

Analisis Pengaruh Persepsi Resiko dan Persepsi pada *Driving Task* terhadap Perilaku Keselamatan Berkendara

Farandy Anggarajati Darmawan, Nia Budi P, ST. MT.*)

Program Studi Teknik Industri, Fakultas Teknik, Universitas Diponegoro,
Jl. Prof. Soedarto, SH, Kampus Undip Tembalang, Semarang, Indonesia 50275

Abstrak

Judul penelitian ini adalah analisis pengaruh persepsi risiko dan persepsi pada *driving task* terhadap perilaku keselamatan berkendara. Penelitian ini bertujuan untuk menguji pengaruh persepsi risiko dan persepsi pada *driving task* terhadap perilaku keselamatan berkendara yang meliputi peraturan lalu lintas, perilaku agresif, kegiatan non-mengemudi, *driving responsibility*, dan *carelessness*. Penelitian ini menggunakan data primer yang dikumpulkan melalui pengisian kuisioner tertutup dengan skala likert 1-5. Total responden yang menjadi sampel dalam penelitian ini adalah 16 orang pengemudi bus Perum Damri Kota Semarang. Penelitian ini dilakukan menggunakan *Structural Equation Modelling* dengan pendekatan *Partial Least Square* dan diolah dengan bantuan software SmartPLS. Hasil penelitian menunjukkan bahwa korelasi antara persepsi risiko dan persepsi pada *driving task* tidak signifikan, persepsi risiko memiliki pengaruh terhadap perilaku keselamatan berkendara secara signifikan, dan persepsi pada *driving task* tidak terbukti memiliki pengaruh yang signifikan terhadap perilaku keselamatan berkendara.

Kata kunci : persepsi risiko, *driving task*, *Partial Least Square*

Abstract

The title of this research is analysis effect of drivers' risk perception and perception of driving tasks on driving safety behavior. This study aims to examine the effect of risk perceptions and perceptions of driving task on driving safety behavior encompassing traffic rules, aggressive behavior, non-driving activities, driving responsibility, and carelessness. This research used primary data collected through closed questionnaire using likert scale of 1-5. Total sample size were 16 people consisted of Perum Damri Semarang City bus drivers'. This research was conducted using Structural Equation Modelling with Partial Least Square approach through SmartPLS. Results show that the correlation between risk perceptions and perceptions on driving tasks was not significant, risk perceptions significantly affect on driving safety behavior, and perceptions of driving tasks were not significantly affect on driving safety behavior.

Keywords: *risk perception, driving task, Partial Least Square*

1. Pendahuluan

Transportasi umum di Indonesia saat ini mengalami peningkatan, menurut data Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (2015), perkembangan angkutan antar kota antar provinsi mengalami pertumbuhan setiap tahunnya. Seiring meningkatnya jumlah angkutan antar kota antar provinsi, kecelakaan lalu lintas bus di Indonesia juga mengalami peningkatan. Pada Tahun 2015 terjadi 636 kecelakaan lalu lintas bus di Jawa Tengah, dan kasus kecelakaan terbanyak yang terjadi berada di Kota Semarang yaitu sebanyak 48 kasus. Dari data kecelakaan Polrestabes Kota Semarang menyatakan bahwa pada periode tahun 2010 sampai 2015, kecelakaan lalu lintas bus terbanyak terjadi pada tahun 2012 sebanyak 65 kasus kecelakaan.

Kota Semarang memiliki peranan strategis pada sisi transportasi, karena kota Semarang merupakan titik tengah jalur Pantura dari Jakarta menuju Surabaya. Keuntungan ini membuat kota Semarang memiliki lebih dari sepuluh Perusahaan

Otobus yang melayani jasa transportasi antar kota antar provinsi, maupun antar kota dalam provinsi. Kota Semarang juga terletak pada simpul jalur penghubung utama antara jalur jalan sepanjang Pantai Utara dan jalur jalan sepanjang Pantai Selatan yaitu jalur Semarang – Yogyakarta. Perum Damri adalah salah satu penyedia jasa transportasi darat yang ada di Semarang. Perum Damri yang berada di Kota Semarang memiliki antar kota antar provinsi yaitu, Terminal Mangkang Semarang – Terminal Giwangan Yogyakarta.

Menurut data Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (2015) alasan penyebab terjadinya kecelakaan pengemudi bus 61,5% disebabkan oleh faktor manusia. Faktor manusia yang mempengaruhi dalam berkendara, yaitu faktor psikologis dan faktor fisiologis, faktor psikologis dapat berupa mental, sikap, pengetahuan, dan keterampilan. Sedangkan faktor fisiologis mencakup penglihatan, pendengaran,

*)Penulis Penanggung Jawab

sentuhan, penciuman, kelelahan, dan sistem saraf (Rifal, 2015).

Menurut Ram dan Chand (2016) dalam penelitiannya persepsi pada driving task dapat dipengaruhi oleh kemungkinan terjadinya kecelakaan, faktor manusia, faktor lingkungan, dan faktor kendaraan. Persepsi pada driving task adalah proses menerima informasi, dan proses berfikir terhadap driving task yang akan dilakukan. Sehingga persepsi pada driving task pengemudi berhubungan dengan kecelakaan lalu lintas.

Dalam buku *Risk and Safety on the roads, perceptions and attitudes*, disebutkan bahwa pada pengendara kendaraan bermotor, frekuensi dalam menghadapi bahaya meningkat secara linier dengan jarak tempuh atau jam terbang. Persepsi Risiko dalam berkendara dipengaruhi oleh usia, jam terbang, pendidikan dan pelatihan (Carthy, 1993).

Perilaku keselamatan berkendara meliputi pengetahuan pengemudi tentang peraturan dan ketentuan lalu lintas, karakteristik pribadi seperti mengharagai orang lain di jalan termasuk pengendara lain, pejalan kaki, dll, dan cara mengemudi yang aman (Lund, 2009).

Dari penjelasan tersebut dapat ditinjau lebih dalam apakah terdapat pengaruh persepsi risiko dan persepsi pada driving task terhadap perilaku keselamatan berkendara pengemudi bus Perum Damri Trayek Semarang - Yogyakarta.

2. Tinjauan Pustaka

Perilaku Keselamatan Berkendara

Perilaku keselamatan berkendara adalah perilaku pengemudi untuk meminimalisir tingkat bahaya dan memaksimalkan keselamatan dalam berkendara. Pengemudi yang menyadari peraturan dan ketentuan lalu lintas, dan menghormati orang lain di jalan lebih mungkin untuk mengendarai kendaraan dengan aman. Perilaku keselamatan berkendara meliputi pengetahuan pengemudi tentang peraturan dan ketentuan lalu lintas (kognisi), karakteristik pribadi seperti mengharagai orang lain di jalan termasuk pengemudi, pejalan kaki, dll (afektif) dan cara mengemudi seperti yang diperagakan saat mengemudi (perilaku) (Lund dkk., 2009).

Menurut Hoare (2007) Perilaku keselamatan berkendara dipengaruhi oleh sejumlah variabel, seperti bias optimisme, perbedaan usia, perbedaan perbedaan jenis kelamin, pengalaman berkendara, pajanan atau jam terbang, dan penggunaan sabuk pengaman.

Perilaku Agresif

Perilaku Agresif dalam berkendara merupakan pengoperasian kendaraan bermotor dengan cara yang tidak aman dan berbahaya tanpa memikirkan orang lain. Bagi pengemudi yang mempunyai pengalaman dalam berkendara cukup lama, kemungkinan untuk agresif dalam berkendara cukup tinggi dibandingkan dengan pengendara pemula, selain itu untuk berkendara secara agresif dibutuhkan kemahiran

Pengemudi berperilaku agresif dalam mengemudi karena mereka mengemudi di bawah pengaruh emosi yang tidak stabil, sehingga menghasilkan perilaku yang berisiko terhadap orang lain. Dikatakan sebagai emosi yang tidak stabil karena mendistorsi pola pikir pengemudi dan lebih menunjukkan emosi daripada kontrol diri yang adekuat. Emosi ini yang kemudian dipakai untuk menghasilkan perilaku yang impulsif dan berisiko atau perilaku yang membahayakan atau tampak membahayakan orang lain (James dan Nahl, 2000).

Kegiatan non-mengemudi

Kegiatan non-mengemudi adalah kegiatan selain driving task yang mengakibatkan hilangnya konsentrasi dan menyebabkan gangguan kepada mereka saat mengemudi. Pengemudi ketika berkendara dapat terdistraksi oleh kegiatan non-mengemudi seperti merokok, menggunakan ponsel, mengubah musik, berbicara dengan penumpang lain, dll. Setiap jenis distraksi dapat mempengaruhi keselamatan berkendara. Faktor, seperti mengantuk, kelelahan, makan, stres akut, keadaan mabuk dan distraksi sementara mempengaruhi kinerja pengemudi. Kegiatan seperti makan, minum, mengoperasikan sistem audio, penggunaan ponsel, dan sebagainya, adalah penyebab distraksi yang dapat mempengaruhi kinerja pengemudi dan meningkatkan risiko kecelakaan (Petridou & Moustaki, 2000).

Driving Responsibility

Menurut Kircher & Andersson (2013) pengemudi harus menanggung bagian dari tanggung jawab mereka dengan berpegang teguh pada peraturan lalu lintas sehingga dapat membantu dalam meningkatkan keselamatan berkendara. Hal tersebut adalah tanggung jawab dari setiap pengemudi untuk mentaati peraturan lalu lintas.

Williams (2003) mengatakan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara Tailgating dan kecelakaan jalan. Pengemudi memiliki tanggung jawab untuk menjaga jarak aman antar kendaraan untuk mencegah kecelakaan lalu lintas. Tailgating meningkatkan gangguan dan kecemasan pengemudi lain.

Menurut Roehler dkk (2013) kebanyakan dari pengemudi dan penumpang tidak menggunakan aksesoris keselamatan ketika berkendara. Pemasangan dan penggunaan aksesoris keselamatan dapat membantu pengemudi dalam meminimalisir cedera dari kecelakaan lalu lintas. Kebanyakan pengemudi merasa tidak nyaman setelah memakai aksesoris keselamatan.

Peraturan lalu lintas

Menurut Zegeer dan Bushell (2012) Peraturan Lalu Lintas adalah peraturan yg dibuat atau ditujukan untuk mengatur tata cara tertib berlalu lintas utk pengguna jalan baik pejalan kaki maupun pengendara kendaraan beroda. Pelanggaran peraturan lalu lintas dapat menciptakan bahaya bagi pengguna jalan yang dapat mengakibatkan terjadinya kecelakaan lalu lintas. Sejumlah besar kecelakaan lalu lintas terjadi karena lemahnya penegakan hukum lalu lintas.

Kondisi Jalan

Menurut Barkley (2004), kondisi jalan adalah karakteristik geometri suatu jalan, termasuk jenis fasilitas, nomor dan lebar jalur (dengan arah), lebar bahu, ruang bebas lateral, desain kecepatan, alinyemen horizontal dan vertikal, dan rambu lalu lintas. Kondisi jalan dapat dipengaruhi oleh kepadatan lalu lintas, arus lalu lintas, kondisi jalan licin atau basah, masalah sementara dan kondisi cuaca buruk. Situasi lalu lintas yang stabil dapat mengurangi distraksi kepada pengemudi.

Carelessness

Menurut Bone dan Mowen (2006) Carelessness adalah perilaku pengemudi yang mengabaikan faktor kesehatan mereka, dan tidak merawat kendaraan, serta mengabaikan peraturan lalu lintas. Bone dan Mowen juga telah menunjukkan bahwa kecelakaan lalu lintas terjadi karena banyak faktor: kondisi kesehatan pengemudi, kurangnya kesiagaan, pelanggaran peraturan lalu lintas, kondisi jalanan yang tidak aman, tindakan tak terduga oleh pengguna jalan, kerusakan kendaraan dan pemeliharaan yang buruk dari kendaraan.

Kecerobohan dalam mengemudi dapat didefinisikan sebagai secara ceroboh mengabaikan untuk peraturan lalu lintas, atau mengemudi tanpa adanya perhatian. Mengemudi secara ceroboh dapat mencakup berbagai perilaku yang mungkin disengaja atau tidak disengaja, namun demikian memberikan bahaya bagi pengemudi itu sendiri, dan pengguna jalan lain termasuk pejalan kaki.

Driving Task

Naing dkk (2008) dalam bukunya yang berjudul *Driving task Related Factors* menjelaskan bahwa dalam berkendara pengemudi melakukan sejumlah *driving task*, *driving task* adalah segala yang dibutuhkan untuk mengoperasikan kendaraan bermotor, contoh adalah mendahului kendaraan lain, menilai kecepatan kendaraan yang ada di depan dan yang dari belakang, mengubah gigi, menilai kondisi jalan, dan sebagainya.

Naing dkk (2008) juga menyebutkan bahwa faktor yang berhubungan dengan *driving task* diketahui memiliki prevalensi tinggi dalam kecelakaan atau risiko tinggi dalam kepustakaan. Dengan kajian literatur dan analisis database faktor yang paling relevan, disimpulkan bahwa terdapat 3 tingkat faktor yang mempengaruhi *driving task*, yaitu:

1. Tingkat manusia, pada tingkat manusia, terdapat banyak faktor yang berhubungan dengan *driving task* seperti kehilangan kesadaran, kondisi medis akut, tertidur, kurangnya perhatian, gangguan, penggunaan ponsel, emosi, kecerobohan, suasana hati dan mengemudi yang agresif.
2. Tingkat kendaraan, Pada tingkat kendaraan meliputi aktivitas-aktivitas mengemudi frekuensi tinggi, seperti mengebut, kegagalan teknis dan ban pecah.

3. Tingkat lingkungan, aktivitas mengemudi tingkat lingkungan meliputi kepadatan lalu lintas, arus lalu lintas, kondisi jalan licin, masalah sementara dan kondisi cuaca buruk.

Persepsi Risiko

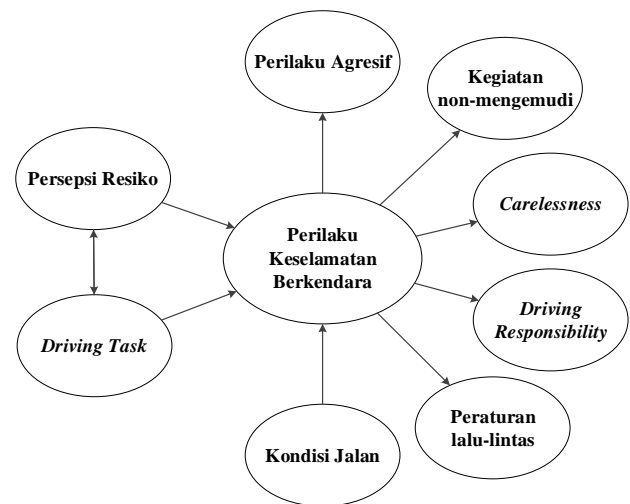
Persepsi risiko, berarti proses berfikir seseorang terhadap bahaya yang akan dihadapinya dari satu tindakan. Persepsi secara umum berbeda dengan persepsi risiko. Perbedaan ini ada dalam hal faktor yang memengaruhinya. Penilaian risiko ini dilakukan seseorang secara sadar di dalam proses berpikirnya.

Dalam hal keselamatan berkendara, ada hubungan antara persepsi, perilaku dan kejadian kecelakaan yang dialami pengguna jalan. Menurut teori Subjective Safety, persepsi risiko seseorang dipengaruhi berbagai faktor, diantaranya faktor personal, pengalaman, kemampuan, dan pembandingan. Faktor pembandingan dalam pembentukan persepsi seseorang adalah kemampuan dirinya mendeteksi bahaya dan juga kemampuannya dalam menghindari kesalahan atau error. Faktor faktor tersebut membentuk persepsi yang memengaruhi seseorang dalam pengambilan keputusan, lalu berdampak pada sikap atau perilaku orang tersebut terhadap keselamatan (Brown, 1988).

3. Metodologi Penelitian

Desain Penelitian

Model konseptual dapat dilihat pada gambar 1



Gambar 1 Model Konseptual

Berdasarkan model konseptual maka hipotesis yang disusun yaitu sebagai berikut :

- Hipotesis 1 :Terdapat korelasi antara persepsi risiko pengemudi dan persepsi pada *driving task*.
- Hipotesis 2 : Persepsi risiko memiliki hubungan positif pada keselamatan berkendara pengemudi.
- Hipotesis 3 : Persepsi pada *driving task* memiliki hubungan positif pada keselamatan berkendara pengemudi.

Variabel Penelitian

Dalam penelitian variabel persepsi risiko, persepsi pada driving task, kondisi jalan menjadi variabel independen yang mempengaruhi variabel dependen perilaku keselamatan berkendara. Variabel perilaku keselamatan berkendara mempengaruhi 5

faktor lain yaitu peraturan lalu lintas, driving responsibility, kegiatan non-mengemudi, perilaku agresif, dan carelessness. Penentuan variabel penelitian beserta indikatornya dapat dilihat pada tabel 1 berikut:

Tabel 1 Variabel Penelitian

Variabel	Simbol	Indikator
Persepsi Risiko	PR1	Saya mungkin terlibat dalam kecelakaan lalu lintas
	PR2	Orang lain mungkin terlibat dalam kecelakaan lalu lintas
	PR3	Saya mungkin terluka dalam kecelakaan lalu lintas
	PR4	Orang lain mungkin terluka dalam kecelakaan lalu lintas
	PR5	Saya merasa tidak aman bahwa orang lain dapat terluka oleh saya
	PR6	Merasa tidak aman bahwa saya dapat terluka
Perilaku Agresif	PA1	Menekan pedal rem mendadak
	PA2	Melebihi batas kecepatan
	PA3	Menyalip kendaraan
	PA4	Memberikan sinyal menyesatkan
	PA5	Berbicara dengan penumpang
	PA6	Menggunakan peralatan keselamatan
	PA7	Membuat gerakan marah, menghina atau cabul atau mengomentari pengemudi lain
	PA8	Berhenti untuk pejalan kaki di penyeberangan jalan
Kondisi jalan	KJ1	Kondisi jalan yang baik
	KJ2	Rancangan jalan yang aman
Carelessness	C1	Melewati batas angkut kendaraan yang seharusnya
	C2	Memperlambat tetapi tidak berhenti total pada Rambu STOP
	C3	Terdapat gangguan di dalam kendaraan sendiri
Driving task	DT1	Mudah beradaptasi kecepatan kendaraan sesuai dengan kondisi lalu lintas
	DT2	Mudah menilai kecepatan kendaraan sendiri tanpa speedometer
	DT3	Mudah menilai kecepatan kendaraan yang datang (lawan arah)
	DT4	Mudah menilai kebutuhan ruang untuk menyalip
Peraturan lalu lintas	PII1	Mengikuti kendaraan lain
	PII2	Mengabaikan peraturan lalu lintas untuk mendahului dalam lalu lintas
	PII3	Mengemudi di jalur yang salah
	PII4	Membuat gerakan mendadak di depan pengemudi lain
Driving responsibility	DR1	Menghentikan kendaraan sebelum zebra cross
	DR2	Menghindari gangguan
	DR3	Mengikuti jalur lalu lintas
	DR4	Memarkir kendaraan di tempat yang seharusnya
Kegiatan non-mengemudi	Knm1	Beraktivitas dengan penumpang
	Knm2	Menggunakan ponsel
	Knm3	Merokok
	Knm4	Makan
	Knm5	Mengganti saluran stasiun radio CD, atau kaset
	Knm6	Perawatan pribadi (seperti menyisir rambut)

Pengumpulan Data

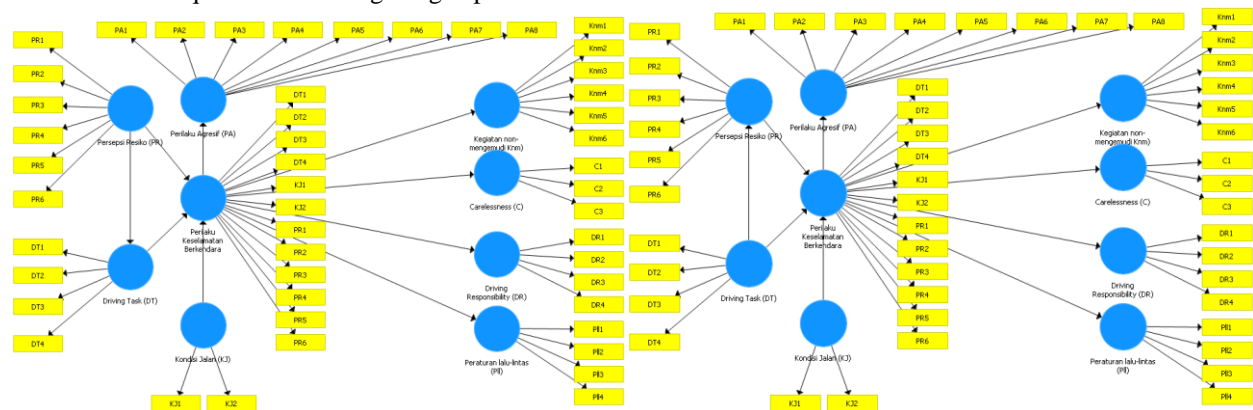
Dalam menunjang terlaksananya penelitian ini, maka dibutuhkan beberapa data untuk menganalisa masalah yang dihadapi. Data tersebut diperoleh melalui kuesioner yang berisi penilaian terhadap delapan variabel penelitian yang telah ditentukan menggunakan Skala Likert lima poin. Variabel Perilaku Agresif, Kegiatan non-mengemudi, Peraturan Lalu lintas Kondisi Jalan, dan *Carelessness* menggunakan poin penilaian (5) Sangat tidak setuju sampai (1) Sangat setuju. Dan Variabel Persepsi Risiko, *Driving task*, dan *Driving Responsibility* menggunakan poin penilaian (5) Sangat setuju sampai (1) Sangat tidak setuju. Karena tingkat ketidaksetujuan untuk item ini menunjukkan sikap yang benar.

Responden

Populasi dalam penelitian ini adalah pengemudi bus Perum Damri trayek Semarang – Yogyakarta yang berjumlah 16 orang pengemudi. Karena jumlah populasi kurang dari 30 orang maka seluruh pengemudi bus Perum Damri trayek Semarang – Yogyakarta menjadi responden penelitian ini.

Analisis Data

Dalam Penelitian ini, peneliti menggunakan tool Structural Equation Modelling dengan pendekatan



Gambar 2 Diagram Jalur keseluruhan Model

SmartPLS tidak dapat mengidentifikasi masalah untuk model yang memiliki hubungan timbal balik antar variabel. Sehingga untuk mengidentifikasi hubungan dan pengaruh antara variabel Persepsi Resiko dan variabel *Driving Task* digunakan dua paralel model. Model keseluruhan merupakan gambaran hubungan antar variabel-variabel dependen maupun independen dengan variabel manifest atau indikatornya. Gambar 2 merupakan diagram jalur model keseluruhan yang digunakan dalam penelitian ini.

Pada uji *convergent validity*, Dari skor masing-masing indikator konstruk terdapat 4 yang tidak memenuhi syarat pada kode PA2, Km2, Km6, dan P13 dengan nilai 0,426, 0,137, 0,111, dan 0,42 dimana $< 0,5$ maka indikator tersebut dikeluarkan dari model uji penelitian. Pada uji *discriminant validity*, nilai *Cross Factor Loadings* dari masing-masing konstruk lebih tinggi dibandingkan nilai masing-

Partial Least Square dan diolah dengan bantuan software SmartPLS. Structural Equation Modelling (SEM) adalah sebuah evolusi dari model persamaan berganda yang dikembangkan dari prinsip ekonometri dan digabungkan dengan prinsip pengaturan dari psikologi dan sosiologi, SEM telah muncul sebagai bagian integral dari penelitian manajerial. Partial Least Squares merupakan metode analisis yang powerful oleh karena tidak mengasumsikan data harus dengan pengukuran skala tertentu, jumlah sampel kecil. PLS dapat juga digunakan untuk konfirmasi teori (Ghozali, 2008).

4. Hasil dan Pembahasan

Setelah melakukan pengujian kuesioner peneliti menilai Fit Model dari sebuah penelitian. Tahap tersebut mencakup tahap analisis terhadap model struktural. Analisis model pengukuran dilakukan dengan melakukan tes validitas dan realibilitas instrument penelitian.

Terdapat 3 kriteria dalam menggunakan teknik analisa data dengan SmartPLS untuk menilai validitas dan realibilitas yaitu *convergent validity*, *discriminant validity* dan *composite reliability*.

masing konstruk lainnya. Dengan demikian dilihat dari nilai validitas pembeda, maka masing-masing konstruk merupakan variabel yang unik dan berbeda dengan konstruk atau variabel lainnya karena memiliki nilai yang lebih tinggi jika dihadapkan dengan variabel-variabel yang lain. Pada uji *composite reliability*, tidak terdapat variabel yang memiliki nilai dibawah dari *cut off value*.

Analisis selanjutnya melakukan analisis hubungan antar variabel. Analisis hubungan diukur dengan menghitung nilai *path coefficients* untuk masing-masing jalur. Analisis hubungan ini dilakukan dengan terlebih dahulu melakukan resampling dengan menggunakan metode *bootstrapping* terhadap sampel. *Bootstrapping* ini dimaksudkan untuk meminimalkan masalah ketidaknormalan data penelitian. Pengujian hipotesis dilakukan dengan membandingkan t-stat dengan t-tabel. Hasil uji model penelitian dapat dilihat pada gambar 3.



Gambar 3 hasil path diagram keseluruhan Model

Hipotesis 1

Berdasarkan gambar 3, hubungan antara persepsi resiko dengan *driving task* adalah tidak signifikan dengan karena *t-stat* dari kedua model memiliki nilai kurang dari 1,96, yaitu 0,33 dan 0,325. Nilai *original sample* adalah positif yaitu sebesar 0,154 yang menunjukkan bahwa arah hubungan antara persepsi resiko dengan driving task adalah positif.

Hipotesis 2

Berdasarkan gambar 3, hubungan antara persepsi resiko dengan perilaku keselamatan berkendara adalah signifikan karena memiliki *t-stat* sebesar lebih dari 1,96 yaitu 4,732 dan 4,121. Nilai *original sample* adalah positif yaitu sebesar 0,909 yang menunjukkan bahwa arah hubungan antara persepsi resiko dengan perilaku keselamatan berkendara adalah positif.

Hipotesis 3

Berdasarkan gambar 3, hubungan antara *driving task* dengan perilaku keselamatan berkendara adalah tidak signifikan dengan *t-stat* sebesar 0,986 < 1,96. Nilai *original sample* adalah positif yaitu sebesar 0,3 yang menunjukkan bahwa arah hubungan antara driving task dengan perilaku keselamatan berkendara adalah positif.

5. Kesimpulan

Kesimpulan yang dapat diambil dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Pada penelitian ini, didapatkan bahwa tidak terdapat korelasi antara Persepsi Risiko dan Driving Task. Karena nilai *t-stat* masing-masing 0,33 dan 0,325 tidak melebihi nilai kritisnya 1,96, walaupun memiliki nilai *original sample* (path coefficient) menunjukkan hasil yang positif yaitu sebesar 0,154 dan 0,3. Hal ini mengindikasikan bahwa Persepsi Risiko dan Driving Task saling mempengaruhi tetapi tidak secara signifikan.
2. Variabel Persepsi Risiko terbukti memiliki pengaruh yang signifikan Perilaku Keselamatan Berkendara, terbukti dengan nilai *t-stat* yang melebihi nilai kritisnya (1,96), yaitu 4,121. Hal ini dikarenakan semakin baik Persepsi Risiko pengemudi maka akan semakin meningkat Perilaku Keselamatan Berkendara. Persepsi

Resiko dapat membuat pengemudi patuh pada peraturan lalu lintas dan mencegah pengemudi untuk melakukan kegiatan non-mengemudi dan perilaku agresif di jalanan.

3. Variabel Driving Task tidak terbukti memiliki pengaruh yang signifikan terhadap Perilaku Keselamatan Berkendara karena nilai *t-stat* yang dimiliki (0,3) tidak melebihi nilai kritisnya (1,96). Persepsi pada Driving Task adalah hal esensial pada berkendara, semakin tinggi Persepsi pada Driving Task seorang pengemudi semakin baik Perilaku Keselamatan Berkendara seorang pengemudi, akan tetapi pengemudi yang telah memiliki jam terbang tinggi tidak akan melakukan kegiatan yang merugikan dan dapat memberikan gangguan dalam berkendara.
4. Rekomendasi yang bisa diberikan adalah sebagai berikut:
 - a. Perusahaan lebih menghimbau pengemudi untuk melaju pada batas kecepatan yang telah diatur, dan mematuhi rambu-rambu lalu lintas.
 - b. Pengemudi sebaiknya meminimalisir melakukan aktivitas lain ketika mengemudi.
 - c. Pengemudi sebaiknya melakukan pengecekan kendaraan sebelum melakukan perjalanan untuk menghindari gangguan dalam berkendara.

6. Daftar Pustaka

- Barkley, R. A. (2004). Driving impairments in teens and adults with attention hyperactivity disorder. *The Psychiatric Clinics of North America*, Vol. 27, No. 2, halaman 233–260.
- Bone, S. A., & Mowen, J. C. 2006. Identifying the traits of aggressive and distracted drivers: a hierarchical trait model approach. *Journal of Consumer Behaviour*, Vol 5, halaman 454–464.
- Brown, I. D., & Groeger, J. A. 1988. Risk perception and decision taking during the transition between novice and experienced driver status. *Ergonomics*, Vol. 31, halaman 585–597.

- Carthy, T., dkk. 1993. Risk and Safety on the Roads: Perceptions and Attitudes. Basingstoke: AA Foundation for Road Safety Research.
- Ghozali, I. 2008. Model Persamaan Struktural Konsep dan Aplikasi dengan Program Amos 16.0. Semarang: Badan Penerbit UNDIP.
- Hoare, I. A. 2007. Attitudinal factors related to driving behaviors of young adults in Belize: An application of the precaution adoption process model. South Florida: University of South Florida.
- James, L., & Nahl, D. 2000. Road Rage and Aggressive Driving Steering Clear of Highway Warfare. Advising The Web at Dr Driving. Org. Hanger Publishers.
- Kircher, K., & Andersson, J. 2013. Truck drivers' opinion on road safety in Tanzania-A questionnaire study. Traffic Injury Prevention, Vol. 14, No. 1, halaman 103–111.
- Lund, I. O., Rundmo, Torbjorn. 2009. Cross-cultural comparisons of traffic safety, risk perception, attitudes and behaviour. Safety Science, Vol 47, Issue 4, halaman 547-553.
- Naing, C., dkk. 2008. Driving task-related factors. TRACE Project.
- Petridou, E., & Moustaki, M. 2000. Human factors in the causation of road traffic crashes. European Journal of Epidemiology, Vol. 16, Issue 9, halaman 819–826.
- Ram, T., & Chand, K. 2016. Effect of drivers' risk perception and perception of driving task on road safety attitude. Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, Vol 42, Part 1, Halaman 162-176.
- Rifal., dkk. 2015. Faktor Risiko yang Berhubungan dengan Kecelakaan Lalu Lintas pada Pengemudi Bus. Artikel Ilmiah Hasil Penelitian Mahasiswa. Universitas Jember.
- Roehler, D. R., dkk. 2013. Motorcycle helmet attitudes, behaviors and beliefs among Cambodians. International Journal of Injury Control and Safety Promotion, Vol. 20, Issue 2, halaman 179–183.
- Williams, A. F. 2003. Teenage drivers: Patterns of risk. Journal of Safety Research, Vol. 34, halaman 5–15.
- Zegeer, C. V., & Bushell, M. 2012. Pedestrian crash trends and potential counter measures from around the world. Accident Analysis and Prevention, Vol. 44, Issue 1, halaman 3–11.
- <http://hubdat.dephub.go.id/data-a-informasi/pdda/1764-tahun-2015> diakses pada tanggal 12 Januari 2017.