

Faktor Terjadinya Kecelakaan Kendaraan Roda Empat di Jalan Raya Lingkar Gentong Kabupaten Tasikmalaya

Aperianus Zega¹, Andar Sri Sumantri², Sulistyowati³

¹⁻³Program Studi Transportasi, Universitas Maritim AMNI, Indonesia

*Penulis Korespondensi: aperianus@gmail.com¹

Abstract. *In this study three independent variables were analyzed, namely Traffic Knowledge, Vehicle Factors, Road Factors that affect the dependent variable, namely Traffic Accidents. The formulation of the problem, research objectives and hypotheses in this study were to analyze the positive and significant influence individually between the independent variables namely Traffic Knowledge, Vehicle Factors, Road Factors on the dependent variable namely Traffic Accidents. In this study, the object taken was the Gentong Ring Road, Tasikmalaya Regency. Data sources include primary and secondary data. The sample in this study were 100 respondents who were drivers of four-wheeled vehicles on Jalan Raya Lingkar Gentong, Tasikmalaya Regency. The data analysis technique is multiple linear regression analysis and with statistical tools SPSS Version 26, The results of the multiple linear regression equation show that there is a positive and significant effect partially between Traffic Knowledge (X1) on Traffic Accidents (Y) ($t_{count} = 4.305 > t_{table} = 1.98472$), Vehicle Factors (X2) on Traffic Accidents Traffic (Y) ($t_{count} = 2.523 > t_{table} = 1.98472$), Road Factor (X3) to Traffic Accidents (Y) ($t_{count} = 6.388 > t_{table} = 1.98472$), while the coefficient of determination gets an Adjusted value R Square of 0.772 thus 77.2% of the variation of the dependent variable Traffic Accidents can be explained by variations of the three independent variables namely Traffic Knowledge, Vehicle Factors, and Road Factors. While the remaining (100% - 77.2% = 22.8%) is influenced by other variables outside of this study.*

Keywords: Road Factor; Tasikmalaya; Traffic Accidents; Traffic Knowledge; Vehicle Factors.

Abstrak. Pada penelitian ini dianalisis tiga variabel independen yaitu Pengetahuan Berlalulintas, Faktor Kendaraan, Faktor Jalan yang mempengaruhi variabel dependen yaitu Kecelakaan Lalu Lintas. Perumusan masalah, tujuan penelitian dan hipotesis pada penelitian ini adalah untuk menganalisis pengaruh yang positif dan signifikan secara individual antara variabel independen yaitu Pengetahuan Berlalulintas, Faktor Kendaraan, Faktor Jalan terhadap variabel dependen yaitu Kecelakaan Lalu Lintas. Pada penelitian ini tempat obyek yang diambil adalah Jalan Raya Lingkar Gentong Kabupaten Tasikmalaya. Sumber data meliputi data primer dan sekunder. Sampel pada penelitian ini adalah 100 responden yang merupakan pengendara kendaraan roda empat di Jalan Raya Lingkar Gentong Kabupaten Tasikmalaya. Teknik analisis datanya adalah analisis regresi linier berganda dan dengan alat bantu statistik SPSS Versi 26. Hasil persamaan regresi linier berganda menunjukkan bahwa ada pengaruh yang positif dan signifikan secara parsial antara Pengetahuan Berlalulintas (X1) terhadap Kecelakaan Lalu Lintas (Y) ($t_{hitung} = 4,305 > t_{tabel} = 1,98472$), Faktor Kendaraan (X2) terhadap Kecelakaan Lalu Lintas (Y) ($t_{hitung} = 2,523 > t_{tabel} = 1,98472$), Faktor Jalan (X3) terhadap Kecelakaan Lalu Lintas (Y) ($t_{hitung} = 6,388 > t_{tabel} = 1,98472$), sedangkan koefisien determinasi mendapatkan nilai *Adjusted R Square* sebesar 0,772 dengan demikian 77,2% variasi dari variabel dependen Kecelakaan Lalu Lintas dapat dijelaskan oleh variasi dari ketiga variabel independen yaitu Pengetahuan Berlalulintas, Faktor Kendaraan, dan Faktor Jalan. Sedangkan sisanya sebesar (100% - 77,2% = 22,8%) dipengaruhi oleh variabel lain di luar penelitian ini.

Kata kunci: Faktor Jalan; Faktor Kendaraan; Kecelakaan Lalu Lintas; Pengetahuan Berlalulintas; Tasikmalaya.

1. LATAR BELAKANG

Negara yang sedang berkembang seperti Indonesia, sektor transportasi sangat mempengaruhi laju pembangunan. Transportasi dengan berbagai macam jenis dan jumlahnya mendukung aspek ekonomi, sosial, dan politik. Maraknya berbagai kejadian kecelakaan belakangan ini yang melibatkan Transportasi Darat telah sampai pada titik yang mengkhawatirkan. Banyak faktor yang dapat mempengaruhi tingginya angka kecelakaan. Salah satu faktor yang penting adalah kondisi lalu lintas, di mana kondisi lalu lintas merupakan

akumulasi interaksi dari berbagai karakteristik pengemudi, kendaraan, prasarana jalan, maupun karakteristik lingkungan.

Jalan Raya Lingkar Gentong Kabupaten Tasikmalaya merupakan jalan yang sangat padat dilewati kendaraan, baik mobil pribadi, sepeda motor, hingga kendaraan - kendaraan berat seperti bus, truk dan kendaraan berat lainnya melintasi jalan tersebut, karena jalan tersebut merupakan jalur yang mempertemukan antara jalur Tasikmalaya menuju arah Bandung, sehingga kondisi tersebut merupakan pemicu terjadinya kecelakaan maupun penumpukan kendaraan, yang mengakibatkan Kecelakaan lalu lintas Di Jalan Raya Lingkar Gentong Kabupaten Tasikmalaya. Kecelakaan lalu lintas sering terjadi dikarenakan faktor minimnya rambu-rambu lalu lintas, kendaraan yang tidak layak untuk beroperasi, kapasitas jalan yang tidak ada perkembangan dari tahun ke tahun seiring bertambahnya jumlah penduduk dan jumlah kendaraan yang melintasi di Jalan Raya Lingkar Gentong Kabupaten Tasikmalaya.

Permasalahan yang ditemukan yaitu faktor kendaraan bisa disebabkan sistem pengereman yang tidak bekerja dengan baik yang dapat membuat rem menjadi blong. Kemudian faktor kendaraan yang tidak layak dikendarai seperti lampu utama dan sein tidak menyala sehingga pengemudi yang di belakang tidak tahu ketika hendak belok, dan memodifikasi kendaraan yang tidak sesuai dengan ketentuan sudah semakin banyak dilakukan, sehingga dapat mengakibatkan kecelakaan lalu lintas. Lalu lintas kendaraan di Jalan Raya Lingkar Gentong Kabupaten Tasikmalaya sangat padat dan sering dilewati kendaraan-kendaraan yang besar. Akan tetapi, banyak kendaraan yang tidak layak untuk dikendarai yang masih melintas di jalan tersebut, sehingga dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas di wilayah tersebut. Terhitung banyaknya kendaraan truk, kendaraan umum, mobil pribadi dan kendaraan motor yang mengalami insiden di Jalan Raya Lingkar Gentong Kabupaten Tasikmalaya, ada yang terguling karena tak kuat menahan beban yang berlebih, maupun mogok secara tiba-tiba, ada juga kendaraan yang menyerempet kendaraan lain yang diakibatkan oleh Rem Blong ketika melewati Jalan Raya Lingkar Gentong Kabupaten Tasikmalaya. Seringnya insiden, membuat jalan ini menjadi titik rawan kecelakaan.

Selain itu faktor jalan juga banyak yang kurang baik seperti jalan berlubang, jalan bergelombang dan tambalan jalan yang tidak rata sehingga pengemudi susah mengendalikan kendaraan, terutama sepeda motor yang mengakibatkan sering terjadinya kecelakaan lalu lintas akibat kondisi jalan tersebut, banyak turunan dan tanjakan serta berkelok yang dapat terjadinya kecelakaan, banyak kendaraan besar yang tidak kuat menahan dan sering terjadi terhadap kendaraan besar yang terguling saat memasuki tanjakan dan turunan, biasanya kecelakaan itu terjadi akibat muatan melebihi kapasitas.

2. KAJIAN TEORITIS

Kecelakaan lalu lintas adalah kejadian di mana sebuah kendaraan bermotor bertabrakan dengan benda lain dan menyebabkan kerusakan. Kadang kecelakaan ini dapat mengakibatkan luka-luka atau kematian manusia atau binatang (Saputra, 2017). Kecelakaan lalu lintas merupakan suatu masalah yang perlu mendapatkan perhatian lebih besar, khususnya pada jalan tol yang sebenarnya telah di rancang sebagai jalan bebas hambatan dan dilengkapi dengan fasilitas-fasilitas untuk kenyamanan, kelancaran dan keamanan bagi lalu lintas. Definisi kecelakaan menurut Peraturan Pemerintah Nomor : 43 tahun 1993 pasal 93 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak disangka- sangka dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya, mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda. Korban kecelakaan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam hal ini adalah terbagi menjadi 3 (tiga), yaitu : korban meninggal dunia, korban luka berat dan korban luka ringan.

Berdasarkan UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada pasal 229, karakteristik kecelakaan lalu lintas dapat di bagi kedalam tiga golongan yang pertama adalah kecelakaan lalu lintas ringan, yaitu kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan kendaraan dan/atau barang. Selanjutnya yang kedua, kecelakaan lalu lintas sedang yaitu kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau barang. Ketiga, kecelakaan lalu lintas berat yaitu kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat.

Kecelakaan lalu lintas juga dipengaruhi akibat kurangnya pengetahuan tentang dampak dari kecelakaan untuk kesehatan. Pengetahuan tentang berlalu lintas yang benar akan memotivasi seseorang untuk menjaga dirinya menjadi lebih aman dan sehat dengan menghindari cara berlalu lintas yang tidak tepat. Kecelakaan lalu lintas merupakan salah satu masalah kesehatan masyarakat yang mempengaruhi semua sektor kehidupan. Kecelakaan terjadi pada setiap waktu dan bagi beberapa kelompok usia menyebabkan kematian tunggal. Pengetahuan dan tindakan masyarakat tentang pencegahan kecelakaan lalu lintas sangatlah penting karena jika pengendara motor mengetahui tentang bahaya kecelakaan untuk kesehatan mereka, masyarakat mungkin akan lebih berhati-hati dalam berkendara.

Di Indonesia, kendaraan dengan muatan berlebihan (*over loading*) merupakan kasus yang beberapa tahun terakhir ini menjadi perhatian banyak kalangan. Hal ini dikarenakan sangat banyaknya pelanggaran terhadap batas dimensi dan muatan yang dikenal dengan istilah ODOL (*Over Dimension dan Over Loading*). Di dalam beberapa kasus kecelakaan yang terjadi di jalan, kegagalan sistem pengereman yang dikenal dengan istilah “rem blong” akibat

kendaraan kelebihan muatan (*over loading*) sering sekali menjadi penyebab terjadinya kecelakaan. Ditinjau dari aspek keselamatan, seharusnya tidak ada toleransi terhadap kelebihan muatan karena menyangkut nyawa. Akan tetapi, penentuan batas muatan kendaraan tersebut sampai sekarang masih terus menjadi perdebatan dari para pemangku kepentingan.

Kelebihan muatan untuk truk sembilan bahan pokok di atas 50 persen baru dilakukan penindakan. Toleransi ini diberikan dalam waktu 1 tahun. Sementara itu, angkutan barang yang mengangkut semen dan pupuk juga diberikan toleransi kelebihan muatan hingga 40 persen dan diberikan batas waktu toleransi hingga 6 bulan ke depan (Kurniasih, 2018).

Jalan merupakan prasarana transportasi darat yang penting, yang meliputi bagian-bagian jalan, termasuk perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas. Dengan demikian, jalan dapat digunakan untuk mobilitas masyarakat dari satu tempat ke tempat yang lain. Namun seiring berkembangnya waktu, sering terjadi kecelakaan lalu lintas di jalan, yang membawa kerugian bagi pengguna jalan, yaitu jatuhnya korban luka hingga korban meninggal dunia serta kerugian material. Jenis jalan dalam perkotaan juga mempengaruhi tingkat kecelakaan sehingga perlu dipisahkan jenis dan kelas jalan untuk melakukan evaluasi kecelakaan dan keselamatan lalu lintas (Widyastuti et al, 2016).

Penelitian Terdahulu

Penelitian dengan judul Analisis Kecelakaan Lalu Lintas Menggunakan Metode Regresi Linier Berganda oleh Herbin Florensus Betaubun, Jeni Paresa, dan Amarullah Billah. Variabel Independen: X1 : Faktor Jalan, X2 : Faktor Lingkungan, dan Variabel Dependen: Y : Kecelakaan lalu lintas. Hasil penelitian Berdasarkan penelitian terhadap faktor jalan (X1) dan faktor lingkungan (X2) maka diperoleh kesimpulan $Y = 1,9820 + 0,4060X1 + 0,3475X2$, hasil tersebut menunjukkan bahwa kedua variabel berpengaruh signifikan terhadap kecelakaan lalu lintas jalan raya di Disrik Merauke, dengan nilai pengaruhnya sebesar 39,6%.

Probo Hardini dan Eva Wahyu Indriyanti pada tahun 2018 melakukan penelitian dengan judul Pengetahuan dan Pengaruhnya Terhadap Perilaku Berlalulintas Tinjauan Terhadap Pelaku Lalu Lintas Usia Remaja Di SMK YPT 1 Purbalingga. Variabel yang digunakan Variabel Independen: X1: Tidak Memiliki SIM, X2: Pengetahuan Berlalulintas dan Variabel Dependen Y: Kecelakaan Lalu Lintas. Hasilnya Pengguna kendaraan bermotor roda dua relatif banyak ditemukan pada kelompok usia remaja. Pengguna kendaraan dalam kelompok usia ini mempunyai kecenderungan untuk belum memiliki Surat Ijin Mengemudi (SIM). Lebih lanjut, kepemilikan SIM memberikan peluang untuk terjadinya perilaku berlalu lintas yang tidak baik. Selain itu, pengetahuan tentang rambu yang semakin baik akan memberikan peranan terhadap kemungkinan perilaku berlalu lintas yang baik. Pada usia remaja, pengetahuan tentang

marka yang rendah memberikan probabilitas munculnya perilaku berlalu lintas yang tidak baik. Dengan ini kepatuhan terhadap peraturan lalulintas dan pengetahuan memberikan dampak terhadap terciptanya perilaku berlalu lintas yang baik, khususnya bagi remaja.

Tahun 2022 penelitian dengan judul Identifikasi Faktor - Faktor Penyebab Kecelakaan Lalulintas Jalan Raya Bukit Tinggi-Medan KM 8 Agam dilakukan oleh Vira Putri Elvira Riska, Helga Yermadona, dan Yorizal Putra. Variabelnya adalah Variabel Independen X1: Faktor Manusia X2, Faktor Kendaraan X3, Faktor JalanX4, Faktor Lingkungan, dan Variabel Dependen Y: Kecelakaan Lalu Lintas. hasil analisis faktor-faktor penyebab kecelakaan diperoleh Faktor Manusia dalam kategori tertinggi dengan persentase 55,55% dan tingkat kecelakaan tertinggi terjadi pada tahun 2021, yaitu sebanyak 7 kasus kecelakaan. Dan hasil korelasi didapat hasil faktor penyebab kecelakaan faktor manusia berkorelasi sangat tinggi (r) 0.942, faktor kendaraan berkorelasi kuat (r) 0.843, faktor jalan berkorelasi rendah tapi pasti (r) 0.361, faktor lingkungan berkorelasi kuat (r) 0.906.

3. METODE PENELITIAN

Variabel penelitian pada dasarnya adalah segala sesuatu yang berbentuk apa saja yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari sehingga diperoleh informasi tentang hal tersebut, kemudian ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 2016). Dalam penelitian ini peneliti menggunakan 2 (dua) variabel yaitu variabel dependen (variabel terikat) dan variabel independen (variabel bebas).

Variabel Independen (Variabel bebas) Variabel Independen adalah variabel stimulus, *prediktorn antecedent*. Dalam bahasa Indonesia sering disebut sebagai bebas (Sugiyono, 2016). Pada penelitian ini yang menjadi variabel independen adalah Pengetahuan Berlalulintas (X1), Faktor Kendaraan (X2), dan Faktor Jalan (X3). Sedangkan variabel dependen (Variabel terikat) Variabel dependen sering disebut juga variabel terikat. Variabel yang dipengaruhi atau yang menjadi akibat karena adanya variabel bebas (Sugiyono, 2016). Pada penelitian ini yang menjadi variabel dependen adalah Kecelakaan lalu lintas (Y).

Populasi

Populasi adalah keseluruhan subjek penelitian. Apabila seseorang ingin meneliti semua elemen yang ada dalam wilayah penelitian (Arikunto Suharsimi, 2017). Menurut Arikunto Suharsimi (2017) populasi dilihat dari jumlahnya dibedakan menjadi dua ukuran yaitu yang pertama adalah populasi terhingga. Yang dimaksud populasi terhingga disini adalah bahwa populasi yang terdiri dari elemen dengan jumlah tertentu. Kedua, populasi tak terhingga merupakan populasi yang terdiri dari elemen yang sukar sekali dicari batasannya.

Dalam melakukan penelitian ini, peneliti menggunakan populasi jenis tak terhingga di mana populasi dalam penelitian ini didasarkan pada penelitian di lapangan, di mana didapat jumlah pengendara kendaraan roda empat di Jalan Raya Lingkar Gentong Kabupaten Tasikmalaya sebanyak 138.629 kendaraan (Dinas Perhubungan Kabupaten Tasikmalaya, 2022).

Sampel

Menurut (Sugiyono, 2018:131) Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut. Bila populasi besar, dan peneliti tidak mungkin mempelajari semua yang ada pada populasi, misalnya karena keterbatasan dana, tenaga dan waktu, maka peneliti dapat menggunakan sampel yang diambil dari populasi itu. Apa yang dipelajari dari sampel itu, kesimpulannya akan dapat diberlakukan untuk populasi. Untuk itu sampel yang diambil dari populasi harus betul-betul representatif (mewakili). Dalam penelitian ini jumlah populasi yang didapat dari Dinas Perhubungan Kabupaten Tasikmalaya sebanyak 138.629, karena dalam penelitian ini populasinya adalah pengendara kendaraan roda empat di Jalan Raya Lingkar Gentong Kabupaten Tasikmalaya.

Sumber Data

Sumber data merupakan subjek dari data yang diperoleh (Arikunto Suharsimi, 2017). Ada dua sumber data yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut yang pertama adalah data primer, data yang diperoleh langsung dari objek yang akan dianalisis, dalam hal ini hasil pengisian kuesioner, diantaranya yaitu data gambaran responden (jenis kelamin, usia, pendidikan) dan jawaban angket responden. Selanjutnya yang kedua adalah data sekunder yang merupakan data sekunder yang diperoleh secara tidak langsung dari data yang ada telah diperoleh sebelumnya, yaitu dokumen dan literatur.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan hasil penelitian diperoleh data yang dapat memberikan informasi berkaitan dengan identitas responden Tenaga Kerja Bongkar Muat di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya. Penyajian data mengenai identitas responden bertujuan untuk memberikan gambaran tentang keadaan data individu dari responden, yang meliputi jenis kelamin, usia responden.

Jumlah Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

Penyajian data dibawah ini bertujuan untuk mengetahui identitas responden yang menggunakan alat bantu program SPSS v.26 yang diolah pada tahun 2023. Profil responden pada Tenaga Kerja Bongkar Muat berdasarkan jenis kelamin dapat dijelaskan pada Tabel 1 berikut:

Tabel 1. Identitas Responden Berdasarkan Jenis Kelamin.

Jenis Kelamin		FrequencyPercent		Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Laki-laki	62	62,0	62,0	62,0
	Perempuan	38	38,0	38,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

Sumber : Data Primer yang diolah tahun 2023 (*output SPSS Versi 26*)

Berdasarkan Tabel 1 diatas dapat dijelaskan bahwa dari total 100 responden dalam penelitian ini, maka dapat di peroleh data bahwa keseluruhan responden berjenis kelamin laki-laki dengan jumlah 62 responden (62%) dan jumlah responden perempuan dengan jumlah 38 responden (38%).

Jumlah Responden Berdasarkan Usia

Penyajian data dibawah ini bertujuan untuk mengetahui identitas responden yang menggunakan alat bantu program SPSS v.26 yang diolah pada tahun 2023. Profil responden pada Tenaga Kerja Bongkar Muat berdasarkan usia dapat dijelaskan pada Tabel 2 berikut :

Tabel 2 Identitas Responden berdasarkan Usia Responden

Usia		Frequency Percent		Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	20-30 th	25	25,0	25,0	25,0
	31-40 th	33	33,0	33,0	58,0
	41-50 th	27	27,0	27,0	85,0
	Lebih dari 50 th	15	15,0	15,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

Sumber : Data Primer yang diolah tahun 2023 (*Output SPSS Versi 26*)

Berdasarkan tabel diatas dapat dijelaskan bahwa responden dengan usia antara 20-30 tahun sebesar 25 responden (25%), usia 31 - 40 tahun sebesar 33 responden (33%), usia 41-50 tahun sebesar 27 responden (27%), dan usia>50 tahun sebesar 15 responden (15%).Berdasarkan jawaban responden dapat disimpulkan bahwa sebagian besar responden berusia 20-30 th.

Uji Validitas

Uji validitas digunakan untuk mengetahui sah atau valid tidaknya suatu kuesioner. Suatu kuesioner dikatakan valid jika pertanyaan pada kuesioner mampu untuk mengungkapkan sesuatu yang akan diukur oleh kuesioner tersebut. dengan kriteria penelitian sebagai berikut :

- Apabila $r_{hitung} > r_{tabel}$, maka dikatakan item kuesioner tersebut valid.
- Apabila $r_{hitung} < r_{tabel}$, maka dapat dikatakan item kuesioner tidak valid.

- c. $Df = n - 2$
- d. $Df = 100 - 2 = 98$
- e. $r \text{ tabel} = 0,2565$
- f. Signifikan = 0,01

Tabel 3. Hasil Pengujian Validitas.

No.	Variabel	R hitung	R tabel	Keputusan
Pengetahuan Berlalulintas (X1)				
1.	X1.1	0.854	0.2565	Valid
	X1.2	0.833	0.2565	Valid
	X1.3	0.698	0.2565	Valid
Faktor Kendaraan (X2)				
2.	X2.1	0.857	0.2565	Valid
	X2.2	0.851	0.2565	Valid
	X2.3	0.803	0.2565	Valid
Faktor Jalan (X3)				
3.	X3.1	0.767	0.2565	Valid
	X3.2	0.860	0.2565	Valid
	X3.3	0.783	0.2565	Valid
Kecelakaan Lalu Lintas (Y)				
4.	Y.1	0.792	0.2565	Valid
	Y.2	0.905	0.2565	Valid
	Y.3	0.896	0.2565	Valid

Sumber : Data primer yang diolah tahun 2023 (*output SPSS V.26*)

Berdasarkan Tabel 3 menunjukkan bahwa semua indikator yang digunakan untuk mengukur variabel-variabel yang di gunakan dalam penelitian ini mempunyai koefisien korelasi yang lebih besar dari $r \text{ table} = 0,2565$ (nilai *table* untuk $df = (N-2)$, $df = 100 - 2 = 98$). Jadi semua indikator tersebut adalah valid.

Uji Reliabilitas

Reliabilitas adalah alat untuk mengukur suatu kuesioner yang merupakan indikator dari variabel atau konstruk. Suatu kuisisioner dikatakan reliabel atau handal jika jawaban seseorang terhadap pernyataan adalah konsisten atau stabil dari waktu ke waktu Uji reliabilitas digunakan untuk mengetahui konsistensi alat ukur yang biasanya menggunakan kuesioner. Uji reliabilitas merupakan kelanjutan dari uji validitas, item yang masuk pengujian adalah item yang valid saja dan untuk menentukan apakah instrumen reliabel atau tidak menggunakan batasan 0,7 (Priyatno 2018). *Alpha cronbach's* dapat diterima jika $> 0,7$. Semakin dekat *alpha cronbach's* dengan 1, semakin tinggi keandalan konsistensi internal. Uji reliabilitas ini diolah menggunakan *software SPSS 26.0 for Windows*.

Tabel 4. Hasil Pengujian Reliabilitas.

No.	Variabel	<i>Cronbach's Alpha</i>	Batas Reliabilitas	Keputusan
1.	Pengetahuan Berlalulintas (X1)	0.711	0.7	Reliabel
2.	Faktor Kendaraan (X2)	0.787	0.7	Reliabel
3.	Faktor Jalan (X3)	0.722	0.7	Reliabel
4.	Kecelakaan Lalu Lintas (Y)	0.832	0.7	Reliabel

Sumber: Data primer yang diolah tahun 2023 (*output SPSS V.26*)

Berdasarkan Tabel 4 hasil pengujian reliabilitas diatas, dapat dijelaskan bahwa semua variabel penelitian mempunyai nilai *Cronbach Alpha* lebih besar dari 0,7 sehingga dapat disimpulkan semua konsep pengukur masing-masing variabel penelitian dari kuesioner adalah valid dan reliabel

Analisis Regresi Linier Berganda

Regresi linier berganda adalah analisis yang digunakan untuk mengukur kekuatan hubungan antara 2 (dua) variabel atau lebih, juga untuk menunjukkan arah hubungan antar variabel independen dengan variabel dependen (Imam Ghozali, 2018). Dalam penelitian ini untuk mengetahui sejauh mana pengaruh variabel independen (X) yaitu pengetahuan berlalulintas, faktor kendaraan dan faktor jalan terhadap variabel dependen (Y) yaitu kecelakaan lalu lintas. Perhitungan dilakukan dengan menggunakan *SPSS Versi 26*.

Tabel 5. Pengujian Regresi Linier Berganda.

Coefficients^a					
<i>Model</i>	<i>Unstandardized Coefficients</i>		<i>Standardized Coefficients</i>	<i>t</i>	<i>Sig.</i>
	<i>B</i>	<i>Std. Error</i>	<i>Beta</i>		
1 (<i>Constant</i>)	-1,389	,761		-	,071
Pengetahuan Berlalulintas (X1)	,375	,087	,314	4,305	,000
Faktor Kendaraan (X2)	,193	,076	,184	2,523	,013
Faktor Jalan (X3)	,570	,089	,481	6,388	,000

a. Dependent Variable: Kecelakaan Lalu Lintas (Y)

Sumber: Data Primer Yang Diolah : 2023 (*Out Put SPSS V.26*)

Berdasarkan tabel 5. diatas, model persamaan regresi linier berganda pada penelitian ini adalah:

$$Y = a + b_1 X_1 + b_2 X_2 + b_3 X_3 + \mu \quad Y = -1,389 + 0,375X_1 + 0,193X_2 + 0,570X_3 + \mu$$

Keterangan :

Y = Kecelakaan Lalu Lintas

a = Konstan

X1 = Pengetahuan Berlalulintas

X2 = Faktor Kendaraan

X3 = Faktor Jalan

μ = Variabel lain diluar variabel penelitian

Uji T

Uji t adalah pengujian signifikan parsial atau individual yang digunakan untuk menganalisis apakah variabel independen secara individual mempengaruhi variabel dependen (Priyatno, 2018). Pengujian hipotesis secara parsial (individual) dapat dilihat pada tabel dibawah

Tabel 6. Hasil Uji T.

Coefficients^a		<i>Unstandardized Coefficients</i>		<i>Standardized Coefficients</i>	<i>t</i>	<i>Sig.</i>
		<i>B</i>	<i>Std. Error</i>	<i>Beta</i>		
<i>Model</i>						
1	(Constant)	-1,389	,761		-1,825	,071
	Pengetahuan Berlalulintas (X1)	,375	,087	,314	4,305	,000
	Faktor Kendaraan (X2)	,193	,076	,184	2,523	,013
	Faktor Jalan (X3)	,570	,089	,481	6,388	,000

a. Dependent Variable: Kecelakaan Lalu Lintas (Y)

Sumber : Data primer yang diolah tahun 2023 (*output SPSS V.26*)

Dari hasil Tabel 6 dapat dijelaskan sebagai berikut :

Uji Hipotesis 1 (H1)

Pengetahuan Berlalulintas (X1) nilai t hitung (4,305) > t tabel (1,98472) yang berarti H_0 ditolak dan H_a diterima. Dengan demikian hipotesis 1 yang menyatakan diduga Pengetahuan Berlalulintas mempunyai pengaruh positif dan signifikan terhadap Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Raya Lingkar Gentong Kabupaten Tasikmalaya, diterima. Tingkat signifikansi (0,000) < (0,05) maka Pengetahuan Berlalulintas (X1) dikatakan positif dan signifikan terhadap Kecelakaan Lalu Lintas (Y).

Uji Hipotesis 2 (H2)

Faktor Kendaraan (X2) nilai t hitung (2,523) > t tabel (1,98472) yang berarti H_0 ditolak dan H_a diterima. Dengan demikian hipotesis 2 yang menyatakan diduga Faktor Kendaraan

mempunyai pengaruh positif dan signifikan terhadap Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Raya Lingkar Gentong Kabupaten Tasikmalaya, diterima. Tingkat signifikansi $(0,013) < (0,05)$ maka Faktor Kendaraan (X2) dikatakan positif dan signifikan terhadap Kecelakaan Lalu Lintas (Y).

Uji Hipotesis 3 (H3)

Faktor Jalan (X3) nilai t hitung $(6,388) > t$ tabel $(1,98472)$ yang berarti H_0 ditolak dan H_a diterima. Dengan demikian hipotesis 3 yang menyatakan diduga Faktor Jalan mempunyai pengaruh positif dan signifikan terhadap Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Raya Lingkar Gentong Kabupaten Tasikmalaya, diterima. Tingkat signifikansi $(0,000) < (0,05)$ maka Faktor Jalan (X3) dikatakan positif dan signifikan terhadap Kecelakaan Lalu Lintas (Y).

Koefisien Determinasi (R^2)

Menurut Imam Ghozali (2018:97) koefisien determinasi pada intinya mengukur seberapa jauh kemampuan model dalam menerangkan variasi variabel dependen. Nilai koefisien determinasi adalah antara nol dan satu. Nilai R^2 yang kecil berarti kemampuan variabel-variabel independen dalam menjelaskan variasi variabel dependen amat terbatas. Nilai yang mendekati satu berarti variabel-variabel independen memberikan hampir semua informasi yang dibutuhkan untuk memprediksi variasi variabel dependen.

Tabel 7. Hasil Uji Koefisien Determinasi.

Model Summary^b				
<i>Model</i>	<i>R</i>	<i>R Square</i>	<i>Adjusted R Square</i>	<i>Std. Error of the Estimate</i>
1	,883 ^a	,779	,772	,85099
a. Predictors: (Constant), Faktor Jalan, Faktor Kendaraan, Pengetahuan Berlalulintas				
b. Dependent Variable: Kecelakaan Lalu Lintas				

Sumber: Data Primer Yang Diolah : 2023 (Out Put SPSS V.26)

Berdasarkan hasil uji koefisien determinasi di atas, nilai R^2 (*Adjusted R Square*) dari model regresi digunakan untuk mengetahui seberapa besar kemampuan variabel bebas (independen) dalam menerangkan variabel terikat (dependen). Berdasarkan tabel 4.25 di atas diketahui bahwa nilai *Adjusted R Square* sebesar 0,772, hal ini berarti bahwa 77,2% variasi dari variabel dependen Kecelakaan Lalu Lintas dapat dijelaskan oleh variasi dari ketiga variabel independen yaitu Pengetahuan Berlalulintas, Faktor Kendaraan, dan Faktor Jalan. Sedangkan sisanya sebesar $(100\% - 77,2\% = 22,8\%)$ dipengaruhi oleh variabel lain di luar penelitian ini di antaranya faktor manusia, faktor alam, dan keterampilan berkendara.

5. KESIMPULAN DAN SARAN

Variabel pengetahuan berlalulintas dapat diambil kesimpulan, bahwa indikator tidak mematuhi aturan masih kurang baik dikarenakan banyak pengendara yang melanggar aturan lalu lintas, indikator tidak mengatur kecepatan masih kurang baik dikarenakan pengendara tidak bisa mengatur dan mengukur kecepatan dengan baik, dan indikator kurangnya sosialisasi berlalulintas masih kurang baik dikarenakan masyarakat belum cukup memahami aturan lalu lintas yang telah ditetapkan oleh pemerintah sehingga banyak terjadinya kecelakaan lalu lintas Jalan Raya Lingkar Gentong Kabupaten Tasikmalaya.

Variabel faktor kendaraan dapat diambil kesimpulan, bahwa indikator kondisi mesin masih kurang baik dikarenakan banyak pengendara yang tidak memperhatikan kondisi mesin secara berkala, indikator lampu kendaraan masih kurang baik dikarenakan lampu kendaraan tidak sesuai dengan aturan lalu lintas yang telah ditetapkan, dan indikator rem blong masih kurang baik dikarenakan kurangnya pemeliharaan dari pemilik kendaraan, hal tersebut dapat memicu terjadinya kecelakaan lalu lintas di Jalan Raya Lingkar Gentong Kabupaten Tasikmalaya.

Berkaitan dengan indikator tidak mematuhi aturan masih kurang baik untuk itu diharapkan Polres Kota Tasikmalaya memberi himbauan untuk pengendara seperti baliho dan spanduk ajakan untuk mematuhi aturan lalu lintas, menindak tegas kepada pengendara yang tidak mematuhi aturan lalu lintas. Pada indikator tidak mengatur kecepatan masih kurang baik untuk itu diharapkan Polres Kota Tasikmalaya memberikan tanda peringatan atau rambu di Jalan Raya Lingkar Gentong Kabupaten Tasikmalaya karena setiap jalan memiliki batas kecepatannya masing- masing. Pada indikator kurangnya sosialisasi berlalulintas masih kurang baik untuk itu diharapkan Polres Kota Tasikmalaya mengadakan program penyuluhan atau sosialisasi kepada masyarakat umumnya dan anak-anak khususnya.

DAFTAR REFERENSI

- Arikunto, S. (2017). *Prosedur penelitian: Suatu pendekatan praktik*. Rineka Cipta.
- Ghozali, I. (2018). *Aplikasi analisis multivariate dengan program IBM SPSS 25* (Edisi kesembilan). Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Kurniasih, B. (2018). Angkutan logistik tak boleh kelebihan muatan. *KOMPAS.com*.
- Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 tentang prasarana dan lalu lintas jalan.
- Priyatno, D. (2018). *Paham analisa statistik data dengan SPSS*. Mediakom.
- Saputra, A. D. (2017). Studi tingkat kecelakaan lalu lintas jalan di Indonesia berdasarkan data KNKT (Komite Nasional Keselamatan Transportasi) dari tahun 2007–2016. <https://doi.org/10.25104/warlit.v29i2.557>

Sugiyono. (2016). *Metode penelitian kuantitatif, kualitatif, dan R&D*. Alfabeta.

UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Widyastuti, U., Suhud, U., & Sumiati, A. (2016). The impact of financial literacy on student teachers' saving intention and saving behaviour. *Mediterranean Journal of Social Sciences*, 7(6), 41–48. <https://doi.org/10.5901/mjss.2016.v7n6p41>