

## Hubungan Identitas Sosial dengan Perilaku Mengemudi Agresif pada Komunitas Motor Ditinjau dari Perspektif Agama Islam

Adik Tri Syaiful Akbar

Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga Yogyakarta, Indonesia

Email : [adikabar3@gmail.com](mailto:adikabar3@gmail.com)

### Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan tingkat agresivitas berkendara di jalan raya pada *Club Motor*. Data dikumpulkan menggunakan skala agresivitas berkendara sepeda motor berjumlah 54 item pernyataan. Skala agresivitas meliputi aspek fisik 18 item, aspek gestural 18 item, dan aspek verbal 18 item. Analisis data menggunakan statistik deskriptif (presentase) yaitu dengan menghitung jumlah responden dalam memilih setiap item. Deskripsi hasil penelitiannya adalah semua *club motor* dalam berkendara sepeda motor melakukan agresivitas dengan kategori: 42 atau 84% agresinya sedang, dan agresi tinggi maupun rendah imbang, yaitu dilakukan oleh masing-masing 4 *club motor* atau 8%. Deskripsi dari masing-masing aspek agresivitasnya adalah untuk aspek fisik, 8 *club motor* (16% agresinya tinggi), 35 (70% agresinya sedang), dan 7 (14% agresinya rendah), aspek gestural 8 *club motor* (16% agresinya tinggi), 40 *club motor* (80% agresinya sedang) dan 6 *club motor* (12% agresinya rendah), serta aspek verbal 7 *club motor* (14% agresinya tinggi), 40 *club motor* (80% agresinya sedang), dan 3 *club motor* (6% agresinya rendah), dan dalam perspektif Islam bisa saja mengikuti *club motor*, namun dengan kegiatan yang bermanfaat seperti dakwah dan sebagainya (Syiar Islam).

**Kata kunci:** Identitas Sosial, Komunitas Motor, Perilaku Mengemudi Agresif.

### *Relationship of Social Identity with Aggressive Driving Behavior in Motorcycle Community From the Perspective of Islam*

#### Abstract

*This study aims to describe the level of aggressiveness of driving on the highway at the Motor Club. Data were collected using a motorcycle riding aggressiveness scale totaling 54 statement items. The aggressiveness scale includes 18 items of physical aspects, 18 items of gestural aspects, and 18 items of verbal aspects. Data analysis used descriptive statistics (percentage) by counting the number of respondents in selecting each item. The description of the results of the research is that all motorcycle clubs in riding motorbikes carry out aggressiveness with categories: 42 or 84% moderate aggression, and high and low aggression in a draw, which is carried out by each of 4 motorcycle clubs or 8%. The description of each aggressive aspect is for the physical aspect, 8 motor clubs (16% high aggression), 35 (70% moderate aggression), and 7 (14% low aggression), gestural aspect 8 motor clubs (16% high aggression), 40 motorcycle clubs (80% moderate aggression) and 6 motorcycle clubs (12% low aggression), as well as verbal aspects of 7 motorcycle clubs (14% high aggression), 40 motorcycle clubs (80% moderate aggression), and 3 motorcycle clubs (6% of aggression is low), and in an Islamic perspective it is possible to join a motorcycle club, but with useful activities such as da'wah and so on (Syiar Islam).*

**Keywords:** Social Identity, Motor Community, Aggressive Driving Behavior.

## PENDAHULUAN

Agama sebagai pedoman hidup bagi manusia yang telah memberikan petunjuk tentang berbagai aspek kehidupan. Dalam aspek perilaku, agama identik dengan istilah perspektif agama Islamitas (keberagamaan), yang berarti seberapa jauh pengetahuan, seberapa kokoh keyakinan, seberapa pernah pelaksanaan ibadah dan akidah, dan seberapa dalam penghayatan atas agama yang dianutnya. Ada beberapa dimensi perspektif agama Islamitas dalam diri seseorang, yakni dimensi keyakinan (*Ideological*), praktik agama (*Ritualistic*), pengalaman (*Experiential*), pengetahuan agama (*Intellectual*), dan konsekuensi (*Consequential*).

Perspektif agama Islamitas (*religiosity*) sebagai bentuk ekspresi spiritual seseorang yang berhubungan dengan sistem yang diyakini, nilai, hukum yang berlaku. Perspektif agama Islamitas diwujudkan dalam berbagai sisi kehidupan, bukan hanya terjadi ketika seseorang melakukan ritual agama yang dianutnya, tetapi juga dengan melakukan aktivitas-aktivitas lainnya yang didorong oleh kekuatan supranatural. Perspektif agama Islamitas pada hakikatnya bukan hanya keyakinan saja, akan tetapi terdapat aspek internalisasi yang harus diamalkan.

Dewasa ini, semakin banyak komunitas maupun organisasi menghadapi suatu lingkungan yang dinamis dan selalu berubah mengikuti arus globalisasi. Hal tersebut menuntut komunitas dan organisasi untuk dapat menyesuaikan diri terhadap perubahan-perubahan yang ada dalam lingkungan masyarakat. Perubahan memang menjadi satu hal yang penting pada masa sekarang.

Transportasi mempunyai peranan penting dan strategis untuk memantapkan perwujudan wawasan nusantara, memperkuat ketahanan nasional dan mempererat hubungan antar bangsa dalam usaha mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945 (Anonim, 1992). Transportasi di jalan raya merupakan salah satu bentuk transportasi yang tidak dapat dipisahkan dari moda transportasi lain dan ditata dalam sistem transportasi nasional yang mampu menjangkau seluruh pelosok wilayah, serta diatur dalam peraturan perundang-undangan. Ervinnurrahmah (2002) mengemukakan bahwa tujuan diselenggarakannya transportasi adalah untuk mewujudkan lalu lintas dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib, teratur, dan efisien, serta mampu memadukan moda transportasi lainnya, menunjang pemerataan, pertumbuhan, dan stabilitas kehidupan.

Pada kenyataannya, tujuan dari transportasi tersebut di atas tidak selamanya tercapai karena adanya kecelakaan di jalan raya yang disebabkan oleh berbagai faktor, baik faktor manusia sebagai pengemudi, kondisi jalan, maupun kondisi kendaraannya itu sendiri. Tentang kecelakaan di jalan raya, dikemukakan oleh wakil presiden Yusuf Kalla ketika menyampaikan pengarahannya pada pencaangan Pekan Nasional II Keselamatan Transportasi Jalan di Silang Monumen Nasional (Monas) Jakarta, Minggu 20 April 2008 pagi. Dikatakannya bahwa kecelakaan jalan raya di tanah air telah menelan 30.000 korban per tahun, jauh di atas jumlah korban flu burung di Indonesia yaitu 100 orang (Mansyur, 1987). Pernyataan wakil presiden tidak memerinci kecelakaan tersebut dari jenis kendaraan yang mana, apakah mobil atau sepeda motor dan lebih banyak digunakan oleh manusia termasuk di Indonesia (Ervinnurrahmah, 2002).

Fakta lainnya dikemukakan Iskandar dalam Mansyur (1987) tentang distribusi kecelakaan di Kota Bandung, Semarang, dan Surabaya tahun 1991-1995, kecelakaan sepeda motor menduduki ranking tertinggi. Sama dengan kejadian tersebut, data statistik

kecelakaan di Yogyakarta tahun 2003 menggambarkan kecelakaan di jalan raya yang terbanyak, melibatkan sepeda motor sebanyak 67,76%. Sementara kasus yang melibatkan mobil pribadi atau mobil barang sebanyak 27,55%, dan bus kota 4,69%. Kemudian Auditya (2002) mengemukakan bahwa di Yogyakarta kecelakaan yang dominan (terbanyak) adalah tabrakan sepeda motor.

Perilaku pengemudi/*driver behaviour* sebagai penyebab dominan dari kecelakaan berkendara di jalan raya adalah karena kurang patuhnya pengendara terhadap peraturan lalu lintas, kesadaran pengguna jalan untuk saling menghormati dan rendahnya toleransi yang bisa dikatakan sebagai pelanggaran. Bentuk-bentuk pelanggaran dari perilaku pengemudi atau pengendara di jalan raya itu disebut berkendara secara berbahaya atau *dangerous driving* (Mansyur, 1987). Berkendara secara berbahaya atau *dangerous driving* terdiri dari tiga aspek, yaitu *aggressive driving*, *negative emotion while driving* dan *risky driving*. Dari ketiga aspek *dangerous driving* tersebut, *aggressive driving*/agresif dalam berkendara lebih banyak dilakukan oleh semua pengendara atau pengemudi di jalan raya.

*Aggressive driving* yaitu aksi yang dilakukan dengan sengaja untuk menyerang atau menyakiti secara fisik maupun psikis pengendara lain, penumpang dan penyeberang jalan. *Negative emotion while driving* yaitu emosi-emosi yang ada saat berkendara misalnya frustrasi, marah, sedih, iri hati yang dialami oleh pengendara atau pengemudi pada saat mengemudi. *Risky driving* merupakan perilaku berkendara yang membahayakan, akan tetapi tidak secara sengaja ditujukan untuk menyakiti diri sendiri dan pengendara lain.

*Club motor* Sekolah Menengah Kejuruan masuk ke dalam masa remaja yang merupakan periode "Badai dan Tekanan", masa ketika ketegangan emosi meninggi akibat dari perubahan fisik dan kelenjar. Ketegangan emosi pada masa remaja yang khas juga dipengaruhi oleh kondisi sosial yang mengelilingi remaja karena mereka berada di bawah tekanan sosial dan kondisi baru.

## METODE

Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif kuantitatif. Responden adalah *club motor*, pengguna sepeda motor yang berjumlah 50 orang. Oleh karena itu, menggunakan penelitian populasi berdasarkan pendapat Arikunto (2002) yang mengatakan bahwa apabila responden berjumlah 100 atau kurang maka seluruhnya harus diteliti. Pemilihan jurusan otomotif kelas XII adalah karena mereka mempelajari tentang seluk beluk motor dan pada tahun 2009 telah terjadi 2 kali kecelakaan yang mengakibatkan meninggal dunia dan yang lainnya pernah mengalami kecelakaan ringan dan sedang.

Data tentang agresivitas berkendara sepeda motor di jalan raya dikumpulkan menggunakan skala berjumlah 54 item dan mempunyai 4 alternatif jawaban yaitu: Sangat Sesuai (SS), Sesuai (S), Tidak Sesuai (TS), dan Sangat Tidak Sesuai (STS). Item yang mendukung variabel atau favourabel, jawaban SS diberi nilai 4, jawaban S diberi nilai 3, jawaban TS diberi nilai 2, dan jawaban STS diberi nilai 1. Aitem yang tidak mendukung variabel atau unfavourabel jawaban SS diberi nilai 1, jawaban S diberi nilai 2, jawaban TS diberi nilai 3, dan jawaban STS diberi nilai 4.

Analisis data menggunakan statistik deskriptif yang menggunakan prosentase untuk memperoleh gambaran tentang perilaku agresif dalam berkendara sepeda motor yang dilakukan oleh *club motor* agresifitas yang dicari meliputi aspek agresifitas yaitu fisikal, *gesture*, dan verbal.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### *Perilaku Aggressive Driving*

Definisi perilaku *aggressive driving* adalah berdasarkan penelitian perilaku berkendara yang dimulai pada tahun 1980-an. Perilaku *aggressive driving* menurut James dan Nahl dalam Kusumastuti (2014) dari Universitas Hawaii, "*Aggressive driving is driving under the influence of impaired emotions, resulting in behavior that imposes one's own preferred level of risk on other*" artinya, "Perilaku *aggressive driving* adalah perilaku berkendara yang dipengaruhi oleh emosi yang terganggu yang menghasilkan perilaku yang mengakibatkan tingkat resiko terhadap orang lain". Dikatakan agresif karena pengendara tersebut berasumsi bahwa orang lain dapat mengatasi tingkat resiko yang sama dan pengendara yang seperti ini menyebabkan bahaya yang tinggi bagi orang lain.

Dari beberapa definisi yang diungkapkan oleh para ahli mengenai *aggressive driving*, maka dapat disimpulkan bahwa *aggressive driving* adalah penyimpangan atau pelanggaran yang dilakukan secara sengaja terhadap cara berkendara yang aman dan upaya untuk menghemat waktu yang melibatkan berbagai perilaku berbeda seperti perilaku membuntuti, mengklakson, melakukan gerakan kasar, mengedipkan lampu jauh di saat suasana lalu lintas tenang, sehingga dapat membahayakan orang lain atau properti jalan. Dikatakan agresif, karena mengasumsikan bahwa orang lain mampu meningkatkan resiko yang sama serta mengganggu keamanan publik dan merupakan aksi yang dilakukan dengan sengaja untuk menyerang ataupun meyakiti secara fisik maupun psikis pengendara lain, penumpang, dan penyeberang jalan. Aksi tersebut bisa bersifat fisik seperti memukul pengendara lain dan merusak kendaraannya, bersifat gestural seperti mengacungkan jari tangan secara tertentu untuk merendahkan dan menghina pengendara lain, maupun bersifat verbal seperti meneriakkan kata-kata umpatan kepada seorang penyeberang jalan.

### *Bentuk Perilaku Aggressive Driving*

Perilaku *aggressive driving* dapat diidentifikasi dalam emosi-emosi terganggu yang mempunyai 3 (tiga) kriteria atau bentuk (Kusumastuti, 2014), yaitu:

1. *Impatience and inattention* (tidak sabar dan tidak atensi), seperti menerobos lampu merah, melanggar batas kecepatan, mengikuti kendaraan lain terlalu dekat, dan berpindah jalur tanpa memberikan tanda;
2. *Power struggle* (saling berebut), seperti menghalangi jalur setelah mendahului, tidak memberikan jalan, memotong jalur dengan sengaja, dan mengerem mendadak dengan sengaja; dan
3. *Recklessness and road rage* (ceroboh dan marah-marah), seperti duel kejar-kejaran, berkendara sambil mabuk, menyerang kendaraan lain, dan berkendara dengan kecepatan yang sangat tinggi.

### *Faktor Penyebab Perilaku Aggressive Driving*

Adapun faktor penyebab perilaku *aggressive driving* antara lain:

1. *Immobility*, tensi akan terbangun ketika secara fisik terhimpit. Misalnya, para pengendara akan cenderung marah-marah, mengomel dan membunyikan klakson.
2. *Restriction*, terhalangi ketika ingin bergerak kedepan yang dapat menimbulkan frustrasi dan diikuti kecemasan dan intensi untuk keluar dari himpitan.

3. *Regulation*, peraturan walaupun sah menurut hukum dan jelas, terasa seperti membebani dan menimbulkan sebuah rentetan pelanggaran yang akan mendorong mereka untuk mengabaikan peraturan apapun.
4. *Lack of personal control*, kurangnya kontrol personal selama di jalan mengecewakan dan sering mudah untuk melepaskan kemarahan pada siapapun di sekelilingnya – biasanya pengendara atau penumpang lainnya.
5. *Being put in danger*, lalu lintas padat biasanya menimbulkan ketidaksabaran dan pengendara agresif dapat menimbulkan ketidak hormatan dan insiden permusuhan. Misalnya, ketika terdapat pengendara yang memotong jalur, maka akan memicu pengendara lain untuk membalasnya.
6. *Territorially*, area berkendara kita adalah “istana” dan disekitar kendaraan adalah area pertahanan. Ketika pengendara lain melanggar dan mengancam teritori tersebut, kita sering merespon dengan permusuhan, bahkan dengan sikap tubuh seperti perang dan reaksi agresif pada suatu insiden.
7. *Diversity*, perbedaan sosial menurunkan kemungkinan peramalan karena para pengendara dengan kemampuan dan tujuan yang berbeda tidak berperilaku berdasarkan norma atau aturan yang diharapkan.
8. *Multi-tasking*, kita menjadi jengkel pada orang lain – dan mereka pada kita ketika atensi kita sebagai pengendara dipersepsikan kurang baik dalam “banyaknya tugas” (pengoperasian) di belakang kemudi.
9. *Denial*, pengendara sering menolak ketika dikatakan melakukan kesalahan ketika berkendara. Contohnya, ketika pengendara lain memaksa untuk menyingkir dari jalur cepat karena dianggap berkendara terlalu lambat. Terdapat kecenderungan yang kuat bagi individu untuk “menolak kesalahan”. Individu juga melihat keluhan dari pihak luar sebagai sesuatu yang berlebihan, permusuhan, atau tidak beralasan. Penolakan ini disebabkan oleh perasaan marah dan membenaran diri.
10. *Negativity*, budaya saling bermusuhan di antara pengendara atau dengan jenis kendaraan lain memicu timbulnya sikap negatif ketika berkendara. Budaya ini 9 dapat terbentuk di lingkungan atau di kalangan para pengendara sendiri ataupun ada peran dari media. Sehingga ketika para pengendara tersebut sedang berkendara atau dalam konteks berlalu lintas, maka budaya tersebut akan diterapkan, seperti saling memotong jalur, saling mengotot untuk berada di jalur depan atau lebih dahulu dari pengendara lainnya.
11. *Self-serving bias*, kecenderungan untuk memberikan atribut salah pada orang lain adalah alami, namun hal itu dipengaruhi oleh ingatan mengenai apa yang terjadi dan sering kehilangan objektivitas dan pertimbangan dalam perselisihan. Sehingga ketika terjadi insiden, maka subjektivitas dan membenaran pribadi akan kuat dan para pengendara tidak mau disalahkan dan merasa selalu paling benar. Contohnya, ketika pengendara terlibat dalam suatu kecelakaan. Walaupun perilakunya salah, tetapi dirinya tidak akan mau disalahkan.
12. *Venting*, merupakan perasaan dorongan yang berenergi. Perasaan yang menggairahkan ini berlangsung singkat dan disertai oleh marah. Ketika kemarahan pengendara tergugah, pikiran tersebut merusak pertimbangan dan menstimulasi untuk terburu-buru serta melakukan tindakan yang berbahaya. Seperti dalam kepadatan lalu lintas para pengendara menghalalkan segala cara untuk segera keluar dari kepadatan. Pengendara

seringkali melakukan manuver-manuver yang berbahaya. Misalnya, mendahului kendaraan jenis lain dalam jarak yang sangat dekat.

13. *Unpredictability*, lingkungan lalu lintas dengan kepadatan dan kemacetan yang terjadi setiap hari mengharuskan pengendara untuk menyesuaikan emosi secara terus menerus pada hal-hal yang tidak dapat diprediksi, membosankan, dan kejadian-kejadian yang berbahaya.
14. *Isolation*, para pengendara diwajibkan menggunakan peralatan keamanan yang menyebabkan pengendara satu dengan pengendara lainnya tidak dapat saling berkomunikasi. Hal ini menimbulkan ambiguitas dan kesalahpahaman dalam berkendara ketika salah satu atau lebih pengendara melakukan manuver.
15. *Emotional challenges*, kecakapan emosi merupakan kebiasaan baik dalam bersikap dan motivasi dalam situasi yang menantang. Para pengendara sering kurang dalam menguasai kecakapan emosi yang esensi untuk berkendara harian di jalan.

Secara umum, 15 faktor penyebab tersebut berhubungan dengan agresivitas sosial dan faktor-faktor lingkungan serta faktor-faktor kepribadian individual (Kusumastuti, 2014). Sedangkan menurut Tasca dalam Aji (2009), faktor-faktor penyebab *aggressive driving* ada tujuh, yaitu: *Pertama*, usia dan Jenis Kelamin. Kebanyakan *aggressive driving* melibatkan pengemudi laki-laki usia 17-35 tahun lebih tinggi dibandingkan pengemudi perempuan dengan rentang usia yang sama. Pengemudi laki-laki cenderung meremehkan resiko yang terkait dengan pelanggaran lalu lintas. Menurut mereka aturan lalu lintas adalah sesuatu yang menjengkelkan dan berlebihan. Sedangkan pengemudi perempuan cenderung memandang peraturan lalu lintas sebagai sesuatu yang penting, jelas dan masuk akal serta memiliki tanggung jawab untuk mematuhi.

*Kedua*, anonimitas. Anonimitas biasanya mengacu pada seseorang, yang sering berarti bahwa identitas pribadi, informasi identitas pribadi orang tersebut tidak diketahui. Anonimitas menurut Aji (2009) lebih pada suatu kondisi mengemudi yang memungkinkan seseorang tidak diketahui identitasnya. *Ketiga*, faktor sosial, *aggressive driving* merupakan pengaruh dari norma, *reward*, *punishment* dan model yang ada di masyarakat. Banyaknya kasus *aggressive driving* yang tidak mendapatkan hukuman dapat membentuk persepsi bahwa perilaku seperti ini normal dan diterima.

*Keempat*, kepribadian. Individu memiliki ciri yang menentukan mereka untuk berperilaku secara teratur dan terus menerus dalam berbagai situasi. Sifat-sifat ini dikatakan membentuk kepribadian mereka. Faktor pribadi yang telah diidentifikasi sebagai berhubungan dengan kecelakaan kendaraan umumnya termasuk agresi tingkat tinggi dan permusuhan, daya saing, kurang kepedulian terhadap orang lain, sikap mengemudi yang tidak baik, mengemudi untuk pelepasan emosional, impulsif dan mengambil resiko.

*Kelima*, gaya hidup. Gaya hidup merupakan salah satu faktor penyebab perilaku *aggressive driving*. Gaya hidup seperti minum-minuman keras, menggunakan obat-obatan terlarang, merokok dan kelelahan karena bersosialisasi hingga larut malam, semua gaya hidup tersebut menyerap pada aspek kehidupan mereka, termasuk saat berkendara. *Keenam*, tingkah laku pengemudi. Tingkah laku pengemudi dapat menjadi salah satu faktor penyebab *aggressive driving*. Seseorang yang merasa dirinya memiliki keterampilan yang tinggi dalam menangani sebuah kendaraan lebih memungkinkan untuk mengalami kemarahan dalam situasi lalu lintas yang menghambat laju kendaraannya.

*Ketujuh*, faktor lingkungan. Menurut Aji (2009) terdapat hubungan yang kuat antara kondisi lingkungan dan manifestasi pengemudi agresif. Pengemudi yang terbiasa dengan kemacetan lebih jarang merasakan emosi marah saat mengemudi. Namun kemacetan yang tidak diperkirakan dapat menimbulkan emosi marah pada pengemudi yang kemudian dapat meningkatkan kecenderungan pengemudi untuk melakukan *aggressive driving*.

### Hasil dan Diskusi

Berdasarkan analisis data, *aggressive driving*/agresifitas dalam berkendara sepeda motor yang dilakukan *club motor* Sekolah Menengah Kejuruan/SMK Muhammadiyah 2 Ajibarang Jurusan Otomotif adalah: 4 responden (8% agresivitasnya tinggi), 42 responden (84% agresivitasnya sedang), dan 4 responden (8% agresivitasnya dalam berkendara sepeda motor rendah). Lihat tabel 1.

Tabel 1. Kategorisasi *Aggressive Driving*/Agresif Berkendara Sepeda Motor

Kategori	Standar Deviasi	Skor	Jmlah	Prosentase
Tinggi	$X > M + 1 SD$	$X > 176.544$	4	8%
Sedang	$(M+1SD) \geq X \geq (M-1SD)$	$176.544 \geq X \geq 142.456$	42	84%
Rendah	$X < M - 1 SD$	$X < 142.456$	4	8%
<b>Total</b>			<b>50</b>	<b>100%</b>

Delapan responden (16% memiliki agresivitasnya dalam berkendara sepeda motor tinggi), 35 responden (70% sedang), dan 7 responden (14% agresivitas fisikalnya dalam berkendara sepeda motor rendah), 4 responden (8% agresivitas gesturalnya dalam berkendara sepeda motor tinggi), 40 responden (80% agresivitas sedang), dan 6 responden (12% responden agresivitas gesturalnya dalam berkendara sepeda motor rendah), Tujuh responden (14% agresivitas verbalnya dalam berkendara sepeda motor tinggi), 40 responden (80% agresivitas sedang), dan 3 responden (6% agresivitas verbalnya dalam berkendara sepeda motor rendah).

Perilaku agresi dalam berkendara sepeda motor di jalan raya pada remaja (peserta didik) dibenarkan oleh Kusumastuti (2014), yang mengemukakan bahwa terdapat kecenderungan berperilaku agresif dalam berkendara pada *club motor*. Dikatakan juga bahwa akhir-akhir ini agresifitas berkendara sepeda motor di jalan raya semakin memprihatinkan dan mengarah kepada bentuk-bentuk pelanggaran lalu lintas yang berdampak pada kecelakaan, dan berakibat luka berat maupun meninggal dunia. Hal itu disebabkan karena kurang adanya kepatuhan lalu lintas, rendahnya pemahaman terhadap peraturan lalu lintas dan pelaksanaannya, sikap kurang baik terhadap keselamatan dan keamanan diri sendiri maupun kepada pemakai jalan yang lain, serta kesiapan individu dan kendaraannya.

Islam adalah agama yang sempurna. Islam, mengatur setiap sendi-sendi kehidupan manusia, baik yang bersifat vertikal (*hablu minallah*), maupun horizontal (*hablu minannas*), keduanya pun harus saling bersinergi, tidak dapat dipisahkan. Kekurangan pada salah satu dari dua sisi tersebut berarti merupakan kekurangan dalam agama seorang Muslim. Di dalam Islam pula, kita mengenal istilah *amar ma'ruf nahi munkar*. Di mana, seorang Muslim selayaknya memerintahkan kepada kebaikan dan mencegah seseorang dari perbuatan buruk. Sebab, jika tidak ada pembawa kabar dan peringatan, sudah tentu akan banyak kerusakan di atas muka bumi ini.

*Amar ma'ruf nahi munkar* adalah kewajiban agama terbesar setelah kewajiban iman kepada Allah. Sebab Allah menyebutkannya dalam Al Qur'an bersanding dengan iman kepada-Nya. Allah Ta'ala Berfirman: "*Kalian adalah umat yang terbaik yang dilahirkan untuk manusia, menyuruh kepada yang ma'ruf, dan mencegah dari yang munkar, dan beriman kepada Allah...*"(QS. Ali Imran: 110). Oleh karena itu, beramar *ma'ruf* dan *nahi munkar* atau dengan kata lain dakwah, merupakan alasan diutusnya para nabi dan para rasul. Meninggikan kalimat tauhid di muka bumi ini adalah kewajiban bagi setiap umat manusia. Dakwah adalah satu-satunya jalan bagi seseorang dalam mewujudkan berbagai banyak kemaslahatan.

Berdakwah termasuk ibadah yang utama dan besar pahalanya. Allah berfirman: "*Siapakah yang lebih baik perkataannya daripada orang yang menyeru kepada Allah, mengerjakan amal yang saleh, dan berkata: "Sesungguhnya aku Termasuk orang-orang yang menyerah diri?"*"(QS. Fushshilat: 33). Syaikh as-Sa'div berkata tentang ayat ini, "*ini merupakan pertanyaan yang mengandung penafian yang tetap, yaitu tidak ada seorangpun yang lebih baik perkataannya*". Maksudnya ucapan, jalan, dan keadaannya dibandingkan dengan orang yang mengajak manusia kepada Allah, dengan mengajarkan orang yang tidak tahu, menasihati orang yang lalai dan berpaling, mendebat orang yang batil dengan menyuruh beribadah kepada Allah dengan berbagai macamnya, mendorong untuk itu, serta memperbaiki ibadah tersebut sesuai kemampuan.

Maka dari itu, sesuai dengan syariat Islam, yang hobi berkendara, mereka akan bertindak sebagaimana apa yang melekat pada dirinya. Mulai dari cara berpakaian sampai pada cara berkomunikasi kepada komunitas mereka ataupun komunitas lain yang serupa. Karena atribut yang dimilikinya saat berada di jalan raya. Akan tetapi, jika mereka ada pada lingkungan yang berbeda seperti masjid, maka mereka bertindak sebagai pelayan umat dan tidak lagi sebagai pengendara dengan tidak menghilangkan jati diri mereka. Namun, dalam kondisi ini tidak terlalu kentara.

Teori ini menyatakan bahwa manusia berinteraksi satu dengan yang lain tidak secara langsung, melainkan melalui simbol-simbol. Teori ini menitikberatkan perhatiannya pada interaksi antar individu dan lingkungan dimana mereka berada. Menggunakan pesan verbal dan nonverbal berupa gambar, media cetak seperti spanduk dan baliho berisikan kata-kata motivasi yang bersifat ajakan dan dorongan. Kemudian *club motor* menggunakan media-media sosial untuk menyebarkan program dan kegiatannya. Di samping cara ini lebih efektif, hal ini juga karena hampir setiap orang memiliki *handphone* yang canggih untuk mengakses hal tersebut. Kemudian pesan ini diterima oleh komunikan, dalam hal ini adalah pengguna media dan masyarakat sekitar. Setelah simbol tadi diterima, menimbulkan efek interaksi terhadap dirinya sendiri berupa kesadaran dalam bertindak dan menimbulkan komunikasi intrapersonal. Di sisi lain, merubah pola tindakan terhadap lingkungan sekitar yakni selalu menegakkan salat subuh berjama'ah di Masjid, setelah sebelumnya timbul kesadaran dalam diri melalui interaksi dengan dirinya sendiri. Sudah menjadi salah satu misi dari Komunitas ini untuk mengajak masyarakat untuk kembali ke masjid dan menjadikan masjid sebagai pusat kegiatan apapun.

## SIMPULAN

Berdasarkan uraian di atas, disimpulkan bahwa semua *club motor* dalam berkendara sepeda motor melakukan agresivitas dengan kategori: 42 atau 84% agresinya

sedang, dan agresi tinggi maupun rendah imbang, yaitu dilakukan oleh masing-masing 4 *club motor* atau 8%. Deskripsi dari masing-masing aspek agresifitasnya adalah untuk aspek fisik, 8 *club motor* (16% agresinya tinggi), 35 (70% agresinya sedang), dan 7 (14% agresinya rendah), aspek gestural 8 *club motor* (16% agresinya tinggi), 40 *club motor* (80% agresinya sedang) dan 6 *club motor* (12% agresinya rendah), serta aspek verbal 7 *club motor* (14% agresinya tinggi), 40 *club motor* (80% agresinya sedang), dan 3 *club motor* (6% agresinya rendah), dan dalam perspektif Islam bisa saja mengikuti *club motor*, namun dengan kegiatan yang bermanfaat seperti dakwah dan sebagainya (Syiar Islam).

#### DAFTAR PUSTAKA

- Aji, A.P. (2009). Pengaruh Tayangan Motogp Terhadap Minat Berkendaraan Agresif pada Remaja (Studi pada Komunitas Nonton Bareng Motogp di Dealer Lautan Teduk Yamaha Teluk Bentung). *Skripsi*, Universitas Lampung.
- Anonim, A. (2002). *Undang Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945*. Jakarta: Majelis Permusyawaratan Rakyat/Sekretariat Jenderal MPR RI.
- Arikunto, S. (2002). *Prosedur Penelitian*. Jakarta: PT Rineka Cipta.
- Auditya, D. S. (2002). *Solusi Agresifitas Mengemudi: Penyusunan Skala Psikologi*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar Offset.
- Ervinnurrahmah, S. (2002). Pengaruh Film Televisi Dragon Ball terhadap Agresi Anak. Diakses pada tanggal 29 Mei 2022 dari <http://elib.unikom.ac.id/gdl.php?mod=browse&op=read&id=jiptumm-gdls1-2002--4896-agresi&q=Film>.
- Kusumastuti, A. (2014). Peran Komunitas dalam Interaksi Sosial Remaja di Komunitas Angklung Yogyakarta. *Skripsi*, Universitas Negeri Yogyakarta.
- Mansyur, C. (1987). *Sosiologi Masyarakat Desa dan Kota*. Surabaya: Usaha Nasional.