

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Fenomena kecelakaan lalu lintas khususnya di Indonesia saat ini sangat memprihatinkan. Bahkan pemerintah juga sudah pernah menyerukan gerakan disiplin nasional dalam kehidupan bermasyarakat yang di mulai dari kedisiplinan di jalan raya dengan dikeluarkannya Undang-Undang nomor 14 tahun 1992 (Pemerintah Indonesia, 1992) tentang Lalu lintas dari angkutan jalan yang terdapat pada pasal 23 ayat (1) yang menyerukan pada masyarakat agar mengemudikan kendaraannya dengan wajar, mengutamakan keselamatan pejalan kaki dan memakai helm ketika berkendara menggunakan kendaraan roda dua.

Undang-undang No 22 tahun 2009 (Pemerintah Indonesia, 2009) tentang lalu lintas dan angkutan jalan. menyebutkan bahwa: setiap orang yang mengemudikan sepeda motor di jalan tidak memenuhi syarat teknis dan layak jalan yang meliputi kaca spion, lampu utama, lampu rem, penunjuk arah, alat pemantul cahaya ,alat pengukur kecepatan, dan kedalaman alur ban yang tidak sesuai standar nasional Indonesia dapat dipidana dengan kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak 250 juta. Ada empat poin batas kecepatan di tiap wilayah antara lain: Paling rendah 60 (enam puluh) km/jam dalam kondisi

arus bebas dan paling tinggi 100 (seratus) km/jam untuk jalan bebas hambatan; Paling tinggi 80 (delapan puluh) km/jam untuk jalan antarkota; Paling tinggi 50 (lima puluh) km/jam untuk kawasan perkotaan; dan Paling tinggi 30 (tiga puluh) km/jam untuk kawasan permukiman.

Berikut ini adalah data tentang kecelakaan akibat kendaraan bermotor:

**Tabel 1.1**

Jumlah Kecelakaan dan Korban Kendaraan Bermotor Berdasarkan Tingkat Kecelakaan

No.	Jenis	Satuan	2014	2015	2016	2017	2018
1	Kecelakaan	Kecelakaan	95.906	98.970	106.644	104.327	107.968
2	Korban Luka	Orang	164.878	161.146	171.869	166.828	171.436
	Meninggal Dunia	Orang	28.297	26.495	31.262	30.694	29.083
	Luka Berat	Orang	26.840	23.937	20.075	14.559	13.258
	Luka Ringan	Orang	109.741	110.714	120.532	121.575	129.095

Sumber: Direktorat Pembinaan dan Keselamatan Transportasi Darat, Dirjen.

Hubdat, 2018

Survey yang dilakukan oleh BPS (Badan Pusat Statistik) menyebutkan bahwa selama kurun waktu 2014-2018, jumlah kecelakaan mengalami kenaikan rata-rata 2,8 persen per tahun. Kenaikan pada jumlah kecelakaan ternyata diikuti pula oleh kenaikan pada jumlah korban meninggal meninggal dunia dan luka ringan yaitu masing-masing 2,96 persen, 3,02 persen, namun pada korban yang mengalami luka berat mengalami penurunan sebesar 18 persen pertahun. Korps Lalu Lintas Kepolisian Republik Indonesia (Korlantas POLRI) mencatat jumlah kecelakaan sepanjang tahun 2018 sebanyak 107.968 kejadian dengan korban meninggal dunia 29.083 jiwa (orang) (Publikasi Statistik Transportasi Darat Tahun 2018).

Jumlah pelanggaran lalu lintas di Bekasi tepatnya pada tahun 2018 meningkat hingga 2638 kendaraan yang terkena tilang dan 1125 teguran untuk pelaku pelanggaran lebih didominasi oleh sepeda motor yang melakukan pelanggaran kasusnya beragam mulai dari tidak punya sim, tidak memakai helm, melanggar lampu merah dan memakai knalpot yang tidak sesuai dengan standar SNI (Porles Metro Bekasi, 2018).

Studi yang dilakukan oleh Sahabudin, Wartatmo, dan Kuschiwati (2010) memamparkan bahwa kecelakaan lalu lintas pada umumnya dipengaruhi oleh 3 aspek yakni aspek manusia, aspek kendaraan, dan aspek kondisi jalan. Namun demikian lebih dari 80% angka kejadian kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh factor manusia (*human eror*), salah satunya adalah perilaku tidak disiplin dalam berlalu lintas di jalan raya.

Sementara studi yang dilakukan oleh Hafizhudin dan Indrawati (2016) menyatakan 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 pengendarah 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%).

Seperti berita yang dilansir oleh [Republika.co.id](http://Republika.co.id), Semarang (2011) dalam artikelnya menuliskan bahwa seorang pengendara RX King tewas dalam sebuah kecelakaan akibat ugal-ugalan di jalan Menoreh Raya Semarang. Kecelakaan tersebut bermula saat Sumadya beserta rombongannya sesama pengendara RX King memacu sepeda motornya dengan kecepatan tinggi dan terlihat ugal-ugalan. Ketika sedang melaju kencang tiba-tiba setang motor korban menyenggol motor Kawasaki Kaze yang melaju dari arah yang sama, karena tidak sanggup mengendalikan sepeda motor yang oleng, kemudian korban menabrak motor Honda Revo yang melaju dari arah berlawanan. Kemudian korban jatuh dengan posisi bagian kepala membentur aspal jalan hingga tewas.

[Jatimtimes.com](http://Jatimtimes.com) (2017), menuliskan dalam artikelnya bahwa dua pengendara sepeda motor Yamaha RX king mengalami tabrakan di jalan Karang-Tugu Trenggalek yang mengakibatkan satu pengendara motor meninggal dunia di lokasi kejadian. Tabrakan maut tersebut berawal saat sepeda motor yang dikendarai Kukuh Heriawan yang sedang melakukan konvoi dengan teman-temannya bergerak dengan kecepatan tinggi, sementara dari arah yang berlawanan melaju kendaraan Yamaha RX king warna hitam yang di kendarai Brian Cahya. Tiba-tiba kendaraan yang dikendarai Kukuh oleng ke kanan sehingga melewati batas marka jalan, akibatnya tabrakan pun tak bisa di hindarkan.

Kemudian dari berita yang dilansir oleh Jatimnet.com, Blitar (2019) dalam artikelnya menuliskan bahwa seorang pengendara Yamaha RX King menjadi korban tabrak lari di wilayah Kesamben, Kabupaten Blitar. Kejadian bermula saat Fiki dan teman-temannya melakukan *touring* dari arah Kesamben menuju kearah Gogoniti, kemudian Fiki melakukan *Speeding* untuk membuat teman-temannya terkesan hingga akhirnya dari arah berlawanan ada mobil truk yang melaju kencang sehingga menenggol dan menyeret motor Fiki sejauh 10 meter. Sementara kendaraan memilih terus melaju. Korban mengalami luka dibagian kepala dan tangan, dan sempat dilarikan kerumah sakit Ngudi Waluyo, namun akhirnya meninggal dunia.

Dari kasus diatas berhubungan dengan penelitian Sahabudin, Wartatmo, dan Kuschiawati (2010) bahwa 80% kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh factor manusia (*human error*). Kemudian pada penelitian yang dilakukan oleh Hafidzhudin dan Indrawati (2016) bahwa 8 dari 10 kecelakaan melibatkan sepeda motor sebagai korban.

Peneliti akan meneliti tentang *aggressive driving* pada komunitas motor di Bekasi. Berdasarkan hasil observasi yang terjadi di lapangan bahwa si komunitas ini setiap melakukan perjalanan konvoi mereka sering melakukan tindakan negatif dan berdampak membahayakan kendaraan lain seperti: mengebut, menyalip dengan kasar, membuntuti kendaraan lain terlalu dekat, memotong kendaraan yang berada di jalur yang dekat, dan menghalangi kendaraan lain untuk menyalip demi kepentingan komunitas

mereka. Padahal tindakan seperti ini tidak patut di contoh karena dapat membahayakan kendaraan lain dan dapat mengganggu kenyamanan orang lain. Sesuai dengan indikator dari Tasca (2000) bahwa perbuatan ini adalah *aggressive driving* dan dapat berakibat mengganggu kenyamanan dan keselamatan pengguna jalan lain. Walaupun belum diketahui angka pasti akibat ulah RX king hal ini tetap menjadi perhatian peneliti untuk mengangkat fenomena ini menjadi factor perilaku mengemudi yang membahayakan.

Pernyataan Shinar (dalam Kusumatutie, 2015) menyatakan bahwa mengemudi agresif berakar dari rasa frustrasi yang kemudian termanifestasi pada perilaku mengemudi yang dapat membahayakan orang lain. Situasi yang dapat menimbulkan frustrasi saat mengemudi dapat berupa kemacetan maupun tundaan. Situasi eksternal ini akan dipengaruhi oleh faktor kepribadian (*personality*) maupun faktor lingkungan (*environment*). Pengemudi memiliki dua pilihan, yaitu untuk mengalihkan dorongan agresinya atau memanifestasikan dorongan agresinya ke dalam bentuk perilaku mengemudi agresif.

Studi ilmiah yang dilakukan oleh Sofyanida dan Yanuvianti (2016) mengungkapkan bahwa seorang pengendara cenderung merasa kendaraan di depannya menghalangi dan tidak memberikan jalan, terutama ketika sedang teburu-buru. Hal tersebut selanjutnya membuat kesal bahkan stres sehingga membuat pengendara menjadi. Stres yang terjadi disebabkan karena apa yang diharapkan tidak sesuai dengan kenyataan. Harapan

seorang pengendara adalah tidak ada hambatan apapun ketika di jalan, namun pada kenyataannya masih ada pengemudi-pengemudi yang dianggap subjek menghalangi, menghambat, dan berjalan lambat dan menurut subjek itu akan membuatnya terlambat sampai tujuan yang dapat membuat pengendara tersebut melakukan tindakan agresif seperti menyalip, dan mengklakson yang dapat menimbulkan perselisihan.

Sementara studi penelitian yang dilakukan oleh Herani & Jauhari (2017) Faktor penyebab perilaku berkendara agresif paling tinggi untuk komponen *diversity* adalah berkendara dengan kecepatan tinggi karena terburu-buru ingin sampai pada tujuan yang mendapat respon sebesar 55.75%, sehingga dalam konteks ini, pengendara kendaraan bermotor memacu kendaraannya dengan kecepatan tinggi karena terburu-buru ingin sampai tujuan tepat waktu. Kemudian ada factor *restriction*, penyebab terjadinya perilaku berkendara agresif adalah ketika melihat pengendara lain dapat melewati kendaraan melalui celah jalan yang dapat dilalui dengan cepat.

Berbeda dengan penelitian yang dilakukan oleh Rosydah, Kurniasih & Sandora (2017) menyatakan bahwa karakteristik yang mempengaruhi seorang pengendara sehingga berkendara secara *aggressive driving* adalah semua karakteristik individu yang melekat seperti umur, pendidikan, status pernikahan, kepribadian, pengetahuan, serta sikap mengemudi dan Faktor lingkungan yang berpengaruh terhadap perilaku *aggressive driving* yang paling tinggi seperti kondisi lingkungan jalan panas dan berdebu.

Penelitian yang dilakukan oleh Soffania (2018) mengatakan bahwa *Agressive driving* dapat disebabkan oleh salah satunya faktor lingkungan yaitu kemacetan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa faktor *Agressive driving* yang paling dominan yaitu pengemudi memiliki kebiasaan membunyikan klakson ketika merasa kesal dengan pengemudi lain dan pengemudi mempercepat kendaraan ketika akan didahului oleh pengemudi lain.

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. 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.

Penelitian yang dilakukan Fadila (2013) menjelaskan bahwa Ketika individu masuk dalam kelompok, maka identitas kelompok kelompok menjadi bagian dari konsep dirinya. Setiap orang cenderung untuk meraih dan mempertahankan konsep diri yang positif, sehingga individu berusaha membuat penilaian positif terhadap kelompoknya. Orang memakai identitas sosialnya sebagai sumber dari kebanggaan diri dan harga diri.

Sementara penelitian yang dilakukan oleh Utami dan Silalahi (2013) bahwa Identitas sosial merupakan pengetahuan yang dimiliki oleh seorang anggota kelompok atas kelompoknya yang dianggap sesuai dengan identitas yang ada pada dirinya.

Hasil studi yang dilakukan oleh Hafizhudin & Indrawati (2016) menyatakan bahwa 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.

Seperti yang dilansir oleh liputan6.com (2019) dalam komunitas ini mereka selalu nongkrong bersama ditempat yang ramai atau basecame agar bisa dilihat masyarakat sekaligus ajang silaturahmi kepada klub motor lain yang sedang melintas ataupun juga hanya sekedar nongkrong. Nomor motor mereka juga jelas dan tercatat dalam kepolisian atau wadah dari perkumpulan klub motor. Klub motor biasanya beranggotakan oleh orang-orang yang mempunyai hobi terhadap motor. Tidak sedikit komunitas klub

motor yang berada di bawah bendera pabrik motor dan mempunyai nama dengan merek pabrikan.

Penelitian yang dilakukan Noor (2015) menyatakan kendaraan sepeda motor bila dibandingkan dengan kendaraan roda empat atau lebih memang lebih praktis dan lebih menunjang mobilitas untuk kegiatan sehari-hari. Bahkan bagi seseorang yang mempunyai hobby dan kecintaan pada sepeda motor yang pada akhirnya mereka mendirikan sebuah komunitas atau club. Biasanya mereka suka berkumpul dihari-hari tertentu seperti hari weekend atau waktu senggang untuk melepas penat mereka, dan sharing membahas tentang motor dan terkadang melakukan kegiatan jalan bersama atau yang biasa kita kenal dengan istilah touring.

Hasil studi penelitian Erick (2016) ketika mereka melakukan touring atau jalan bersama mereka sering melakukan tindakan yang dapat mengganggu kenyamanan pengguna jalan lain seperti memblokade jalan untuk rombongannya dan menyapa ke club lain memakai knalpot yang tidak standarnya dan menarik tuas gas beberapa kali sehingga warga menjadi terganggu dan tidak nyaman. Pelanggaran yang dilakukan oleh komunitas motor ialah salah satunya memakai knalpot racing karena knalpot racing dapat membuat nyaman orang lain terganggu, memperkeruh udara, dan polusi suara.

Selanjutnya peneliti akan menggambarkan tentang keadaan RX King Indonesia (disingkat RI) chapter bekasi. RI sebagai wadah bagi komunitas RX King yang ada di Indonesia, bertujuan menyalurkan hobi,

mengangkat budaya Indonesia, menambah teman, serta kegiatan yang memberikan manfaat pada anggota dan masyarakat sekitar, dimana RI berada. (RI) chapter Bekasi Berdiri pada tanggal 07 Juli tahun 2017 yang di ketuai oleh Andre Pacoel. dan terdiri dari beberapa club yang ada di Bekasi diantaranya adalah KWB135, KBKI, Jagres, KSF, KRIK, IKJB. RX King adalah sebuah motor 2 tak (motor yang system pembuangan udara menjadi asap sehingga tidak ramah lingkungan) yang dibuat dan di produksi dari tahun 1983-2009. Era kekinian motor 2 tak ini oleh RI dimodifikasi sedemikian rupa dari bagian mesin sampai penampilannya sehingga bisa menjadi motor yang lebih kencang, saat ini peneliti adalah bagian atau anggota dari RI chapter Bekasi. Hal ini akan mempermudah peneliti untuk melakukan penelitian di RI chapter Bekasi, dengan metode observasi partisipasi. Selama RI (chapter Bekasi) berdiri dari kurun waktu 2017-2020 telah terjadi 3 peristiwa kecelakaan. Pada tahun 2018 terjadi 2 peristiwa kecelakaan dibulan Juni dan bulan Desember. Sedangkan 1 peristiwa kecelakaan terjadi pada bulan Oktober 2019 yang menyebabkan 2 orang meninggal dunia.

Peneliti melakukan wawancara pada ketua RW 010, Bekasi jaya setempat yang dilakukan pada tanggal 4 Januari 2020, beliau mengatakan bahwa dengan adanya komunitas RX king khususnya di wilayah Bekasi sangat mengganggu ketentraman warga sekitar karena disertai suara berisik knalpot yang tidak berstandar dan juga berkumpulnya komunitas RX king di wilayah pada malam hari yang sangat-sangat mengganggu kenyamanan

apalagi waktu bubarnya perkumpulan pada saat pulang berisik dengan suara knalpot bersamaan ditambah saling kebut-kebutan di jalan.

Berdasarkan wawancara yang dilakukan pada tanggal 4 januari 2020 dengan 10 orang anggota komunitas motor RX king Indonesia Chapter Bekasi, mereka mengatakan bahwa setiap mereka melakukan perjalanan touring mereka membawa kendaraan mereka dengan kecepatan tinggi yaitu kisaran 80-100km/jam. Disalah satu anggota mereka itu ada yang bagian yang dinamakan bagian blocking (bagian buka tutup jalan) dimana syarat untuk menjadi bagian blocking ialah harus mempunyai keahlian khusus, karena ia harus berani memberhentikan aktivitas kendaraan yang sedang berjalan agar rombongan anggotanya bisa berjalan dengan baik dan di suatu perjalanan pada saat memblocking mereka pernah dimarahi oleh pengguna jalan karena ada salah satu pengguna jalan yang tidak terima dan mengakibatkan timbulnya emosi dan waktu mereka sedang melakukan perjalanan touring ada salah satu anggota mereka dengan kecepatan tinggi lalu menabrak seorang bapak-bapak dari samping karena dia tidak bisa mengendalikan motornya lalu kecelakaan tidak bisa dihindarkan.

Peneliti mendapatkan fenomena dilapangan bahwa setiap individu yang masuk kedalam kelompok harus mengikuti nilai dan sikap yang ada pada kelompok, seperti memblocking jalan yang dilakukan oleh komunitas RI pada saat melakukan perjalanan touring dan juga mereka sering malakukan perjalanan touring dengan kecepatan tinggi. Hal ini dapat dijelaskan dengan hasil penelitian yang dilakukan Hafidzudin dan

Indrawati yang mendapatkan hasil 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. Menurut Jacobson (2003) 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 berbagai uraian diatas serta didukung dengan hasil temuan di lapangan dan data yang telah dijabarkan. Maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian yang dituangkan kedalam skripsi dengan judul: **“Hubungan antara Identitas Sosial dengan *Agressive Driving* pada Komunitas Motor RI (Rx King Indonesia) Chapter Bekasi”**.

## 1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan penelitian diatas, maka permasalahan penelitian ini dapat dirumuskan sebagai berikut: “Apakah ada hubungan yang signifikan

antara Identitas Sosial dan *Agressive Driving* pada komunitas motor RI (Rx King Indonesia) chapter Bekasi?”.

### 1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui apakah ada hubungannya antara Identitas Sosial dan *Agressive Driving* pada komunitas RI (Rx King Indonesia) chapter Bekasi.

### 1.4 Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan memiliki manfaat antara lain:

a. Manfaat Teoritis

Secara teoritis, hasil penelitaian ini di harapkan dapat menjadi referensi atau digunakan untuk perkembangan ilmu psikologi dan menambah kajian ilmu psikologi khususnya perilaku agresi dengan Identitas Sosial.

b. Manfaat Praktis

Secara praktis peneltian ini diharapkan dapat menjadi dasar pertimbangan untuk mengurangi kecenderungan berperilaku agresif saat berkendara pada anggota club Rx-king Indonesia.

### 1.5 Keaslian Penelitian

1. Penelitian yang dilakukan oleh Risa Fadila pada tahun 2013 yang berjudul Hubungan Identitas Sosial Dengan Perilaku Agresif Pada

Geng Motor dengan sampel 84 orang yang terdiri dari yaitu 39 anggota geng RnR, 8 anggota AIDS, 19 anggota NKB, dan 18 anggota Ezto. Berdasarkan hasil pengolahan data diperoleh koefisien korelasi ( $r$ ) sebesar 0,22 dengan taraf signifikansi ( $p$ ) sebesar 0,042 sehingga  $p < 0.05$ . Hal ini berarti hipotesa nol ( $H_0$ ) ditolak dan hipotesa alternatif ( $H_a$ ) diterima yang menunjukkan adanya hubungan antara identitas sosial dengan perilaku agresif, yaitu semakin tinggi identitas sosial, semakin tinggi pula kecenderungan agresivitas. Perbedaannya pada subjek penelitiannya. Subjek yang di gunakan pada penelitian ini adalah komunitas RX king Indonesia Chapter Bekasi. Sedangkan persamaannya terletak pada variabel bebas dan terikat.

2. Penelitian yang dilakukan oleh Fransisca Nurmalita Hapsari Utami dan Betty Yuliani Silalahi pada tahun 2013 yang berjudul Hubungan Antara Identitas Sosial Dan Konformitas Pada Anggota Komunitas Virtual Kaskus Regional Depok. Partisipan dalam penelitian ini terdiri dari 32 orang pria dan 18 orang wanita. Dari hasil penelitian ini, diketahui untuk skala identitas sosial terdapat 19 item valid dari 32 item yang diujicobakan, Sedangkan untuk skala konformitas terdapat 22 item valid dari 38 item yang diujicobakan. Hasil analisis setelah dilakukan uji korelasi diketahui bahwa hipotesis diterima. Hubungan antara identitas sosial dengan konformitas diperoleh dengan koefisien korelasi identitas sosial dengan konformitas yang memiliki nilai sebesar 0,395 dengan taraf signifikansi sebesar 0,002 ( $p < 0,05$ ). Dari

hasil tersebut, dapat dilihat bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara identitas sosial dengan konformitas pada komunitas kaskus regional Depok. Arah korelasinya adalah negatif, yang menunjukkan bahwa semakin tinggi identitas sosial maka akan semakin rendah konformitas pada komunitas kaskus regional Depok, sedangkan semakin rendah identitas sosial maka akan semakin tinggi konformitas pada komunitas kaskus regional Depok. Perbedaannya terletak pada variabel terikat (Y) dimana penelitian ini menggunakan variabel *Aggressive Driving* dan pada subjek yang akan diteliti juga berbeda dimana penelitian ini menggunakan subjek Komunitas Rx king Indonesia Chapter Bekasi. Sedangkan persamaannya terletak pada variabel Bebas (X) Identitas Sosial

3. Penelitian yang dilakukan oleh Zaky Hafizhudin dan Endang Sri Indrawati pada tahun 2016 yang berjudul Hubungan Antara Identitas Sosial Dengan Perilaku Mengemudi Agresif Pada Komunitas Motor Rx-King Di Semarang dengan sampel 100 orang anggota Club of Rx-King Semarang (CORS). 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 *aggressive 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. Perbedaannya pada subjek penelitiannya dan tempat penelitian. Subjek yang di gunakan pada penelitian ini adalah komunitas RX king Indonesia Chapter Bekasi dan tempat penelitian di bekasi. Sedangkan persamaannya terletak pada variabel bebas dan terikat.

4. Penelitian yang dilakukan oleh Ika Herani dan Anya Khaleda Jauhari pada tahun 2017 yang berjudul Perilaku Berkendara Agresif Para Pengguna Kendaraan Bermotor di Kota Malang dengan sampel 400 orang pengguna kendaraan bermotor (pengendara mobil dan sepeda motor) di Kota Malang. Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa perilaku berkendara agresif yang dominan terjadi adalah memperkecil jarak kedekatan dengan kendaraan di depannya untuk menghalangi pengendara lain yang akan mengambil jalan. Sementara itu, faktor yang menjadi pemicu terjadinya perilaku berkendara agresif adalah kepadatan lalu lintas, terburu-buru, rambu lalu lintas yang dirasa memberatkan pengendara, dan adanya pengendara lain yang melanggar daerah teritori pengendara tersebut. Perbedaannya terletak pada subjek penelitian dan pada variabelnya peneliti menggunakan 1 variabel sedangkan pada penelitian ini menggunakan 2 variabel terikat dan bebas. Persamaannya pada variabel *Aggressive Driving*.

5. Penelitian yang dilakukan oleh Mazroh Ilma Soffania pada tahun 2018 yang berjudul Hubungan Aggressive Driving Behavior Pengemudi Sepeda Motor Dengan Kecelakaan Lalu Lintas (Studi Pada Siswa Sma Di Kabupaten Sidoarjo). Populasi penelitian ini adalah siswa SMA yang mengemudi sepeda motor berusia lebih dari sama dengan 17 tahun di Kabupaten Sidoarjo. Populasi dibagi menjadi dua kelompok yaitu kelompok kasus dan kelompok kontrol. Kelompok kasus adalah responden yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas sedangkan kelompok kontrol adalah responden yang tidak pernah mengalami kecelakaan lalu lintas dalam 1 tahun terakhir. Jumlah responden yang dilibatkan sebanyak 24 responden pada kelompok kasus dan 48 responden pada kelompok kontrol. Hasil analisis menggunakan chi-square ( $\alpha = 5\%$ ) menunjukkan ada hubungan antara *aggressive driving* behavior pada pengemudi sepeda motor dengan kecelakaan lalu lintas ( $p = 0,0006$ ;  $OR = 5,320$ ). Siswa SMA diimbau untuk lebih manajemen waktu dan lebih memprioritaskan keselamatan saat mengemudi di jalan raya untuk menghindari kecelakaan lalu lintas. Perbedaan pada subjek penelitiannya. Subjek yang digunakan pada penelitian ini adalah komunitas RX king Indonesia Chapter Bekasi. Sedangkan persamaannya terletak pada variabel terikat yang diteliti yaitu *Aggressive Driving*.