



Analisis Perilaku Pengemudi Truk serta Kontribusinya pada Kecelakaan

Budi Dwi Hartanto

Puslitbang Transportasi Jalan dan Perkeretaapian,
Jl. Medan Merdeka Timur, No. 5, Jakarta, Indonesia

budidwihartanto1984@gmail.com

Diterima: 3 Mei 2021, direvisi: 2 Juni 2021, disetujui: 18 Juni 2021

ABSTRAK

Analysis of Truck Driver Behavior and Its Contribution to Accidents: The death rate due to road traffic In Indonesia, accidents is still quite high, with some of these accidents involving trucks. Several studies stated that the main cause of traffic accidents is human error. Therefore, research related to the behavior of truck drivers and their contribution to accidents is necessary. There are four variables used in this study, namely green driver (X_1), multitasking driving (X_2), aggressive driving (Y), and accidents (Z). Path analysis is used to describe the relationship and influence between variables. The results of the analysis show that the green driver variable and the multitasking driving variable simultaneously have a direct effect on aggressive driving behavior, but the two variables have no direct effect on the level of accident risk. Green drivers and multitasking driving have an indirect effect on the level of accident risk through the level of aggressive driving behavior which functions as an intervening variable.

Keyword : green driver, multitasking driving, aggressive driving

ABSTRAK

Tingkat kematian yang diakibatkan kecelakaan lalu lintas jalan di Indonesia masih cukup tinggi, dimana sebagian dari kecelakaan tersebut melibatkan kendaraan angkutan barang (truk). Beberapa penelitian menyebutkan bahwa penyebab utama terjadinya kecelakaan lalu lintas adalah human error. Oleh sebab maka penelitian terkait dengan perilaku pengemudi truk serta kontribusinya pada kecelakaan perlu untuk dilakukan.. Terdapat empat variabel yang digunakan dalam penelitian ini yaitu variabel usia muda serta minim pengalaman (X_1), mengemudi dalam kondisi multitasking (X_2), mengemudi secara agresif (Y), dan potensi terjadinya kecelakaan (Z). Untuk menggambarkan hubungan dan pengaruh antar variabel digunakan analisis jalur (path analysis). Dari hasil analisis diketahui bahwa variabel usia muda serta minim pengalaman dan variabel mengemudi dalam kondisi multitasking secara simultan berpengaruh langsung terhadap perilaku mengemudi agresif, namun kedua variabel tidak berpengaruh langsung terhadap tingkat resiko kecelakaan. Usia muda serta minim pengalaman dan mengemudi dalam kondisi multitasking berpengaruh tidak langsung terhadap tingkat resiko kecelakaan melalui tingkat perilaku mengemudi agresif yang berfungsi sebagai variabel intervening

Kata Kunci : usia muda minim pengalaman, multitasking dalam mengemudi, mengemudi secara agresif

I. Pendahuluan

Jumlah kematian yang diakibatkan oleh kecelakaan lalu lintas di jalan terus meningkat, pada tahun 2016 angka ini mencapai 1,35 juta kematian per tahun di seluruh dunia. Hal ini berarti rata-rata kematian akibat kecelakaan lalu lintas di seluruh dunia per 100.000 penduduk adalah sebanyak 18,2 kematian. Angka ini bervariasi pada tiap wilayah. Dua wilayah dengan rata-rata kematian paling tinggi yaitu Afrika dan Asia Tenggara pada angka 26,6 dan 20,7 kematian per 100.000 penduduk (WHO, 2018).

Kecelakaan lalu lintas jalan pada umumnya terjadi karena kontribusi beberapa faktor secara simultan seperti pelanggaran atau tindakan kurang hati-hati para pengguna jalan, kondisi jalan, kondisi kendaraan, kondisi lingkungan (cuaca atau pandangan terhalang). Namun secara umum faktor utama penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas adalah faktor manusia itu sendiri atau *human error* (Anas Tahir. 2006).

Di Indonesia beberapa kecelakaan lalu lintas melibatkan kendaraan angkutan barang (truk), dengan tingkat fatalitas relatif tinggi. Dengan bertolak dari latarbelakang tersebut maka penelitian tentang perilaku pengemudi truk serta

kontribusinya pada kecelakaan penting untuk dilakukan.

Beberapa penelitian sejenis yang pernah dilakukan antara lain sebagai berikut.

1. Perilaku mengemudi agresif (*aggressive driving*) menyebabkan 80 - 90% dari seluruh kecelakaan lalu lintas. Pada pengemudi angkutan barang, variabel yang mempengaruhi *aggressive driving* adalah pengetahuan, ketrampilan, kemampuan, stress dan motivasi pengemudi (*Ali Purnomo, 2010*).
2. Pengalaman dan kemampuan pengemudi serta kondisi cuaca tidak ada hubungan dengan potensi terjadinya kecelakaan pada pengemudi truk (*Windy P.S, dkk. 2015*).
3. Perilaku aman berkendara pada pengemudi truk dipengaruhi oleh pengetahuan pengemudi, ketersediaan SOP, rekan kerja dan peran keluarga (*Syifa Awalia Rahma dkk. 2017*).

Berdasarkan hasil penelitian tersebut di atas, maka rekonstruksi terhadap variabel yang berpengaruh terhadap kecelakaan truk dapat dilakukan melalui penyusunan hipotesis / dugaan awal. Berikut adalah hipotesis dalam penelitian ini.

1. Usia muda serta minim pengalaman, dan multitasking dalam mengemudi, secara simultan berpengaruh langsung dan signifikan terhadap perilaku mengemudi secara agresif.
2. Usia muda serta minim pengalaman, dan multitasking dalam mengemudi, berpengaruh signifikan terhadap potensi terjadinya kecelakaan melalui perilaku mengemudi secara agresif.

Maksud dari penelitian ini adalah melakukan analisis terhadap variabel-variabel yang mempengaruhi perilaku pengemudi khususnya pengemudi truk, serta kontribusi dari masing-masing variabel pada terjadinya kecelakaan. Sedangkan tujuan dari penelitian ini adalah tersusunnya rekomendasi terkait penyelenggaraan transportasi yang lebih berkeselamatan melalui penurunan angka kecelakaan yang melibatkan truk.

Kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di Jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda (*UU 22 tahun 2009 tentang LLAJ*).

Sedangkan menurut organisasi kesehatan dunia (WHO) yang dimaksud dengan kecelakaan lalu lintas adalah kejadian pada lalu lintas jalan yang sedikitnya diakibatkan oleh satu kendaraan yang menyebabkan cedera, kerusakan, atau kerugian pada pemiliknya atau korban.

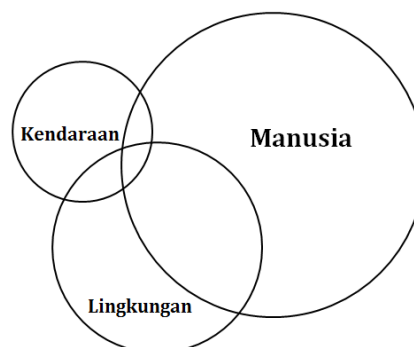
Secara umum bahwa penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas adalah faktor manusia itu sendiri atau *human error* (*Anas Tahir. 2006*).

Sedangkan menurut Tjahjono (2011) penyebab kecelakaan lalu lintas merupakan hasil interaksi antara 3 faktor yaitu pengguna jalan (manusia), kendaraan dan lingkungan jalan, seperti terlihat pada **Gambar 1**.

Secara umum perilaku pengemudi di jalan raya dapat dikelompokkan menjadi dua kategori yaitu perilaku pengemudi yang berkeselamatan (*defensive driving*) dan perilaku pengemudi yang agresif dan cenderung tidak berkeselamatan (*aggressive driving*).

Aggressive driving adalah perilaku mengemudi yang cenderung meningkatkan resiko terjadinya kecelakaan yang dilakukan secara sengaja dan dimotivasi oleh ketidaksabaran, permusuhan, dan upaya untuk menghemat waktu perjalanan yang melibatkan berbagai perilaku berbeda seperti egois, provokatif, kebut-kebutan dan jalan zig-zag tanpa lampu isyarat. Perilaku mengemudi ini biasanya didominasi oleh *green driver* yaitu kelompok pengemudi usia muda dan minim pengalaman (*Tasca L, 2000*).

Sedangkan Perilaku *defensive driving* mengedepankan sisi proaktif dari pengemudi, yaitu berpikir panjang, mencegah sebelum terjadi, dan melakukan antisipasi. Ciri ciri pengemudi dengan perilaku *defensive driving* antara lain berpikir positif, toleransi, sopan, berbagi, menjaga jarak aman, tidak ugal-ugalan, mengutamakan



Gambar 1. Kontribusi Unsur Manusia, Jalan, dan Kendaraan Dalam Kecelakaan Lalu Lintas

keselamatan, dan mengatur manajemen waktu perjalanan (Sony Susmana. 2020).

II. Metode Penelitian

Sebagian besar data yang dibutuhkan dalam penelitian ini merupakan data primer yang berupa persepsi pengemudi truk terhadap pertanyaan-pertanyaan terkait dengan variabel yang mempengaruhi terjadinya kecelakaan truk.

Metode pengumpulan data primer dilakukan secara online dengan bantuan dari APTRINDO (Asosiasi Pengusaha truk Indonesia) Hal ini dilakukan untuk meminimalisir penyebaran Covid-19.

Menurut Gay dan Diehl (1992), jumlah sampel minimal penelitian korelasional adalah sebanyak 30. Sehingga target responden dalam penelitian ini adalah sebanyak 30 pengemudi truk.

Penelitian dilakukan dengan menerapkan analisis jalur / *path analysis*. Didalam *path analysis* dikenal tiga jenis variabel yaitu variabel bebas (*independent*), variabel terikat (*dependent*) dan variabel *intervening*. Pada penelitian ini terdapat dua variabel bebas yaitu usia muda minim pengalaman dan multitasking dalam mengemudi, sedangkan variabel terikatnya adalah tingkat kecelakaan dan variabel *intervening* adalah tingkat mengemudi secara agresif.

A. Variabel bebas (*Independent*)

Variabel bebas / *independen* / variabel *eksogen* merupakan variabel yang mempengaruhi atau menjadi sebab perubahan pada variabel *dependen* (terikat). Dalam penelitian ini yang berfungsi sebagai variabel bebas adalah usia muda minim pengalaman (X_1) dan multitasking dalam mengemudi (X_2).

B. Variabel terikat (*Dependen*)

Variabel terikat / *dependen* / variabel *endogen* adalah variabel yang dipengaruhi atau yang menjadi akibat karena adanya variabel *independen* (bebas). Dalam penelitian ini yang berfungsi sebagai variabel terikat adalah tingkat kecelakaan (Z).

C. Variabel *Intervening*

Variabel *intervening* merupakan variabel yang mempengaruhi hubungan antara variabel *independen* dengan variabel *dependen* menjadi hubungan yang tidak langsung. Variabel *intervening* merupakan variabel yang terletak diantara variabel *dependen* dan variabel *independen*, sehingga variabel *independen* tidak

langsung menjelaskan atau mempengaruhi variabel *dependen*. Dalam penelitian ini yang berfungsi sebagai variabel *intervening* adalah mengemudi secara agresif (Y).

III. Hasil dan Pembahasan

Analisis terhadap variabel penelitian dilakukan dengan menggunakan metode *path analysis* (analisis jalur), sehingga dari empat variabel tersebut akan menghasilkan lima parameter jalur (p_1 , p_2 , p_3 , p_4 , dan p_5) dan dua parameter kesalahan (e_1 dan e_2). Dua tahapan yang harus dilalui dalam proses analisis adalah menghitung koefisien jalur dan uji hipotesis. Dimana sebelumnya telah dilakukan uji validitas dan uji reabilitas terhadap pertanyaan-pertanyaan dalam kuesioner.

A. Menghitung Koefisien Jalur

Untuk mendapatkan koefisien jalur pada analisis jalur, diperlukan dua kali regresi. Regresi pertama dilakukan untuk mengetahui pengaruh usia muda minim pengalaman dan multitasking dalam mengemudi secara simultan terhadap kemungkinan mengemudi secara agresif. Sedangkan regresi kedua dilakukan untuk mengetahui pengaruh usia muda minim pengalaman, multitasking dalam mengemudi dan mengemudi secara agresif terhadap tingkat kecelakaan. Analisis regresi dilakukan dengan tingkat kesalahan (*error*) sebesar 5 % atau 0,05.

Misalkan X_1 adalah usia muda minim pengalaman, X_2 adalah multitasking dalam mengemudi, Y adalah perilaku mengemudi secara agresif, dan Z adalah potensi terjadinya kecelakaan. Maka skema analisis jalur sesuai Gambar 2.

Dari tersebut di atas terlihat adanya lima parameter jalur (p_1 , p_2 , p_3 , p_4 , dan p_5) dan dua parameter kesalahan (e_1 dan e_2) dengan penjelasan sebagai berikut.

1. p_1 adalah parameter jalur yang menjelaskan pengaruh langsung variabel *independen* (X_1) terhadap variabel *intervening* (Y).
2. p_2 adalah parameter jalur yang menjelaskan pengaruh langsung variabel *independen* (X_2) terhadap variabel *intervening* (Y).
3. e_1 adalah kesalahan regresi pertama dalam analisis jalur yang menunjukkan besaran persentase dari variasi variabel tergantung yang tidak dapat dijelaskan oleh variabel bebasnya.

4. P3 adalah parameter jalur yang menjelaskan pengaruh langsung variabel independen (X1) terhadap variabel dependen (Z).
5. P4 adalah parameter jalur yang menjelaskan pengaruh langsung variabel independen (X2) terhadap variabel dependen (Z).
6. P5 adalah parameter jalur yang menjelaskan pengaruh langsung variabel intervening (Y) terhadap variabel dependen (Z)
7. e2 adalah kesalahan regresi kedua dalam analisis jalur yang menunjukkan besaran persentase dari variasi variabel tergantung yang tidak dapat dijelaskan oleh variabel bebasnya.

Dalam melakukan analisis regresi digunakan bantuan *Software* berupa *Statistical Package for the Social Sciences* (SPSS) versi 22. Jumlah sampel yang berhasil terkumpul adalah sebanyak 30 responden dengan hasil rekapitulasi sebagai berikut yang disajikan dalam **Tabel 1**.

Hasil rekapitulasi sebagaimana terlihat pada merupakan jawaban yang disajikan dalam skala *linkert* dari tiga puluh dua orang responden terhadap dua puluh pertanyaan yang mewakili empat variabel penelitian. Dimana masing-masing variabel terdiri dari lima pertanyaan.

1. Regresi Pertama

Regresi pertama digunakan untuk menghitung koefisien jalur model I yang terdiri dari variabel bebas (X₁ dan X₂) dan variabel terikat (*dependent Variable*) Y dengan taraf signifikan sebesar 5% (0,05). Terdapat dua jenis tabel dari output SPSS

22 yang digunakan dalam perhitungan koefisien jalur model I yaitu **Tabel 2** dan **Tabel 3**.

Mengacu pada *output* regresi model I pada bagian tabel *Coefficients* dapat diketahui bahwa nilai signifikansi dari kedua variabel yaitu X₁ = 0,002 dan X₂ = 0,011 lebih kecil dari 0,05. Hasil ini memberikan kesimpulan bahwa regresi model I yakni variabel X₁ dan X₂ berpengaruh signifikan terhadap Y.

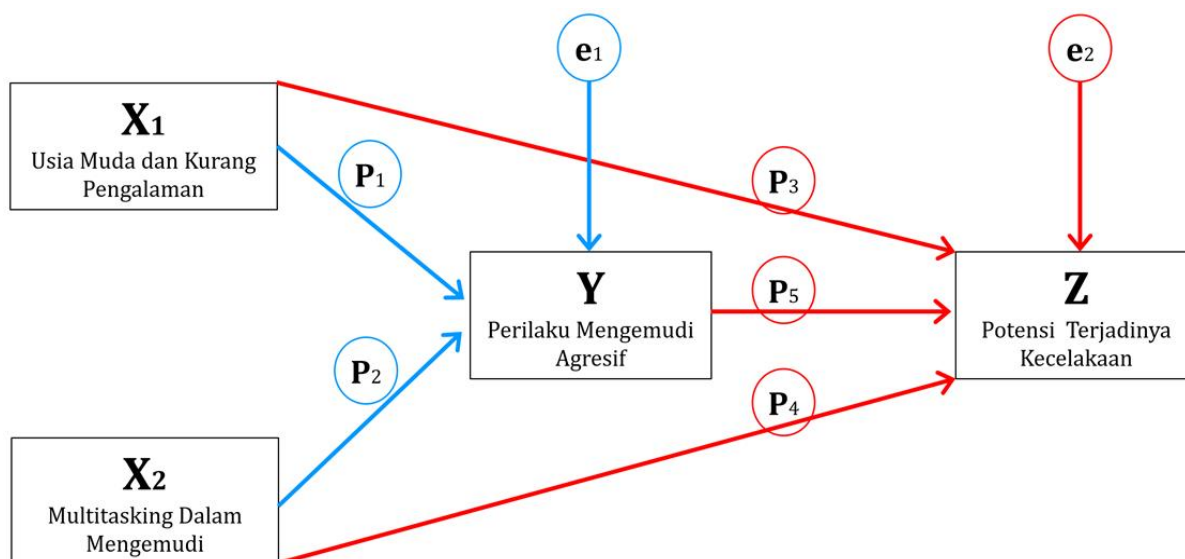
Besarnya nilai R² atau R *Square* yang terdapat pada tabel 3 (tabel *Model Summary*) adalah sebesar 0,353, hal ini menunjukkan bahwa kontribusi / sumbangan pengaruh X₁ dan X₂ terhadap Y adalah sebesar 35,3 %. Sementara itu, untuk nilai e₁ dapat dicari dengan menggunakan rumus sebagai berikut.

$$\begin{aligned} e_1 &= 1 - R^2 \\ &= 1 - 0,353 \\ &= 0,647 \end{aligned}$$

Dari nilai e₁ dapat diketahui bahwa besarnya kontribusi dari variabel – variabel lain yang tidak dimasukkan dalam penelitian adalah sebesar 64,7 %

Nilai P₁ dan P₂ diperoleh dari *Standardized Coefficients* yang merupakan bagian dari tabel 2 (*Coefficients Table*) yaitu sebesar 0,520 dan 0,417.

Setelah nilai e₁, P₁, dan P₂ diketahui, maka struktur diagram jalur model I dapat disusun sebagaimana terlihat pada **Gambar 3**.



sumber : analisis, 2019

Gambar 2. Diagram Jalur

Tabel 1. Hasil Rekapitulasi Kuesioner

No Resp	Variabel			
	Usia Muda Minim Pengalaman (X_1)	Multitasking Dalam Mengemudi (X_2)	Mengemudi Secara Agresif (Y)	Tingkat Kecelakaan (Z)
1	19	15	20	20
2	19	14	18	18
3	19	14	18	18
4	17	13	17	17
5	15	13	16	16
6	17	16	17	20
7	17	16	17	20
8	15	14	15	19
9	13	14	15	18
10	13	14	15	18
11	14	18	18	20
12	14	18	19	20
13	14	18	18	20
14	15	20	19	20
15	15	20	19	20
16	16	20	20	20
17	13	17	15	15
18	14	19	16	17
19	14	19	16	17
20	15	20	18	20
21	12	18	16	17
22	15	19	16	17
23	17	20	16	20
24	14	17	13	17
25	16	20	20	19
26	14	20	20	17
27	13	17	15	15
28	13	20	16	17
29	16	20	17	17
30	15	18	14	15
31	18	20	18	18
32	16	17	17	16

Sumber : analisis, 2020

2. Regresi Kedua

Regresi kedua digunakan untuk menghitung koefisien jalur model II yang terdiri dari variabel bebas (X_1, X_2 , dan Y) dan variabel terikat Z dengan taraf signifikan sebesar 5% (0,05). Terdapat dua jenis tabel dari output SPSS 22

yang digunakan dalam perhitungan koefisien jalur model II yaitu **Tabel 4** dan **Tabel 5**. Mengacu pada *output* regresi model II pada bagian tabel *Coefficients* dapat diketahui bahwa nilai signifikansi dari ketiga variabel bebas yaitu $X_1 = 0,644$ dan $X_2 = 0,986$ lebih besar dari 0,05 sedangkan nilai signifikansi $Y = 0,006$ lebih kecil

Tabel 2. Coefficients Regresi I

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
(Constant)	3.760	3.350		1.122	.271
Usia muda minim pengalaman (X ₁)	.507	.149	.520	3.405	.002
Multitasking Dalam mengemudi (X ₂)	.317	.116	.417	2.731	.011

Sumber : analisis, 2020

Tabel 3. Model Summary Regresi

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. error of The Estimate
1	.594 ^a	.353	.309	1.53743

Sumber : analisis, 2020

Tabel 4. Koefisien Regresi II

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
(Constant)	8.148	3.193		2.552	.016
Usia muda minim pengalaman (X ₁)	.077	.164	.085	.467	.644
Multitasking Dalam Mengemudi (X ₂)	.002	.121	.003	.018	.986
Mengemudi Secara Agresif (Y)	.512	.173	.556	2.956	.006

Sumber : analisis, 2020

Tabel 5. Model Summary Regresi II

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. error of The Estimate
1	.599 ^a	.359	.290	1.43454

Sumber : analisis, 2020

dari 0,05. Hasil ini memberikan kesimpulan bahwa regresi model II yakni variabel X₁ dan X₂ tidak berpengaruh secara signifikan terhadap Z, sedangkan variabel Y berpengaruh signifikan terhadap Z.

Besarnya nilai R² atau R Square yang terdapat pada tabel 5 (tabel *Model Summary*) adalah sebesar 0,359, hal ini menunjukkan bahwa kontribusi / sumbangan pengaruh X₁, X₂ dan Y terhadap Z adalah sebesar 35,9 %. Sementara itu, untuk nilai e₂ dapat dicari dengan menggunakan perhitungan sebagai berikut.

$$\begin{aligned}
 e_1 &= 1 - R^2 \\
 &= 1 - 0,359 \\
 &= 0,641
 \end{aligned}$$

Dari nilai e₂ dapat diketahui bahwa besarnya kontribusi dari variabel – variabel lain yang tidak dimasukkan dalam penelitian adalah sebesar 64,1 %

Nilai P₃, P₄, dan P₅ diperoleh dari *Standardized Coefficients* yang merupakan bagian dari tabel 4

(*Coefficients Table*) yaitu sebesar 0,085, 0,003 dan 0,556.

Setelah nilai e₂, P₃, P₄ dan P₅ diketahui, maka struktur diagram jalur model II dapat disusun sebagaimana terlihat pada **Gambar 4**.

B. Uji Hipotesis

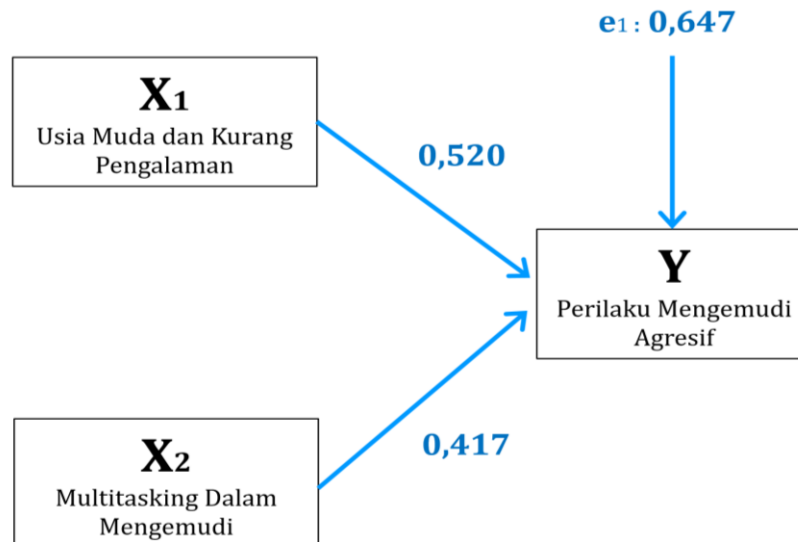
Berdasarkan proses perhitungan pada regresi I dan II dapat digambarkan hubungan antara beberapa variabel sebagai berikut.

1. Pengaruh X₁ terhadap Y.

Hasil regresi I menunjukkan nilai signifikansi X₁ sebesar 0,002. Nilai signifikansi ini lebih kecil dari 0,05. Sehingga dapat disimpulkan bahwa X₁ secara langsung berpengaruh signifikan terhadap Y, atau dengan kata lain bahwa semakin muda dan kurang pengalaman yang dimiliki pengemudi maka kemungkinan untuk berperilaku agresif dalam mengemudi semakin tinggi.

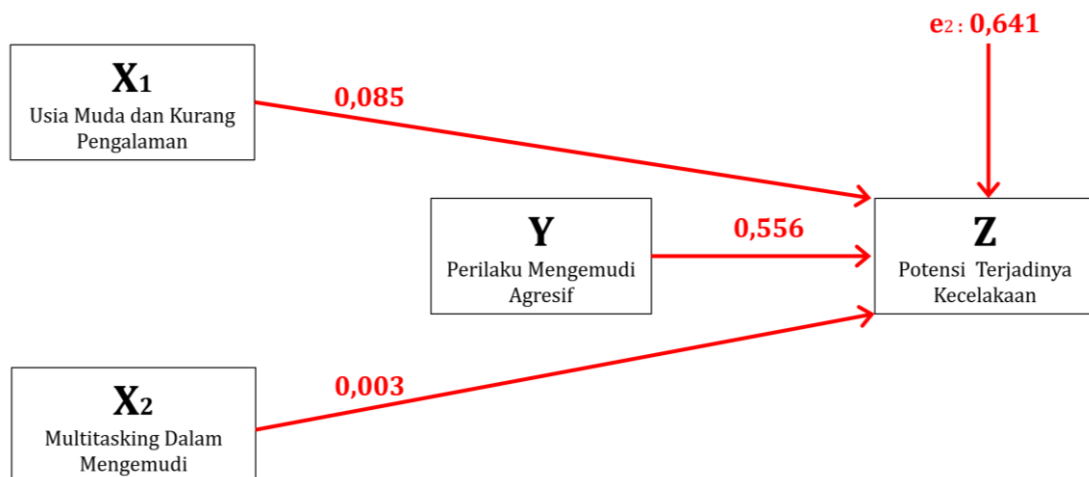
2. Pengaruh X₂ terhadap Y.

Hasil regresi I menunjukkan nilai signifikansi X₂ sebesar 0,011. Nilai signifikansi ini lebih kecil



sumber : analisis, 2020

Gambar 3. Diagram Jalur Model I



sumber : analisis, 2020

Gambar 4. Diagram Jalur Model II

dari 0,05. Sehingga dapat disimpulkan bahwa X2 secara langsung berpengaruh signifikan terhadap Y, atau dengan kata lain bahwa semakin sering mengemudi dalam kondisi multitasking maka kemungkinan untuk berperilaku agresif dalam mengemudi semakin tinggi.

3. Pengaruh X₁ terhadap Z.

Berdasarkan hasil regresi II diperoleh nilai signifikansi X₁ sebesar 0,644. Nilai signifikansi ini jauh lebih besar dari 0,05. Sehingga dapat disimpulkan bahwa secara langsung X₁ tidak berpengaruh signifikan terhadap Z, atau dengan kata lain bahwa semakin muda dan kurang pengalaman tidak secara langsung mengakibatkan tingkat kecelakaan meningkat.

Hal ini disebabkan adanya variabel lain yaitu variabel *intervening*. Seperti telah dijelaskan sebelumnya bahwa variabel *intervening* merupakan variabel yang terletak diantara variabel *dependen* (Z) dan variabel *independen* (X₁), sehingga variabel *independen* tidak langsung mempengaruhi variabel *dependen*. Dalam penelitian ini yang berfungsi sebagai variabel *intervening* adalah mengemudi secara agresif (Y).

4. Pengaruh X₂ terhadap Z.

Berdasarkan hasil regresi II diperoleh nilai signifikansi X₂ sebesar 0,986. Nilai signifikansi ini jauh lebih besar dari 0,05. Sehingga dapat disimpulkan bahwa secara langsung X₂ tidak

berpengaruh signifikan terhadap Z, atau dengan kata lain bahwa semakin sering mengemudi dalam kondisi multitasking tidak secara langsung mengakibatkan tingkat kecelakaan meningkat. Hal ini disebabkan adanya variabel lain yaitu variabel *intervening*. Seperti telah dijelaskan sebelumnya bahwa variabel *intervening* merupakan variabel yang terletak diantara variabel *dependen* (Z) dan variabel *independen* (X_2), sehingga variabel *independen* tidak langsung mempengaruhi variabel *dependent*. Dalam penelitian ini yang berfungsi sebagai variabel *intervening* adalah mengemudi secara agresif (Y).

5. Pengaruh Y terhadap Z.

Berdasarkan hasil regresi II diperoleh nilai signifikansi Y sebesar 0,006. Nilai signifikansi ini lebih kecil dari 0,05. Sehingga dapat disimpulkan bahwa Y secara langsung berpengaruh signifikan terhadap Z, atau dengan kata lain bahwa semakin sering agresif perilaku dalam mengemudi maka kemungkinan terjadinya kecelakaan semakin tinggi.

6. Pengaruh X_1 melalui Y terhadap Z.

Pengaruh langsung yang diberikan X_1 terhadap Z adalah sebesar P3 yaitu 0,085. Sedangkan pengaruh tidak langsung X_1 terhadap Z melalui Y adalah perkalian antara nilai P1 dengan P5 yaitu : $0,520 \times 0,556 = 0,289$. Maka pengaruh total yang diberikan X_1 terhadap Z adalah pengaruh langsung ditambah dengan pengaruh tidak langsung $\{P3 + (P1 \times P5)\}$ yaitu $0,085 + 0,289 = 0,374$.

Berdasarkan perhitungan tersebut diatas diketahui bahwa nilai pengaruh langsung sebesar 0,085 dan pengaruh tidak langsung sebesar 0,289 yang berarti bahwa nilai pengaruh tidak langsung lebih besar dibandingkan dengan nilai pengaruh langsung, hal ini menunjukkan bahwa secara tidak langsung X_1 berpengaruh signifikan terhadap Z melalui Y.

7. Pengaruh X_2 melalui Y terhadap Z.

Pengaruh langsung yang diberikan X_2 terhadap Z adalah sebesar P4 yaitu 0,003. Sedangkan pengaruh tidak langsung X_2 terhadap Z melalui Y adalah perkalian antara nilai P2 dengan P5 yaitu : $0,417 \times 0,556 = 0,232$. Maka pengaruh total yang diberikan X_2 terhadap Z adalah pengaruh langsung ditambah dengan pengaruh tidak langsung $\{P4 + (P2 \times P5)\}$ yaitu $0,003 + 0,232 = 0,235$

Berdasarkan perhitungan tersebut diatas diketahui bahwa nilai pengaruh langsung sebesar 0,003 dan pengaruh tidak langsung sebesar 0,232 yang berarti bahwa nilai pengaruh tidak langsung lebih besar dibandingkan dengan nilai pengaruh langsung, hal ini menunjukkan bahwa secara tidak langsung X_2 berpengaruh signifikan terhadap Z melalui Y.

IV. Kesimpulan

Usia muda kurang pengalaman dan multitasking dalam mengemudi secara simultan berpengaruh langsung dan signifikan terhadap perilaku mengemudi secara agresif, sehingga semakin muda serta kurang memiliki pengalaman dalam mengemudi dan semakin sering mengemudi dalam kondisi multitasking maka kemungkinan untuk berperilaku agresif dalam mengemudi semakin tinggi.

Besarnya kontribusi dari variabel usia muda kurang pengalaman dan multitasking dalam mengemudi secara simultan terhadap perilaku mengemudi secara agresif adalah sebesar 0,353 atau sebesar 35,3 %. Sedangkan sisanya 64,7 % dipengaruhi faktor lain diluar model. Hal ini sesuai dengan hipotesis pertama, sehingga hipotesis diterima.

Usia muda yang kurang pengalaman dan multitasking dalam mengemudi tidak berpengaruh secara langsung terhadap tingkat kecelakaan pengemudi truk, namun kedua variabel tersebut berpengaruh secara tidak langsung dan signifikan terhadap tingkat kecelakaan melalui variabel *intervening* yaitu mengemudi secara agresif. Artinya semakin muda serta kurang pengalaman dan semakin sering mengemudi dalam kondisi multitasking maka kemungkinan untuk berperilaku agresif dalam mengemudi semakin tinggi, sehingga berdampak pada meningkatnya resiko terjadinya kecelakaan. Hal ini sesuai dengan hipotesis kedua, sehingga hipotesis diterima.

Besarnya kontribusi dari variabel usia muda yang kurang pengalaman, multitasking dalam mengemudi, dan perilaku mengemudi agresif secara simultan terhadap resiko terjadinya kecelakaan adalah sebesar 0,359 atau sebesar 35,9 %, sisanya sebesar 64,1 % dipengaruhi faktor lain diluar model.

V. Saran

Usia dan pengalaman mengemudi berpengaruh terhadap kecenderungan untuk mengemudi secara agresif, sehingga aturan terkait batasan

usia dan aturan berjenjang untuk mendapatkan SIM sebagaimana diatur dalam Peraturan Kapolri Nomor 9 Tahun 2012 tentang SIM harus benar-benar ditegakkan. (komitmen menegakkan aturan).

Penegakan hukum (Law Enforcement) berupa sanksi yang tegas bagi pengemudi yang melakukan multitasking driving seperti menggunakan HP saat mengemudi. Larangan penggunaan HP saat mengemudi secara spesifik tidak diatur dalam UU 22 tahun 2009 tentang LLAJ, namun pengemudi yang menggunakan Hp bisa terkena pasal 106 ayat 1 yang berbunyi “Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di Jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi”. Pengertian wajib mengendarai dengan penuh konsentrasi, mencakup melarang kegiatan-kegiatan yang mengganggu konsentrasi berkendara. Misalnya minum-minuman keras saat berkendara, mengkonsumsi obat terlarang dan menggunakan HP. Kegiatan tersebut berpotensi menimbulkan kecelakaan lalu lintas. Sanksi terhadap pelanggaran pasal tersebut diatur dalam pasal 283 UU yang sama, yakni denda maksimal Rp 750 ribu dan kurungan 3 bulan.

Diperlukan aturan turunan dari UU 22 tahun 2009 tentang LLAJ, dimana aturan turunan tersebut salah satunya mengatur secara spesifik larangan penggunaan HP saat mengemudi

Ucapan Terima Kasih

Ucapan terima kasih disampaikan kepada pengurus APTINDO yang telah bekerjasama dan memberikan bantuan dalam pengumpulan data primer, sehingga penelitian ini dapat terwujud.

Daftar Pustaka

- Ali Purnomo, 2010. “*Hubungan Faktor Personal Dengan Tindakan Mengemudi Agresif Pada Pengemudi Truk Pengangkut Produk*”.
- Anas Tahir. 2006. *Studi Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas di Kota Surabaya*. Universitas Tadulako : Jurnal Mektek. Volume 8 nomor 2.
- Gay dan Diehl. 1992. *Research Methods For Business and Management*. MacMillan Publishing Company. New York.
- Republik Indonesia. 2009. Undang-Undang No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- Sony Susmana. 2020. “Gaya Mengemudi Agresif Sumbang 55 persen Angka Kecelakaan”. <http://otomotif.bisnis.com> (diakses tanggal 25 oktober 2020)
- Syifa Awalia Rahma, dkk. 2017 “Perilaku Aman Berkendara Pengemudi Truk Tanki BBM”. Universitas Diponegoro : Jurnal Kesehatan Masyarakat, Volume 5 Nomor 5.
- Tasca, L. 2000. “ *A Review of The Literature on Aggressive Driving Research*”. Paper at the Aggressive Driving Issue Conference. Ontario, Canada
- Tjahjono Tri. 2011. *Analisis Keselamatan Lalu Lintas Jalan*. Bandung : Lubuk Agung.
- Windy Pramita Sari, dkk. 2015. “Faktor Yang Mempengaruhi Potensi Kecelakaan Kerja Pada Pengemudi Truk”. Universitas Sumatera Utara : Jurnal Lingkungan dan Kesehatan Kerja, Volume 4 Nomor 1.
- World Health Organization. 2018. “*Global Status Report On Road Safety 2018*”. Switzerland.