

# ***Persepsi Terhadap Potensi Kecelakaan Sepeda Motor Akibat Perilaku Agresif Pelajar: Studi Kasus SMA Negeri Kupang***

## *Perception of Motorcycle Accident Potential Due to Students' Aggressive Behavior: A Case Study at Kupang Senior High Schools*

**Marthen Johanis Mooy<sup>1</sup>, John H. Frans<sup>2</sup>, Yunita A. Messah<sup>3\*)</sup>**

<sup>1</sup>Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Sains dan Teknik, Universitas Nusa Cendana, Kupang 65145, Indonesia

<sup>2</sup>Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Sains dan Teknik, Universitas Nusa Cendana, Kupang 65145, Indonesia

<sup>3</sup>Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Sains dan Teknik, Universitas Nusa Cendana, Kupang 65145, Indonesia

**Article info:**

**Kata kunci:**

Persepsi Potensi Kecelakaan,  
Perilaku Agresif, Regresi Linear  
Berganda, SPSS 25

**Keywords:**

Perception of Accident Potential,  
Aggressive Behavior, Multiple  
Linear Regression, SPSS 25

**Article history:**

Received: 26-09-2025

Accepted: 30-09-2025

**\*Koresponden email:**

[mooyjohanis@gmail.com](mailto:mooyjohanis@gmail.com)

[johnhendrikfrans@gmail.com](mailto:johnhendrikfrans@gmail.com)

[yunita@staf.undana.ac.id](mailto:yunita@staf.undana.ac.id)

**Abstrak**

Angka kecelakaan yang terus meningkat diakibatkan karena perilaku agresif pelajar dalam berkendara. Tujuan penelitian adalah mengetahui faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi perilaku agresif siswa SMA N di Kota Kupang. Mengetahui pengaruh perilaku agresif berkendara pelajar SMA Negeri terhadap persepsi potensi kecelakaan sepeda motor di Kota Kupang. Metode yang digunakan yaitu regresi linear berganda dengan Software SPSS 25. Pengumpulan data menggunakan kuesioner dengan skala likert yang diberikan kepada responden. Responden terdiri dari 200 pelajar SMA N di Kota Kupang. Faktor yang berpengaruh secara signifikan terhadap perilaku agresif berdasarkan usia 17 tahun dengan faktor berpengaruh yaitu faktor kepribadian/tingkah laku, usia 18 tahun faktor berpengaruh adalah lingkungan dan usia 19 tahun faktor berpengaruh adalah gaya berkendara. Berdasarkan jenis kelamin laki-laki faktor yang paling berpengaruh adalah social, perempuan dengan faktor berpengaruh yaitu lingkungan sedangkan berdasarkan kepemilikan SIM (Surat Izin Mengemudi), yang memiliki SIM faktor yang paling berpengaruh adalah kepribadian/tingkah laku, yang tidak memiliki SIM faktor berpengaruh adalah kepribadian/tingkah laku. Pengaruh perilaku agresif berkendara terhadap persepsi potensi kecelakaan diketahui bahwa faktor kepribadian/tingkah laku, faktor gaya berkendara, faktor lingkungan dan faktor social sangat berpengaruh secara signifikan

**Abstract**

*The increasing number of accidents is caused by aggressive behavior of students in driving. The purpose of this study is to determine what factors influence the aggressive behavior of high school students in Kupang City. To determine the influence of aggressive driving behavior of high school students on the perception of the potential for motorcycle accidents in Kupang City. The method used is multiple linear regression with SPSS 25 Software. Data collection used a questionnaire with a Likert scale given to respondents. Respondents consisted of 200 high school students in Kupang City. Factors that significantly influence aggressive behavior based on age 17 years with influential factors are personality/behavior factors, age 18 years influential factors are environmental and age 19 years influential factors are driving style. Based on male gender the most influential factor is social, female with influential factors are environmental while based on ownership of SIM (Driving License), those who have a SIM the most influential factor is personality/behavior, those who do not have a SIM influential factor is personality/behavior. The influence of aggressive driving behavior on the perception of potential accidents is known that personality/behavior factors, driving style factors, environmental factors and social factors have a very significant influence*

**Kutipan:** Diisi oleh Editor

## 1. Pendahuluan

Deery dan Flides (1999) dalam Agung (2014) mengatakan bahwa remaja sangat berpotensi menjadi pengendara berisiko. Remaja cenderung mengadopsi cara berkendara penuh risiko dibandingkan orangtua. Salah satu penyebab terjadinya kecelakaan dipengaruhi oleh perilaku agresif. Menurut James dan Nahl (2000) dalam (Herani & Jauhari, 2017) perilaku berkendara agresif merupakan mengemudi dibawah pengaruh gangguan emosi, yang menghasilkan tingkah laku yang memaksakan suatu risiko pada pengemudi lain. Menurut (BPS Kota Kupang, 2020) Angka kecelakaan pelajar di Kota Kupang tahun 2020 yaitu 11.251 jiwa sedangkan pada tahun 2022 mengalami peningkatan kecelakaan yaitu 11.538 jiwa. Angka kecelakaan yang terus meningkat diakibatkan karena perilaku agresif pelajar dalam berkendara. Kecelakaan terjadi karena pelajar mengendarai sepeda motornya dengan kecepatan tinggi sehingga kehilangan kendali dan menabrak.

## 2. Bahan dan Metode

Penelitian ini dilakukan di 12 SMA Negeri di Kota Kupang Provinsi Nusa Tenggara Timur. Penelitian ini dilakukan menggunakan kuesioner yang dibagikan sesuai dengan jumlah sampel yaitu 200 responden. Data yang digunakan berupa data primer dan data sekunder. Data primer berupa data yang diperoleh dari kuesioner yang berisi karakteristik pelajar dan perilaku- perilaku agresif pelajar SMA Negeri di Kota Kupang. Sedangkan data sekunder di peroleh dari Dinas Pendidikan dan Kebudayaan Provinsi Nusa Tenggara Timur berupa Data sekolah dan jumlah pelajar SMA Negeri Kota Kupang tahun 2023.

### 2.1 Persepsi Risiko Kecelakaan

Persepsi Menurut Robbin (2001) adalah proses yang digunakan individu mengelola dan menafsirkan kesan indera mereka dalam rangka memberi makna kepada lingkungan mereka.

Sjoberg, Meon & Rundmo (2004) menyatakan bahwa persepsi risiko adalah penelitian subjektif tentang terjadinya suatu kecelakaan dan seberapa besar perhatian individu dan konsekuensinya. Untuk memahami risiko mencakup evaluasi probabilitas serta konsekuensi dari hasil negatif.

### 2.2 Perilaku Agresif Berkendara

Tasca (2000) dalam (Ansyori, 2018) menyatakan bahwa suatu perilaku mengemudi dikatakan sebagai agresif jika dilakukan secara sengaja dan cenderung meningkatkan risiko tabrakan dan dimotivasi oleh ketidaksabaran, kekesalan dan upaya menghemat waktu kedatangan.

#### 2.2.1 Aspek - Aspek Agresivitas Berkendara

##### 1. Aspek perilaku konflik

Aspek perilaku konflik menggambarkan secara langsung perilaku agresif berkendara yang melibatkan langsung kebedaraan pengendara lain. Salter, dkk (Ramirez, 2003) dalam (Alhasani, 2018), menjelaskan bahwa agresivitas adalah satu bentuk pelarian dari munculnya situasi konflik.

##### 2. Aspek kecepatan

Berkendara melebihi batas kecepatan wajar dapat dikatakan sebagai agresivitas karena didalamnya terdapat peran dari perilaku teledor dan mengambil risiko. Berkendara dengan kecepatan di atas kewajaran menunjukkan sikap yang menentang, mempertaruhkan keselamatan, tidak berpikir jernih karena hal tersebut dapat menimbulkan kerugian, baik dari pengendara maupun orang lain yang berada di sekitarnya.

#### 2.2.2 Faktor-Faktor Penyebab Perilaku Agresif (Aggressive Driving)

Faktor penyebab aggressive driving dipengaruhi oleh faktor internal dan faktor eksternal. Faktor internal berupa faktor kepribadian individu yang berhubungan dengan cara pemikiran, emosi, dan sifat faktor fisiologis dan otak para individu yang tidak dapat lagi memproduksi sejumlah endorfin yang memberikan perasaan nyaman. Faktor eksternal meliputi keluarga, lingkungan dan teman sebaya (Tasca, 2000) dalam (Ansyori, 2018).

### 1. Faktor sosial

*Aggressive Driving* merupakan pengaruh dari norma, reward, hukuman, dan model yang ada dalam masyarakat (Grey dalam Tasca, 2000).

### 2. Kepribadian

Menurut Grey (1999) melaporkan bahwa faktor pribadi yang telah diidentifikasi sebagai agresif tingkat tinggi dan permusuhan, daya bersaing, kurang kepedulian terhadap orang lain, sikap mengemudi yang tidak baik, mengemudi untuk pelepasan emosional dan mengambil risiko (Tasca, 2000) dalam (Alhasani, 2018).

### 3. Gaya berkendara

Gaya berkendara telah diidentifikasi yang termasuk kecerobohan, toleransi pengguna jalan lainnya, ketegasan perhatian, kecepatan berkendara, ketenangan, perencanaan, penyimpangan, ketahanan sosial, sosialisasi, keyakinan atau keterampilan, kemenungguaan, dan keselamatan (Palamara dkk, 2003) dalam (Muhammad & Lutfi, 2019).

### 4. Tingkah laku pengemudi

Faktor penyebab *aggressive driving* lainnya yaitu tingkah laku pengemudi. Pada sebuah penelitian, ditemukan bahwa orang yang merasa dirinya memiliki kemampuan yang tinggi dalam menangani kendaraan lebih memungkinkan untuk mengalami kemarahan dalam situasi lalu lintas yang menghambat laju kendaraannya. (Alhasani, 2018).

## 2.3 Regresi Linear Berganda

Regresi Linear Berganda adalah model regresi linear dengan melibatkan lebih dari satu variable bebas atau predictor. Pada penelitian ini diasumsikan bahwa yang menjadi objek atau variable bebas dalam penelitian adalah perilaku agresif pelajar yang meliputi Kepribadian/ Tingkah laku, Gaya berkendara, lingkungan dan juga factor social. Sedangkan variable terikatnya adalah persepsi potensi kecelakaan.

$$Y = a + b_1X_1 + b_2X_2 + \dots + b_nX_n + e \quad (2)$$

Keterangan :

Y	= Variabel Terikat
x <sub>1</sub> ,x <sub>2</sub> ,x <sub>3</sub>	= Variabel bebas
a	= Konstanta
b <sub>1</sub> ,b <sub>2</sub> ,b <sub>3</sub>	= Koefisien Regresi
e	= Variable Pengganggu

## 3. Hasil dan Pembahasan

### 3.1 Gambaran Umum penelitian

Penelitian ini dilakukan di 12 SMA Negeri di Kota Kupang Provinsi Nusa Tenggara Timur (NTT) yang di antaranya SMA N 1 Kota Kupang, SMA N 2 Kota Kupang, SMA N 3 Kota Kupang, SMA N 4 Kota Kupang, SMA N 5 Kota Kupang, SMA N 6 Kota Kupang, SMA N 7 Kota Kupang, SMA N 8 Kota Kupang, SMA N 9 Kota Kupang, SMA N 10 Kota Kupang, SMA N 11 Kota Kupang, SMA N 12 Kota Kupang. Kota Kupang sebagai Ibu Kota Provinsi Nusa Tenggara Timur (NTT) memiliki luas wilayah sebesar 180,27 km<sup>2</sup>. Sampel pada penelitian ini adalah pelajar SMA Negeri di Kota Kupang yang mengendarai sepeda motor dengan jumlah responden adalah 200 responden.

### 3.2 Faktor-faktor yang mempengaruhi perilaku agresif siswa SMA N di Kota Kupang

#### 3.2.1. Berdasarkan Usia

Faktor-faktor perilaku berdasarkan usia terbagi dalam responden yang berusia 17 tahun sebanyak 149 orang (74,5%), responden yang berusia 18 tahun sebanyak 43 orang (21,5%), responden yang berusia 19 tahun sebanyak 8 orang (4%).

1. Faktor Perilaku Usia 17 tahun

**Tabel 1. Perilaku Usia 17 Tahun**

Coefficients <sup>a</sup>					
Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
(Constant)	0,140	0,319		0,439	0,662
1 Kepribadian/Tingkah Laku	0,372	0,094	0,305	3,978	0,000
Gaya Berkendara	0,262	0,093	0,240	2,825	0,005
Lingkungan	0,238	0,086	0,212	2,785	0,006
Sosial	0,146	0,069	0,144	2,120	0,036

a. Dependent Variable: Persepsi Potensi Kecelakaan

Hasil analisis regresi linear berganda diketahui bahwa yang paling berpengaruh adalah variabel A (kepribadian/Tingkah laku), dengan sig = 0,000.

2. Faktor Perilaku Usia 18 tahun

**Tabel 2. Perilaku Usia 18 Tahun**

Coefficients <sup>a</sup>					
Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
(Constant)	-0,857	0,883		-0,970	0,338
1 Kepribadian/Tingkah Laku	0,414	0,218	0,256	1,902	0,065
Gaya Berkendara	-0,006	0,174	-0,005	-0,034	0,973
Lingkungan	0,434	0,193	0,359	2,248	0,030
Sosial	0,407	0,195	0,318	2,084	0,044

a. Dependent Variable: Persepsi Potensi Kecelakaan

Diketahui hasil analisis regresi linear berganda diketahui bahwa yang paling berpengaruh adalah variabel C (Lingkungan ), dengan sig = 0,030.

3. Faktor Perilaku Usia 19 Tahun

**Tabel 3. Perilaku Usia 19 Tahun**

Coefficients <sup>a</sup>					
Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
(Constant)	-3,476	0,498		-6,981	0,006
1 Kepribadian/Tingkah Laku	0,222	0,062	0,193	3,552	0,038
Gaya Berkendara	1,448	0,107	0,698	13,566	0,001
Lingkungan	0,341	0,072	0,206	4,712	0,018
Sosial	-0,273	0,054	-0,218	-5,108	0,015

a. Dependent Variable: Persepsi Potensi Kecelakaan

Dari hasil analisis regresi linear berganda diketahui bahwa yang paling berpengaruh adalah variabel B (Gaya Berkendara) dengan sig = 0,001. Sehingga berdasarkan hasil analisis yang diperoleh dalam perilaku berkendara yang agresif berdasarkan faktor usia 17 tahun 18 tahun dan 19 tahun dapat disimpulkan bahwa: Pada usia 17 tahun, perilaku agresif lebih banyak dipengaruhi oleh kepribadian atau tingkah laku individu, yang mencerminkan tahap pencarian jati diri dan emosi yang belum stabil. Memasuki usia 18 tahun, pengaruh utama bergeser pada lingkungan, seperti tekanan dari teman sebaya, norma sosial, dan situasi lalu lintas yang dihadapi. Sementara pada usia 19 tahun, perilaku agresif lebih dipengaruhi oleh gaya berkendara yang telah terbentuk, di mana individu mulai mengembangkan pola mengemudi yang mencerminkan kebiasaan dan preferensi pribadi. Hal ini menunjukkan bahwa faktor dominan penyebab perilaku agresif berkendara dapat berubah seiring bertambahnya usia dan perkembangan psikososial pengemudi.

### 3.2.2. Berdasarkan Jenis kelamin

Responden yang berjenis kelamin laki-laki adalah 128 responden (64%) dan responden yang berjenis kelamin perempuan sebanyak 72 responden (36%).

#### 1. Faktor Pengaruh Jenis Kelamin Laki-Laki

**Tabel 4.** Pengaruh Jenis Kelamin Laki-Laki

Coefficients <sup>a</sup>					
Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
(Constant)	-0,484	0,426		-1,136	0,258
1					
Kepribadian/Tingkah Laku	0,319	0,104	0,253	3,075	0,003
Gaya Berkendara	0,256	0,100	0,200	2,560	0,012
Lingkungan	0,254	0,090	0,235	2,838	0,005
Sosial	0,311	0,090	0,244	3,436	0,001

Berdasarkan hasil analisis regresi linear berganda diketahui bahwa yang paling berpengaruh adalah variabel D (Sosial) dengan sig = 0,001.

#### 2. Faktor Pengaruh Jenis Kelamin Perempuan

**Tabel 5.** Pengaruh Jenis Kelamin Perempuan

Coefficients <sup>a</sup>					
Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
(Constant)	-0,277	0,510		-0,542	0,590
1					
Kepribadian/Tingkah Laku	0,189	0,127	0,150	1,480	0,143
Gaya Berkendara	0,334	0,151	0,256	2,209	0,031
Lingkungan	0,352	0,126	0,299	2,799	0,007
Sosial	0,234	0,131	0,212	1,785	0,079

a. Dependent Variable: Persepsi Potensi Kecelakaan

Hasil analisis regresi linear berganda diketahui bahwa yang paling berpengaruh adalah variabel C (Lingkungan) dengan sig = 0,007. Dari hasil yang diperoleh perilaku agresif dalam berkendara menunjukkan perbedaan pengaruh yang signifikan berdasarkan jenis kelamin. Pada laki-laki, perilaku agresif lebih dominan dipengaruhi oleh faktor sosial, seperti tekanan dari kelompok sebaya, kebutuhan untuk menunjukkan dominasi atau maskulinitas, serta pengaruh budaya yang mengasosiasikan keberanian dengan kecepatan atau aksi berisiko di jalan. Sementara itu, pada perempuan, perilaku agresif lebih banyak dipengaruhi oleh lingkungan, seperti kondisi lalu lintas, tekanan eksternal, atau situasi yang menimbulkan stres saat berkendara. Hal ini mengindikasikan bahwa jenis kelamin berperan dalam membentuk sumber pemicu perilaku agresif saat berkendara, yang dapat dijadikan dasar dalam perancangan intervensi keselamatan lalu lintas yang lebih efektif dan sensitif terhadap perbedaan gender.

### 3.2.3. Berdasarkan Kelas

Responden yang mengendarai sepeda motor pada kelas XI sebanyak 61 orang (30,5) dan responden yang mengendarai sepeda motor pada kelas XII sebanyak 139 orang (69,5%). Dari hasil analisis ini dapat diketahui bahwa responden terbanyak dari kelas XII.

### 3.2.4. Berdasarkan Kepemilikan SIM (Surat Izin Mengemudi)

Responden yang memiliki SIM sebanyak 112 orang (56%) dan yang tidak memiliki SIM sebanyak 88 orang (44%).

1. Analisis Pengaruh yang Memiliki SIM

**Tabel 6.** Pengaruh yang Memiliki SIM

Coefficients <sup>a</sup>					
Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
(Constant)	-0,903	0,510		-1,771	0,079
1					
Kepribadian/Tingkah Laku	0,467	0,124	0,304	3,768	0,000
Gaya Berkendara	0,226	0,092	0,185	2,464	0,015
Lingkungan	0,321	0,102	0,246	3,143	0,002
Sosial	0,252	0,084	0,239	2,994	0,003

a. Dependent Variable: Persepsi Potensi Kecelakaan

Berdasarkan hasil analisis regresi linear berganda diketahui bahwa yang paling berpengaruh adalah variabel A (Kepribadian/tingkah laku) dengan sig = 0,000.

2. Analisis Pengaruh yang Tidak Memiliki SIM

**Tabel 7.** Pengaruh yang Tidak Memiliki SIM

Coefficients <sup>a</sup>					
Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
(Constant)	0,659	0,404		1,631	0,107
1					
Kepribadian/Tingkah Laku	0,338	0,114	0,303	2,972	0,004
Gaya Berkendara	0,059	0,114	0,059	0,519	0,605
Lingkungan	0,238	0,094	0,234	2,524	0,014
Sosial	0,279	0,109	0,284	2,566	0,012

a. Dependent Variable: Persepsi Potensi Kcelakaan

Dari hasil analisis regresi linear berganda diketahui bahwa yang paling berpengaruh adalah variabel A (kepribadian/tingkah laku) dengan sig = 0,004.

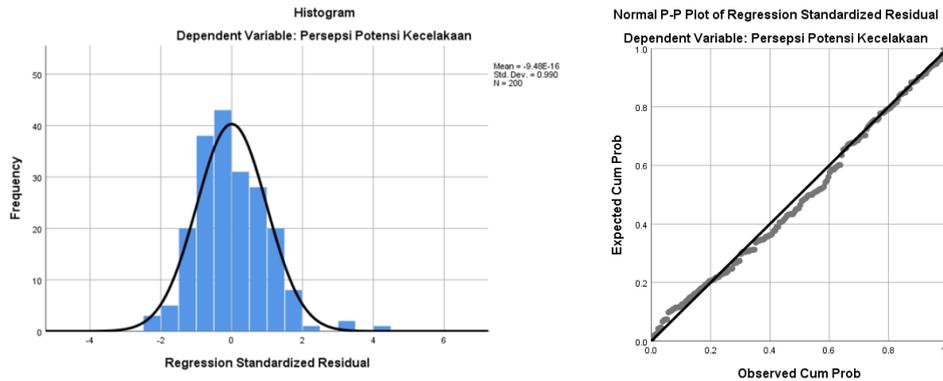
Dari hasil yang diperoleh dalam perilaku agresif berkendara dapat disimpulkan bahwa, baik pada individu yang memiliki SIM maupun yang tidak memiliki SIM, sama-sama dipengaruhi oleh kepribadian atau tingkah laku individu. Hal ini menunjukkan bahwa kepemilikan SIM tidak secara langsung menentukan tingkat agresivitas dalam berkendara, karena faktor internal seperti emosi, kontrol diri, dan sikap pribadi tetap menjadi penentu utama. Meskipun SIM menunjukkan legalitas dan pengetahuan dasar tentang aturan lalu lintas, namun tanpa pengendalian diri yang baik, perilaku agresif tetap dapat muncul. Dengan demikian, pendekatan dalam mengurangi agresivitas berkendara sebaiknya tidak hanya fokus pada aspek legal formal, tetapi juga pada pembinaan karakter dan pengembangan perilaku berkendara yang bertanggung jawab

3.3 Analisis Regresi Linear Berganda Menggunakan Spss V.25

3.3.1 Uji asumsi klasik

1. Uji normalitas

Uji normalitas data bertujuan untuk melihat normal atau tidaknya persebaran data. Data yang digunakan dalam analisis ini adalah data persepsi potensi kecelakaan (Y), kepribadian/tingkah laku (A), gaya berkendara (B), lingkungan (C), dan sosial (D). Data hasil uji normalitas data ditunjukkan dalam grafik histogram dan normal P-Plot untuk menampilkan persebaran data uji.



**Gambar 1.** Grafik Histogram dan Grafik P-Plot Faktor Yang Mempengaruhi Perilaku Agresif Pelajar SMA

3.3.2 Uji Validitas dan Reabilitas

1. Uji Validitas

Uji validitas dilakukan dengan cara membandingkan r hitung dan r tabel untuk menentukan apakah 7nstrument valid atau tidak. Jika r hitung > r tabel, maka butir 7nstrument tersebut valid dan selanjutnya akan digunakan untuk pengumpulan data.

**Tabel 8.** Uji Validitas

Item	r hitung	r tabel	N	keterangan
A1	0.618	0.138	200	Valid
A2	0.560	0.138	200	Valid
A3	0.688	0.138	200	Valid
A4	0.568	0.138	200	Valid
A5	0.630	0.138	200	Valid
A6	0.669	0.138	200	Valid
A7	0.588	0.138	200	Valid
A8	0.506	0.138	200	Valid
B1	0.785	0.138	200	Valid
B2	0.777	0.138	200	Valid
B3	0.706	0.138	200	Valid
C1	0.711	0.138	200	Valid
C2	0.713	0.138	200	Valid
C3	0.748	0.138	200	Valid
D1	0.712	0.138	200	Valid
D2	0.721	0.138	200	Valid
D3	0.725	0.138	200	Valid

Uji validitas pada penelitian ini menghasilkan semua item instrumen yang valid, instrumen ini selanjutnya akan digunakan untuk penelitian.

2. Uji Reabilitas

Uji reabilitas dilakukan dengan pengecekan pada nilai *Cronbach's Alpha*. Item pernyataan dikatakan *reliable* apabila hasil koefisien korelasi *Cronbach's Alpha* lebih besar dari nilai kritis r. Menurut Pamungkas (2017) suatu instrumen dikatakan *reliable* jika nilai *construct reliability*  $\geq 0.6$ .

**Tabel 9. Output Uji Reabilitas**

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
0,872	17

Berdasarkan hasil uji reabilitas dapat diketahui bahwa nilai koefisien *Cronbach's Alpha* adalah  $0.872 > 0.6$ , dengan demikian penelitian dapat dilanjutkan.

### 3.3.3 Uji Chi Square

Uji *Chi Square* atau uji chi kuadrat bertujuan untuk mengetahui hubungan antara variabel kategorikal atau untuk menguji apakah frekuensi yang diamati sesuai dengan frekuensi yang diharapkan.

**Tabel 10. Output Uji Chi Square**

Chi-Square Tests			
	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	186,484 <sup>a</sup>	4	0,000
Likelihood Ratio	161,646	4	0,000
Linear-by-Linear Association	116,203	1	0,000
N of Valid Cases	200		

a. 1 cells (11.1%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 4.65.

Nilai Sig. (*P-Value*) sebesar 0.000 ( $<0.05$ ), maka bisa disimpulkan bahwa ada hubungan antara Y pada kuisioner dan Y model persamaan secara signifikan.

### 3.3.4 Analisis Regresi Linear Berganda

**Tabel 11. Output Regresi Linear Berganda**

Coefficients <sup>a</sup>						
Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	
	B	Std. Error	Beta			
	(Constant)	-0,249	0,245		-1,016	0,311
1	Kepribadian/Tingkah Laku	0,448	0,079	0,348	5,659	0,000
	Gaya Berkendara	0,182	0,073	0,171	2,490	0,014
	Lingkungan	0,202	0,077	0,176	2,616	0,010
	Sosial	0,272	0,071	0,240	3,829	0,000

a. Dependent Variable: Persepsi Potensi Kecelakaan

Berdasarkan bentuk persamaan dari analisis regresi linear berganda perilaku agresif. Persamaan tersebut sebagai berikut.

$$Y = -0.249 + 0.448A + 0.182B + 0.202C + 0.272D$$

Keterangan:

Y = Persepsi Potensi Kecelakaan

A = Kepribadian/Tingkah laku

B = Gaya Berkendara

C = Lingkungan

D = Sosial

Dimana, variabel A,B,C,D sebagai Variabel X1,X2,X3 dan X4

#### 1. Uji Koefisien Determinasi Berganda

Untuk mengetahui seberapa besar pengaruh yang diberikan variabel bebas terhadap variabel terikat, maka dilakukan pengujian koefisien determinasi berganda.

**Tabel 12. Koefisien Determinasi Berganda**

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.805 <sup>a</sup>	0,648	0,641	0,440

a. Predictors: (Constant), Sosial, Gaya Berkendara, Kepribadian/Tingkah Laku, Lingkungan

Diketahui nilai koefisien determinasi = 0,648 yang artinya 64,8% variabel terikat yaitu persepsi potensi kecelakaan (Y) dipengaruhi oleh 4 (empat) variabel bebas yaitu kepribadian/Tingkah laku (A), gaya berkendara (B), lingkungan (C), sosial (D) yang telah ditentukan dan 35,2 % dipengaruhi variabel lain diluar variabel yang ditentukan dalam penelitian ini.

2. Uji Simultan (Uji f)

$$F_{tabel} = f(\alpha; [k - 1], [n - 1] - [k - 1])$$

Dengan jumlah variabel (k) = 4

Jumlah sampel (n) = 200

Maka:  $f_{tabel} = f(0,05; [4 - 1], [200 - 1] - [4 - 1])$

$f_{tabel} = f(0,05; [3], [196])$ , maka, didapat nilai  $F_{tabel} = 2,650$ .

**Tabel 13. Uji f (ANOVA)**

ANOVA <sup>a</sup>						
Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.	
1	Regression	69,435	4	17,359	89,739	.000 <sup>b</sup>
	Residual	37,720	195	0,193		
	Total	107,155	199			

a. Dependent Variable: Persepsi Potensi Kecelakaan  
b. Predictors: (Constant), Sosial, Gaya Berkendara, Kepribadian/Tingkah Laku, Lingkungan

Diketahui nilai F hitung perilaku agresif = 89,739 dan nilai sig = 0.000 sedangkan nilai F tabel = 2,650 dan  $\alpha$  yang di tetapkan 0,05. Dapat disimpulkan bahwa H0 ditolak dan H1 diterima.

3. Uji Parsial (Uji t)

Tingkat signifikan ( $\alpha$ ) = 0,05

$$t_{tabel} = t(\alpha/2; n - k)$$

Dengan jumlah variabel (k) = 4

Jumlah sampel (n): 200,

Maka:  $t_{tabel} = t(0,05/2; 200 - 4)$   $T_{tabel} = t(0,025; 196)$ , maka didapat nilai  $t_{tabel} = 1,972$ .

**Tabel 14. Uji t**

Coefficients <sup>a</sup>						
Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	
	B	Std. Error	Beta			
1	(Constant)	-0,249	0,245		-1,016	0,311
	Kepribadian/Tingkah Laku	0,448	0,079	0,348	5,659	0,000
	Gaya Berkendara	0,182	0,073	0,171	2,490	0,014
	Lingkungan	0,202	0,077	0,176	2,616	0,010
	Sosial	0,272	0,071	0,240	3,829	0,000

a. Dependent Variable: Persepsi Potensi Kecelakaan

Karena nilai t hitung 5,659 > t tabel 1.972 dan nilai probabilitas 0,000 < 0,05 maka H0 ditolak dan H1 diterima.

#### 4. Kesimpulan

Berdasarkan penelitian yang dilakukan, maka dapat disimpulkan sebagai berikut: Faktor-faktor perilaku yang mempengaruhi perilaku agresif SMA Negeri di Kota Kupang yang mengendarai sepeda motor berdasarkan usia, responden terbanyak yaitu yang berusia 17 tahun sebanyak 149 orang (74,5%). Dari hasil analisis yang diperoleh faktor perilaku berdasarkan jenis kelamin, responden laki-laki sebanyak 128 orang (64,0%) dan responden perempuan sebanyak 72 orang (36,0%). Hasil analisis berdasarkan kelas, responden terbanyak pada kelas XII yaitu 139 orang (69,5%). Berdasarkan kepemilikan SIM (Surat Izin Mengemudi), yang memiliki SIM sebanyak 111 responden (55,5%), dan sebanyak 89 responden (44,5%) tidak memiliki SIM. Pengaruh perilaku agresif berkendara pelajar SMA Negeri terhadap potensi kecelakaan sepeda motor di Kota Kupang  $Y = -0.249 + 0.448A + 0.182B + 0.202C + 0.272D$ . Maka diketahui bahwa empat variable perilaku agresif berkendara pelajar SMA Negeri berpengaruh secara signifikan terhadap persepsi potensi kecelakaan sepeda motor di Kota Kupang dengan kepribadian/tingkah laku (A) 0.000, Gaya Berkendara (B) 0.014, Lingkungan (C) 0.010, Sosial (D) 0.000

#### Daftar Pustaka

- Alhasani, R. B. (2018). Hubungan Antara Teritori Dengan Agresivitas Pengendara Bermotor Di Kabupaten Sukabumi.
- Ansyori, F. M. (2018). Hubungan Antara Persepsi Risiko Kecelakaan Lalu Lintas Dengan Aggressive Driving. <http://repository.ub.ac.id/id/eprint/10220/1/Ramdhania.pdf>
- Bolla, M. E., Blegur, J. T. R. N., & Ramang, R. (2015). Analisis Karakteristik Dan Biaya Kecelakaan Lalu Lintas Di Kota Kupang. *Jurnal Teknik Sipil*, IV(1), 53–64.
- BPS.Kota.Kupang. (2020). *Badan Pusat Statistik (BPS)*.
- Handayani, D., Laksono, D. E., & Novitiana, L. (2017). Pengaruh Perilaku Agresif Terhadap Potensi Kecelakaan Pengendara Sepeda Motor Remaja Dengan Studi Kasus Pelajar Sma Kota Surakarta. *Jurnal Riset Rekayasa Sipil*, 1(1), 64. <https://doi.org/10.20961/jrrs.v1i1.14724>
- Herani, I., & Jauhari, A. K. (2017). Perilaku Berkendara Agresif Para Pengguna Kendaraan Bermotor di Kota Malang. *Mediapsi*, 03(02), 29–38. <https://doi.org/10.21776/ub.mps.2017.003.02.4>
- Muhammad, F., & Lutfi, I. (2019). Pengaruh Gaya Berkendara dan Motivasi Berkendara terhadap Safety Riding Anggota Klub Motor di Jabodetabek. *TAZKIYA: Journal of Psychology*, 1(2). <https://doi.org/10.15408/tazkiya.v1i2.10680>
- Pamungkas, N. S. (2017). Analisis Karakteristik Kecelakaan Dan Faktor-Faktor Penyebab Kecelakaan Pada Jalan Bebas Hambatan. Jurusan Teknik Sipil. Politeknik Negeri Semarang.
- Sjarief, E. (2020). *Pengaruh Status Sosial, Perilaku Berkendara Dan Penegakan Aturan Terhadap Keselamatan Berlalu lintas*. 113–126. <http://otomotif.kompas.com>
- Utami, N. (2010). *Hubungan persepsi risiko kecelakaan dengan aggressive driving pengemudi motor remaja*.