

## **HUBUNGAN ANTARA IDENTITAS SOSIAL DENGAN PERILAKU MENGEMUDI AGRESIF PADA KOMUNITAS MOTOR RX-KING DI SEMARANG**

**Zaky Hafizhudin, Endang Sri Indrawati**

Fakultas Psikologi, Universitas Diponegoro,  
Jl. Prof. Soedarto, SH, Kampus Undip Tembalang, Semarang, Indonesia 50275

hafizhudin.zaky@gmail.com

### **Abstrak**

Identitas sosial merupakan penilaian positif atau negatif seseorang tentang siapa dirinya (termasuk di dalamnya adalah atribut pribadi dan atribut yang dibaginya bersama orang lain), berdasarkan keanggotaannya dalam suatu kelompok sosial seperti kelompok gender, ras, agama, dan kelompok sosial lainnya. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui hubungan antara identitas sosial dengan perilaku mengemudi agresif pada komunitas Rx-King di Semarang. Subjek penelitian adalah 100 orang anggota Club of Rx-King Semarang (CORS). Teknik pengambilan sampling dengan menggunakan *convenience sampling*. Pengumpulan data menggunakan Skala Identitas Sosial (29 aitem valid,  $\alpha = 0,929$ ) dan Skala Perilaku Mengemudi Agresif (31 aitem valid,  $\alpha = 0,904$ ). Berdasarkan hasil analisis regresi sederhana menunjukkan nilai koefisien korelasi  $r_{xy} = 0,511$  dengan  $p=0,000$  ( $p<0,001$ ). Hasil tersebut menunjukkan adanya hubungan positif yang signifikan antara identitas sosial dengan *agressive driving* pada komunitas motor rx-king Semarang. Artinya, semakin tinggi identitas sosial, maka semakin tinggi pula perilaku mengemudi agresif yang terlihat, begitupun sebaliknya. Identitas sosial memberikan sumbangan efektif sebesar 26,1% pada perilaku mengemudi agresif yang artinya perilaku mengemudi agresif tidak selalu terjadi karena identitas sosial masih ada faktor lain sebesar 73,9% yang tidak diukur dalam penelitian ini.

**Kata kunci** : identitas sosial; *agressive driving*; klub motor; club of rx-king semarang; rx-king

### **Abstract**

Social identity is a positive or negative assessment of someone about whom himself (including the personal attributes and the attributes that are shared with other people), based on its membership in a social group as a group of gender, race, religion, and other social groups. The purpose of this research is to know the connection between social identity with the aggressive driving behavior in the community of the Rx-King in Semarang. The subject of research is the 100 member Club of the Rx-King of Semarang (CORS). Retrieval technique of sampling by using convenience sampling. Data collection using a Scale of Social Identity (29 aitem valid,  $\alpha = 0,929$ ) and Aggressive Driving Behavior Scale (31 valid aitem,  $\alpha = 0,904$ ). Based on the results of the regression analysis shows the correlation coefficient value simple  $r_{xy} = 0.511$  with  $p = 0.000$  ( $p < 0.001$ ). The results showed a significant positive relationship between social identity with aggressive driving in the community of the rx-king motorcycles. That is, the higher the social identity, then the higher the aggressive driving behavior is also seen as contrary. Social identity contribution effective amounted to 26.1% in aggressive driving behavior which means aggressive driving behaviour doesn't always happen because of social identity there is still another factor of 73.9% are not measured in this study.

**Keywords** : social identity; *agressive driving*; the motor Club; Club of the rx-king of semarang; the rx-king

### **PENDAHULUAN**

Departemen Perhubungan RI mengumumkan bahwa 8 dari 10 kecelakaan di Indonesia melibatkan sepeda motor sebagai korban. Sekitar 85% kejadian kecelakaan disebabkan oleh faktor pengendara atau pengemudi, itu berarti faktor pengendralah yang menjadi faktor utama atau faktor terbesar yang menyebabkan terjadi kecelakaan lalu lintas. Penyebab berikutnya adalah faktor kendaraan (seperti: tipe, kondisi kendaran) 4%, jalan dan prasarana 3%, pemakai jalan lainnya 3%, faktor lingkungan 5%. Dari 85% tersebut, modus kesalahan yang dilakukan pengemudi yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan adalah pengemudi tidak sabar dan

tidak mau mengalah (26%), menyalip atau mendahului (17%), berkecepatan tinggi (11%), sedangkan penyebab lainnya seperti pelanggaran rambu, kondisi pengemudi, dan lain-lain berkisar (0.5-8%) (Badan Pusat Statistik, 2010).

Faktor-faktor yang telah disebutkan di atas seperti pengemudi tidak sabar dan tidak mau mengalah, menyalip atau mendahului, berkecepatan tinggi, dan melanggar lalu lintas, merupakan perilaku agresif dalam berkendara (*agressive driving*). Perilaku-perilaku para pengemudi motor tersebut termasuk ke dalam perilaku mengemudi agresif atau disebut juga dengan *agressive driving*. Suatu perilaku mengemudi dikatakan agresif jika dilakukan secara sengaja, cenderung meningkatkan risiko tabrakan dan dimotivasi oleh ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan, dan atau upaya untuk menghemat waktu (Tasca, 2000).

Menurut Tasca (dalam Muhaz, 2013), faktor-faktor yang memengaruhi perilaku mengemudi agresi adalah faktor internal dan eksternal. Faktor internal antara lain faktor kepribadian individu berhubungan dengan cara pemikiran, emosi, dan sifat faktor fisiologis, otak individu tidak dapat lagi memproduksi sejumlah *endorgin* yang memberikan perasaan nyaman. Faktor eksternal antara lain faktor keluarga, dan lingkungan teman sebaya. Tim Penulis Fakultas Psikologi UI (Sarwono & Meinarno, 2009), merangkum berbagai pendapat tokoh dan hasil penelitian mengenai faktor yang *memengaruhi* agresi, di antaranya adalah sosial, personal, kebudayaan, situasional, sumber daya, dan media massa.

Pada faktor kebudayaan, nilai dan norma yang mendasari sikap dan tingkah laku masyarakat juga berpengaruh terhadap agresivitas satu kelompok (Sarwono & Meinarno, 2009). Berdasarkan pendapat ini, dapat diketahui bahwa agresi bisa saja muncul atau dipengaruhi oleh nilai dan norma yang berlaku dalam suatu kelompok. Artinya, suatu kelompok dapat melakukan agresi atau serangan terhadap kelompok lain didasari dengan adanya nilai dan norma yang dianut oleh kelompok tersebut. Nilai dan norma suatu kelompok akan diyakini dan diinternalisasi oleh masing-masing anggotanya sehingga setiap anggota akan memiliki kesamaan nilai yang dianggap sebagai identitas bersama anggota lainnya. Identitas ini disebut sebagai identitas sosial, seperti pendapat Vaughan dan Hogg (dalam Sarwono & Meinarno, 2009), bahwa identitas sosial adalah seseorang mendefinisikan dirinya berdasarkan keanggotaan dalam suatu kelompok sosial atau atribut yang dimiliki bersama oleh anggota kelompok. Menurut Crocker, dkk., (dalam Myers, 2012), karena identifikasi sosial yang individu dilakukan, individu akan menyesuaikan diri dengan norma kelompoknya.

Suatu identitas muncul dalam konsep pemenuhan akan suatu kebutuhan, dengan begitu, adanya suatu identitas akan menumbuhkan suatu struktur sosial tertentu yang memang diinginkan oleh beberapa orang. Memang dibenarkan jika suatu identitas sosial akan dibutuhkan untuk menjadi penanda adanya perbedaan individu satu dengan individu yang lainnya.

Identitas sosial sebagai fokus terhadap individu dalam mempersepsikan dan menggolongkan diri masing-masing anggota berdasarkan identitas personal dan sosialnya. Lebih lanjut teori identitas sosial menyatakan ketika individu bergabung dengan kelompok, dan kelompok itu memiliki status yang *superior* dibandingkan kelompok lain. Berdasarkan pendapat ini, maka dapat dikatakan bahwa ketika individu bergabung dengan kelompok, dan kelompok itu memiliki status yang superior dibandingkan kelompok lain, maka ada kecenderungan untuk melakukan agresi di jalan raya dan dapat menimbulkan kerugian bagi individu maupun orang lain. Berdasarkan asumsi di atas, maka timbul suatu perumusan masalah, yakni apakah ada hubungan antara

identitas sosial dengan perilaku mengemudi agresif?. Oleh karena itu maka penulis ingin mengangkat permasalahan bahwa perilaku pengemudi agresif berkaitan dengan identitas sosial.

## **METODE**

Subjek dalam penelitian ini adalah anggota Club of RX-King Semarang (CORS) yang terdaftar dan sudah menjadi anggota aktif serta mempunyai motor RX-King. Peneliti menggunakan teknik *convenience sampling* untuk mengambil sampel uji coba begitu juga untuk mengambil sampel penelitian. Peneliti mengambil 100 anggota CORS sebagai subjek dengan rincian 50 subjek untuk uji coba dan 50 subjek untuk penelitian.

Instrumen pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah instrumen skala model Likert yang mempunyai gradasi sangat positif sampai sangat negatif (Sugiyono, 2012). Skala yang digunakan dalam penelitian ini adalah Skala Perilaku Mengemudi Agresif dan Skala Identitas Sosial.

Seluruh komputasi dalam penelitian ini dilakukan dengan bantuan program computer *Statistical Packages for Sosial Science (SPSS) for Windows* versi 21.0. Data-data yang terkumpul dalam penelitian ini akan dianalisis menggunakan teknik analisis regresi sederhana. Winarsunu (2015), mengatakan bahwa analisis regresi sederhana berguna untuk mengetahui besar hubungan kedua variabel penelitian, menguji taraf signifikansinya, mencari sumbangan efektif prediktor serta mencari persamaan garis regresi untuk peramalan besarnya nilai Y (perilaku mengemudi agresif) berdasarkan nilai X (identitas sosial).

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

Hasil uji hipotesis penelitian nilai  $r_{xy} = 0,511$  dengan  $p < 0,001$ . Koefisien korelasi tersebut memiliki arti bahwa terdapat hubungan yang positif antara identitas sosial dengan perilaku mengemudi agresif. Tingkat signifikan sebesar  $p < 0,001$  menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang positif dan signifikan antara identitas sosial dengan perilaku mengemudi agresif.

Nilai positif pada koefisien korelasi menunjukkan bahwa semakin tinggi identitas sosial maka semakin tinggi pula perilaku mengemudi agresif pada anggota Club of Rx-King Semarang (CORS). Sebaliknya, semakin rendah identitas sosial maka akan semakin rendah pula perilaku mengemudi agresif pada anggota CORS. Hasil penelitian tersebut membuktikan hipotesis yang menyatakan bahwa terdapat hubungan antara identitas sosial dengan perilaku mengemudi agresif pada komunitas motor Rx-King di Semarang dapat diterima.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa anggota Club of Rx-King Semarang (CORS) yang menjadi subjek sebagian besar memiliki perilaku mengemudi agresif pada kategori tinggi. Dengan rincian sebanyak 4 subjek (8%) dari 50 anggota CORS berada pada kategori sangat rendah, 12 subjek (24%) berada pada kategori rendah, 30 subjek (60%) berada pada kategori tinggi, dan 4 subjek (8%) berada pada kategori sangat tinggi. Sedangkan, untuk identitas sosial dapat diketahui bahwa sebagian besar subjek penelitian memiliki identitas sosial pada kategori tinggi, yaitu sebanyak 36 subjek (72%) dari 50 anggota CORS. Sisanya, 14 subjek (28%) berada pada kategori rendah.

Dari uji analisis data diperoleh koefisien determinasi atau *R Square* sebesar 0,261 yang memiliki arti bahwa variabel identitas sosial memberi sumbangan efektif sebesar 26,1%. Hasil dari sumbangan efektif identitas sosial yang sebesar 26,1% terhadap perilaku mengemudi agresif tersebut menunjukkan pula bahwa variabel identitas sosial memiliki pengaruh yang cukup signifikan terhadap perilaku mengemudi agresif. Namun demikian perilaku mengemudi agresif yang dilakukan subjek tidak selalu atau belum tentu disebabkan sepenuhnya oleh faktor identitas sosial melainkan masih terdapat faktor lain sebesar 73,9% yang tidak diukur atau diungkap dalam penelitian ini.

## **KESIMPULAN**

Kesimpulan dari penelitian ini adalah ada hubungan positif yang signifikan antara identitas sosial dengan perilaku mengemudi agresif. Semakin tinggi identitas sosial maka semakin tinggi perilaku mengemudi agresif, demikian pula sebaliknya. Dari hasil penelitian ini, diharapkan bagi peneliti selanjutnya yang tertarik untuk meneliti mengenai perilaku mengemudi agresif disarankan untuk melibatkan faktor lain dari perilaku mengemudi agresif untuk diteliti sehingga akan diperoleh gambaran yang lebih lengkap mengenai perilaku mengemudi agresif. Faktor-faktor tersebut antara lain faktor internal dan eksternal. Faktor internal antara lain personal (kepribadian, jenis kelamin), dan frustrasi. Faktor eksternal antara lain sosial, kebudayaan, situasional, sumber daya, media massa, provokasi langsung, agresif yang dipindahkan, pemaparan terhadap kekerasan di media, keluarga, dan lingkungan teman sebaya. Saran lainnya adalah bagi peneliti yang ingin meneliti hal yang sama (hubungan antara identitas sosial dengan perilaku mengemudi agresif), disarankan untuk memperluas populasi di luar anggota Club of RX-King Semarang, misalnya anggota club motor lain seperti *club motor matic*.

## **DAFTAR PUSTAKA**

- Badan Pusat Statistik (BPS). (2010). *Jumlah kecelakaan, korban mati, luka ringan, dan kerugian materi*. (online). Diakses tanggal 30 September 2012. [http://www.bps.go.id/menutab.php?tabel=1&kat=1&id\\_subyek=12](http://www.bps.go.id/menutab.php?tabel=1&kat=1&id_subyek=12)
- Hadi, S. (2015). *Statistik*. Yogyakarta : Pustaka Pelajar.
- Muhaz, M. (2013). *Kematangan emosi dengan aggressive driving pada mahasiswa*. *Jurnal Online Psikologi*, 1(2), diakses dari <http://ejournal.umm.ac.id>.
- Myers, D. (2012). *Psikologi sosial*. Jakarta : Penerbit Salemba Humanika.
- Sarwono, S.W., & Meinarno, E.A. (2009). *Psikologi sosial*. Jakarta: Penerbit Salemba Humanika.
- Sugiyono. (2012). *Metode penelitian kuantitatif, kualitatif, dan R&D*". Bandung : Alfabeta
- Tasca, L. (2000). *A review of the literature on aggressive driving research*. Diakses tanggal 30 September 2012 diperoleh dari <http://www.stopandgo.org/news/>.
- Winarsunu, T. (2015). *Statistik dalam penelitian psikologi dan pendidikan*. Malang : UMM Press