



Pengaruh Pemahaman Regulasi Lalu Lintas Dan Emosi Terhadap Perilaku Aggressive Driving Pengendara Sepeda Motor Siswa Di Kota Manado

Yosua R. D. Elias, Samuel Y. R. Rompis, Lucia I. R. Lefrandt

Universitas Sam Ratulangi, Indonesia

Email: dwptrelas@gmail.com, semrompis@unsrat.ac.id,

lucia.lefrandt@unsrat.ac.id

Abstrak

Tingginya angka kecelakaan lalu lintas yang didominasi oleh sepeda motor di Indonesia, khususnya di kalangan remaja, menjadi perhatian serius dalam upaya meningkatkan keselamatan jalan. Kota Manado, sebagai salah satu kota dengan kepadatan lalu lintas yang tinggi, turut menghadapi permasalahan perilaku berkendara agresif di kalangan pelajar. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh pemahaman regulasi lalu lintas dan regulasi emosi terhadap perilaku aggressive driving pada pengendara sepeda motor di Kota Manado. Dengan menggunakan metode kuantitatif dan desain penelitian kuantitatif-korelasional, data yang diperoleh dari siswa SMA Negeri 1 Manado selama periode penelitian pada September 2024 dianalisis menggunakan regresi logistik multinomial. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pemahaman regulasi emosi berpengaruh signifikan terhadap perilaku aggressive driving, sedangkan pemahaman regulasi lalu lintas tidak menunjukkan pengaruh yang signifikan. Dapat disimpulkan bahwa kemampuan mengelola emosi merupakan faktor kunci dalam mencegah perilaku berkendara agresif di kalangan remaja. Temuan ini diharapkan dapat memberikan masukan bagi upaya peningkatan kesadaran keselamatan berkendara pada remaja.

Kata Kunci: Pemahaman regulasi lalu lintas, regulasi emosi, perilaku aggressive driving, pengendara sepeda motor, remaja.

Abstract

The high number of traffic accidents dominated by motorcycles in Indonesia, especially among teenagers, is a serious concern in an effort to improve road safety. Manado City, as one of the cities with high traffic density, also faces the problem of aggressive driving behavior among students. This study aims to analyze the influence of understanding traffic regulation and emotion regulation on aggressive driving behavior in motorcyclists in Manado City. Using quantitative methods and quantitative-correlational research designs, data obtained from SMA Negeri 1 Manado students during the research period in September 2024 were analyzed using multinomial logistic regression. The results showed that understanding emotion regulation had a significant effect on aggressive driving behavior, while understanding traffic regulation did not show a significant effect. It can be concluded that the ability to manage emotions is a key factor in preventing aggressive driving behavior among adolescents. These findings are expected to provide input for efforts to increase driving safety awareness in adolescents..

Keywords: Understanding traffic regulations, emotion regulation, aggressive driving behavior, motorcycle riders, adolescents.

PENDAHULUAN

Investasi pada sumber daya manusia menjadi prioritas utama dalam pembangunan guna meningkatkan perekonomian Indonesia. Kota Manado merupakan salah satu kota di Indonesia yang telah memprioritaskan pembangunan investasi sumber daya manusia (PKJI, 2023). Dalam prosesnya, peningkatan angka kematian terutama pada usia mudah, secara langsung mengakibatkan kerugian besar tidak hanya bagi daerah tersebut tetapi juga bagi negara. Salah

salah satu hal yang menjadi penyebab meningkatnya angka kematian adalah kecelakaan lalu lintas di jalan raya. Penyebab utama terjadinya kecelakaan lalu lintas dan konflik di jalan raya adalah perilaku mengemudi yang agresif. Data kecelakaan lalu lintas di Indonesia menunjukkan bahwa sepeda motor selalu menjadi kendaraan yang paling dominan terlibat. Pada tahun 2020 tercatat 93.319 kasus kecelakaan sepeda motor dari total 100.028 kasus, dan pada 2021 jumlahnya meningkat menjadi 97.095 kasus (KNKT, 2022). Hingga Agustus 2022, jumlah kecelakaan sepeda motor telah mencapai 85.691 kasus, menunjukkan bahwa mayoritas insiden tetap didominasi kendaraan roda dua (KNKT, 2022). Pada 2023 data rinci khusus sepeda motor belum tersedia, namun secara keseluruhan terdapat 110.528 kasus kecelakaan dengan 18.357 korban meninggal, di mana proporsinya juga didominasi sepeda motor (Korlantas Polri, 2024b). Tren ini semakin jelas pada 2024, di mana hingga Oktober tercatat 220.647 kasus kecelakaan, dan 169.559 di antaranya melibatkan sepeda motor atau sekitar 76,42% dari seluruh kejadian, dengan korban mencapai 22.970 meninggal, 15.379 luka berat, dan 274.171 luka ringan (Arianto, 2024; Korlantas Polri, 2024a). Sementara itu, pada semester pertama 2025 jumlah kecelakaan lalu lintas menurun menjadi 70.749 kasus, dengan 11.262 korban meninggal, sekitar 6.000 luka berat, dan lebih dari 80 ribu luka ringan, namun sepeda motor tetap menjadi penyumbang terbesar (Tjo, 2025). Fakta ini menegaskan bahwa kecelakaan lalu lintas di Indonesia masih sangat erat kaitannya dengan penggunaan sepeda motor sebagai moda transportasi utama.

Pemahaman yang baik tentang regulasi lalu lintas adalah salah satu pemicu untuk berkendara dengan tidak agresif. Mengetahui regulasi yang berlaku belum tentu mengindikasikan orang tersebut paham akan regulasi tersebut yang berujung pada sikap mengabaikan keselamatan (Lesmana & Elgin, 2020). Mengabaikan regulasi lalu lintas yang berujung pada sikap berkendara yang agresif dapat membahayakan keselamatan diri sendiri dan keselamatan pengguna jalan lainnya. Cedera lalu lintas jalan sering kali disebabkan oleh perilaku mengemudi/berkendara yang berisiko, seperti tindakan sembrono dan tidak bertanggung jawab (Dewi, 2021). (Shinta, 2020) dalam hasil penelitiannya menyatakan terdapat hubungan signifikan antara kesadaran keselamatan dengan agresivitas berkendara yang mengarah ke positif. Sejalan dengan pernyataan tersebut, (Pantangi dkk., 2020) menemukan dalam penelitiannya bahwa kesadaran pengemudi yang telah ditingkatkan terhadap penerapan penegakan hukum memiliki potensi untuk mengurangi pola perilaku berkendara yang agresif. Berdasarkan fenomena yang terjadi di Kota Manado, sering kali ditemukan pengendara yang kurang memiliki kesadaran atas keselamatan berkendara yang ditunjukan dari cara mengemudi yang agresif. Ketidak pahaman akan regulasi lalu lintas dapat menjadi faktor utama yang menyebabkan perilaku mengemudi agresif yang berujung pada kecelakaan (Hasmarlin & Hirmaningsih, 2019).

Faktor lain yang menjadi pemicu berkendara yang agresif adalah masalah kesulitan dalam mengatur emosi (regulasi emosi) (Muarifah et al., 2019). Permasalahan dalam meregulasi emosi juga menjadi faktor kunci dalam memahami perilaku mengemudi agresif. Hasil dari penelitian yang dilakuakn oleh (Tarigan, 2021) menunjukkan bahwa peningkatan kemampuan mengendalikan diri saat mengemudi dapat mengurangi kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh pengendara yang bersikap agresif. Sejalan dengan pernyataan tersebut (Kurniawan & Nugroho, 2021) dalam penelitiannya menyatakan pengendalian diri memiliki peran yang signifikan sebesar 50,7% terhadap perilaku aggressive driving. (Marhan dkk., 2021)

menjelaskan bahwa ada hubungan positif yang signifikan antara regulasi emosi dan aggressive driving behavior pada siswa. Dalam situasi lalu lintas yang padat dan penuh tekanan, kemampuan untuk meregulasi emosi dengan baik menjadi kunci untuk mencegah terjadinya perilaku agresif dan konfrontasi antar pengemudi. (Sedaghati Shokri & Behnood, 2024) dalam hasil penelitiannya menyatakan norma subjektif dan kontrol perilaku yang dirasakan berhubungan langsung dengan perilaku agresif pengemudi. Ketidakmampuan dalam meregulasi emosi yang dirasakan dapat berujung pada perilaku berkendara yang agresif yang berujung pada kecelakaan. Fenomena di lapangan menunjukkan bahwa sikap agresif saat mengemudi kendaraan sepeda motor sering melibatkan anak SMA. (M. Z. Muttaqin & Mulyani, 2023) dalam penelitiannya menyimpulkan pelajar tingkat SMA merupakan pelanggar lalu lintas dengan jumlah kasus tertinggi yaitu sebanyak 8864 kasus pelanggaran. Selain ketidakpahaman regulasi lalu lintas, (M. Z. Muttaqin & Mulyani, 2023) menjelaskan dorongan dari teman sebaya yang sama-sama memiliki emosi yang belum stabil dapat menyebabkan anak di bawah umur berkendara dengan agresif dan melakukan pelanggaran lalu lintas. Selain dari pada itu, (Rahmayuni, 2021) berdasarkan hasil penelitiannya berpendapat bahwa semakin tinggi kecenderungan seseorang untuk berkendara dengan gaya agresif, semakin tinggi pula kerentanan mereka untuk ikut-ikutan pengendara-pengendara lain yang melakukan pelanggaran lalu lintas. Berdasarkan hal tersebut maka anak SMA dalam rentang umur 14 sampai 17 tahun, terbukti memiliki masalah dalam meregulasi emosi. Meski ada kemungkinan keterkaitan antara regulasi emosi dengan perilaku berkendara agresif saat berkendara, belum banyak penelitian yang mengeksplorasi seberapa besar hubungan antara regulasi emosi dan perilaku berkendara yang agresif terutama di konteks Kota Manado.

Berdasarkan latar belakang pemikiran tersebut, penelitian ini bertujuan untuk mengisi kesenjangan pengetahuan tersebut dengan meneliti tentang pengaruh pemahaman regulasi lalu lintas dan emosi terhadap perilaku mengemudi agresif anak usia remaja yang bersekolah di tingkat SMA di Kota Manado. Dengan pemahaman yang lebih baik tentang faktor-faktor yang mempengaruhi perilaku mengemudi agresif di kota Manado, diharapkan dapat menjadi masukan yang efektif untuk meningkatkan kesadaran akan keselamatan lalu lintas dan mengurangi insiden kecelakaan di jalan raya terutama pada anak SMA. Dari latar belakang permasalahan yang ada, penelitian ini merumuskan masalah menjadi dua, yaitu: Bagaimana pengaruh pemahaman regulasi lalu lintas terhadap perilaku aggressive driving? Bagaimana pengaruh regulasi emosi terhadap perilaku aggressive driving?

Berdasarkan latar belakang pemikiran di atas, penelitian ini membatasi lingkup objek penelitian pada: Pengaruh pemahaman regulasi lalu lintas dan regulasi emosi terhadap perilaku aggressive driving. Pengendara sepeda motor yang menjadi murid (siswa/siswi) di SMA Negeri 1 Manado. Berangkat dari latar belakang pemikiran di atas, penelitian ini dilakukan dengan tujuan untuk menganalisis dan mendeskripsikan: Bagaimana pengaruh pemahaman regulasi lalu lintas terhadap perilaku aggressive driving. Seberapa besar Pengaruh regulasi emosi terhadap perilaku aggressive driving.

Penelitian ini membagi manfaat menjadi 2 yaitu: Hasil penelitian ini memberikan manfaat yang positif sebagai implementasi dan pengembangan ilmu pengetahuan terkait transportasi khususnya yang membahas konsep dan teori transportation behavior. Hasil dalam penelitian ini dapat menjadi masukan atau referensi dalam meneliti perilaku pengendara khususnya di kota Manado. Hasil penelitian ini dapat menjadi rujukan untuk pelaksanaan penelitian sejenis

khususnya ditinjau dari faktor-faktor yang belum diteliti pada penelitian ini.

METODE PENELITIAN

Jenis penelitian ini merupakan penelitian Kuantitatif yang mengumpulkan data dalam bentuk angka, atau data kuantitatif, dengan tujuan untuk menguji pengaruh antara variabel-variabel menggunakan instrumen tertentu dan menganalisisnya secara statistik, dengan desain kuantitatif-korelasional yang bertujuan untuk mencari pengaruh pemahaman regulasi lalu lintas dan regulasi emosi terhadap perilaku aggressive driving (Raihan, 2017). Penelitian ini akan dilaksanakan di SMA Negeri 1 Manado pada tanggal 23 hingga 27 September 2024, selama jam sekolah dari pukul 08.00 hingga 16.00 WITA, yang dipilih berdasarkan survei pendahuluan yang menunjukkan bahwa sekolah ini memiliki jumlah pengendara motor yang cukup banyak sebagai populasi penelitian (Budiwanto, 2017). Metode statistik yang digunakan adalah Multinomial Logistic Regression untuk menjelaskan hubungan antara beberapa variabel independen dengan satu variabel dependen yang memiliki lebih dari dua kategori, dalam hal ini aggressive driving yang terdiri dari empat kategori, yaitu tidak agresif, cukup agresif, agresif, dan sangat agresif, serta menganalisis pengaruh pemahaman peraturan lalu lintas dan regulasi emosi. Populasi penelitian mencakup siswa kelas X, XI, dan XII di SMA Negeri 1 Manado yang mengendarai sepeda motor, dengan pengambilan sampel menggunakan teknik stratifikasi proporsional random sampling, dan jumlah sampel ditentukan dengan rumus Slovin. Terdapat tiga variabel dalam penelitian ini, yaitu aggressive driving sebagai variabel terikat yang diukur menggunakan skala yang dikembangkan oleh James dan Nahl, pemahaman peraturan lalu lintas sebagai variabel bebas yang diukur berdasarkan regulasi lalu lintas yang berlaku di Indonesia, dan regulasi emosi yang diukur menggunakan skala DERS. Hipotesis penelitian mencakup pengaruh pemahaman regulasi lalu lintas dan regulasi emosi terhadap aggressive driving. Data dikumpulkan melalui teknik observasi dan angket tertutup, dengan instrumen yang terukur untuk masing-masing variabel. Uji validitas dilakukan menggunakan metode Pearson Correlation dan uji reliabilitas menggunakan Cronbach Alpha dan KR20, sedangkan analisis data dilakukan dengan software SPSS untuk melakukan tabulasi, uji validitas, uji reliabilitas, analisis statistik deskriptif, dan uji Multinomial Logistic Regression.

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Hasil Analisis Regresi Logistik Multinomial

a. Ringkasan Pemrosesan Kasus

Tabel 1. Case Processing Summary

		N	Marginal Percentage
Aggressive Driving	Tidak Agresif	152	71.0%
	Cukup Agresif	56	26.2%
	Agresif	5	2.3%
	Sangat Agresif	1	0.5%
Pemahaman Lalu Lintas	Regulasi Baik	176	82.2%
	Cukup Baik	32	15.0%
	Buruk	5	2.3%
	Sangat Buruk	1	0.5%
Pemahaman Emosi	Regulasi Baik	130	60.7%
	Cukup Baik	72	33.6%

	Buruk	11	5.1%
	Sangat Buruk	1	0.5%
Valid		214	100.0%
Missing		0	
Total		214	
Subpopulation		62 ^a	

Sumber: Hasil Analisis 2024

Hasil analisis data menggunakan SPSS yang terlihat pada Tabel 4.6 mengenai ringkasan pemrosesan kasus menunjukkan bahwa mayoritas responden, yaitu sebanyak 152 orang (71,0%), tergolong dalam kategori tidak agresif dalam mengemudi. Sebanyak 56 orang (26,2%) menunjukkan perilaku cukup agresif, sementara hanya 5 orang (2,3%) yang termasuk agresif dan 1 orang (0,5%) yang sangat agresif.

Dalam hal pemahaman regulasi lalu lintas, sebagian besar responden memiliki pemahaman yang baik sebanyak 176 orang (82,2%), diikuti oleh 32 orang (15,0%) yang memiliki pemahaman cukup baik. Namun, hanya 5 orang (2,3%) yang pemahamannya tergolong buruk, dan 1 orang (0,5%) yang sangat buruk.

Untuk pemahaman regulasi emosi, sebanyak 130 orang (60,7%) memiliki kemampuan yang baik, 72 orang (33,6%) tergolong cukup baik, 11 orang (5,1%) yang masuk dalam kategori buruk, dan 1 orang (0,5%) tergolong sangat buruk. Secara keseluruhan, data yang valid mencakup 214 responden tanpa data yang hilang, dengan total populasi yang dianalisis sebanyak 214 orang, serta subpopulasi sebanyak 62 orang.

b. Informasi Kesesuaian Model

Tabel 2. Model Fitting Information

Model	Model Fitting Criteria			Likelihood Ratio Tests		
	AIC	BIC	-2 Log Likelihood	Chi-Square	df	Sig.
Intercept Only	176.230	186.328	170.230			
Final	177.179	268.060	123.179	47.051	24	0.003

Sumber: Hasil Analisis 2024

Evaluasi kesesuaian model dengan aplikasi SPSS pada Tabel 4.7 menggunakan kriteria AIC, BIC, dan -2 Log Likelihood, serta pengujian rasio likelihood. Hasil yang didapatkan dari analisis data menunjukkan nilai AIC untuk model awal ("Intercept Only") adalah 176.230, sedangkan untuk model akhir ("Final") adalah 177.179. Nilai BIC untuk model awal ("Intercept Only") adalah 186.328, sedangkan untuk model akhir ("Final") adalah 268.060. Nilai -2 Log Likelihood pada model akhir ("Final") didapat 123.179 dan pada model awal ("Intercept Only") menunjukkan nilai 170.230. Pengujian rasio likelihood memberikan nilai Chi-Square sebesar 47.051 dengan derajat kebebasan (df) 24, dengan nilai signifikansi $p = 0.003$.

c. Kesesuaian Model

Tabel 3. Goodness-of-Fit

	Chi-Square	df	Sig.
Pearson	66.742	159	1.000
Deviance	72.201	159	1.000

Sumber: Hasil Analisis 2024

Hasil evaluasi Goodness-of-Fit yang terlihat pada Tabel 4.8 menunjukkan bahwa baik uji Pearson maupun Deviance memberikan nilai Chi-Square masing-masing sebesar 66.742 dan 72.201 dengan derajat kebebasan (df) 159 dengan nilai signifikansi (Sig.) untuk keduanya yaitu

sebesar 1.000.

d. Pseudo R-Square

Tabel 4. Pseudo R-Square

Cox and Snell	0.197
Nagelkerke	0.261
McFadden	0.156

Sumber: Hasil Analisis 2024

Hasil evaluasi model menggunakan SPSS yang terlihat pada Tabel 4.9 menunjukkan nilai untuk Cox dan Snell R^2 sebesar 0.197, Nagelkerke R^2 sebesar 0.261, dan McFadden R^2 yang bernilai 0.156.

e. Likelihood Ratio Tests

Tabel 5. Likelihood Ratio Tests

Effect	Model Fitting Criteria			Likelihood Ratio Tests		
	AIC of Reduced Model	BIC of Reduced Model	-2 Log Likelihood of Reduced Model	Chi-Square	df	Sig.
Intercept	177.179	268.060	123.179 ^a	0.000	0	
Jenis Kelamin	177.158	257.941	129.158	5.979	3	0.113
Umur	174.769	255.552	126.769	3.590	3	0.309
Kelas	174.557	255.341	126.557	3.378	3	0.337
Pemahaman Lalu Lintas	Regulasi 171.531	242.216	129.531	6.352	6	0.385
Pemahaman Emosi	Regulasi 186.856	257.542	144.856	21.678	6	0.001

Sumber: Hasil Analisis 2024

Hasil analisis Likelihood Ratio Tests ditunjukkan pada Tabel 4.10. Untuk intercept, nilai AIC adalah 177.179, BIC 268.060, dan -2 Log Likelihood 123.179, dengan nilai Chi-Square 0.000 dan p-value 0.000. Nilai AIC yang didapat sebesar 177.158, BIC sebesar 257.941, dan -2 Log Likelihood 129.158. Nilai Chi-Square untuk jenis kelamin adalah 5.979 dengan p-value 0.113. Nilai Chi-Square yang didapat untuk umur dan kelas adalah 3.590 dan 3.378 dengan p-value 0.309 dan 0.337.

Pemahaman regulasi lalu lintas memiliki Chi-Square 6.352 dengan p-value sebesar 0.385. Sementara itu, pemahaman regulasi emosi menunjukkan nilai Chi-Square 21.678 dengan p-value sebesar 0.001.

f. Parameter Estimates

Tabel 6. Parameter Estimates

Aggressive Driving ^a		B	Std. Error	Wald	df	Sig.	Exp(B)	95% Confidence Interval for Exp(B)	
								Lower Bound	Upper Bound
Cukup Agresi f	Intercept	11.206	3784.703	0.000	1	0.998			
	Jenis Kelamin	-0.615	0.344	3.184	1	0.074	0.541	0.275	1.062
	Umur	0.407	0.315	1.672	1	0.196	1.502	0.811	2.785
	Kelas	-0.343	0.342	1.004	1	0.316	0.710	0.363	1.388
	[Pemahaman Regulasi Lalu	-14.403	3784.700	0.000	1	0.997	5.555E-07	0.000	. ^b

Aggressive Driving ^a	B	Std. Error	Wal d	d f	Sig.	Exp(B)	95% Interval for Exp(B) Lower Bound	Confidence Upper Bound
Lintas=1]								
[Pemahaman Regulasi Lalu Lintas=2]	-14.121	3784.700	0.000	1	0.997	7.371E-07	0.000	. ^b
[Pemahaman Regulasi Lalu Lintas=3]	-12.621	3784.700	0.000	1	0.997	3.302E-06	0.000	. ^b
[Pemahaman Regulasi Lalu Lintas=4]	0 ^c			0				
[Pemahaman Regulasi Emosi=1]	-2.788	1.144	5.936	1	0.015	0.062	0.007	0.580
[Pemahaman Regulasi Emosi=2]	-2.823	1.143	6.097	1	0.014	0.059	0.006	0.559
[Pemahaman Regulasi Emosi=3]	0 ^c			0				
[Pemahaman Regulasi Emosi=4]	0 ^c			0				
Agresi f	Intercept	-5.521	21268.285	0.000	1	1.000		
	Jenis Kelamin	-1.696	1.347	1.584	1	0.208	0.183	2.574
	Umur	0.166	0.910	0.033	1	0.855	1.181	7.031
	Kelas	0.327	0.996	0.108	1	0.743	1.387	9.776
	[Pemahaman Regulasi Lalu Lintas=1]	6.266	21268.281	0.000	1	1.000	526.498	. ^b
	[Pemahaman Regulasi Lalu Lintas=2]	4.842	21268.281	0.000	1	1.000	126.731	. ^b
	[Pemahaman Regulasi Lalu Lintas=3]	-9.861	21835.360	0.000	1	1.000	5.215E-05	. ^b
	[Pemahaman Regulasi Lalu Lintas=4]	0 ^c			0			
	[Pemahaman Regulasi Emosi=1]	-5.285	1.748	9.139	1	0.003	0.005	0.156
	[Pemahaman Regulasi Emosi=2]	-20.202	1693.605	0.000	1	0.990	1.684E-09	. ^b

Aggressive Driving ^a	B	Std. Error	Wal d	d f	Sig.	Exp(B)	95% Interval for Exp(B) Lower Bound	Confidence Upper Bound
[Pemahaman Regulasi Emosi=3]	0 ^c			0				
[Pemahaman Regulasi Emosi=4]	0 ^c			0				
Sangat Agresif	Intercept	212.973	20035.908	0.000	1	0.992		
	Jenis Kelamin	-14.894	1598.194	0.000	1	0.993	3.403E-07	0.000 . ^b
	Umur	-14.511	988.597	0.000	1	0.988	4.987E-07	0.000 . ^b
	Kelas	14.529	988.596	0.000	1	0.988	2041787.436	0.000 . ^b
	[Pemahaman Regulasi Lalu Lintas=1]	-42.810	10918.661	0.000	1	0.997	2.558E-19	0.000 . ^b
	[Pemahaman Regulasi Lalu Lintas=2]	-26.996	10800.208	0.000	1	0.998	1.886E-12	0.000 . ^b
	[Pemahaman Regulasi Lalu Lintas=3]	-29.280	0.000		1		1.922E-13	1.922E-13 1.922E-13
	[Pemahaman Regulasi Lalu Lintas=4]	0 ^c			0			
	[Pemahaman Regulasi Emosi=1]	-11.204	11342.434	0.000	1	0.999	1.362E-05	0.000 . ^b
	[Pemahaman Regulasi Emosi=2]	16.761	11209.375	0.000	1	0.999	19017513.245	0.000 . ^b
	[Pemahaman Regulasi Emosi=3]	0 ^c			0			
	[Pemahaman Regulasi Emosi=4]	0 ^c			0			

Sumber: Hasil Analisis 2024

Hasil estimasi parameter dengan menggunakan aplikasi SPSS pada Tabel 4.11 menunjukkan bahwa variabel-variabel yang diuji memiliki pengaruh yang berbeda terhadap perilaku agresif dalam kategori yang dianalisis yaitu tidak agresif, cukup agresif, agresif, dan sangat agresif, dengan kategori pertama (tidak agresif) dijadikan kategori pembanding (Reference Category).

Untuk kategori cukup agresif, nilai intercept menunjukkan bahwa dalam kondisi dasar (tanpa pengaruh variabel lain), peluang seseorang untuk menunjukkan perilaku cukup agresif hampir tidak terpengaruh oleh faktor lainnya. Jenis kelamin menunjukkan nilai koefisien -0.615 dengan p-value sebesar 0.074. Umur menunjukkan nilai koefisien sebesar 0.407 dengan p-value sebesar 0.196. Variabel kelas menunjukkan nilai koefisien -0.343 dengan p-value 0.316. Di sisi

lain, pemahaman regulasi lalu lintas untuk semua kategori memiliki koefisien yang rendah dan p-value mendekati 1.000. Sebaliknya, kategori pemahaman regulasi emosi 1 (Baik) dan 2 (Cukup Baik) menunjukkan nilai Exp(B) yang lebih rendah yaitu 0.062 dan 0.059.

Untuk kategori agresif, intercept menunjukkan bahwa pengaruh variabel lain terhadap perilaku agresif cukup besar, meskipun secara statistik tidak signifikan (p-value 1.000). Jenis kelamin, umur, dan kelas menunjukkan nilai p-value masing-masing lebih besar dari 0.05. Seperti pada kategori sebelumnya, pemahaman regulasi lalu lintas pada semua kategori memiliki nilai p-value yang tinggi. Pemahaman regulasi emosi pada kategori pemahaman regulasi emosi 1 (Baik) menunjukkan koefisien -5.285 dan Exp(B) 0.005. Kategori pemahaman regulasi emosi 2 memiliki koefisien yang sangat besar (-20.202) dan Exp(B) yang sangat rendah, namun nilai p-value mendekati 0.990.

Pada kategori sangat agresif, intercept yang sangat tinggi dan koefisien untuk jenis kelamin, umur, dan kelas menunjukkan bahwa variabel-variabel ini tidak berpengaruh signifikan terhadap perilaku sangat agresif, dengan p-value yang sangat tinggi (mendekati 1.000). semua kategori dalam Variabel pemahaman regulasi lalu lintas menunjukkan koefisien yang sangat rendah dan p-value mendekati 1.000. Pemahaman regulasi emosi juga menunjukkan hasil yang beragam: kategori pemahaman regulasi emosi 1 dan 2 memiliki koefisien yang sangat besar, tetapi nilai p-value yang didapat mendekati 1.

g. Klasifikasi

Tabel 7. Classification

Observed	Predicted				Percent Correct
	Tidak Agresif	Cukup Agresif	Agresif	Sangat Agresif	
Tidak Agresif	151	1	0	0	99.3%
Cukup Agresif	46	10	0	0	17.9%
Agresif	3	1	1	0	20.0%
Sangat Agresif	1	0	0	0	0.0%
Overall Percentage	93.9%	5.6%	0.5%	0.0%	75.7%

Sumber: Hasil Analisis 2024

Berdasarkan analisis kalsifikasi menggunakan aplikasi SPSS yang terlihat pada Tabel 4.12, pada kategori Tidak Agresif, model berhasil memprediksi dengan sangat baik, dengan nilai percent correct sebesar 99,3%. Kategori Cukup Agresif memiliki percent correct sebesar 17,9%. Percent correct pada kategori Agresif didapat sebesar 20,0% dan untuk kategori Sangat Agresif percent correct yang didapat adalah 0%.

Pembahasan

1. Interpretasi Hasil Regresi Logistik Multinomial

a. Informasi Kesesuaian Model

Tabel 8. Model Fitting Information

Model	Model Fitting Criteria			Likelihood Ratio Tests		
	AIC	BIC	-2 Log Likelihood	Chi-Square	df	Sig.
Intercept Only	176.230	186.328	170.230			
Final	177.179	268.060	123.179	47.051	24	0.003

Sumber: Hasil Analisis 2024

Hasil analisis Model Fitting Information yang terlihat pada Tabel 4.13 menunjukkan, nilai AIC untuk model awal (Intercept Only) adalah 176.230 dan model akhir (Final) adalah 177.179

menunjukkan peningkatan kompleksitas yang masih dapat diterima jika model signifikan. Nilai BIC meningkat dari 186.328 pada model awal menjadi 268.060 menunjukkan tambahan parameter dalam model akhir. Sementara itu, nilai -2 Log Likelihood pada model akhir lebih rendah, yaitu 170.230 pada model awal dan turun menjadi 123.179 pada model akhir, menunjukkan bahwa model akhir lebih sesuai dengan data.

Pengujian rasio likelihood memberikan nilai Chi-Square sebesar 47.051 dengan derajat kebebasan (df) 24, yang signifikan pada tingkat $p = 0.003$. Ini menunjukkan bahwa model akhir memberikan peningkatan signifikan dibandingkan model awal. Dengan demikian, meskipun model akhir lebih kompleks, hasil ini menunjukkan bahwa model tersebut lebih akurat dalam menggambarkan data. Kompleksitas tambahan dapat diterima karena model memberikan peningkatan kesesuaian yang signifikan.

b. Kesesuaian Model

Tabel 9. Goodness-of-Fit

	Chi-Square	df	Sig.
Pearson	66.742	159	1.000
Deviance	72.201	159	1.000

Sumber: Hasil Analisis 2024

Hasil evaluasi Goodness-of-Fit yang terlihat pada Tabel 4.14 menunjukkan bahwa uji Pearson dan Deviance memberikan nilai Chi-Square masing-masing sebesar 66.742 dan 72.201 dengan derajat kebebasan (df) 159. Kedua uji ini memiliki nilai signifikansi (Sig.) sebesar 1.000, yang menunjukkan bahwa tidak ada perbedaan signifikan antara model yang diestimasi dan data yang diamati.

Nilai signifikansi yang sangat tinggi tersebut mengindikasikan bahwa model memiliki kesesuaian yang sangat baik dengan data. Dengan demikian, model yang digunakan mampu menjelaskan pola data secara efektif tanpa adanya indikasi ketidaksesuaian yang signifikan

c. Pseudo R-Square

Tabel 10. Pseudo R-Square

Cox and Snell	0.197
Nagelkerke	0.261
McFadden	0.156

Sumber: Hasil Analisis 2024

Berdasarkan Tabel 4.15, nilai yang diberikan Cox dan Snell, Nagelkerke, serta McFadden merupakan statistik pseudo- R^2 yang digunakan untuk menilai seberapa besar model dari regresi logistik dapat menjelaskan variabilitas dalam variabel dependen. Nilai pada Cox dan Snell R^2 yaitu 0.197 menunjukkan bahwa model mampu menjelaskan sekitar 19,7% variasi dalam variabel dependen. Meskipun nilai ini tidak terlalu tinggi, ini menunjukkan bahwa model memiliki kemampuan penjelasan, meskipun masih banyak variasi yang tidak dijelaskan. Sedangkan untuk Nagelkerke R^2 memiliki nilai yang sedikit lebih tinggi dari Cox dan Snell yaitu 0.261. Hal ini menunjukkan bahwa model dapat menjelaskan sekitar 26,1% variasi dalam variabel dependen. Besar nilai yang ditunjukkan menunjukkan kecocokan model yang baik. Nilai dari McFadden R^2 yaitu 0.156 menunjukkan bahwa model hanya mampu menjelaskan sekitar 15,6% variasi dalam variabel dependen. Meskipun nilai yang didapat lebih rendah dibandingkan dengan Cox dan Snell serta Nagelkerke, namun nilai tersebut menunjukkan adanya peningkatan kecocokan dibandingkan dengan model nol.

d. Likelihood Ratio Tests

Tabel 11. Likelihood Ratio Tests

Effect	Model Fitting Criteria			Likelihood Ratio Tests		
	AIC of Reduced Model	BIC of Reduced Model	-2 Log Likelihood of Reduced Model	Chi-Square	df	Sig.
Intercept	177.179	268.060	123.179 ^a	0.000	0	
Jenis Kelamin	177.158	257.941	129.158	5.979	3	0.113
Umur	174.769	255.552	126.769	3.590	3	0.309
Kelas	174.557	255.341	126.557	3.378	3	0.337
Pemahaman Regulasi Lalu Lintas	171.531	242.216	129.531	6.352	6	0.385
Pemahaman Emosi	186.856	257.542	144.856	21.678	6	0.001

Sumber: Hasil Analisis 2024

Hasil analisis model regresi yang terlihat pada Tabel 4.16 menunjukkan bahwa variabel-variabel yang diuji memiliki kontribusi yang berbeda terhadap model. Untuk intercept sebagai model awal, nilai AIC adalah 177.179, BIC 268.060, dan -2 Log Likelihood 123.179, dengan nilai Chi-Square 0.000 dan p-value 0.000. Untuk nilai yang didapat pada jenis kelamin, tidak menunjukkan pengaruh yang signifikan dengan nilai yang ditunjukkan pada AIC, BIC, dan -2 Log Likelihood secara berturut-turut sebesar 177.158, 257.941, dan 129.158. Nilai Chi-Square untuk jenis kelamin didapat sebesar 5.979 dengan nilai p-value yaitu 0.113. Nilai Chi-Square dan p-value yang didapat lebih besar dari 0.05. Hal ini dapat diartikan bahwa jenis kelamin tidak memberikan kontribusi yang signifikan terhadap model. Hal yang sama juga berlaku pada umur dan kelas, yang masing-masing memiliki p-value lebih besar dari 0.05, yaitu 0.309 dan 0.337, yang berarti keduanya tidak memiliki pengaruh yang signifikan terhadap model.

Variabel Pemahaman regulasi lalu lintas tidak menunjukkan pengaruh signifikan, dengan p-value 0.385 atau lebih dari 0.05. Variabel pemahaman regulasi emosi menunjukkan pengaruh yang sangat signifikan dengan p-value 0.001, yang jauh lebih kecil dari 0.05. Nilai yang signifikan pada variabel regulasi emosi menunjukkan bahwa pemahaman regulasi emosi adalah variabel yang paling berpengaruh dalam menjelaskan variabilitas variabel dependen dalam model ini.

Berdasarkan hasil analisis tersebut, maka dalam penelitian ini, variabel yang menjadi faktor penting dan mempengaruhi hasil analisis adalah variabel pemahaman regulasi emosi.

e. Parameter Estimates

Tabel 12. Parameter Estimates

Aggressive Driving ^a		B	Std. Error	Wald	df	Sig.	Exp(B)	95% Confidence Interval for Exp(B)	
								Lower Bound	Upper Bound
Cukup Agresif	Intercept	11.206	3784.703	0.000	1	0.998			
	Jenis Kelamin	-0.615	0.344	3.184	1	0.074	0.541	0.275	1.062
	Umur	0.407	0.315	1.672	1	0.196	1.502	0.811	2.785
	Kelas	-0.343	0.342	1.004	1	0.316	0.710	0.363	1.388
	[Pemahaman Regulasi Lalu Lintas=1]	-14.403	3784.700	0.000	1	0.997	5.555E-07	0.000	^b
	[Pemahaman Regulasi Lalu Lintas=2]	-14.121	3784.700	0.000	1	0.997	7.371E-07	0.000	^b
	[Pemahaman Regulasi Lalu Lintas=3]	-12.621	3784.700	0.000	1	0.997	3.302E-06	0.000	^b

Pengaruh Pemahaman Regulasi Lalu Lintas Dan Emosi Terhadap Perilaku Aggressive Driving Pengendara Sepeda Motor Siswa Di Kota Manado

Aggressive Driving ^a	B	Std. Error	Wald	df	Sig.	Exp(B)	95% Confidence Interval for Exp(B) Lower Bound	Upper Bound
Agresif	[Pemahaman Regulasi Lintas=3]							
	[Pemahaman Regulasi Lintas=4]	0 ^c		0				
	[Pemahaman Regulasi Emosi=1]	-2.788	1.144	5.936	1	0.015	0.062	0.580
	[Pemahaman Regulasi Emosi=2]	-2.823	1.143	6.097	1	0.014	0.059	0.559
	[Pemahaman Regulasi Emosi=3]	0 ^c		0				
	[Pemahaman Regulasi Emosi=4]	0 ^c		0				
	Intercept	-5.521	21268.285	0.000	1	1.000		
	Jenis Kelamin	-1.696	1.347	1.584	1	0.208	0.183	2.574
	Umur	0.166	0.910	0.033	1	0.855	1.181	7.031
	Kelas	0.327	0.996	0.108	1	0.743	1.387	9.776
	[Pemahaman Regulasi Lintas=1]	6.266	21268.281	0.000	1	1.000	526.498	. ^b
	[Pemahaman Regulasi Lintas=2]	4.842	21268.281	0.000	1	1.000	126.731	. ^b
	[Pemahaman Regulasi Lintas=3]	-9.861	21835.360	0.000	1	1.000	5.215E-05	. ^b
	[Pemahaman Regulasi Lintas=4]	0 ^c		0				
	[Pemahaman Regulasi Emosi=1]	-5.285	1.748	9.139	1	0.003	0.005	0.156
	[Pemahaman Regulasi Emosi=2]	-20.202	1693.605	0.000	1	0.990	1.684E-09	. ^b
	[Pemahaman Regulasi Emosi=3]	0 ^c		0				
	[Pemahaman Regulasi Emosi=4]	0 ^c		0				
Sangat Agresif	Intercept	212.973	20035.908	0.000	1	0.992		
	Jenis Kelamin	-14.894	1598.194	0.000	1	0.993	3.403E-07	. ^b
	Umur	-14.511	988.597	0.000	1	0.988	4.987E-07	. ^b
	Kelas	14.529	988.596	0.000	1	0.988	2041787.436	. ^b
	[Pemahaman Regulasi Lintas=1]	-42.810	10918.661	0.000	1	0.997	2.558E-19	. ^b
	[Pemahaman Regulasi Lintas=2]	-26.996	10800.208	0.000	1	0.998	1.886E-12	. ^b
	[Pemahaman Regulasi Lintas=3]	-29.280	0.000		1		1.922E-13	1.922E-13
	[Pemahaman Regulasi Lintas=4]	0 ^c		0				
	[Pemahaman Regulasi Emosi=1]	-11.204	11342.434	0.000	1	0.999	1.362E-05	. ^b
	[Pemahaman Regulasi Emosi=2]	16.761	11209.375	0.000	1	0.999	19017513.245	. ^b
	[Pemahaman Regulasi Emosi=3]	0 ^c		0				

Aggressive Driving ^a	B	Std. Error	Wald	df	Sig.	Exp(B)	95% Confidence Interval for Exp(B) Lower Bound	Upper Bound
[Pemahaman Regulasi Emosi=4]	0 ^c			0				

Sumber: Hasil Analisis 2024

Hasil analisis Parameter Estimates yang terlihat pada Tabel 4.17 menunjukkan untuk kategori cukup agresif, nilai intercept menunjukkan bahwa dalam kondisi dasar (tanpa pengaruh variabel lain), peluang seseorang untuk menunjukkan perilaku cukup agresif tidak terpengaruh oleh faktor lainnya. Jenis kelamin, memiliki nilai p-value sebesar 0.074 dan koefisien -0.615, menunjukkan bahwa perempuan cenderung memiliki peluang lebih rendah untuk menunjukkan perilaku cukup agresif dibandingkan laki-laki. Umur dengan koefisien 0.407 menunjukkan kecenderungan bahwa semakin bertambahnya umur, peluang seseorang untuk menunjukkan perilaku cukup agresif sedikit meningkat, namun pengaruh ini juga tidak signifikan (p-value = 0.196). Variabel kelas tidak menunjukkan pengaruh signifikan terhadap perilaku cukup agresif (p-value = 0.316). Variabel pemahaman regulasi lalu lintas tidak menunjukkan pengaruh yang signifikan terhadap perilaku cukup agresif. Hal ini karena nilai koefisien yang sangat rendah dan p-value mendekati 1.000 untuk semua kategorinya. Variabel pemahaman regulasi emosi menunjukkan pengaruh yang signifikan. Hal ini ditunjukkan pada kategori pemahaman regulasi emosi 1 (pemahaman regulasi emosi yang baik) dan 2 (pemahaman regulasi emosi yang cukup baik). Kedua kategori tersebut menunjukkan pengaruh yang kuat untuk mengurangi perilaku cukup agresif, dengan Exp(B) secara berturut-turut sebesar 0.062 dan 0.059, yang mengindikasikan penurunan peluang perilaku agresif.

Hasil analisis pada kategori agresif, nilai intercept yang didapat menunjukkan bahwa pengaruh variabel lain terhadap perilaku agresif cukup besar, meskipun secara statistik tidak signifikan (p-value 1.000). Jenis kelamin, umur, dan kelas semuanya tidak menunjukkan pengaruh signifikan terhadap perilaku agresif, karena nilai p-value masing-masing lebih besar dari 0.05. Seperti pada kategori sebelumnya, pemahaman regulasi lalu lintas juga tidak memberikan pengaruh signifikan. Meski demikian, pemahaman regulasi emosi memiliki pengaruh yang besar. Kategori pemahaman regulasi emosi 1 (pemahaman regulasi emosi yang baik) menunjukkan koefisien -5.285 dan Exp(B) 0.005, yang menunjukkan pengaruh signifikan dalam mengurangi perilaku agresif. Kategori pemahaman regulasi emosi 2 (pemahaman regulasi emosi yang cukup baik) memiliki koefisien yang sangat besar (-20.202) dan Exp(B) yang sangat rendah, namun dikarenakan nilai p-value mendekati 1 (0.990), kategori ini tidak signifikan secara statistik.

Hasil analisis pada kategori sangat agresif, nilai intercept yang sangat tinggi namun dengan nilai p-value lebih besar dari 0.05 (0.992). Nilai yang didapat pada jenis kelamin, umur, dan kelas menunjukkan bahwa variabel-variabel ini tidak berpengaruh signifikan terhadap perilaku sangat agresif, dengan p-value yang sangat mendekati angka 1.000. Selain itu, nilai yang didapat pada pemahaman regulasi lalu lintas juga tidak memberikan kontribusi yang signifikan dalam memprediksi perilaku sangat agresif. Hal ini karena semua kategori pemahaman regulasi lalu lintas menunjukkan koefisien yang sangat rendah dan p-value mendekati 1.000. Nilai yang didapat pada pemahaman regulasi emosi juga menunjukkan kategori pemahaman regulasi emosi 1 (pemahaman regulasi emosi yang baik) dan 2

(pemahaman regulasi emosi yang cukup baik) memiliki koefisien yang sangat besar, namun pengaruhnya tidak signifikan secara statistik dikarenakan nilai p-value keduanya mendekati 1.

Tabel 13. Rangkuman hasil analisis

Aggressive Driving^a		B	Std. Error	Wald	df	Sig.	Exp(B)	95% Confidence Interval for Exp(B)	
								Lower Bound	Upper Bound
Cukup Agresif	Jenis Kelamin	-0.615	0.344	3.184	1	0.074	0.541	0.275	1.062
	[Pemahaman Regulasi Emosi=1]	-2.788	1.144	5.936	1	0.015	0.062	0.007	0.580
	[Pemahaman Regulasi Emosi=2]	-2.823	1.143	6.097	1	0.014	0.059	0.006	0.559
Agresif	[Pemahaman Regulasi Emosi=1]	-5.285	1.748	9.139	1	0.003	0.005	0.000	0.156

Sumber: Hasil Analisis 2024

Berdasarkan analisis yang dilakukan menggunakan regresi multinomial logistik dengan kategori “Tidak Agresif” sebagai kategori referensi, pada Tabel 4.18 maka dapat dilihat, hasil regresi menggambarkan bagaimana variabel-variabel mempengaruhi kemungkinan seseorang memiliki perilaku "Cukup Agresif", "Agresif", “Sangat Agresif”, dibandingkan dengan tetap berada dalam kategori "Tidak Agresif".

Untuk kategori "Cukup Agresif" dibandingkan dengan "Tidak Agresif", jenis kelamin memiliki koefisien negatif ($B = -0.615$, $p = 0.074$, $\text{Exp}(B) = 0.541$), yang menunjukkan bahwa perempuan memiliki kemungkinan lebih kecil untuk bersikap cukup agresif dibanding laki-laki. Nilai odds ratio ($\text{Exp}(B) = 0.541$) menunjukkan perempuan memiliki kemungkinan 45.9% lebih kecil untuk menunjukkan perilaku mengemudi cukup agresif dibanding laki-laki. Pertimbangan dalam interpretasi hasil analisis dari jenis kelamin dalam kategori ini yaitu, nilai $p = 0.074$ sedikit lebih besar dari 0.05, efek ini tidak signifikan secara statistik tetapi mendekati signifikan. Nilai 95% Confidence Interval for $\text{Exp}(B)$ (0.275 – 1.062) mencakup 1, yang menunjukkan bahwa efek ini bisa jadi tidak berbeda secara signifikan dari nol atau tidak bisa dengan yakin mengatakan benar-benar memiliki pengaruh yang nyata.

Sementara itu, pemahaman regulasi emosi memiliki pengaruh signifikan terhadap perilaku agresif dalam berkendara. Individu dengan pemahaman regulasi emosi tingkat 1 atau pemahaman regulasi emosi yang baik memiliki kemungkinan yang jauh lebih kecil untuk bersikap cukup agresif dibanding bersikap tidak agresif ($B = -2.788$, $p = 0.015$, $\text{Exp}(B) = 0.062$). Nilai $p = 0.015$ menunjukkan bahwa hasil ini signifikan pada tingkat 5%, sehingga efek ini dapat dipercaya. Odds Ratio ($\text{Exp}(B) = 0.062$) menunjukkan kelompok dengan pemahaman regulasi emosi yang baik (tingkat 1) memiliki rasio peluang 93,8% lebih kecil kemungkinan untuk berperilaku cukup agresif dibandingkan dengan kategori tidak agresif. Nilai 95% Confidence Interval for $\text{Exp}(B)$ (0.007 – 0.580) tidak mencakup 1, yang berarti efek ini memang nyata. Hal serupa juga terjadi pada individu dengan pemahaman regulasi emosi tingkat 2 atau pemahaman emosi yang cukup baik ($B = -2.823$, $p = 0.014$, $\text{Exp}(B) = 0.059$), yang juga memiliki kemungkinan jauh lebih kecil untuk bersikap cukup agresif dibanding tidak agresif. Nilai $p = 0.014$ menunjukkan bahwa hasil ini signifikan pada tingkat 5%, dengan odds ratio

0.059, yang menunjukkan kelompok dengan pemahaman regulasi emosi yang cukup baik (tingkat 2) memiliki rasio peluang 94,1% lebih kecil untuk berperilaku cukup agresif dibandingkan dengan kategori tidak agresif. Interval kepercayaan 95% (0.006 – 0.559) tidak mencakup 1, yang menunjukkan bahwa efek ini dapat dianggap valid.

Untuk kategori "Agresif" dibandingkan dengan "Tidak Agresif", hanya terdapat satu variabel yang signifikan, yaitu pemahaman regulasi emosi tingkat 1 atau pemahaman yang baik. Nilai koefisien $B = -5.285$, $p = 0.003$, dan $\text{Exp}(B) = 0.005$ menunjukkan bahwa individu dengan pemahaman emosi yang baik memiliki kemungkinan yang jauh lebih kecil untuk bersikap agresif dibanding tidak agresif. Odds Ratio ($\text{Exp}(B) = 0.005$) menunjukkan menunjukkan kelompok dengan pemahaman regulasi emosi yang baik (tingkat 1) memiliki rasio peluang 99.5% lebih kecil untuk berperilaku agresif dibandingkan dengan kategori tidak agresif. Nilai $p = 0.003$ menunjukkan bahwa efek ini sangat signifikan secara statistik pada tingkat 1%. Nilai 95% Confidence Interval for $\text{Exp}(B)$ (0.000 – 0.156) tidak mencakup 1, yang berarti pengaruh ini kuat dan dapat dipercaya.

Secara keseluruhan, dalam kategori "Cukup Agresif" dibandingkan "Tidak Agresif", perempuan memiliki kemungkinan lebih kecil untuk bersikap cukup agresif dibanding laki-laki, tetapi efek ini tidak signifikan secara statistik. Selain itu, pemahaman regulasi emosi yang baik dan cukup baik (kategori 1 dan 2) secara signifikan menurunkan kemungkinan seseorang memiliki perilaku cukup agresif. Hasil analisis ini menunjukkan bahwa individu dengan pemahaman regulasi emosi yang lebih baik justru lebih kecil kemungkinan bersikap cukup agresif dibanding mereka yang memiliki pemahaman lebih rendah.

Dalam kategori "Agresif" dibandingkan "Tidak Agresif", individu dengan pemahaman regulasi emosi yang baik (kategori 1) juga menunjukkan kemungkinan yang jauh lebih kecil untuk bersikap agresif. Temuan ini menunjukkan bahwa semakin baik pemahaman regulasi emosi seseorang, maka semakin rendah pula kemungkinan mereka menunjukkan perilaku agresif saat berkendara.

f. Klasifikasi

Tabel 14. Classification

Observed	Predicted				Percent Correct
	Tidak Agresif	Cukup Agresif	Agresif	Sangat Agresif	
Tidak Agresif	151	1	0	0	99.3%
Cukup Agresif	46	10	0	0	17.9%
Agresif	3	1	1	0	20.0%
Sangat Agresif	1	0	0	0	0.0%
Overall Percentage	93.9%	5.6%	0.5%	0.0%	75.7%

Sumber: Hasil Analisis 2024

Hasil analisis klasifikasi yang terlihat pada Tabel 4.19 menunjukkan bahwa model ini memiliki tingkat akurasi yang bervariasi untuk masing-masing kategori perilaku agresif dengan persentase akurasi total sebesar 75,7%.

Untuk kategori Tidak Agresif, model berhasil memprediksi dengan sangat baik, dengan 151 kasus yang diprediksi dengan benar sebagai "Tidak Agresif" dan hanya 1 kasus yang salah klasifikasi. Hal ini menghasilkan persentase akurasi yang sangat tinggi, yaitu 99,3%. Untuk kategori Cukup Agresif, model mengalami kesulitan, hanya berhasil memprediksi 10 kasus dengan benar dari total 56 kasus yang sebenarnya masuk kategori ini, dengan persentase akurasi

yang rendah, yakni 17,9%. Untuk kategori Agresif, model hanya berhasil memprediksi 1 kasus dengan benar sebagai "Agresif", sementara 3 kasus lainnya diklasifikasikan salah, menghasilkan akurasi sebesar 20,0%. Untuk kategori Sangat Agresif, model gagal dalam memprediksi semua kasus yang ada, dengan persentase akurasi 0% untuk kategori ini.

KESIMPULAN

Hasil analisis menunjukkan bahwa pemahaman regulasi lalu lintas tidak berpengaruh signifikan terhadap perilaku aggressive driving (seluruh nilai p-value > 0.05). Pemahaman regulasi emosi terbukti berpengaruh signifikan: Pada kategori cukup agresif, pemahaman regulasi emosi yang baik menurunkan peluang berperilaku cukup agresif sebesar 93,8% ($\text{Exp}(B) = 0.062$; $p = 0.015$), sedangkan pemahaman regulasi emosi yang cukup baik menurunkan peluang sebesar 94,1% ($\text{Exp}(B) = 0.059$; $p = 0.014$). Pada kategori agresif, pemahaman regulasi emosi yang baik menurunkan peluang berperilaku agresif sebesar 99,5% ($\text{Exp}(B) = 0.005$; $p = 0.003$). Saran: Perlu diadakan program atau pelatihan yang bertujuan untuk meningkatkan pemahaman regulasi emosi, khususnya untuk siswa yang menggunakan sepeda motor. Program ini dapat membantu siswa mengurangi kecenderungan perilaku agresif saat berkendara. Meskipun pemahaman regulasi lalu lintas tidak menunjukkan pengaruh yang signifikan terhadap perilaku agresif, tetap penting untuk mengedukasi siswa tentang aturan berkendara. Dengan meningkatkan pemahaman regulasi lalu lintas dan emosi dapat memberikan dampak lebih besar terhadap keselamatan berkendara. Pemerintah daerah, pihak sekolah, maupun lembaga yang terkait dapat mengadakan sosialisasi terkait keselamatan berkendara yang tidak hanya menekankan pentingnya regulasi lalu lintas, tetapi juga kemampuan pengendara dalam mengelola emosi. Ini dapat menjadi strategi preventif untuk menurunkan risiko perilaku berkendara secara agresif di jalan. Perlu adanya penelitian lebih lanjut mengenai faktor-faktor lain yang belum sempat diteliti yang berpotensi mempengaruhi perilaku aggressive driving, seperti faktor sosial, lingkungan, atau kepribadian individu, guna melengkapi kerangka teori yang ada. Perlu dilakukan penelitian serupa di berbagai wilayah atau kelompok usia yang berbeda untuk mengidentifikasi pola-pola unik terkait perilaku aggressive driving.

DAFTAR PUSTAKA

- Arianto, A. (2024, Desember 3). Januari – Oktober Tahun Ini: 220.647 Kecelakaan Lalu-lintas Terjadi di RI, Motor Terbanyak – Mobilitas.id. <https://www.mobilitas.id/januari-oktober-tahun-ini-220-647-kecelakaan-lalu-lintas-terjadi-di-ri-motor-terbanyak/>
- Budiwanto, S. (2017). Metode Statistika Untuk Mengolah Data Keolahragaan. Fakultas Ilmu Keolahragaan Universitas Negeri Malang.
- Dewi, A. A. D. P. (2021). Investigating Motorists Perceptions towards Road Safety. Civil Engineering and Architecture, 9(5), 1339–1346. <https://doi.org/10.13189/cea.2021.090507>
- Hasmarlin, H., & Hirmaningsih, H. (2019). Self-Compassion dan Regulasi Emosi pada Remaja. Jurnal Psikologi, 15(2), 148. <https://doi.org/10.24014/jp.v15i2.7740>
- KNKT. (2022, Okt). KNKT - KNKT Tekankan Setiap Orang Agar Peduli Akan Keselamatan. https://knkt.go.id/news/read/knkt-tekanan-setiap-orang-agar-peduli-akan-keselamatan?utm_source=chatgpt.com
- Korlantas Polri. (2024a, Oktober 10). Kecelakaan Lalu Lintas di Indonesia Didominasi Oleh Kendaraan Roda dua—Korlantas Polri. <https://korlantas.polri.go.id/kecelakaan->

- lalulintas-di-indonesia-didominasi-oleh-kendaraan-roda-dua/
- Korlantas Polri. (2024b, Oktober 11). Korban Meninggal Kecelakaan Lalu Lintas Mayoritas Usia Produktif—Korlantas Polri. <https://korlantas.polri.go.id/korban-meninggal-kecelakaan-lalu-lintas-mayoritas-usia-produktif/>
- Kurniawan, M. W., & Nugroho, I. P. (2021). Peran Self Control Terhadap Perilaku Aggressive Driving Pengguna Sepeda Motor. *Psycho Idea*, 19(1), 79. <https://doi.org/10.30595/psychoidea.v19i1.7840>
- Lesmana, T., & Elgin, M. (2020). Hubungan Mindfulness Dan Kecenderungan Aggressive Driving Pada Pengendara Motor Usia Dewasa Awal Di Jakarta.
- Marhan, C., Suarni, W., Pambudhi, Y. A., & Qalbih, N. (2021). Regulasi Emosi dan Aggressive Driving Behavior Siswa.
- Muarifah, A., Fauziah, M., Saputra, W. N. E., & Da Costa, A. (2019). Pengaruh Regulasi Emosi terhadap Harga Diri Siswa Sekolah Menengah Atas di Yogyakarta. *Jurnal Kajian Bimbingan dan Konseling*, 4(3), 94. <https://doi.org/10.17977/um001v4i32019p094>
- Muttaqin, F. A., & Saputra, W. (2019). Budaya Hukum Malu Sebagai Nilai Vital Terwujudnya Kesadaran Hukum Masyarakat. *Al-Syakhsiyyah: Journal of Law & Family Studies*, 1(2), 187–207. <https://doi.org/10.21154/syakhsiyyah.v1i2.2026>
- Muttaqin, M. Z., & Mulyani, S. (2023). Tinjauan Perilaku Anak Dibawah Umur Dalam Berkendara di Kabupaten Kampar (Studi Kasus: Kecamatan Bangkinang Kota).
- Pantangi, S. S., Fountas, G., Anastasopoulos, P. Ch., Pierowicz, J., Majka, K., & Blatt, A. (2020). Do High Visibility Enforcement programs affect aggressive driving behavior? An empirical analysis using Naturalistic Driving Study data. *Accident Analysis & Prevention*, 138, 105361. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2019.105361>
- PKJI. (2023). Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia. Direktorat Jenderal Bina Marga.
- Rahmayuni, D. (2021). Driving styles and the susceptibility to conform to others who engaged in violation of traffic rules: Gaya berkendara dan kecenderungan “ikut-ikutan” melanggar peraturan lalu lintas. *Psikologia: Jurnal Pemikiran dan Penelitian Psikologi*, 16(1), 18–22. <https://doi.org/10.32734/psikologia.v16i1.7268>
- Raihan. (2017). Metodologi Penelitian. Universitas Islam Jakarta.
- Sedaghati Shokri, B., & Behnood, H. R. (2024). Instrumental and Hostile Behavior: Factors Affecting Aggressive Driving. *AUT Journal of Civil Engineering*, Online First. <https://doi.org/10.22060/ajce.2024.22653.5839>
- Shinta, J. L. (2020). Kesadaran Keselamatan dengan Agresivitas Berkendara Pengendara Sepeda Motor. *Psikoborneo: Jurnal Ilmiah Psikologi*, 8(4), 579. <https://doi.org/10.30872/psikoborneo.v8i4.5564>
- Tarigan, Y. (2021). The roles of self-control on prosocial and aggressive driving style: Hubungan kontrol diri dengan gaya berkendara prososial dan agresif. *Psikologia: Jurnal Pemikiran dan Penelitian Psikologi*, 16(1), 7–10. <https://doi.org/10.32734/psikologia.v16i1.7256>
- Tjo, A. (2025, Juli 19). Korlantas Polri: Kecelakaan Lalu Lintas Turun 2,6 Persen. https://jurnalpatrolinews.co.id/headline/korlantas-polri-kecelakaan-lalu-lintas-turun-26-persen-korban-meninggal-menyusut-18-persen/?utm_source=chatgpt.com
- Yusuf, M. (2023). Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif & Penelitian Gabungan (1 ed.). KENCANA.



This work is licensed under a Creative Commons Attribution-ShareAlike 4.0 International License