

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Manusia mempunyai kebutuhan-kebutuhan dasar sebagaimana yang dijelaskan oleh Abraham H Maslow. Terdapat hierarki kebutuhan-kebutuhan berdasarkan potensinya, yaitu fisiologis, rasa aman, rasa dicintai dan dimiliki, serta rasa dihargai dan aktualisasi diri. Dari kebutuhan-kebutuhan tersebut, kebutuhan rasa aman mencakup rasa aman fisik, stabilitas, ketergantungan, perlindungan, dan kebebasan dari daya-daya mengancam, seperti peperangan, terorisme, penyakit, rasa takut, rasa cemas, bahaya, kerusakan dan bencana alam (Abraham H Maslow, 1970). Manusia memiliki rasa takut terhadap ancaman-ancaman dari luar diri seperti kehilangan, rasa takut akan hukuman, rasa takut akan kejahatan dan masih banyak lainnya.

Lingkungan yang membuat seseorang merasa dalam bahaya dapat terjadi dimana saja, salah satunya yaitu di jalan raya. Keadaan jalan raya di Indonesia dirasa masih kurang memberi rasa aman untuk para penggunanya, mulai dari kondisi jalan yang kurang baik, masalah kemacetan, kejahatan di jalan raya, serta kelalaian pengguna kendaraan bermotor yang seringkali tidak memerhatikan keselamatan bersama. Saat ini jumlah kendaraan bermotor semakin meningkat yang mengakibatkan jalanan menjadi semakin ramai dan padat. Data Korps Lalu Lintas Kepolisian Negara Republik Indonesia mencatat, jumlah kendaraan yang masih beroperasi di seluruh Indonesia pada 2013 mencapai 104,211 juta unit, naik 11 persen dari tahun sebelumnya (2012) yang berjumlah 94,299 juta unit (*Traffict Management Centre* Polda Metro Jaya, 2013). Keadaan dimana jumlah kendaraan yang semakin meningkat dari tahun ke tahun ini mendatangkan kemacetan. Selain bertambahnya kendaraan bermotor

yang mengakibatkan kemacetan, ada juga hal-hal yang mengakibatkan kemacetan di jalan raya seperti kecelakaan, mobil mogok dan pecah ban kendaraan. Selain masalah-masalah tersebut, masyarakat juga mengalami kesulitan saat akan menyeberang jalan ketika keadaan jalanan sedang ramai.

Banyaknya masalah di jalan raya seperti yang telah diungkapkan di atas, maka dibutuhkan institusi yang ahli, terampil dan bertanggung jawab untuk membantu menegakkan keamanan dan ketertiban masyarakat dalam berlalu lintas dan berkendara. Kepolisian Republik Indonesia (Polri) adalah insitusi pemerintah yang memiliki tugas dan tanggung jawab penegakan keamanan dan ketertiban masyarakat sipil di Indonesia. Dalam pasal 2 Undang-Undang No 2 tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia, diungkapkan bahwa fungsi kepolisian adalah sebagai salah satu fungsi pemerintahan negara di bidang pemeliharaan keamanan dan ketertiban masyarakat, penegakan hukum, pelindung, pengayom, dan pelayan kepada masyarakat (Vandemikum, 2009). Berdasarkan buku “Vandemikum” yang dikeluarkan Direktorat Lalu Lintas Polri 2009, Polisi lalu lintas adalah unsur pelaksana yang bertugas menyelenggarakan tugas kepolisian mencakup penjagaan, pengaturan, pengawalan dan patroli, pendidikan masyarakat dan rekayasa lalu lintas, registrasi dan identifikasi pengemudi atau kendaraan bermotor, penyidikan kecelakaan lalu lintas dan penegakan hukum dalam bidang lalu lintas, guna memelihara keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

Polisi lalu lintas memiliki unit-unit di dalamnya yang memiliki tugas masing-masing agar mempermudah dalam menjalankan tugasnya. Unit-unit tersebut adalah Unit Turjawali yaitu pengaturan, penjagaan, pengawalan dan patroli lalu lintas yang bertujuan untuk mengawasi pengendalian lalu lintas, pengamanan bergerak di jalan raya, dan ketertiban umum lalu lintas dalam rangka melindungi keselamatan jiwa manusia, harta benda, kegiatan VVIP/VIP, protokol kenegaraan. Unit Laka Lintas (kecelakaan lalu lintas) penegakan hukum

meliputi penindakan pelanggaran penanganan kecelakaan lalu lintas. Unit SIM meliputi pengujian dan penerbitan surat izin mengemudi (SIM). Unit Regiden (registrasi dan identifikasi) meliputi pengumpulan, pemantauan, pengelolaan, penyajian data lalu lintas, angkutan jalan dan penerbitan surat tanda nomor kendaraan bermotor (STNK) dan buku pemilik kendaraan bermotor (BPKB). Unit Dikyasa (pendidikan dan rekayasa lalu lintas) yaitu pelaksana pendidikan masyarakat bidang lalu lintas dalam rangka usaha untuk menumbuhkan pengertian, dukungan dan pengikutsertaan masyarakat secara aktif dalam usaha menciptakan keamanan, ketertiban dan kelancaran berlalu lintas melalui proses pengajaran dan pelatihan. Unit Bin Ops (bidang operasional) yaitu bertugas untuk pembinaan anggota dan kegiatan operasional bidang lalu lintas seperti kegiatan razia kendaraan bermotor di jalan raya.

Meskipun memiliki tugasnya masing-masing, setiap unit-unit dalam polisi lalu lintas memiliki tugas pokoknya yaitu memberikan perlindungan, pengayom, pelayan, pemelihara keamanan dan penegakan hukum. Unit Turjawali (pengaturan, penjagaan, pengawalan dan patroli lalu lintas) dan Laka Lintas (kecelakaan lalu lintas) adalah unit-unit yang terjun langsung dalam menangani kemacetan dan kecelakaan yang terjadi di jalan raya. Sebagaimana tugasnya tersebut keberadaan polisi lalu lintas dibutuhkan masyarakat karena jalan raya merupakan tempat masyarakat melakukan rutinitas setiap hari, dimana kelancaran jalan raya akan memengaruhi aktivitas masyarakat tersebut. Hambatan dapat terjadi di jalan raya seperti kecelakaan, kemacetan maupun keadaan mendesak, kendaraan yang mogok dan pecah/ kempes ban dapat terjadi seketika, untuk itu masyarakat membutuhkan perlindungan, pelayanan dan pengayoman polisi lalu lintas setiap saat.

Polisi lalu lintas sebagai lembaga terlatih sangat dibutuhkan pertolongannya setiap saat, namun polisi lalu lintas tidak bertugas selama 24 jam dalam sehari. Jumlah personel polisi lalu lintas di Polres kota “X” sebanyak 277 orang, namun tidak semua yang melakukan

pekerjaannya langsung turun ke jalan raya karena telah ditugaskan sesuai unit masing-masing. Jumlah polisi yang bertugas di jalan raya dirasa masih kurang mencukupi untuk menolong masyarakat, terlebih apabila ada polisi lalu lintas yang sedang tidak bertugas. Ketika polisi lalu lintas sedang berada pada keadaan tidak bertugas karena cuti, libur maupun pada saat akan pulang, masyarakat tetap membutuhkan pertolongan polisi lalu lintas ketika dalam keadaan yang telah disebutkan sebelumnya. Pada penelitian ini akan dibahas mengenai polisi lalu lintas Unit Turjawali dan Laka Lantas yang sedang tidak bertugas.

Berdasarkan hasil survei terhadap sepuluh orang masyarakat mengenai harapan-harapan terhadap polisi lalu lintas yang sedang tidak bertugas, ternyata sebanyak tujuh orang (70%) polisi lalu lintas tidak memberikan pertolongan terhadap masyarakat padahal masyarakat mengharapkan agar polisi lalu lintas dapat membantu masyarakat meskipun sedang tidak bertugas. Sebanyak dua orang (20%) mengatakan ada polisi-polisi yang bersedia membantu masyarakat meskipun pada jam-jam yang diketahui bukan jam kerja, namun mengharapkan imbalan. Hanya satu orang (10%) menyatakan bahwa ada polisi lalu lintas yang bersedia membantu masyarakat meskipun tidak pada jam kerja dengan suka rela. Selain hasil survei diatas ditemukan pula artikel mengenai pandangan masyarakat mengenai kinerja polisi (polisi lalu lintas), sebagaimana dikutip dari Tempo Timor bahwa kesan atau citra masyarakat terhadap kepolisian, khususnya petugas polisi, hampir di semua negara tetap masih belum membaik. Keadaan ini tampaknya akan selamanya terus demikian. Sekalipun upaya pihak kepolisian tidak akan mengakibatkan citra terhadap polisi menjadi positif. Betapa pun berhasilnya polisi menangkap dan menanggulangi kejahatan dalam rangka memelihara kamtibmas (keamanan dan ketertiban masyarakat), citra negatif tetap tidak akan pernah punah.

Berdasarkan survei di atas, polisi lalu lintas diharapkan tetap dapat membantu masyarakat sebagaimana yang diharapkan masyarakat meski sedang tidak bertugas dengan batas-batas yang diizinkan. Batas yang diizinkan seperti ketika terjadi kecelakaan polisi lalu lintas yang kebetulan melewati tempat kejadian tersebut dapat menolong korban namun tidak diizinkan memeroses secara hukum tanpa menggunakan seragam dan harus sesuai bidang pekerjaannya atau ketika terjadi kemacetan polisi lalu lintas tidak diizinkan mengatur jalan tanpa menggunakan seragam. Dengan kata lain, polisi lalu lintas diharapkan memiliki motivasi prososial.

Perilaku menolong atau motivasi prososial menurut Reykowsky (dalam Einsenberg, 1982) adalah dorongan, keinginan, hasrat dan tenaga penggerak yang berasal dari dalam diri yang menimbulkan semacam kekuatan agar seseorang berbuat atau bertingkah laku untuk mencapai tujuan yaitu memberi perlindungan, perawatan dan meningkatkan kesejahteraan dari objek sosial eksternal, baik itu manusia secara perorangan, kelompok atau suatu perkumpulan secara keseluruhan, institusi sosial atau sesuatu yang menjadi simbol. Motivasi prososial menghasilkan tiga jenis bentuk pertolongan yang bisa diberikan kepada seseorang di dalam situasi prososial yaitu motivasi ipsosentrik, endosentrik dan intrinsik. Motivasi Ipsosentrik adalah alasan seseorang bertingkah laku prososial dengan harapan bahwa dalam situasi tertentu, tindakan atau perilaku prososial akan mengarahkan pada beberapa *reward* sosial (pujian, keuntungan materi, ketenaran, dll) mencegah hukuman. Motivasi Endosentrik adalah alasan seseorang bertingkah laku prososial dengan harapan dapat mengaktualisasi norma yang relevan. Motivasi Intrinsik adalah alasan seseorang bertingkah laku prososial karena adanya persepsi kebutuhan sosial dalam diri untuk mensejahterakan orang lain.

Hal yang membentuk motivasi prososial pada diri seseorang adalah kondisi awal mengenai perilaku menolong yang akan dilakukan yang disebut kondisi awal. Antisipasi dari hasil perilaku menolongnya yang disebut sebagai akibat akhir dengan kondisi akhir. Kondisi

yang mendukung yang memfasilitasi tindakan menolong yaitu dengan kondisi yang mendukung yang disebut dengan fasilitas. Kondisi yang menghambat perilaku prososial yang disebut dengan kondisi yang menghambat. Kualitas dari pertolongan yang diberikan yang disebut dengan karakteristik kualitas dari tindakan pertolongan (Einsenberg, 1982).

Dari survei awal yang dilakukan terhadap sepuluh orang Polisi lalu lintas Polres di kota “X”, enam orang (60%) polisi lalu lintas bersedia membantu masyarakat meskipun dalam keadaan sedang tidak bertugas dan empat orang (40%) polisi lalu lintas tidak bersedia membantu masyarakat ketika sedang tidak bertugas. Dari enam orang (60%) Polisi lalu lintas yang bersedia membantu masyarakat meskipun dalam keadaan sedang tidak bertugas, tiga orang (30%) Polisi lalu lintas bersedia membantu masyarakat karena sebagai manusia harus saling tolong menolong agar masyarakat yang ditolong dapat keluar dari kesulitannya. Sedangkan tiga orang (30%) Polisi lalu lintas lainnya bersedia membantu masyarakat karena sebagai polisi lalu lintas harus membantu masyarakat dalam keadaan apapun, mementingkan kepentingan masyarakat di atas kepentingan pribadi. Dari empat orang (40%) Polisi lalu lintas yang tidak bersedia membantu masyarakat ketika sedang tidak bertugas, dua orang (20%) Polisi lalu lintas tidak bersedia membantu ketika sedang tidak bertugas karena polisi lain yang sedang bertugas akan membantu masyarakat. Sedangkan dua orang (20%) polisi lalu lintas lainnya tidak bersedia membantu masyarakat ketika sedang tidak bertugas karena ada kepentingan pribadi yang tidak dapat ditinggalkan.

Berdasarkan fakta dan fenomena di atas, polisi lalu lintas Unit Turjawali dan Laka Lantas menunjukkan motivasi prososial yang bervariasi. Dengan demikian peneliti ingin meneliti lebih lanjut mengenai motivasi prososial pada polisi lalu lintas Polres di kota “X” khususnya pada polisi lalu lintas unit turjawali (pengaturan, penjagaan, pengawalan dan patroli lalu lintas) dan unit laka lantas (kecelakaan lalu lintas) yang sedang tidak bertugas.

1.2 Identifikasi Masalah

Dari penelitian ini ingin diketahui jenis motivasi prososial pada Polisi lalu lintas Polres di kota “X”.

1.3 Maksud dan Tujuan Penelitian

1.3.1 Maksud Penelitian

Untuk mengetahui gambaran jenis motivasi prososial pada Polisi lalu lintas Polres di kota “X” Unit Turjawali dan Laka Lintas yang sedang tidak bertugas.

1.3.2. Tujuan Penelitian

Untuk mengetahui jenis motivasi Prososial Ipsosentrik, Endosentrik dan Intrinsik pada Polisi lalu lintas Polres di kota “X” Unit Turjawali dan Laka Lintas yang sedang tidak bertugas berdasarkan lima aspek beserta faktor-faktor yang memengaruhi.

1.4 Kegunaan Penelitian

1.4.1 Kegunaan Teoritis

1. Sebagai informasi tambahan bagi ilmu Psikologi, terutama Psikologi Sosial mengenai motivasi prososial pada Polisi lalu lintas Polres di kota “X” Unit Turjawali dan Laka Lintas yang sedang tidak bertugas .

2. Memberikan informasi bagi peneliti lebih lanjut yang ingin mengembangkan penelitian mengenai motivasi prososial.

1.4.2 Kegunaan Praktis

1. Memberikan masukan pada polisi lalu lintas Polres di kota “X” Unit Turjawali dan Laka Lintas yang sedang tidak bertugas mengenai motivasi prososial yang dimiliki agar dapat mengenal dan meningkatkan motivasi prososial yang dimiliki anggotanya, baik sedang maupun ketika sedang tidak bertugas sehingga bisa meningkatkan munculnya perilaku menolong terhadap masyarakat tanpa mengharapkan pamrih.
2. Sebagai bahan evaluasi bagi Direktorat Polisi Lalu Lintas Polres di kota “X” dan Akademi Kepolisian agar memberikan pendidikan mengenai motivasi prososial terhadap calon-calon polisi sehingga tertanam dalam dirinya untuk berperilaku menolong masyarakat tanpa mengharapkan pamrih.

1.5 Kerangka Pikir

Perilaku prososial adalah perilaku tindakan apapun yang menguntungkan orang lain, termasuk perilaku kerja sama yang dapat memberikan keuntungan kepada pemberi bantuan (Staub, dalam Einsenberg, 1982). Perilaku prososial sebelumnya dimunculkan oleh motivasi prososial yang ada dalam diri seseorang. Reykowsy (dalam Einsenberg, 1982) menyebutkan pada diri individu ada dua jenis standar yang berbeda dalam sistem kognitif yang memengaruhi motivasi prososial yaitu yang pertama standar yang berhubungan dengan kesejahteraan individu pribadi atau standar pribadi yang didasari oleh status pribadi, pada umumnya memiliki nilai lain yang ingin dicapai dan dilakukan untuk memperoleh keuntungan pada dirinya sendiri, tingkat dari perasaan dihargai oleh individu lain, standar pribadi ini disebut *standard of well being*.

Kemudian yang kedua standar perilaku sosial atau disebut juga dengan standar moral, proses yang didasari oleh keinginan untuk memberikan kesejahteraan kepada orang yang memiliki kebutuhan ditolong seperti berperilaku tindakan prososial disebut *standard of social behavior*.

Motivasi prososial adalah dorongan, keinginan, hasrat dan tenaga penggerak yang berasal dari dalam diri yang menimbulkan semacam kekuatan agar seseorang berbuat atau bertindak laku untuk mencapai tujuan yaitu memberi perlindungan, perawatan dan meningkatkan kesejahteraan dari objek sosial eksternal, baik manusia secara perorangan, kelompok atau suatu perkumpulan secara keseluruhan, institusi sosial atau sesuatu yang menjadi simbol (Reykowsky, dalam Einsenberg, 1982). Reykowski (1982) mengatakan bahwa perilaku prososial memiliki berbagai jenis motif, yaitu motivasi ipsosentrik, motivasi endosentrik dan motivasi intrinsik. Motivasi prososial memiliki lima aspek yang menjadi karakteristik pembeda dalam tiap motivasi prososial yaitu kondisi awal yang mendahului, kondisi akhir yang diharapkan, kondisi yang memfasilitasi, kondisi yang menghalangi dan kualitas dari tindakan yang dilakukan (Reykowski, 1982).

Jenis motivasi pertama yaitu motivasi ipsosentrik adalah dorongan, keinginan, hasrat dan tenaga penggerak yang berasal dari dalam diri sehingga menimbulkan kekuatan agar seseorang berbuat atau bertindak laku untuk mencapai tujuan mendapatkan keuntungan pribadi dengan cara mensejahterakan orang lain. Pada motivasi ipsosentrik, aspek yang pertama yaitu kondisi awal yang mendahului atau mendorong polisi lalu lintas Unit Turjawali dan Laka Lantas untuk melakukan tindakan prososial. Pada motivasi ipsosentrik, seorang Polisi lalu lintas Unit Turjawali dan Laka Lantas memiliki harapan berupa *reward* sosial (pujian, keuntungan materi dan lain sebagainya) atau mencegah hukuman. Misalnya, Polisi lalu lintas mau menolong ketika ada seorang ibu yang terlihat kesulitan ketika menyeberang karena ingin mendapatkan pujian dari masyarakat.

Aspek kedua yaitu hasil yang diantisipasi atau perkiraan yang akan diterima karena melakukan tindakan menolong, Polisi lalu lintas Unit Turjawali dan Laka Lantas akan mendapatkan keuntungan jika melakukan tindakan prososial, misalnya setelah menolong saat ada masyarakat yang mengalami kecelakaan polisi lalu lintas Unit Turjawali dan Laka Lantas mengharapkan diberi imbalan. Aspek ketiga yaitu kondisi yang memengaruhi atau memfasilitasi polisi lalu lintas Unit Turjawali dan Laka Lantas untuk melakukan tindakan prososial adalah harapan polisi lalu lintas Unit Turjawali dan Laka Lantas terhadap meningkatnya *reward*, atau polisi lalu lintas Unit Turjawali dan Laka Lantas takut kehilangan *reward* ketika tidak melakukan tindakan prososial, misalnya polisi lalu lintas Unit Turjawali dan Laka Lantas mau menolong masyarakat karena ingin mendapat pujian dari atasannya. Aspek keempat yaitu kondisi yang menghambat untuk melakukan tindakan prososial adalah pertimbangan untung rugi jika melakukan tindakan prososial tidak adanya *reward* yang didapat ketika melakukan tindakan prososial, seperti ketika ada kemacetan di jalan yang saat itu sedang hujan deras, polisi lalu lintas Unit Turjawali dan Laka Lantas yang sedang menuju rumahnya memutuskan untuk tidak membantu arus lalu lintas.

Aspek yang kelima adalah karakteristik kualitas tindakan menunjukkan perilaku yang fokus terhadap kebutuhan diri sendiri dan memperlihatkan minat yang rendah terhadap kebutuhan orang lain, sehingga dalam menolong kurang memerhatikan kebutuhan orang lain, dan minat lebih terarah kepada kebutuhan pribadi. Artinya, polisi lalu lintas Unit Turjawali dan Laka Lantas akan memberikan pertolongan sesuai standar yang ada pada dirinya atau menurut pandangan pribadi. Misalkan polisi lalu lintas Unit Turjawali dan Laka Lantas memberikan pertolongan pada saat terjadi kecelakaan dengan membawa korban ke rumah sakit. Hal tersebut dilakukan karena ketika hal tersebut terjadi padanya, Polisi lalu lintas ingin diperlakukan seperti itu. Polisi lalu lintas Unit Turjawali dan Laka Lantas yang memiliki

motivasi ini akan memikirkan untung dan ruginya jika mereka menolong masyarakat. Hal ini disebut dengan motivasi ipsosentrik.

Jenis motivasi prososial kedua yaitu motivasi prososial endosentrik. Menurut Reykowsky (1982), motivasi endosentrik adalah dorongan, keinginan, hasrat dan tenaga penggerak yang berasal dari dalam diri seseorang yang menimbulkan semacam kekuatan agar dia dapat berbuat atau bertindak laku untuk mencapai tujuan meningkatkan kesejahteraan sosial pihak lain yang dikendalikan oleh perubahan *self esteem* pribadi dan dikendalikan oleh norma sosial yang berlaku. Aspek yang pertama adalah kondisi awal pada motivasi prososial endosentrik seorang polisi lalu lintas Unit Turjawali dan Laka Lintas dapat mengaktualisasi norma-norma pribadi yang relevan. Misalnya polisi lalu lintas Unit Turjawali dan Laka Lintas menolong masyarakat karena sudah merupakan tugasnya sebagai polisi lalu lintas Unit Turjawali dan Laka Lintas meskipun sedang tidak bertugas. Kemudian aspek kedua hasil yang ingin dicapai oleh polisi lalu lintas Unit Turjawali dan Laka Lintas adalah adanya peningkatan *self-esteem*-nya yaitu ketika polisi lalu lintas Unit Turjawali dan Laka Lintas menolong masyarakat yang mengalami kesulitan di jalan raya karena ingin merasa dirinya berguna.

Aspek ketiga kondisi yang dapat memfasilitasi munculnya perilaku prososial adalah kesesuaian dengan aspek-aspek moral dari perilaku dan aspek-aspek moral yang ada di dalam diri polisi lalu lintas, misalnya polisi lalu lintas Unit Turjawali dan Laka Lintas menolong masyarakat ketika ban kempes karena sebagai manusia harus saling menolong. Kemudian aspek keempat kondisi yang menghambat tersebut bertentangan dengan aspek-aspek moral dari perilaku dan dirinya, maka hal ini dapat menghambat munculnya perilaku prososial, misalnya polisi lalu lintas Unit Turjawali dan Laka Lintas tidak mau menolong kerabatnya yang mengalami kasus narkoba karena menurutnya itu adalah sesuatu yang melanggar hukum. Kemudian aspek kelima pada saat menolong fokus pada kebanyakan orang lakukan, misalnya

polisi lalu lintas Unit Turjawali dan Laka Lantas menolong masyarakat sebagaimana polisi lalu lintas Unit Turjawali dan Laka Lantas lainnya menolong. Seorang polisi lalu lintas Unit Turjawali dan Laka Lantas dapat dikatakan memiliki motivasi endosentrik ketika perilakunya ingin terkesan baik oleh orang lain agar ada peningkatan *self esteem* di dalam dirinya dan menolong masyarakat sesuai norma yang berlaku.

Jenis motivasi ketiga yaitu motivasi prososial intrinsik. Motivasi prososial intrinsik adalah dorongan, keinginan, hasrat dan tenaga penggerak yang berasal dari dalam diri yang menimbulkan semacam kekuatan agar seseorang dapat berbuat atau bertingkah laku untuk mencapai tujuan yaitu kesejahteraan pihak lain tanpa memedulikan kepentingan pribadi. Aspek yang pertama yaitu kondisi awal seorang polisi lalu lintas Unit Turjawali dan Laka Lantas menekankan kondisi yang diharapkan sesuai dengan persepsi dari *social need* yaitu untuk memperbaiki kondisi orang lain menjadi lebih baik, misalnya polisi lalu lintas Unit Turjawali dan Laka Lantas membantu seseorang ketikakendaraanya mogok di jalan raya meskipun sedang tidak bertugas. Aspek kedua yaitu hasil yang ingin dicapai oleh polisi lalu lintas melakukan tindakan menolong karena mereka merasa akan mendapat kepuasan diri dengan memperbaiki kondisi orang lain menjadi lebih baik, misalnya polisi lalu lintas Unit Turjawali dan Laka Lantas sedang tidak bertugas senang ketika membantu ibu menyeberang jalan.

Kemudian aspek ketiga yaitu kondisi yang memengaruhi atau memfasilitasi polisi lalu lintas untuk melakukan tindakan prososial yaitu polisi lalu lintas Unit Turjawali dan Laka Lantas ketika sedang di jalan melihat ada kejahatan polisi lalu lintas Unit Turjawali dan Laka Lantas langsung membantu korban meskipun bukan tugasnya. Aspek keempat kondisi yang menghambat motivasi prososial intrinsik adalah egosentris yang memusatkan kebutuhan dari polisi lalu lintas Unit Turjawali dan Laka Lantas selain *need social* seperti ketika ada hal lain yang lebih penting, polisi lalu lintas Unit Turjawali dan Laka Lantas akan lebih

mendahulukan kebutuhan yang lain, bukan kebutuhan untuk bertindak prososial fokus kebutuhan motivasi intrinsik adalah betul-betul untuk kepentingan orang lain bukan pada diri sendiri, misalnya polisi lalu lintas Unit Turjawali dan Laka Lantas tidak dapat menolong masyarakat yang mengalami ban kempes karena sedang terburu-buru ke rumah sakit mengantarkan istrinya yang akan melahirkan.

Kondisi yang terakhir adalah karakteristik kualitas tindakan menunjukkan minat yang tinggi terhadap kebutuhan orang lain dan berada pada derajat akurasi yang tinggi dalam memberikan bantuan, sehingga dalam menolong lebih memerhatikan dan memahami kebutuhan yang ditolong pada saat menolong orang lain, waktu, materi pertolongan disesuaikan dengan kebutuhan orang lain. Artinya polisi lalu lintas Unit Turjawali dan Laka Lantas menolong orang yang benar-benar butuh pertolongan dan diberikan pertolongan secara tepat karena polisi lalu lintas Unit Turjawali dan Laka Lantas tersebut memahami kebutuhan dari orang yang ditolongnya. Misalnya ketika menolong ibu yang kendaraannya mogok Polisi lalu lintas Unit Turjawali dan Laka Lantas menanyakan apa yang ibu tersebut butuhkan. Seorang polisi lalu lintas dapat dikatakan memiliki motivasi prososial intrinsik yaitu ketika menolong tidak mengharapkan ada hasil yang berupa materi, *reward* dari orang yang ditolong.

Reykowski (1982) menyebutkan ada faktor-faktor yang memengaruhi motivasi prososial yaitu usia, jenis kelamin, *modelling* orangtua dan lingkungan sosial (*feedback* masyarakat dan rekan). Usia menjadi satu faktor dalam perkembangan moral dan kognitif individu. Semakin dewasa seseorang, maka diharapkan untuk memiliki tingkat *moral judgement* yang lebih tinggi dibanding orang dengan usia yang muda (Eisenberg, 1982). Dari penelitian Staub (1971, dalam Eisenberg, 1986) menyatakan bahwa perilaku untuk menengahi suatu perselisihan muncul pada masa Taman Kanak-Kanak dan mencapai puncak pada tahun-tahun pertengahan Sekolah Dasar (SD), dan turun pada tingkat kelas 6. Hal ini berlaku pada

tingkah laku menolong pada saat sendiri maupun disaksikan oleh orang lain. Dari penelitian Staub menunjukkan bahwa perilaku menolong seseorang meningkat lagi secara tajam di dalam masa dewasa muda. Hal ini ditangkap dari meningkatnya kepekaan perkembangan mental dari *concrete operational* menuju *formal operational*. Daya analisisnya akan meningkat dan menjadi lebih cekatan dalam merespon situasi.

Hal ini menjadi satu indikasi pembentukan perilaku seseorang dalam memberikan pertolongan dipengaruhi oleh usia. Dengan perkembangan kognitif dari *concrete operational* menuju *formal operational* oleh karena itu, polisi lalu lintas Unit Turjawali dan Laka Lantas akan mengevaluasi terlebih dahulu situasi serta keakuratan dari tindakan yang akan diambilnya dalam melakukan pertolongan terhadap masyarakat. Menurut perkembangan kognitif *formal operational*, seseorang akan memusatkan perilaku terhadap lingkungan. Demikian halnya dengan polisi lalu lintas yang berada pada masa dewasa muda. Polisi lalu lintas Unit Turjawali dan Laka Lantas akan memusatkan perilaku lebih besar terhadap masyarakat.

Jenis kelamin memberikan pengaruh terhadap motivasi prososial pada diri setiap orang. Beberapa penelitian membuktikan bahwa secara signifikan terdapat perbedaan dalam *altruism*, yaitu melakukan suatu tindakan untuk menolong orang lain. Hasilnya menyatakan bahwa wanita memiliki sikap yang lebih murah hati dibandingkan dengan pria (Dolland & Adelberg dkk, dalam Eisenberg, 1982:40). Polisi lalu lintas Unit Turjawali dan Laka Lantas perempuan lebih memiliki sikap murah hati untuk menolong orang lain dengan jenis motivasi intrinsik dibandingkan polisi lalu lintas Unit Turjawali dan Laka Lantas berjenis kelamin laki-laki. Terdapatnya signifikansi pada laki-laki dan perempuan dalam *generosity* (suka memberi, penyayang, pengasih, suka menolong dan suka beramal) dan perilaku *helpfulness and comforting* (suka menolong, memberikan bantuan dan memberikan ketenangan atau hiburan) dan menemukan bahwa perempuan lebih *generosity*, lebih *helpfulness* dan

lebih *comforting* dibandingkan laki-laki. Keterangan di atas menunjukkan bahwa jenis kelamin memiliki pengaruh terhadap motivasi prososial (Darley & Latane dalam Eisenberg 1982 : 39).

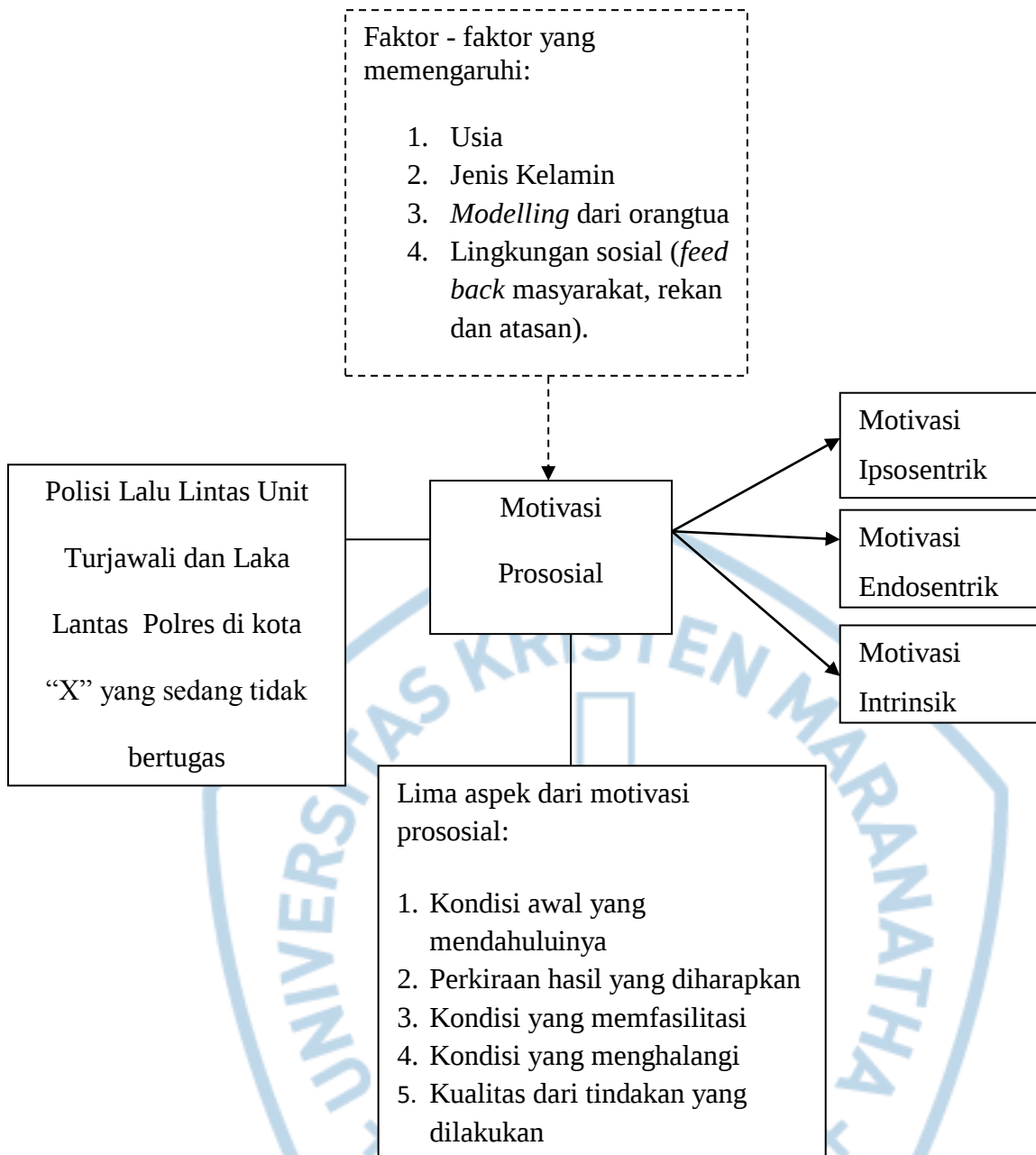
Adapun faktor yang memengaruhi pembentukan motivasi prososial dalam diri polisi lalu lintas diantaranya adalah *modelling* orangtua. Reykowski (1982) mengamati bahwa relasi antara anak yang dididik dalam keluarga yang mengajarkan kejujuran dan kebiasaan saling menolong akan menunjukkan tindakan prososial yang lebih tinggi frekuensinya. Selain itu perilaku menolong orangtua dan alasan yang orangtua ungkapkan untuk menolong merupakan *modelling* bagi anak yang dapat mendukung perkembangan dari motivasi prososial. Apabila seorang polisi lalu lintas yang orangtuanya bertingkah laku senang menolong orang lain, maka ia akan mengobservasi perilaku orangtuanya tersebut sehingga kemungkinan besar akan mencontohnya.

Orangtua yang mengajarkan anaknya untuk menampilkan tingkah laku prososial yang lebih didasari dari mengharapkan pujian dari orang lain maka disebut motivasi ipsosentrik. Orangtua yang mengajarkan anaknya untuk menolong seperti teman-teman di sekolahnya, dengan tujuan terlihat baik di depan orang lain dan dalam bertingkah laku harus sesuai dengan norma, maka akan mengarahkan anak pada motivasi endosentrik. Ketika orangtua berperilaku menolong tanpa pamrih kepada orang lain dan meminta anaknya untuk tidak meminta imbalan setelah menolong, maka orangtua sedang mengajarkan motivasi intrinsik.

Faktor lain yang memengaruhi motivasi prososial adalah lingkungan sosial (*feedback* masyarakat dan rekan). Lingkungan sosial berpengaruh pada tindakan prososial. Adanya *feedback* dari orang lain yang dibantu mengenai perilaku orang yang membantu, dimana dengan adanya kontak dan *feedback* akan mengakibatkan motivasi intrinsik menjadi berkembang pada diri seseorang yang membantu. Adanya kontak yang dilakukan berkali-kali akan menghasilkan peningkatan kesukaan pada obyek tersebut. Dengan kata lain, interaksi

dengan orang yang dibantu menghasilkan emosi positif. Emosi positif ini merupakan buku dari perkembangan kognitif sehingga seseorang yang melakukan kontak berkali-kali dan *feedback* berkesempatan untuk memiliki perkembangan kognitif yang lebih baik tentang orang yang dibantu membuat individu memiliki pengetahuan informasi yang cukup mengenali kebutuhan orang yang dibantu (Janusz Reykowski, dalam Eisenberg, 1982).

Feedback yang diterima oleh polisi lalu lintas ketika membantu orang lain dan orang tersebut terlepas kesulitannya sehingga dari tindakan menolong yang polisi lalu lintas tunjukkan dapat mengakibatkan motivasi intrinsik pada polisi lalu lintas. Hal ini terjadi karena adanya kontak yang dilakukan antara polisi lalu lintas dengan orang yang ditolong, terkait dengan tindakan menolong yang dilakukannya membuat polisi lalu lintas Unit Turjawali dan Laka Lintas merasa senang dan mendapat suatu kepuasan, melalui interaksi yang terjalin diantaranya. Melalui *feedback* dan kontak yang berkali-kali membuat polisi lalu lintas Unit Turjawali dan Laka Lintas memiliki pengetahuan informasi yang cukup untuk mengenali kebutuhan diri masyarakat yang membutuhkan bantuan. Untuk lebih jelas mengenai kerangka pikir dapat digambarkan dalam bagan sebagai berikut.



Bagan 1.1 Kerangka Pikir

1.6 Asumsi

1. Setiap polisi lalu lintas Unit Turjawali dan Laka Lantas yang sedang tidak bertugas memiliki motivasi prososial yang berbeda-beda, yaitu motivasi ipsosentrik, endosentrik dan intrinsik.
2. Untuk melihat perbedaan motivasi prososial dapat dilihat dari aspek-aspek kondisi awal, kondisi akhir, kondisi yang memfasilitasi, kondisi yang menghambat serta karakteristik kualitas dari tindakan.
3. Motivasi Prososial yang dilakukan oleh Polisi Lalu Lintas Polres di kota “X” Unit Turjawali dan Laka Lantas yang sedang tidak bertugas dapat dipengaruhi oleh faktor lingkungan sosial (*feedback* masyarakat, rekan dan atasan) *modelling* orangtua, usia dan jenis kelamin.
4. Setiap anggota Polisi Lalu Lintas memiliki kecenderungan ketiga jenis motivasi prososial, namun hanya salah satu motivasi yang akan menonjol di dalam setiap individu.