

# KETERKAITAN ANTARA PELANGGARAN LALU-LINTAS DAN MOTIVASI KESELAMATAN PADA PENGEMUDI

Zainul Anwar

zainulanwarumm@yahoo.com

Anggi Bayu Irawan

anggyboy@yahoo.co.id

Fakultas Psikologi, Universitas Muhammadiyah Malang

**Abstrak:** Transportasi umum sudah menjadi transportasi yang vital. Namun fenomenanya transportasi umum yang digunakan oleh masyarakat tidak lagi mengutamakan kedisiplinan dalam berlalu-lintas dengan cara melakukan pelanggaran, maka sudah pasti risiko untuk kecelakaan lebih besar dan hal itu dapat merugikan pengemudi, penumpang ataupun pengguna jalan yang lain. Tujuan penelitian untuk mengetahui perbedaan motivasi keselamatan internal atau eksternal yang lebih berpengaruh pada pelanggaran lalu lintas. Metode yang digunakan yaitu kuantitatif komparatif, pengambilan data menggunakan skala motivasi keselamatan dan skala pelanggaran lalu-lintas. Teknik *sampling* yang digunakan yaitu *accidental sampling* dan didapat responden sebanyak 100 pengemudi bus. Hasil penelitian menunjukkan bahwa ada perbedaan yang signifikan pada motivasi keselamatan yang diketahui dengan membandingkan hasil uji *anova* nilai *sig* (0,000) dengan taraf signifikansi (0,000 < 0,05). Dalam penelitian ini motivasi keselamatan eksternal lebih banyak memiliki rata – rata skor pelanggaran lalu-lintas yaitu (16,8) dibanding dengan rata – rata skor pelanggaran motivasi keselamatan internal yang hanya (7,07) secara keseluruhan.

**Kata kunci:** Pelanggaran lalu-lintas, motivasi keselamatan

**Abstract:** Public transportation has a vital transportation. However, the phenomenon of public transport used by the public is no longer priority to discipline the traffic passes by way of a foul, then it is definitely a greater risk for accidents and it can harm the driver, passengers or other road users. The aim of research to determine differences in the internal or external safety motivations which have more influence on traffic violations. The method used is quantitative comparative data retrieval using safety motivation scale and scale lalul traffic violation. The sampling technique used is accidental sampling and obtained as many as 100 respondents bus driver. The results showed that there were significant differences in safety motivation is known by comparing the results of ANOVA test *sig* value (0.000) with a significance level (0.000 < 0.05). In this study, the safety of external motivation has more average - average score of traffic violations, namely (16.8) compared with the average - average score of offense motivated internal safety (7.07).

**Keywords :** Traffic violation, safety motivation

## PENDAHULUAN

Seiring dengan perkembangan zaman, transportasi sudah menjadi kebutuhan sehari-hari dan menjadi hal yang vital dalam roda perekonomian. Salah satu transportasi yang banyak digunakan oleh masyarakat umum yaitu angkutan umum jenis bus. Fenomenanya transportasi umum

yang digunakan oleh masyarakat sering mengabaikan kedisiplinan dalam berlalu-lintas dengan cara melakukan pelanggaran, maka sudah pasti resiko untuk kecelakaan lebih besar dan hal itu dapat merugikan pengemudi, penumpang ataupun pengguna jalan yang lain.

Setiap kecelakaan transportasi

kendaraan darat, kecelakaan bus korban jiwa yang ditimbulkan selalu memiliki jumlah yang banyak dalam sekali kejadian, jika dibandingkan dengan kecelakaan yang terjadi pada jenis kendaraan darat yang lainnya maka bus yang paling fatal akibatnya. Seperti kecelakaan bus sumber kencono yang bertabrakan dengan mini-bus yang menimbulkan 6 orang meninggal dunia, sehingga dalam sekali kejadian kecelakaan bus korban yang ditimbulkan tidak hanya sedikit (Budi, 2012).

Kasus pelanggaran yang terjadi dan menimbulkan kecelakaan, kerugian tidak hanya timbul pada pelanggarnya saja namun individu pengguna jalan lain juga terkena dampak dari perilaku melanggar yang dilakukan individu lain. Misalnya anda ditabrak oleh individu yang melanggar lalu-lintas. Kerugian tidak hanya terdapat pada pelanggar saja namun diri anda juga ikut dirugikan dengan adanya pelanggaran itu sendiri. Dalam berlalu-lintas semua komponen memang harus mentaati peraturan yang ada agar tidak terjadi kecelakaan dan terciptanya kenyamanan berlalu-lintas. Pada dasarnya pemerintah sudah membuat Undang - Undang lalu-lintas untuk mengarahkan para pengemudi agar selamat tidak mengalami kecelakaan. Namun pada kenyataannya banyak pengemudi yang masih melanggar dan tidak memikirkan bahwa kerugian yang timbul dari pelanggaran tidak hanya pada dirinya namun individu lain. Mungkin kerugian material masih bisa dicari namun jika yang dirugikan adalah nyawa maka tidak akan bisa untuk diganti.

Pelanggaran lalu-lintas jika dibiarkan saja tanpa ada usaha untuk menguranginya, maka akan banyak pengguna jalan lain yang dirugikan. Pelanggaran memang harus diindaklanjuti agar para pengguna jalan selamat dan tidak merugikan pengguna

jalan lain. Pelanggaran termasuk dalam *human failure* dimana pelanggaran disebabkan oleh kegagalan manusia itu sendiri (Hughes & Feeret, 2007). Dari penelitian *Road Accident in Indonesia* (Soehodho, 2009) sebanyak 93% faktor kecelakaan disebabkan oleh manusia itu sendiri, dan sebanyak 92% meninggal dunia. Masih begitu tinggi angka kematian yang disebabkan oleh *human factor* di Indonesia. Pada dasarnya pemerintah melalui departemen perhubungan telah melakukan regulasi yang tercantum dalam Undang-Undang no. 14 tahun 1992 bab vii mengenai tata cara berlalu-lintas pasal 23 tentang keselamatan, keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan.

Rata-rata pelanggaran terjadi karena kurangnya kesadaran pengemudi untuk bertindak aman, dan kurangnya budaya keselamatan (Simpson, Horberry & Joy, 2009). Kebanyakan pengemudi berperilaku disiplin karena orientasi eksternal, yaitu karena takut terkena tilang atau ada polisi yang berjaga di jalan. Fenomenanya para pengemudi yang melanggar misalnya tidak menggunakan sabuk keselamatan, akan mengambil jalan pintas untuk menghindari polisi ataupun mempercepat kendaraannya agar cepat sampai pada tujuannya tanpa memperhatikan keselamatan pengguna jalan yang lain. Semua pengemudi atau siapapun bisa menjadi pelopor berkeselamatan dalam mengemudi dan menjadikan keselamatan adalah kebutuhan bukan lagi sebuah kewajiban.

Pada dasarnya perilaku tertentu didasari oleh jenis motivasi tertentu. Motivasi tertentu akan memunculkan perilaku-perilaku yang berbeda-beda sesuai dengan motivasi yang dimiliki. Ketika individu sudah mulai sadar akan pentingnya keselamatan maka kesadaran itu akan menjadi dorongan yang kuat bagi individu untuk mentaati

peraturan lalu lintas. Motivasi adalah alasan yang berasal dari eksternal ataupun internal yang mendasari sebuah perilaku atau perbuatan yang dilakukan oleh seorang individu (Gagné & Deci, 2005), sehingga perilaku yang dimunculkan akan berbeda sesuai dengan jenis motivasi yang dimiliki oleh individu. Oleh sebab itu motivasi sangat penting untuk mengarahkan individu pada perilaku yang patuh terhadap peraturan lalu-lintas.

Dalam konteks K3 (Keselamatan dan Kesehatan Kerja) motivasi yang dibahas yaitu motivasi keselamatan, motivasi ini sudah diteliti sebelumnya diantaranya oleh (Neal, Griffin, & Hart, 2000; Fleming, 2012), motivasi keselamatan mengacu pada kesediaan individu untuk diikutsertakan kedalam upaya bertindak aman dan pentingnya suatu tempat yang aman. Individu dalam melakukan suatu hal tidak memerlukan tekanan ataupun paksaan dalam melakukan sesuatu dalam konteks K3. Ketika individu sudah memiliki kecenderungan motivasi intrinsik yang tinggi mengenai keselamatan, maka individu itu akan menyadari betapa penting keselamatan pada dirinya sendiri dan dalam melakukan keselamatan individu tidak perlu dorongan ataupun paksaan dari pihak yang berasal dari luar. Dalam penelitian sebelumnya tersebut motivasi keselamatan yang diteliti masih secara umum, dan pada penelitian ini motivasi keselamatan akan diteliti lebih spesifik dengan membagi dua jenis motivasi keselamatan, yaitu motivasi keselamatan internal dan eksternal.

Adapun manfaat penelitian ini yaitu akan menambah khasanah keilmuan psikologi khususnya dalam bidang pengembangan sumberdaya manusia. Selain itu, dengan meneliti jenis motivasi apa yang dimiliki oleh pengemudi sebenarnya pihak yang berwajib ataupun perusahaan bus bisa membuat

intervensi yang lebih sesuai dan tepat sasaran ataupun untuk membuat strategi agar para pengemudi dapat berperilaku mengemudi dengan aman. Seperti ketika akan melakukan *recruitmen* untuk pekerjaan pengemudi penelitian ini bisa digunakan untuk mendeteksi sejak dini motivasi keselamatan apa yang dimiliki oleh individu agar nantinya intervensi yang diberikan pada calon pengemudi bisa bermanfaat dan tepat sasaran.

### **Pelanggaran Lalu-Lintas**

Pelanggaran adalah kesalahan yang terjadi karena seseorang mengetahui apa yang harus di kerjakan tetapi memutuskan untuk tidak melakukan seperti yang diketahuinya. Dalam melakukan pelanggaran individu percaya bahwa melanggar peraturan adalah perbuatan yang sah untuk dilakukan. Lawton juga menyatakan bahwa pelanggaran aturan terjadi karena adanya konflik antara tujuan organisasi dengan tujuan individual (Winarsunu, 2008).

Selain itu sebagian besar pelanggaran terjadi karena memiliki budaya keselamatan yang buruk (Simpson, dkk., 2009). Adapun menurut Hughes dan Feeret (2007) pelanggaran itu sendiri dibagi menjadi tiga kategori yaitu *routine*, *situational*, dan *exceptional*, penyebab pelanggaran dibedakan menjadi 3 yaitu: 1) *Routine* merupakan pelanggaran yang terjadi ketika melanggar aturan keselamatan atau prosedur itu adalah cara kerja yang dibolehkan atau normal untuk dilakukan. Hal ini menjadi rutinitas untuk tidak menggunakan tata cara yang direkomendasikan untuk pekerjaan, biasanya pelanggaran pada tipe ini disebabkan oleh kebiasaan para individu itu sendiri. 2) *Situational* yaitu pelanggaran yang terjadi ketika ada tekanan dari pekerjaan tertentu pada waktu tertentu dimana individu sulit

untuk patuh terhadap peraturan karena tekanan tersebut. Penyebab individu melanggar pada konteks situasional ini karena keadaan yang memungkinkan untuk para individu melanggar. 3) *Exceptional* yaitu pelanggaran yang jarang terjadi atau pengecualian. Bisa dikatakan pelanggaran kategori ini sangat jarang terjadi (Hughes & Feeret, 2007).

Bentuk pelanggaran bermacam-macam sesuai dengan tempat dan kejadiannya, salah satunya yaitu pelanggaran pada lalu-lintas. Pelanggaran lalu-lintas yaitu pelanggaran yang terjadi di jalan raya yang berhubungan dengan peraturan ketertiban lalu-lintas. Di Indonesia Pelanggaran lalu-lintas mengacu pada UU lalu-lintas no 22 tahun 2009 Peraturan lalu-lintas ada berbagai macam sesuai dengan kebutuhannya, salah satunya peraturan lalu-lintas untuk mobil.

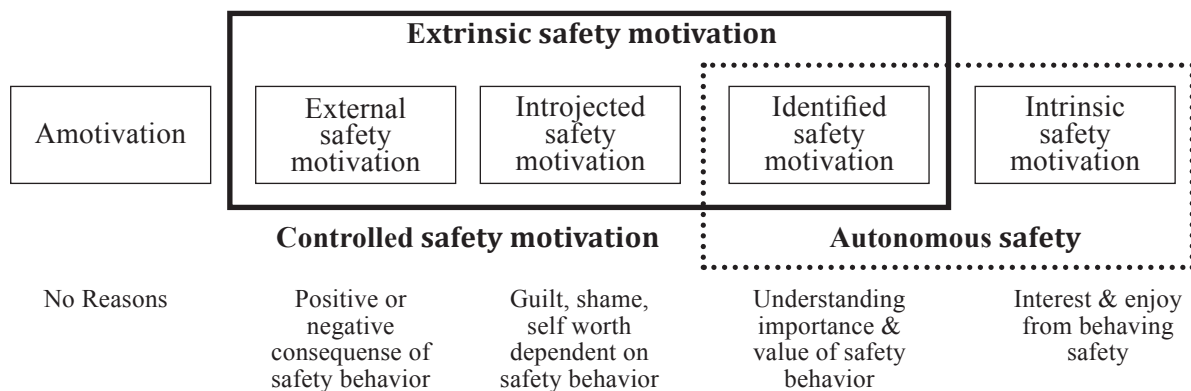
Peraturan lalu-lintas untuk mobil sesuai dengan UU lalu-lintas no 22 tahun 2009 diantaranya : (a.) tidak dapat menunjukkan surat izin mengemudi yang sah, (b.) memasang perlengkapan yang dapat membahayakan keselamatan, (c.) tidak menggunakan sabuk keselamatan, (d.) kendaraan bermotor tidak dilengkapi dengan ban cadangan, segitiga pengaman, dongkrak, pembuka roda, dan P3K, (e.) kendaraan

bermotor tidak memenuhi persyaratan teknis meliputi kaca spion, klason, lampu utama, lampu mundur, lampu tanda batas dimensi badan kendaraan, lampu gandengan, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pemantul cahaya, pengukur kecepatan, alur ban, kaca depan spak bor, bumper, dan penghapus kaca, (f.) melanggar gerakan lalu lintas atau tata cara berhenti dan parkir, (g.) melanggar aturan batas kecepatan paling tinggi atau paling rendah, (h.) tidak memberikan isyarat dengan lampu penunjuk arah atau isyarat tangan saat akan berbelok atau berbalik arah.

**MOTIVASI KESELAMATAN**

Motivasi merupakan alasan yang berasal dari eksternal ataupun internal yang mendasari sebuah perilaku atau perbuatan yang dilakukan oleh individu (Gagné & Deci, 2005). Sedangkan motivasi keselamatan mengacu pada kesediaan individu diikutsertakan kedalam upaya untuk bertindak aman dan pentingnya suatu tempat yang aman (Neal & Griffin, 2006). Ada banyak teori motivasi, salah satunya yaitu teori *self-determination* (Deci & Ryan, 1985) ada 3 faktor yang mendasari yaitu *extrinsic motivation*, *intrinsic motivation* dan *amotivation* yang menjadi dasar teori motivasi keselamatan.

*Extrinsic safety motivation* merupakan



**Gambar. 1 Motivasi keselamatan (Fleming, 2012)**

alasan-alasan eksternal yang mendasari individu untuk membentuk perilaku tertentu yang dimiliki individu. *Extrinsic safety motivation* dibagi menjadi 3 yaitu *external safety motivation*, *introjected safety motivation* dan *identified safety motivation*. *External* motivasi keselamatan merupakan bentuk motivasi yang harus di kendalikan atau diarahkan. *Introjected* motivasi keselamatan. Di klasifikasikan sebagai motivasi yang tidak harus dikendalikan secara utuh untuk melakukan perilaku keselamatan (Gagné & Deci, 2005) *introjected* motivasi keselamatan masih memerlukan tekanan untuk beraktivitas secara aman, tekanan tersebut berasal dari dalam diri individu sebagai lawan dari orang lain atau kelompok. Tekanan internal untuk berperilaku aman yang paling sering dialami adalah rasa bersalah atau malu (Deci & Ryan, 2002). *Identified* motivasi masih tergolong ekstrinsik karena individu dalam melakukan keselamatan kerja didasarkan untuk memperoleh suatu hasil (yaitu, informasi yang menyediakan keselamatan).

Motivasi keselamatan intrinsik merupakan bentuk penuh motivasi keselamatan otonom, sebagai alasan untuk terlibat dalam kegiatan keselamatan benar-benar berdasarkan kemauan. Adapun *Amotivation* didefinisikan bahwa orang melakukan sesuatu tanpa alasan atau tidak jelas kenapa seseorang melakukan sesuatu. (Deci & Ryan, 2002)

Deci dan Ryan, (1985) menguraikan bawah *Self-determination theory*, yaitu individu termotivasi melakukan perilaku untuk berbagai alasan dan mengklasifikasikan berbagai jenis motivasi menurut alasan tersebut. Selanjutnya, *self-determination theory* juga mengemukakan bahwa berbagai jenis motivasi bervariasi sampai sejauhmana motivasi itu menghasilkan perilaku *self-*

*directed* (otonom/mandiri) (Deci & Ryan, 1985; 2000; 2002; Gagné & Deci, 2005). Ketika motivasi belum diinternalisasikan, beberapa jenis kontingensi eksternal akan diperlukan untuk mengarahkan kinerja perilaku individu. Oleh karena itu, *self-determination theory* dilihat sebagai konsep multi-dimensi dan mengakui pentingnya memahami tingkat dan jenis motivasi ketika berusaha menjelaskan perilaku individu (Deci & Ryan, 2002).

Pada tingkat yang paling dasar *self-determination theory* mengakui kedua alasan intrinsik dan alasan ekstrinsik yang menentukan bagaimana seseorang berperilaku. Alasan ekstrinsik adalah individu perilaku karena ada orientasi eksternal atau ekstrinsik. Sebaliknya, alasan intrinsik adalah individu berperilaku karena memang individu itu merasa nyaman dan senang ketika melakukannya dan tidak ada orientasi dari luar untuk melakukannya. Alasan-alasanyang berbeda untuk perilaku mencerminkan berbagai jenis motivasi yaitu, motivasi ekstrinsik dan intrinsik (Deci & Ryan, 1985).

## TUJUAN PENELITIAN

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui perbedaan antara motivasi keselamatan eksternal dan motivasi keselamatan internal terhadap pelanggaran pada pengemudi bus.

## HIPOTESIS

Ada perbedaan antara motivasi keselamatan eksternal dan motivasi keselamatan internal terhadap pelanggaran. Motivasi keselamatan eksternal lebih cenderung mengarah pada perilaku melanggar dibanding dengan pengemudi bus yang terkategori dalam motivasi keselamatan internal.

## METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif komparatif, yaitu penelitian yang bertugas untuk membandingkan dua objek. Penelitian ini dilakukan untuk membandingkan persamaan dan perbedaan dua atau lebih fakta-fakta dan sifat-sifat objek yang di teliti berdasarkan kerangka pemikiran tertentu (Sugiyono, 2006). Dalam penelitian ini membandingkan antara motivasi keselamatan eksternal dan motivasi keselamatan internal terhadap pelanggaran pada pengemudi bus. Adapun pengambilan data menggunakan skala motivasi keselamatan dan skala pelanggaran yang menghasilkan data berupa angka dan dianalisis menggunakan metode statistika.

### Subjek Penelitian

Subjek penelitian sebanyak 100 pengemudi bus dengan karakteristik subjek penelitian adalah pengemudi transportasi yang berjenis bus dan sudah memiliki lisensi mengemudi yang sah, sesuai dengan jenis kendaraanya. Desain sampling yang digunakan yaitu *non-probability sampling* dengan teknik *accidental sampling*.

### Variabel dan Instrumen Penelitian

Pelanggaran (variable Y) adalah perilaku dengan sengaja dan sadar yang dilakukan individu dalam menyalahi aturan, dengan tidak menjaga keselamatan dirinya maupun individu lain. Dalam penelitian ini pelanggaran yang dimaksud adalah pelanggaran lalu-lintas. Motivasi keselamatan (variable X) adalah kesediaan individu untuk mengarahkan dirinya pada tindakan keselamatan. Motivasi keselamatan ada 2 yaitu motivasi keselamatan internal dan motivasi keselamatan eksternal.

Untuk mengukur motivasi keselamatan peneliti menggunakan 12 item skala adaptasi

yang di kembangkan oleh Fleming (2012). Skala motivasi keselamatan merupakan jenis skala likert dengan rentangan 1-5. Dalam skala ini memiliki 3 item per-aspeknya, walaupun hanya 3 item per-aspek namun setiap itemnya memiliki validitas dan reliabilitas internal yang tinggi. kisaran indeks validitas (0,477 - 0,853) dan reliabilitas skala motivasi keselamatan internal 0,789, serta reliabilitas skala motivasi keselamatan eksternal 0,789. Hal ini sama dengan pernyataan Cook *et.al.*, (Hinkin, 1995) apabila internal reliabilitasnya konsisten maka 3 item saja sudah cukup. Pelanggaran lalu-lintas diukur dengan menggunakan skala pelanggaran yang disusun berdasarkan UU lalu-lintas no 22 tahun 2009, skala pelanggaran disusun model jenis skala Gutman (setuju) dan (tidak setuju) agar mendapatkan hasil yang tegas mengenai pelanggaran, sebanyak 30 item skala pelanggaran dengan kisaran indeks validitas item (0,252 - 0,661) dan reliabilitas skala pelanggaran sebesar 0,707.

## HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan hasil penelitian diperoleh bahwa dari 100 subjek sebanyak 43 subjek (43%) berorientasi pada motivasi internal. Sebanyak 29 subjek (29%) berorientasi pada motivasi eksternal, dan sisanya sebanyak 28 subjek (28%) tidak terkategori dari keduanya artinya sebanyak 28 subjek ini dapat dikatakan memiliki orientasi motivasi yang sama dominanya dalam diri subjek atau memiliki dua motivasi dalam diri subjek. Dengan demikian dapat diambil kesimpulan bahwa, sebanyak 43 subjek memiliki dominasi motivasi internal, sebanyak 29 subjek memiliki dominasi motivasi eksternal dan sebanyak 28 subjek tidak terkategori pada kendali motivasi keselamatan sehingga total subjek atau N=100. Adapun lebih detail sebagaimana tabel berikut:

**Tabel.1: Hasil kategorisasi berdasarkan z-score**

| Kategori           | Frekuensi | Presentase |
|--------------------|-----------|------------|
| Motivasi internal  | 43        | 43 %       |
| Motivasi eksternal | 29        | 29 %       |
| Un-categorized     | 28        | 28 %       |
| Total              | 100       | 100 %      |

Berdasarkan tabel tersebut hasil untuk melihat perbedaan jenis motivasi keselamatan terhadap pelanggaran, maka dilakukan uji anova. Namun sebelum melakukan uji anova dilakukan uji homogenitas terhadap variabel motivasi keselamatan. Uji homogenitas digunakan untuk melihat ada atau tidaknya perbedaan varian motivasi keselamatan. Adapun hasil uji homogenitas yaitu nilai

$F=0,452$  dengan taraf signifikansi ( $0,638 > 0,05$ ), maka diketahui signifikasinya lebih besar dari taraf signifikansinya. Artinya data motivasi keselamatan bersifat homogen atau tidak ada varian, sehingga dilanjutkan analisis dengan menggunakan analisis anova, hal ini didasarkan pada asumsi dari analisis anova yang menyebutkan bahwa varian dari populasi adalah sama.

**Tabel.2 : Hasil uji anova**

|                | Sum of Squares | df | Mean Square | F      | Sig. |
|----------------|----------------|----|-------------|--------|------|
| Between Groups | 1651.643       | 2  | 825.821     | 27.859 | .000 |
| Within Groups  | 2875.357       | 97 | 29.643      |        |      |
| Total          | 4527.000       | 99 |             |        |      |

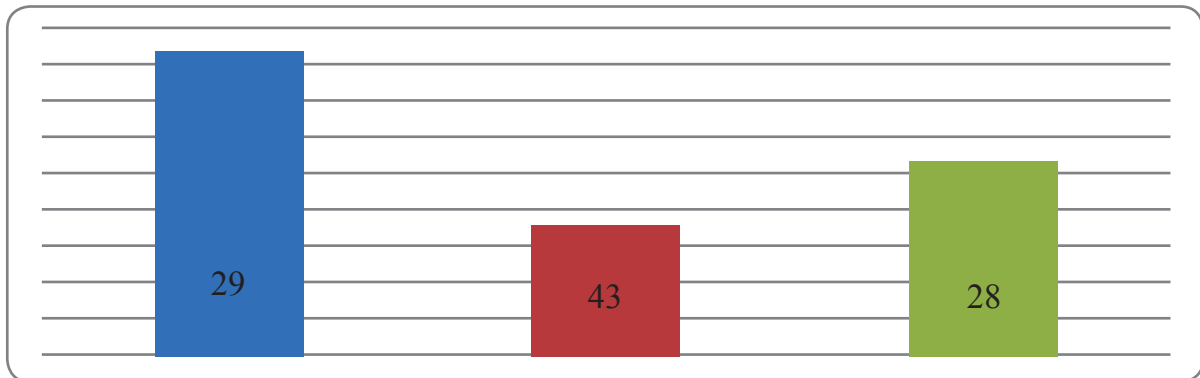
Berdasarkan hasil uji anova pada tabel tersebut dapat dilihat pada kolom *sig* yang menunjukkan angka 0,000. Dapat diambil kesimpulan dengan membandingkan taraf signifikansi sebesar 0,05 ( $0,000 < 0,05$ ) maka nilai *sig* lebih kecil dari pada taraf signifikansinya, sehingga ada perbedaan yang nyata atau signifikan diantara motivasi keselamatan yang dimiliki oleh para pengemudi bus.

Kemudian untuk mengetahui perbedaan jenis motivasi keselamatan terhadap pelanggaran yang lebih rinci maka

dilakukan *post hoc test Bonferroni*. Dari *post hoc test bonferroni* di temukan yang pertama bahwa adanya perbedaan yang signifikan antara motivasi keselamatan eksternal dan motivasi keselamatan internal, selain itu ditemukan perbedaan yang signifikan antara motivasi keselamatan eksternal dan *uncategorized*. Kedua dalam *post hoc test Bonferroni* ditemukan adanya perbedaan yang signifikan antara motivasi keselamatan internal dan motivasi keselamatan eksternal dan motivasi keselamatan internal memiliki perbedaan yang signifikan dengan

*uncategorized*. Kemudian yang ketiga ditemukan bahwa *uncategorized* memiliki

perbedaan yang signifikan dengan motivasi keselamatan eksternal maupun motivasi keselamatan internal.



**Gambar 2. Rata - rata skor pelanggaran**

Dari gambar tersebut dapat dilihat bahwa sebanyak 29 subjek yang terkategori memiliki kecenderungan motivasi keselamatan eksternal memiliki *mean* skor pelanggaran 16,8 jadi rata-rata setiap individu yang terkategori dalam motivasi keselamatan eksternal memiliki skor pelanggaran 16,8. Kemudian sebanyak 43 subjek yang terkategori memiliki kecenderungan motivasi keselamatan internal memiliki rata-rata skor pelanggaran sebanyak 7,07 dan yang tidak terkategori sebanyak 28 subjek memiliki rata-rata skor pelanggaran sebanyak 10,6.

## PEMBAHASAN

Hasil penelitian ini menemukan bahwasanya ada perbedaan yang signifikan pada motivasi keselamatan. Hal ini menunjukkan motivasi keselamatan eksternal memiliki perbedaan secara signifikan dengan motivasi keselamatan internal terhadap pelanggaran. Dengan kata lain alasan-alasan yang berasal dari luar individu maupun dari dalam individu memiliki perbedaan yang signifikan pada perilaku melanggar. Hal ini sudah menjadi bahan diskusi yang panjang

mengenai efek motivasi internal dan motivasi eksternal, dalam penelitian Willson (2009) menemukan bahwa motivasi internal dan eksternal akan menghasilkan perilaku yang berbeda, dan dalam penelitian tersebut mengungkapkan bahwa pemberian reward atau motivasi yang berasal dari eksternal akan merusak motivasi internal seseorang, yang berarti bahwa motivasi eksternal akan memiliki dampak perubahan pada motivasi internal individu dan nantinya akan berefek pada perilaku individu itu sendiri.

Selain ditemukan dalam penelitian Willson (2009) ditemukan juga dalam penelitian Benabou dan Tirole (2002), dikemukakan bahwa jika motivasi eksternal diberikan maka akan merusak motivasi internal yang dimiliki individu. Artinya ketika individu sudah sadar mengenai keselamatan berlalu-lintas kemudian individu ini diberikan sebuah *reward* atau *punishment* maka kesadarannya mengenai keselamatan berlalu-lintas ini akan menurun karena individu sudah menanamkan bahwasanya ketika hanya ada *reward* atau *punishment* saja maka dia akan sadar terhadap keselamatan berlalu-lintas itu. Sehingga hal tersebut akan memiliki



dampak yang berbeda pula terhadap perilaku individu mengenai perilaku pelanggaran.

Pada fenomena dan fakta yang ada, sebagian perusahaan yang mempekerjakan pengemudi lebih mengutamakan pemberian *reward* maupun *punishment* (motivasi keselamatan eksternal) agar mau berperilaku selamat dari pada usaha untuk memberikan kesadaran akan keselamatan kepada para pengemudi. Pemberian *reward* memang akan lebih terlihat hasilnya dan lebih cepat, apa lagi pemberian *reward* itu menarik bagi para pengemudi, hal ini seperti penelitian yang dilakukan Reagan, Bliss, Houten, dan Hilton (2013) yang menemukan hasil bahwa pemberian *reward* pada pengemudi lebih efektif dan cepat untuk meminimalisir perilaku melanggar.

Pemberian *reward* memang lebih cepat untuk menurunkan perilaku melanggar namun apabila *reward* yang diberikan berhenti maka perilaku melanggar itu akan kembali. Pada fenomena yang terjadi, bahwa individu akan lebih mentaati peraturan lalu-lintas ketika ada pengaruh atau tekanan dari pihak luar misalnya polisi atau pun yang lainnya. Setelah itu ketika individu ini sudah mulai merasa aman tidak ada pengaruh dari luar atau tidak ada polisi yang berjaga maka individu akan merasa lebih bebas untuk melakukan pelanggaran lalu-lintas. Seperti dalam temuan yang disampaikan Apriliananda (2013) bahwa kesadaran berlalu lintas masyarakat saat ini masih rendah bahkan polisi yang berjaga seperti hantu yang akan di takuti dan ditaati ketika bertemu. Hal ini sesuai dengan teori *self determination theory* yaitu *external safety motivation* Deci dan Ryan (1985) yang mengemukakan bahwa agar termotivasi berperilaku aman seorang individu harus diberikan stimulus terlebih dahulu agar melakukan perilaku aman, biasanya stimulus yang diberikan berupa

hadiah atau hukuman. Karakteristik individu pada motivasi keselamatan eksternal yaitu dalam melakukan perilaku aman, individu didasarkan karena alasan yang berasal dari eksternal yang berupa stimulus-stimulus eksternal yaitu hadiah ataupun hukuman.

Hal ini berbeda dengan motivasi keselamatan internal yang menyatakan bahwa ketika individu yang sudah memiliki motivasi keselamatan internal maka individu akan senang dan menyadari pentingnya berperilaku selamat bagi dirinya. Selain itu motivasi keselamatan internal akan lebih mungkin bertahan lama dibandingkan motivasi keselamatan eksternal. Hal ini bisa diperkuat dengan penelitian Probst dan Brubaker (2001) ketika motivasi keselamatan sudah internal maka hal ini akan bertahan selama enam bulan dan pada penelitian yang lebih baru oleh Neal dan Griffin (2006) motivasi keselamatan yang sudah internal mampu bertahan hingga dua tahun lebih.

Motivasi keselamatan eksternal memang dapat di berikan untuk mengurangi kecelakaan lalu-lintas namun motivasi keselamatan eksternal hanya memberikan efek sementara pada individu untuk mengurangi resiko kecelakaan lalu-lintas, karena ketika motivasi keselamatan eksternal sudah tidak di berikan lagi maka perilaku melanggar akan muncul lagi. Sehingga bentuk motivasi keselamatan eksternal tidak akan efektif untuk mengurangi perilaku melanggar dalam jangka panjang. Hal ini sesuai teori belajar dengan percobaan Ivan Pavlov ketika anjing di berikan daging (stimulus) dan bel maka anjing tersebut mengeluarkan air liur namun setelah beberapa lama hanya bel yang di berikan, kemudian ketika hanya bel yang di berikan secara berturut-turut anjing tidak lagi mengeluarkan air liur karena tidak ada daging (stimulus) yang sebelumnya di sajikan bersama bel (Strickland, 2001).

Selain ditemukannya perbedaan yang signifikan antara jenis motivasi keselamatan, di temukan jugabahwa rata -rata skor pelanggaran motivasi keselamatan internal lebih sedikit di dibandingkan rata-rata skor pelanggaran motivasi keselamatan eksternal. Hal ini diduga karena kesadaran mengenai keselamatan berlalu-lintas yang dimiliki oleh sebagian pengemudi bus dalam penelitian ini sudah baik, sehingga tidak perlu lagi adanya stimulus eksternal agar para pengemudi bus ini taat berlalu-lintas. Seperti dalam penelitian yang dilakukan (Mason, Griffin, Newnam, 2008) di temukan bahwa motivasi keselamatan yang berasal dari diri individu yang akan lebih mengarahkan pada tindakan keselamatan.

Dengan demikian maka dapat disimpulkan secara sederhana bahwa faktor-faktor yang berasal dari eksternal yang lebih cenderung banyak dalam melakukan pelanggaran atau dengan kata lain motivasi eksternal memang jenis motivasi keselamatan yang lebih tinggi rata-rata skor pelanggarananya dibanding dengan jenis motivasi keselamatan internal.

## **PENUTUP**

Kesimpulan dari penelitian ini menunjukkan bahwa jenis motivasi keselamatan pengemudi bus memiliki perbedaan yang signifikan. Dalam penelitian ini pengemudi bus yang terkategori dalam motivasi keselamatan eksternal lebih cenderung mengarah pada perilaku melanggar dibanding dengan pengemudi bus yang terkategori dalam motivasi keselamatan internal.

Dengan melihat hasil penelitian yang menunjukkan perbedaan jenis motivasi keselamatan terhadap pelanggaran, dapat menjadikan hasil ini sebagai solusi untuk mengurangi tingkat pelanggaran yang terjadi pada pengemudi bus. Dengan menjadikan penelitian ini sebagai bahan pertimbangan, perusahaan dapat menentukan dan menggunakan salah satu jenis motivasi keselamatan untuk dijadikan sebagai pelatihan maupun intervensi tertentu mengenai pelanggaran berlalulintas. Sehingga pelatihan dan intervensi yang dilakukan akan lebih efektif dan tepat sasaran.

Secara luas pentingnya kesadaran akan keselamatan berlalu lintas harus dimiliki oleh setiap individu, hal ini di karenakan kecelakaan berlalu lintas akan berdampak kepada oranglain dan diri kita sendiri sehingga untuk menciptakan situasi berlalulintas yang selamat memang membutuhkan semua unsur yang terlibat dalam berlalulintas. Untuk peneliti selanjutnya agar dapat menjadikan suatu bahan referensi serta dapat menambah wawasan mengenai motivasi keselamatan dan pelanggaran lalu-lintas. Jika ingin meneruskan penelitian ini, peneliti berharap agar peneliti selanjutnya mempertimbangkan tingkat kesulitan pengambilan data pada subjek penelitian dan di harapkan ada topik baru yang muncul selain pelanggaran yang dapat di teliti dengan motivasi keselamatan ini. Dari peneliti sendiri berharap motivasi keselamatan dapat di terapkan pada penelitian yang berhubungan dengan berbagai profesi, diamana profesi-profesi tersebut berhubungan dengan keselamatan jiwa manusia.

## DAFTAR PUSTAKA

- Apriliananda. D. (2013). *Kesadaran berlalu lintas masyarakat rendah*. Diunduh dari <http://otomotif.kompas.com/read/2013/06/17/8651> tanggal 22 juni 2013.
- Benabou. R., & Tirole. J. (2002). Intrinsic and extrinsic motivation. *Journal Review of Economic Studies*, 70, 489-520.
- Budi, E. (2012). *Lagi-lagi kecelakaan bus*. Diunduh dari <http://ekonomi.kompasiana.com/bisnis/2012/05/07/lagi-lagi-kecelakaan-bus-455604.html> tanggal 13 agustus 2013.
- Deci, E. L., & Ryan, R. M. (1985). *Intrinsic motivation and self-determination in human behavior*. Diunduh dari [http://books.google.com.br/books?id=p96WmnER4QC&printsec=frontcover&hl=pt-BR&source=gbs\\_ge\\_summary\\_r&cad=0#v=onepage&q&f=false](http://books.google.com.br/books?id=p96WmnER4QC&printsec=frontcover&hl=pt-BR&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false) tanggal 14 februari 2013.
- \_\_\_\_\_. (2000). The "What" and "Why" of goal pursuits: Human needs and the self-determination of behavior. *Psychological Inquiry*, 11, 227-268.
- \_\_\_\_\_. (2002). *Handbook of self-determination research*. Diunduh dari : [http://books.google.com.br/books?id=G7fdOh0wqT0C&printsec=frontcover&dq=Handbook+of+Self+Determination+Research&hl=id&sa=X&ei=frCUdXOEMLqrQfQsYGYCw&redir\\_esc=y](http://books.google.com.br/books?id=G7fdOh0wqT0C&printsec=frontcover&dq=Handbook+of+Self+Determination+Research&hl=id&sa=X&ei=frCUdXOEMLqrQfQsYGYCw&redir_esc=y) tanggal 12 februari 2013.
- Fleming, M. (2012). Assessing employee safety motivation. Diunduh dari [www.worksafebc.com/contact\\_us/research/funding\\_decisions/assets/pdf/2012/RS2010-DG08.pdf](http://www.worksafebc.com/contact_us/research/funding_decisions/assets/pdf/2012/RS2010-DG08.pdf) tanggal 30 februari 2013.
- Gagné, M., & Deci, E. L. (2005). Self-determination theory and work motivation. *Journal of Organizational Behavior*, 26, 331-362.
- Hughes, P., & Feeret, E. (2007). *Introduction to health and safety at work: The handbook for the NEBOSH national general certificate 5<sup>th</sup> edition*. United Kingdom: Elsevier Limited.
- Neal, A., & Griffin, M. A. (2006). A study of the lagged relationships among safety climate, safety motivation, safety behaviour, and accidents at the individual and group levels. *Journal of Applied Psychology*, 91, 946-953.
- Neal, A., Griffin, M. A., & Hart, P. M. (2000). The impact of organizational climate on Safety climate and individual behaviour. *Safety Science*, 34, 99-109.
- Mason, C., Griffin, M., & Newnam, S. (2008). Safety in work vehicles: a multilevel study linking safety values and individual predictors to work-related driving crashes. *Journal applied psychology*, 93, 3, 632-644.
- Probst, T. M., & Brubaker, T. L. (2001). The effects of job insecurity on employee safety outcomes: Cross-sectional and longitudinal explorations. *Journal of Occupational Health Psychology*, 6, 139-159.
- Reagan, I. J., Bliss, J. P., Houten, R. V., & Hilton, B. W. (2013). The Effects of External Motivation and Real-Time Automated Feedback on Speeding Behavior in

- aNaturalistic Setting. *The Journal of the Human Factors and Ergonomics Society*, 55 (1), 218-230.
- Soehodho, S. (2009). Road Accident In Indonesia. *IATSS Research*, 33 (2), 122-124.
- Simpson, G. Horberry, T. & Joy, J. (2009). *Understanding human error in mine safety*. United Kingdom: Ashgate Publishing Limited.
- Strickland, B. (2001). *The gale encyclopedia of psychology*. United States of America: Gale Group.
- Sugiyono, (2006), *Teknik penelitian*, Yogyakarta: Pines.
- Undang Undang No. 14 Tahun 1992. Lalu lintas dan angkutan jalan. Diunduh dari <http://www.hukumonline.com/pusatdata/detail/359/node/667/uu-no-14-tahun-1992-lalu-lintas-dan-angkutan-jalan> tanggal 22 November 2013.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009. Lalu lintas dan angkutan jalan. Diunduh dari <http://www.hukumonline.com/pusatdata/detail/359/node/667/uu-no-14-tahun-1992-lalu-lintas-dan-angkutan-jalan> tanggal 22 November 2013.
- Winarsunu, T. (2008). *Psikologi keselamatan kerja*. Malang: Umm Press.
- Willson, G. (2009). *The effects of external rewards on intrinsic motivation*. Diunduh dari <http://www.abcbodbuilding.com/reward> tanggal 22 november 2013.