dokumentasi, observasi, dan wawancara.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Pelaksanaan Pemeriksaan Kendaraan

Pelaksanaan pengujian mekanis (laik jalan) di dalam gedung uji menggunakan alat uji standar, meliputi:

1. Uji Ketembusan Sinar (Alat Tint Tester)
2. Uji Kebisingan Suara Klakson (Alat Sound Level Meter)
3. Uji Emisi Gas Buang
 Alat Gas Analyzer/ Co Hc Tester (Bensin)
 Alat Smoke Tester/ Uji Kepekatan Asap (Solar/ Diesel)
4. Uji Under Cariage/ Uji Baguan Bawah Kendaraan
5. Uji Daya Pancar Arah Sinar Lampu Utama (Alat Uji Head Light Tester)
6. Uji Kincup Roda Depan (Alat Uji Side Slip Tester)
7. Uji Timbang Berat Sumbu Kendaraan (Axle Load Meter)
8. Uji Effisiensi Daya Pengereman (Alat Brake Tester)
9. sumbu kendaraan bermotor
10. Uji Kesesuaian Alat Penunjuk Kecepatan (Spedometer Tester)

Alat-alat pengujian dalam keadaan baik dan petugas penguji berkompeten yang dibekali pendidikan dan latihan khusus. Dalam pelaksanaan pengujian dilaksanakan dengan baik dan sesuai dengan prosedur sebagaimana yang telah ditetapkan oleh pemerintah dalam Undang Undang Nomor: 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan (Sitorus, 2013).

Analisis Korelasi Rank Spearman

Dalam penelitian korelasi rank spearman diperlukan data kendaraan yang mengalami kecelakaan serta kendaraan yang tidak lolos uji laik dalam hal ini peneliti mengambil studi bus dan truk, lebih jelasnya tercantum pada Tabel 1.

Table 4.1. Data di Kabupaten Bandung Tahun 2020

No	Jenis Kendaraan	Jumlah Kecelakaan	Jumlah Tidak Lolos Uji
1	Bus	9	43
2	Truk	51	363

Hasil analisis korelasi data menggunakan program SPSS 20 dengan menggunakan metode rank spearman di Kabupaten Bandung, dapat dilihat pada Tabel 2.

Table 4.2. Hasil Analisis Rank Spearman Bus dan Truk Kabupaten Bandung

Correlations			Tidak Lolos Uji	Kecelakaan
Spearman's rho Uji	Tidak Lolos Uji	Correlation	1,000	,222
		Coefficient Sig. (2-tailed)		,488
		N	12	12
Kecelakaan	Kecelakaan	Correlation	,222	1,000
		Coefficient Sig. (2-tailed)	,488	
		N	12	12

1. Melihat signifikansi hubungan

Berdasarkan output Tabel 2 diketahui nilai signifikansi sebesar $0,488 >$ lebih besar dari $0,05$ maka disimpulkan antara variabel kendaraan yang tidak lolos uji dengan kejadian kecelakaan tidak ada hubungan yang signifikan [18] (Rahmat, K. N., & Ahri, 2021).

2. Melihat tingkat kekuatan (keeratan) hubungan

Angka koefisien korelasi sebesar $0,222$ artinya tingkat hubungan kekuatan (korelasi) antara variabel kendaraan yang tidak lolos uji dengan kejadian kecelakaan berarti lemah [19] (Rita Mayawati, 2017).

3. Melihat arah (jenis) Hubungan

Angka koefisien bernilai positif, $0,222$, sehingga hubungan kedua variabel tersebut memiliki jenis hubungan searah, dengan demikian dapat dikatakan semakin meningkat kendaraan yang tidak lolos uji maka kecelakaan juga akan meningkat [20] (Katarina, 2019).

3. Data kecelakaan dan kendaraan tidak lolos uji Kabupaten Garut dapat dilihat pada Tabel

Table 4.3. Data di Kabupaten Garut Tahun 2020

No	Jenis Kendaraan	Jumlah Kecelakaan	Jumlah Tidak Lolos Uji
1	Bus	17	24
2	Truk	38	130

Hasil analisis korelasi *rank spearman* Kabupaten Garut dapat dilihat pada Tabel 4.

Table 4.4. Hasil Analisis Rank Spearman Bus dan Truk Kabupaten Garut Correlations

		Tidak Lolos Uji	Kecelakaan
Spearman's rho	Tidak Lolos Uji	Correlation	1,000
		Coefficient Sig. (2-tailed)	,538
	N	12	12
	Kecelakaan	Correlation	-,198
Coefficient Sig. (2-tailed)		,538	
N		12	12

1. Melihat signifikansi hubungan

Berdasarkan output Tabel 2 diketahui nilai signifikansi sebesar $0,538 >$ lebih besar dari $0,05$ maka disimpulkan antara variabel kendaraan yang tidak lolos uji dengan kejadian kecelakaan tidak ada hubungan yang signifikan.

2. Melihat tingkat kekuatan (keeratan) hubungan

Angka koefisien korelasi sebesar $-0,198$ artinya tingkat hubungan kekuatan (korelasi) antara variabel kendaraan yang tidak lolos uji dengan kejadian kecelakaan berarti lemah.

3. Melihat arah (jenis) Hubungan

Angka koefisien bernilai negatif yaitu $-0,198$ sehingga hubungan kedua variabel tersebut bersifat memiliki jenis hubungan tidak searah, dengan demikian dapat disimpulkan bahwa pengaruh dari jumlah kendaraan yang tidak lolos uji tidak mempengaruhi jumlah kecelakaan.

Data kecelakaan dan kendaraan tidak lolos uji di Kota Tasikmalaya dapat dilihat pada Tabel 5.

Table 4.5. Data di Kota Tasikmalaya Tahun 2020

No	Jenis Kendaraan	Jumlah Kecelakaan	Jumlah Tidak Lolos Uji
1	Bus	17	24
2	Truk	38	130

Hasil analisis korelasi *rank spearman* Kota Tasikmalaya dapat dilihat pada Tabel 6.

Table 4.6. Hasil Analisis Rank Spearman Bus dan Truk Kota Tasikmalaya
Correlations

			Tidak Lolos Uji	Kecelakaan
Spearman's rho	Tidak Lolos Uji	Correlation Coefficient	1,000	,442
		Sig. (2-tailed)		,151
		N	12	12
	Kecelakaan	Correlation Coefficient	,442	1,000
		Sig. (2-tailed)	,151	
		N	12	12

1. Melihat signifikansi hubungan

Berdasarkan data output pada Tabel 6, diketahui nilai signifikansi sebesar 0,151 > lebih besar dari 0,05 maka antara variabel kendaraan yang tidak lolos uji dengan kejadian kecelakaan tidak ada hubungan yang signifikan (berarti).

2. Melihat tingkat kekuatan (keamatan) hubungan

Angka koefisien korelasi sebesar 0,442 artinya tingkat hubungan kekuatan (korelasi) antara variabel kendaraan yang tidak lolos uji dengan kejadian kecelakaan berarti cukup.

3. Melihat arah (jenis) Hubungan

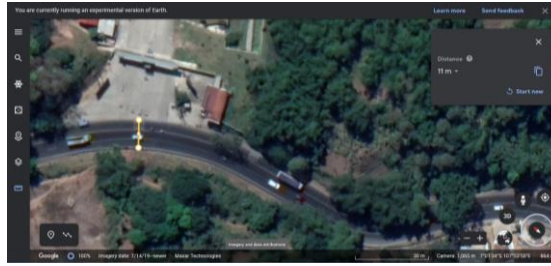
Angka koefisien bernilai positif yaitu 0,442 sehingga hubungan kedua variabel tersebut memiliki jenis hubungan searah, dengan demikian dapat disimpulkan bahwa semakin meningkat kendaraan yang tidak lolos uji maka kecelakaan juga akan meningkat.

Daerah Rawan Kecelakaan

Daerah rawan pada jalan nasional kelas III Kabupaten Bandung berlokasi di daerah turunan Nagreg, di Kabupaten Garut berlokasi di daerah tanjakan Andir Kec. Malangbong dan di Kabupaten Tasikmalaya berlokasi di daerah tanjakan Gentong Kec. Kadipaten.

Kondisi Jalan Pada Daerah Rawan di Kabupaten Bandung

Lebar badan jalan rawan di daerah Turunan Nagreg yaitu 11 meter dapat dilihat pada Gambar 2.



Gambar 4.1. Lebar Badan Jalan Daerah Rawan Kab. Bandung

Untuk mencari derajat tikungan dilakukan dengan menggunakan bantuan *Google Earth* dan *Autocad*, didapatkan derajat tikungan 37° dan 31° . Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Gambar 3.



Gambar 4.2. Derajat Tikungan Daerah Rawan Kabupaten Bandung

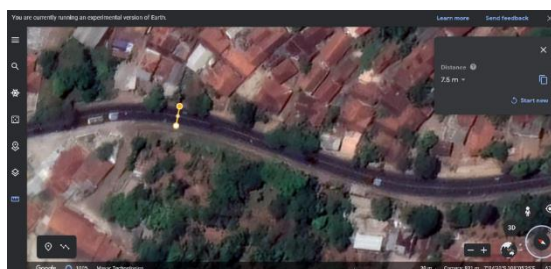
Nilai beda elevasi pada jarak 87 meter sebesar 7 mdpl dengan kelandaian rata-rata sebesar 0,08 m/m. Nilai beda elevasi pada jarak 43,85 meter adalah 6 mdpl dengan kelandaian rata-rata sebesar 0,136 m/m. Nilai beda elevasi pada jarak 49,2 meter adalah 10 mdpl dengan kelandaian rata-rata sebesar 0,203 m/m. Gambaran elevasi dapat dilihat pada Gambar 4.



Gambar 2.3 Elevasi dan Jarak di Daerah Rawan Kecelakaan Kabupaten Bandung

Kondis Jalan Pada Daerah Rawan di Kabupaten Garut

Lebar badan jalan di tanjakan Andir Kec. Malangbong yaitu 7,5 meter dapat dilihat pada Gambar 5.



Gambar4.4 Lebar Badan Jalan Daerah Rawan Kabupaten Garut

Derajat tikungan 36° dan 32° . Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Gambar 6.



Gambar 4.5 Derajat Tikungan Daerah Rawan Kabupaten Garut

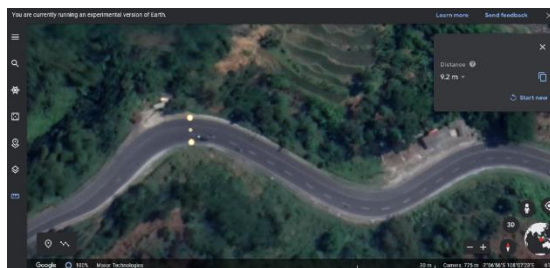
Nilai beda elevasi pada jarak 68 meter adalah 6 mdpl dengan kelandaian rata-rata sebesar 0,088 m/m. Nilai beda elevasi jarak 38 meter adalah 4 mdpl dengan kelandaian rata-rata sebesar 0,083 m/m. Nilai beda elevasi jarak 82,7 meter adalah 12 mdpl dengan kelandaian rata-rata sebesar 0,145 m/m. Detail elevasi dapat dilihat pada Gambar 7.



Gambar 4.6 Elevasi dan Jarak di Daerah Rawan Kecelakaan Kab. Garut

Kondis Jalan Pada Daerah Rawan di Kabupaten Tasikmalaya

Lebar badan jalan di tanjakan Gentong Kec. Kadipaten yaitu 9,2 meter dapat dilihat pada Gambar 8.



Gambar 4.7 Lebar Badan Jalan Daerah Rawan Kabupaten Tasikmalaya

Derajat tikungan 77° dan 62° . Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Gambar 9.



Gambar4.8 Derajat Tikungan Daerah Rawan Kabupaten Tasikmalaya

Nilai elevasi pada jarak 40,6 meter adalah 5 mdpl dengan kelandaian rata-rata sebesar 0,123 m/m. Nilai elevasi jarak 39,2 meter adalah 4 mdpl dengan kelandaian rata-rata sebesar 0,102 m/m. Nilai elevasi pada jarak 43 meter adalah 4 mdpl dengan kelandaian rata-rata sebesar 0,093 m/m. Detail elevasi dapat dilihat pada Gambar 10.



Gambar 4.9 Elevasi dan Jarak di Daerah Rawan Kecelakaan Kab. Tasikmalaya

Table 4.7. Kondisi Jalan Pada Daerah Rawan Kecelakaan

No	Tinjauan	Kondisi		
		Kabupaten Bandung	Kabupaten garut	Kabupaten Tasikmalaya
1.	Lokasi daerah rawan kecelakaan	Turunan Nagreg Kec. Nagreg Kab. Bandung	Tanjakan/Turunan Andir Kec. Malangbong Kab. Garut	Tanjakan/Turunan Gentong Kec. Kadipaten Kab. Tasikmalaya
2.	Lebar lajur lalu lintas	11 meter	7,5 meter	9,2 meter
3.	Jumlah arah dan jumlah lajur	Jalan 1 jalur 1 arah lajur (tidak terbagi)	Jalan 2 jalur 1 arah lajur (tidak terbagi) masing-masing jalur dengan lebar yang sama yaitu 3,75 meter	2 jalur 1 arah lajur (tidak terbagi) dari Garut menuju Tasikmalaya 5,75 m, dari arah Tasikmalaya menuju Garut 3,45 m.
4.	Lebar bahu jalan	1,8 meter	1,6 meter	2 meter
5.	Lebar median	Tidak memiliki median	Tidak memiliki median	Tidak memiliki median
6.	Derajat tikungan	Tikungan pertama 37° dan pada tikungan kedua 31°	Tikungan pertama 36° dan pada tikungan kedua 32°	Tikungan pertama 77° dan pada tikungan kedua 62°

No	Tinjauan	Kondisi		
		Kabupaten Bandung	Kabupaten garut	Kabupaten Tasikmalaya
7.	Kelandaian jalan di tanjakan atau turunan	Tikungan pertama 7m, panjang 87 m, rata-rata kemiringan 0,08 m/m. Tikungan Kedua 10 m, panjang 49,2 rata-rata kemiringan 0,2 m/m.	Tikungan pertama 6m, panjang 68m, rata-rata kemiringan 0,088m/m. Tikungan Kedua 12 m, panjang 82,7 m, rata-rata kemiringan 0,145 m/m	Tikungan pertama 5m, panjang 40,6m, rata-rata kemiringan 0,123 m/m. Tikungan Kedua 4 m, panjang 43 m, rata-rata kemiringan 0,09 m/m
8.	Pagar keselamatan	Tidak ada pagar keselamatan pada daerah rawan	Tidak ada pagar keselamatan pada daerah rawan	jenis pagar pembatas besi galvanis (guardrail)
9.	Macam kendaraan yang melintas	Semua jenis kendaraan	Semua jenis kendaraan	Semua jenis kendaraan

Daerah rawan kecelakaan biasanya kerap dihubungkan dengan bagaimana kondisi tikungan, kelandaian serta jarak pandang. Berdasarkan Tabel 7 bahwa dari tiga daerah rawan kecelakaan tersebut, daerah yang paling memicu terjadinya kecelakaan yaitu di jalan tanjakan/turunan Gentong Kec. Kadipaten Kabupaten Tasikmalaya dengan derajat tikungan 77° , kelandaian rata-rata 0,123 m/m, lebar jalan 9,2 meter, semua jenis kendaraan melewati jalan ini mulai dari kendaraan roda dua, roda tiga, roda empat dan sebagainya dan jenis jalur serta lajur yaitu 2 jalur 1 arah lajur (tidak terbagi)

5. KESIMPULAN

Kecelakaan yang terjadi di Kabupaten Bandung, Kabupaten Garut, dan Kota Tasikmalaya dengan data Tahun 2020 dapat disimpulkan:

1. Variabel kendaraan bus dan truk tidak ada hubungan yang signifikan (berarti) antara variabel.
2. Tingkat kekuatan (keeratan) hubungan dengan kondisi lemah terdapat di Kabupaten Bandung sebesar 0,222 dan Kabupaten Garut sebesar 0,198, sedangkan di Kota Tasikmalaya hubungan keeratannya cukup dengan nilai 0,442.
3. Arah (jenis) hubungan Kabupaten Bandung dan Kota Tasikmalaya bersifat serah, maka dapat disimpulkan semakin meningkat kendaraan yang tidak lolos uji kecelakaan juga akan meningkat sedangkan Kabupaten Garut bersifat tidak serah, maka dapat disimpulkan bahwa pengaruh dari jumlah kendaraan yang tidak lolos uji tidak mempengaruhi jumlah kecelakaan.
4. Daerah rawan di jalan nasional Kelas III berada di daerah tanjakan/turunan Gentong, dengan derajat tikungan 77° , kelandaian rata-rata 0,123 m/m dan jenis jalan 2 jalur 1 arah lajur (tidak terbagi).



DAFTAR PUSTAKA

- A., Purnomo, E. P., & Kasiwi, A. N. (2020). Kesiapan kota yogyakarta dalam pembangunan transportasi yang berkelanjutan. *Ilmiah Ilmu Administrasi Negara*, 7(1), 148–158.
- Adlina, Y.Y.N., dan Nurlaela, S. (2021), “Analisis Faktor Kecelakaan Lalu Lintas Surabaya Berdasarkan Perspektif Tata Ruang Melalui Pemodelan Spasial”, *Jurnal Teknik ITS*, 10(1), E13-E20.
- Christensen, P., dan Elvik, R. (2007), “Effects on Accidents of Periodic Motor Vehicle Inspection in Norway”, *Accident Analysis and Prevention* 39: 47-52, Institute of Transport Economic, Norway.
- Farida, I., & Santosa, W. (2018). Keselamatan angkutan bus di Kabupaten Garut. *Jurnal Transportasi*. *Transportasi*, 18(3), 211–218.
- Farida, I., Santosa, W., dan Sutandi, A.C., (2019), “Karakteristik dan Biaya Kecelakaan Lalu Lintas di Kabupaten Garut”, *Jurnal Transportasi*, 19(2), 143-150.
- Gani, I., dan Amalia, S. (2015). *Alat Analisis Data: Aplikasi Statistik untuk Penelitian Bidang Ekonomi dan Sosial*. Penerbit Andi.
- HARDAYA, U. K., & Furi Sari Nurwulandari, D. P. (2017). *Kajian Kinerja Operasional Angkutan Kota Di Kota Tanjungpinang (Studi Kasus: Angkutan Kota Trayek B)*. (*Doctoral Dissertation, Fakultas Teknik*).
- Jaya, I., & Ardat, A. (2013). Penerapan statistik untuk pendidikan
- Katarina, E. (2019). PENGARUH KUALITAS PELAYANAN TERHADAP KEPUASAN PELANGGAN PADA RUMAH MAKAN AYAM KUDUS BANJARMASIN. *Doctoral Dissertation, STIE Indonesia Banjarmasin*.
- Kawangmani, M. E. P., Pratama, Y. P., & Samudro, B. R. (n.d.). Deskripsi Uji Berkala Kendaraan Bermotor Mobil Bus Antar Kota, Dampak Ekonomi dan Potensi Kecelakaan Lalu Lintas dalam Dimensi Pelaku USAha Otobus (Studi Kasus Trayek Irian Solo–Semarang). *Ilmu Ekonomi Dan Pembangunan*, 17(1).
- Rahmat, K. N., & Ahri, R. A. (2021). Hubungan Penerapan Aspek Keselamatan dan Kesehatan Kerja dengan Pekerja Pengelasan di Bagian Produksi. *Window of Public Health*, 757–765.
- Rita Mayawati, L. (2017). PENGARUH PERSON-ORGANIZATION FIT (PO-FIT) DAN KEPUASAN KERJA TERHADAP ORGANIZATIONAL CITIZENSHIP BEHAVIOUR (OCB). *Fakultas Psikologi Universitas Katolik Soegijapranata*.
- Sitorus, B. (2013). Pengawasan Kegiatan Pengujian Kendaraan Bermotor Untuk Meningkatkan Keselamatan Dan Kelaiakan Jalan. *Warta Penelitian Perhubungan*, 25(1), 36–45.
- Warpani, P. S. (2002). *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. ITB.
- Y., Lestari, L., & N. (2019). ANALISIS FUNGSI PENGAWASAN UJI BERKALA OLEH DINAS PERHUBUNGAN KOTA BATAM TERHADAP ANGKUTAN KOTA. *DIMENSI*, 8(3)(UJI BERKALA), 432–448.