

Perilaku Sopir Angkutan Kota Terhadap Keselamatan Penumpang Di Kota Makassar (Studi Kasus Terhadap Angkutan Trayek Sentral-BTP)

*The Behavior of City Transport Drivers Against Passenger Safety In Makassar City
(Case Study on Central Route Transport-BTP)*

Toto Iswanto Litimi*, Harifuddin Halim, Andi Burchanuddin

Program Studi Sosiologi, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Bosowa

email: totoiswanto@gmail.com

Diterima: 2 Juli 2021 / Disetujui : 5 Desember 2021

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk menggambarkan persepsi sopir *pete-pete* terhadap perilaku kendaraan di jalan dan untuk mengetahui perilaku sopir *pete-pete* dalam mengemudi di jalan Kota Makassar. Penelitian ini menggunakan metode penelitian Kualitatif dengan jumlah informan sebanyak 4 orang sopir *pete-pete*. Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah observasi, Wawancara, dan Dokumentasi. Teknik Analisis data dengan cara reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan. Hasil penelitian yang ditemukan di lapangan tentang persepsi sopir *pete-pete* terhadap perilaku pengemudi di jalan yaitu harus menaati aturan lalu lintas, tidak boleh menelpon sambil mengemudi, tidak dalam keadaan mabuk pada saat mengemudi, tidak boleh ngebut-ngebutan, dan dilarang parkir dan mengambil penumpang di sembarangan tempat. Kemudian juga tentang perilaku sopir *pete-pete* dalam berkendara di jalan kota Makassar yaitu melanggar lampu lalu lintas, berhenti mendadak di sembarang tempat, membelok dan memotong jalan kendaraan lain tanpa memberi isyarat.

Kata Kunci: Perilaku, Sopir, Angkutan

Abstract

This study aims to describe the perception of pete-pete drivers on the behavior of vehicles on the road and to determine the behavior of pete-pete drivers in driving on Makassar City roads. Data collection techniques used in this study were observation, interviews, and documentation. Data analysis technique by means of data reduction, data presentation, and conclusion drawing. The results of the research found in the field about the perception of the Pete-pete driver on the behavior of the driver on the road, namely obeying traffic rules, not making calls while driving, not being drunk while driving, not speeding, and prohibited from parking and picking up passengers in any place. Then also about the behavior of the Pete-pete driver in driving on the Makassar city road, namely violating traffic lights, stopping suddenly at any place, turning and cutting other vehicles without giving a signal.

Keywords: Behavior, Driver, Transportation



This work is licensed under Creative Commons Attribution License 4.0 CC-BY International license

A. PENDAHULUAN

Jalan raya merupakan sistem sarana transportasi, khususnya transportasi darat. Sistem transportasi tersebut merupakan suatu hal yang penting untuk dimiliki oleh suatu kota, terutama kota besar yang memiliki banyak aktivitas dan banyak penduduk. Sistem transportasi merupakan hal krusial dalam menentukan keefektifan suatu kota. Pergerakan penduduk dan aktivitas ekonomi yang menggerakkan kota sangat tergantung pada sistem transportasi tersebut. Makassar merupakan salah satu kota besar di Indonesia, oleh karena itu sistem transportasinya merupakan hal yang penting. Salah satu sistem transportasi

umum yang ada di Makassar adalah Angkutan Kota atau yang sering lebih dikenal dengan *pete-pete*.

Pete-pete adalah tulang punggung utama transportasi penduduk Kota Makassar. Berdasarkan data dinas perhubungan kota makassar tahun 2011, jumlah *pete-pete* di kota makassar sebanyak 4.113 unit kendaraan yang melayani 14 trayek, padahal berdasarkan kajian MTI, Makassar hanya membutuhkan tidak lebih dari 2.700 unit *pete-pete* saja akibat kelebihan jumlah *pete-pete* itu, terlihat beberapa jalan Kota Makassar tidak hanya semakin semrawut, tapi juga kian macet. Waktu tempuh untuk satu rute menjadi lebih lama. Secara umum *pete-pete* atau angkot di makassar cukup nyaman dan aman, tapi bagaimanapun juga kewaspadaan tetap harus kita miliki mengingat karakter umum kota-kota besar di Indonesia khususnya kota makassar yang kadang semakin tidak manusiawi untuk para penghuninya. Semakin bertambahnya penduduk Kota Makassar, maka akan meningkatkan pergerakan yang tinggi, bahkan tidak jarang kondisi *pete-petenya* pun sudah tidak layak pakai karena kebanyakan tidak mengurus perpanjangan izin trayek dan uji kelayakan operasional kendaraan, karena itu selain macet, polusi udara juga sulit untuk diatasi.

Hal tersebut didasari dengan kenyataan yang dihadapi di lapangan. Para sopir menunjukkan adanya masalah dalam perilaku berlalu lintas. Mereka khususnya sering melakukan pelanggaran lalu lintas jalan. Seringkali mereka tidak mampu menunjukkan Surat Izin Mengemudi (SIM), tidak dapat menunjukkan STNK pada saat mengendarai kendaraan bermotor dan tidak disiplin dalam berlalu lintas, Hal tersebut dapat dilihat dari perilaku para sopir *pete-pete* yang dengan menaikkan dan menurunkan penumpang seenaknya. Padahal sesuai aturan yang ada para sopir angkot hanya diperbolehkan untuk menghentikan kendaraannya sesuai dengan rambu-rambu lalu lintas yang ada.

Namun kadang rambu tersebut justru tidak diindahkan oleh para sopir *pete-pete* sehingga menimbulkan kemacetan di ruas jalan utama. Apalagi pada saat jam kerja, sekolah dan jam pulang kerja baik pada pagi hari, siang hari maupun sore hari dimana volume kendaraan pada saat itu cukup padat. Akibat sikap sopir demikian, kemacetan panjang terjadi, masyarakat pengguna jalan raya lainnya terganggu dan resah melihat perilaku sopir itu. Hal tersebutlah yang membuat sopir *pete-pete* seringkali menjadi sasaran tudingan sebagai sumber penyebab kemacetan dan kecelakaan lalu lintas.

Kasus kecelakaan umumnya dipandang bersumber dari kesalahan pemakai jalan sendiri, misalnya pengemudi tidak terampil membawa kendaraan, laju kecepatan yang melampaui batas, kurang berhati-hati, ngebut-gebutan, dan sejenisnya yang cenderung menimpakan kesalahan pada faktor kurangnya kesadaran pemakai jalan raya terhadap bahaya berlalu lintas dan kesadaran hukum yang masih rendah serta kemerosotan etika berlalu lintas sebagai pangkal penyebabnya. Kurangnya disiplin berlalu lintas, dapat menimbulkan pelanggaran- pelanggaran terhadap peraturan lalu lintas. Dilihat dari masalah-masalah lalu lintas yang di lakukan oleh pengemudi *pete-pete* tersebut dapat diketahui bahwa salah satu problema hukum dewasa ini adalah kurangnya kesadaran pemakai jalan raya terhadap bahaya berlalu lintas dan masih rendahnya kesadaran hukum berlalu lintas masyarakat khususnya bagi pengemudi *pete-pete*. Akibatnya, banyak terjadi pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas.

Perilaku sosial adalah suasana saling ketergantungan yang merupakan keharusan untuk menjamin keberadaan manusia. Sebagai bukti bahwa manusia dalam memenuhi kebutuhan hidup sebagai diri pribadi tidak dapat melakukannya sendiri melainkan memerlukan bantuan dari orang lain. Oleh karena itu manusia dituntut mampu bekerja sama, saling menghormati, tidak mengganggu hak orang lain, toleran dalam hidup bermasyarakat.

Menurut Harlock perilaku sosial adalah aktifitas fisik dalam fisik seseorang terhadap orang lain atau sebaliknya dalam rangka memenuhi diri atau orang lain yang sesuai dengan tuntutan sosial. Sedangkan menurut Rusli Ibrahim perilaku sosial adalah suasana saling ketergantungan yang merupakan keharusan untuk menjamin keberadaan manusia, artinya bahwa kelangsungan hidup manusia berlangsung dalam suasana saling mendukung dalam kebersamaan.

Berbagai bentuk dan jenis perilaku sosial seseorang pada dasarnya merupakan karakter atau ciri kepribadian yang dapat teramati ketika seseorang berinteraksi dengan orang lain seperti dalam kehidupan berkelompok, kecenderungan perilaku sosial seseorang yang menjadi anggota kelompok akan terlihat jelas diantara anggota kelompok lainnya.

Persepsi dalam kehidupan bermasyarakat tidak akan lepas dari persepsi masyarakat itu sendiri. Persepsi merupakan tanggapan atau penerimaan langsung dari seseorang menurut Jalaludin Rackhmat (2011) persepsi merupakan pengalaman tentang obyek, peristiwa, atau hubungan-hubungan yang diperoleh dengan menyimpulkan informasi dan menafsirkan pesan. Sedangkan menurut Bimo Walgito (2002) persepsi merupakan suatu proses yang didahului penginderaan yaitu proses stimulus oleh individu melalui proses sensoris.

Pendapat lain dari Leavit Harold J (1978) persepsi dapat dilihat dalam arti luas ialah pandangan atau pengertian, yaitu bagaimana seseorang memandang atau mengartikan sesuatu. Proses persepsi tidak dapat terlepas dari proses penginderaan dan proses tersebut merupakan proses terdahulu dari proses persepsi. Penginderaan sendiri dapat diartikan suatu stimulus yang diterima oleh individu melalui alat reseptor yang disebut indera. Alat indera merupakan penghubung antara individu dengan dunia luarnya. Daristimulus yang diindera oleh individu, diorganisasikan kemudian diinterpretasikan sehingga individu menyadari dan mengerti tentang sesuatu yang diindera kemudian tercipta persepsi.

Persepsi dapat disimpulkan sebagai suatu proses penginderaan, stimulus yang diterima oleh individu melalui alat indera yang kemudian diinterpretasikan sehingga individu dapat memberikan pandangan, memahami dan dapat mengartikan tentang stimulus yang diterimanya. Proses menginterpretasikan ini biasanya dipengaruhi oleh pengalaman proses belajar individu.

Menurut Branscombe dan Byrne mengatakan kepatuhan adalah salah satu jenis pengaruh sosial dimana suatu kelompok atau individu mematuhi dan menaati permintaan pemegang otoritas guna untuk melakukan tingkah laku tertentu (Sarwono & Meinarno, 2012). Kepatuhan juga bersifat taat, tunduk dan patuh pada suatu perintah maupun aturan. Bentuk dari kepatuhan yaitu sikap patuh individu ataupun kepada pemegang otoritas.

Kepatuhan yaitu individu mengubah tingkah laku dan sikap untuk mengikuti perintah atau permintaan orang lain. Upaya individu untuk mengubah tingkah lakunya karena permintaan orang lain juga merupakan bentuk dari kepatuhan (Feldman, 2003). Setiap individu memiliki tujuan atau alasan dari sikapnya yang patuh pada perintah. Warga negara yang baik merupakan warga negara yang bersedia untuk menaati serta mematuhi hukum atau aturan di negaranya. berdasarkan penjelasan teori di atas, kepatuhan yaitu perubahan dari perilaku dan sikap individu yang disebabkan adanya permintaan untuk patuh dan tunduk terhadap aturan.

Lalu lintas yaitu individu yang berpindah dengan atau tanpa alat penggerak dari tempat satu ke tempat lainnya (Sasambe, 2016.) berlalu lintas yaitu melakukan suatu tindakan dengan kendaraan terkait dengan aturan lalu lintas yang perlu dipatuhi. Soekanto (Sumampow, 2013) menjelaskan lalu lintas yaitu suatu yang berkaitan dengan perjalanan ke tempat yang satu ke tempat yang lainnya. Perjalanan yang dimaksudkan tidak hanya perjalanan dari jalur darat, namun jalur laut dan jalur udara.

Berdasarkan penjelasan dari teori di atas dapat dikatakan bahwa kepatuhan berlalu lintas termasuk kepatuhan terhadap hukum dan terdapat tiga dimensi individu dalam mematuhi hukum yaitu *compliance*, *identification*, dan *internalization*.

Supir (pengemudi) atau bahasa inggrisnya *driver* adalah orang yang mengemudikan kendaraan baik kendaraan bermotor atau orang yang secara langsung mengawasi calon pengemudi yang sedang belajar mengemudikan kendaraan bermotor atau orang yang secara langsung mengawasi calon pengemudi yang sedang belajar mengemudikan kendaraan bermotor ataupun kendaraan tidak bermotor seperti pada bendi/dokar disebut juga sebagai kusir, pengemudi becak sebagai tukang becak, pengemudi mobil disebut juga sebagai sopir, sedangkan pengemudi sepeda motor disebut juga sebagai pengendara (KBBI). Didalam mengemudikan kendaraan seorang pengemudi diwajibkan untuk mengikuti tata cara lalu lintas. Seorang yang telah mengikuti ujian dan lulus ujian teori dan praktik mengemudi akan dikeluarkan Surat Izin Mengemudi (SIM).

Kewajiban pengemudi diatur dalam UULAJ (Undang-Undang Lalu lintas dan Angkutan Jasa) BAB VII, Pasal 23 ayat (1), tentang dan sekitar lalu lintas yaitu: (1) Mampu mengemudikan kendaraannya dengan wajar, yaitu tanpa dipengaruhi keadaan sakit, atau meminum sesuatu yang mengandung alkohol, atau obat bius sehingga mempengaruhi kemampuannya dalam mengemudikan kendaraannya, (2) Mengutamakan keselamatan pejalan kaki, (3) Menunjukkan STNK, SIM, atau tanda bukti lain, dan (4) Mematuhi rambu lalu lintas dan marka jalan

Angkutan kota atau biasa yang disingkat angkot atau adalah sebuah moda transportasi perkotaan yang merujuk pada kendaraan umum dengan rute yang ditentukan. Tidak seperti bus yang mempunyai halte sebagai tempat perhentian yang sudah ditentukan, angkutan kota dapat berhenti untuk menaikkan atau menurunkan penumpang dimana saja. (Adi, 2001)

Angkutan kota mulai diperkenalkan di Jakarta pada akhir tahun 1970-an dengan nama mikrolet untuk menggantikan oplet yang sudah dianggap terlalu tua, terseok-seok jalannya, dan sering. Mengalami gangguan mesin, sehingga mengganggu kelancaran lalu lintas. Nama mikrolet dipilih sebagai singkatan gabungan dari kata “mikro” (Bahasa Latin: Kecil) dan oplet”. Tetapi ada juga yang menyebut angkot untuk beberapa daerah.

Tarif yang dibebankan pada penumpang bervariasi tergantung jauhnya jarak yang ditempuh. Umumnya sebuah angkutan kota diisi oleh kurang lebih 10 orang penumpang. Tetapi tidak jarang penumpangnya hingga lebih dari 10 orang. Perilaku sopir angkutan kota yang sering berhenti mendadak dan di sembarang tempat sering dihubungkan dengan penyebab kemacetan. Terkadang juga sebuah angkutan kota selalu menepi dengan waktu yang lama untuk menunggu penumpang. Jalur operasi suatu angkutan kota dapat diketahui melalui warna atau kode berupa huruf atau angka yang ada di badannya.

B. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif, dimana pendekatan ini dilakukan untuk memahami peristiwa, kegiatan, perilaku, dan pelaku peristiwa dalam situasi tertentu, serta dalam situasi ilmiah (natural). Penelitian ini dilaksanakan di Kota Makassar dan yang menjadi subyek pada penelitian ini adalah Para Sopir *Pete-pete* Trayek BTP yaitu sebanyak 4 orang sopir yang dipilih menggunakan teknik *Purposive Sampling* yang dianggap bisa mewakili semua sopir *pete-pete* khususnya trayek BTP. Teknik Pengumpulan data yang digunakan adalah dengan Observasi (Pengamatan Lapangan), Wawancara mendalam (*in depth interview*), dan Dokumentasi, sedangkan

teknik yang digunakan untuk menganalisis data adalah reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan.

C. HASIL DAN PEMBAHASAN

Untuk membahas isi dari hasil penelitian ini peneliti menggunakan teori perilaku sosial. Hal ini karena teori inilah yang paling berkaitan dengan judul yang penulis teliti. Teori perilaku sosial adalah perilaku yang secara khusus ditujukan kepada orang lain. Menurut Max Weber perilaku mempengaruhi aksi sosial dalam masyarakat yang kemudian menimbulkan masalah-masalah.

Dari pernyataan dari Max Weber diatas dapat dikaitkan dengan permasalahan yang diteliti oleh penulis, perilaku sopir *pete-pete* yang tidak mematuhi aturan lampu lalu lintas, berhenti dan memotong jalantanpa memberi isyarat, adalah dapat menimbulkanmaslkaah yaitu terancamnya keselamatan penumpang dan juga ditilang oleh pihak kepolisian. Sementara menurut hurlock perilaku sosial adalah aktifitas fisik dalam fisik seseorang terhadap orang lain atau sebaliknya dalam rangka memenuhi diri atau orang lain yang sesuai dengan tuntutan sosial.

Sedangkan menurut Rusli Ibrahim perilaku sosial adalah suasana saling ketergantungan yang merupakan keharusan untuk menjamin keberadaan manusia, artinya bahwa kelangsungan hidup manusia berlangsung dalam suasana saling mendukung dalam kebersamaan.

Dari beberapa pengertian di atas juga dapat dikaitkan dengan judul yang peneliti angkat, teori perilaku sosial merupakan aktifitas yang dilakukan oleh para sopir *pete-pete* untuk keselamatan para penumpang dan juga untuk memenuhi setoran, maka para sopir *pete-pete* harus melakukan tanggung jawabnya dengan baik. Antara sopir dan penumpang juga harus bekerja sama untuk menjaga ketertiban lalu lintas.

1. Persepsi Sopir *Pete-Pete* Terhadap Perilaku Mengemudi di Jalan

Persepsi dalam kata umum merupakan pandangan terhadap sesuatu untuk memberikan gambaran dan pemahaman yang merupakan hasil dari kinerja panca indera. Berikut ini adalah beberapa persepsi sopir *pete-pete* terhadap perilaku Mengemudi di jalan yaitu sebagai berikut:

a. Harus Menaati Aturan Lalu Lintas

Lalu lintas di dalam Undang-Undang no. 22 tahun 2009 didefinisikan sebagai gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan. Sedangkan yang dimaksud dengan ruang lalu lintas jalan adalah prasarana yang diperuntukan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan atau barang yang berupa jalan dan fasilitas pendukung. Dari hasil wawancara dapat disimpulkan bahwa memang aturan lalu lintas harus wajib dipatuhi. Pihak kepolisian akan bertindak tegas. Jika ada orang yang melanggar peraturan lalu lintas.

b. Tidak Boleh Menelpon Sambil Mengemudi

Mengemudi *pete-pete* atau pun mobil lainnya sambil menelpon adalah suatu yang sangat dilarang. Selain mengancam keselamatan diri sendiri, penumpang, dan juga membahayakan pengguna jalan lainnya. Dari hasil wawancara dapat disimpulkan bahwa memang mengendarai sambil menelpon atau main HP adalah hal yang salah dan dilarang oleh Undang-Undang lalu lintas. Selain dapat menyebabkan konsentrasi hilang, juga keselamatan penumpang maupun para pengguna jalan lainnya dapat kehilangan nyawanya. Makadari itu untuk para pengemudi haruslah betul mematuhi aturan lalu lintas yang ada, karena aturan yang dibuat adalah untuk diatuhi dan untuk keselamatan bersama.

c. Tidak Dalam Keadaan Mabuk Pada saat Mengemudi

Adanya alkohol di dalam tubuh telah terbukti dapat meningkatkan resiko terjadinya kecelakaan lalu lintas dan juga mempengaruhi keparahan luka akibat kecelakaan tersebut. Alkohol dapat mempengaruhi kemampuan seseorang untuk bereaksi, berpikir, memecahkan masalah, koordinasi otot, kewaspadaan, penglihatan, dan pendengaran. Efek ini pun dapat mulai terlihat walaupun kadar alkohol di dalam darah cukup rendah.

Alkohol merupakan suatu zat depresan yang dapat memperlambat fungsi otak. Hal ini membuat orang yang mengkonsumsinya kesulitan untuk cepat bereaksi terhadap suatu keadaan dan membuat keputusan dalam situasi berbahaya. Alkohol juga dapat membuat seseorang merasa mengantuk dan sangat lelah. Berbagai penelitian menunjukkan bahwa orang yang mengonsumsi alkohol mengalami kesulitan untuk mengetahui seberapa cepat mereka mengemudi atau berapa jarak antara dirinya dengan suatu benda atau orang lain. Hal ini terutama sangat berbahaya bila orang tersebut juga harus mengemudi.

Alkohol juga dapat membuat seseorang menjadi lebih percaya diri, yang juga dapat mempengaruhi kemampuan seseorang untuk mengambil suatu keputusan saat mengemudi. Orang yang sedang mabuk mungkin mengira bahwa mereka dapat mengemudi dengan lebih baik, lebih aman, dan lebih lambat daripada biasanya. Alkohol juga telah terbukti dapat menurunkan daya konsentrasi dan kemampuan koordinasi otot yang dapat membuat seseorang lebih sulit mengemudi, yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas.

d. Tidak Boleh Ngebut-Ngebutan

Aturan batas kecepatan sebenarnya sudah tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. 111 Tahun 2015 tentang Tata Cara Penetapan Batas Kecepatan. Pada aturan itu, di Pasal 3 tertulis, setiap jalan memiliki batas kecepatan paling tinggi yang ditetapkan secara nasional. Itu meliputi batas kecepatan jalan bebas hambatan, batas kecepatan jalan antarkota, batas kecepatan pada kawasan perkotaan dan batas kecepatan jalan pada kawasan permukiman. Peraturan Menteri Perhubungan No. 111 Tahun 2015 tentang Tata Cara Penetapan Batas Kecepatan Pasal 3 ayat (4) tertulis, di jalan bebas hambatan dalam kondisi arus bebas batas kecepatan paling rendah adalah 60 kilometer (km) per jam dan kecepatan paling tingginya 100 km/jam.

Kemudian untuk jalan antar kota, kecepatan paling tinggi yang diatur adalah 80 km/jam. Di kawasan perkotaan, batas paling tingginya 50 km/jam. Dan di kawasan permukiman, batas kecepatan tertingginya 30 km/jam. Batas-batas kecepatan itu dinyatakan dengan rambu lalu lintas.

Namun, batas kecepatan tertinggi itu bisa ditetapkan lebih rendah atas dasar beberapa pertimbangan. Misalnya frekuensi kecelakaan yang tinggi dan fatalitas akibat kecelakaan di lingkungan jalan yang bersangkutan, perubahan kondisi permukaan jalan, geometri jalan, lingkungan sekitar jalan atau usulan masyarakat melalui rapat forum lalu lintas dan angkutan jalan sesuai dengan tingkatan status jalan. Perubahan batas kecepatan itu dinyatakan dengan rambu lalu lintas.

e. Dilarang Parkir dan mengambil penumpang di sembarangan tempat

Salah satu penyebab terjadinya kemacetan di jalan raya makassar adalah kesalahan sopir *pete-pete*, dalam mengambil penumpang dan parkir di sembarangan tempat. Hal ini sebenarnya sudah dilarang oleh peraturan lalu lintas dan pihak kepolisian. Namun, masih saja dilanggar oleh para sopir *pete-pete*. Selain memarkir sembarangan, biasanya mereka juga seing berhenti untuk menunggu atau mengambil penumpang disembarang tempat. Terkadang juga terlihat saling berebutan penumpang. Hal ini karena mereka harus mengejar setoran yang harus dicapai.

2. Perilaku Sopir *Pete-Pete* dalam Berkendaraan di Jalan Kota Makassar

Berdasarkan kenyataan di lapangan, sebagian besar pengemudi angkot memiliki kebiasaan mengemudi yang seenaknya. Perilaku-perilaku tersebut menimbulkan berbagai permasalahan, terutama menyebabkan kemacetan jalan raya. Perilaku-perilaku buruk sopir angkot ini timbul karena pola pikir mereka yang tidak mengutamakan kenyamanan dan keselamatan penumpang serta pengguna jalan lain. Hal ini terjadi karena mereka harus mengejar setoran yang harus dicapai, sedangkan kenyataannya di beberapa trayek jumlah pengguna angkot dengan jumlah angkot yang ada sudah tidak seimbang. Jadi, tingkat kompetisi antar sopir angkot semakin tinggi. Perilaku dan kebiasaan sopir *pete-pete* di kota Makassar diantaranya:

a) Melanggar Lampu LaluLintas

Lampu lalu lintas merupakan salah satu rambu yang cukup sering dijumpai di berbagai ruas jalan seperti pertigaan, perempatan dan persimpangan lain. Menggunakan daya listrik atau tenaga surya, lampu lalu lintas merah, kuning dan hijau memiliki isyarat masing-masing yang seharusnya dipatuhi setiap pengendara. Sayangnya, sebagian pengendara masih suka melanggar lampu lalu lintas dan menerobos lampu merah dengan alasan tengah keburu, tidak ada polisi atau berapologi bahwa hal tersebut tidak akan mendatangkan bahaya apapun.

b) Berhenti Mendadak di Sembarang Tempat

Hampir semua pengemudi *pete-pete* di kota Makassar, khususnya *pete-pete* trayek Sentral-BTP, masih belum menyadari bahaya yang terjadi apabila berhenti mendadak di sembarang tempat. Salah satu penyebab yang paling fatal dari hal tersebut adalah terjadinya kecelakaan lalu-lintas. Perilaku masa bodoh para sopir *pete-pete* inilah yang kadang menimbulkan keresahan tersendiri bagi pengendara motor. Hal ini karena biasanya yang sering terjadi kecelakaan adalah *pete-pete* dan kendaraan bermotor penyebab yang pasti adalah sopir *pete-pete* seenaknya berhenti mendadak disembarang tempat.

c) Membelok dan memotong jalan kendaraan lain tanpa memberi isyarat

Hal yang paling berbahaya dan paling fatal adalah membelok dan memotong jalan kendaraan lain tanpa memberi isyarat. Masalah kecelakaan sering terjadi adalah karena ini. Para sopir *pete-pete* seenaknya saja memotong jalan orang lain tanpa memberi isyarat, ini karena faktor mengejar penumpang.

D. KESIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan hasil dan pembahasan pada penelitian ini, maka penulis dapat menyimpulkan bahwa persepsi sopir *pete-pete* terhadap perilaku mengemudi di jalan yaitu harus menaati aturan lalu lintas, tidak boleh menelpon sambil mengemudi, tidak dalam kendaraan mabuk pada saat mengemudi, tidak boleh ngebut-ngebutan, dan dilarang parkir dan mengambil penumpang disembarangan tempat. Perilaku sopir *pete-pete* dalam berkendara di Jalan kota Makassar yaitu melanggar lampu lalu lintas, berhenti mendadak disembarangan tempat, dan membelok dan memotong jalan kendaraan lain tanpa memberi isyarat.

Berdasarkan hasil dan pembahasan pada penelitian ini, penulis memberikan saran sebagai berikut berhati-hatilah dalam mengemudi dan jagalah keselamatan penumpang. karena keselamatan penumpang adalah yang paling utama. Diharapkan kepada sopir *pete-pete* memiliki surat-surat yang lengkap baik SIM, STNK, dan yang lainnya.

DAFTAR PUSTAKA

- Adi, I.R. (2001). Pemberdayaan, Pengembangan Masyarakat, Intervensi Komunitas (Pengantar pada pemikiran dan pendekatan praktis). Jakarta: FakultasEkonomi Universitas Indonesia.
- Ali, Z. 2009. Pengantar Keperawatan Keluarga. Jakarta: EGC

- Arkinson, R.C. (2005). Pengantar Psikologi (Terjemahan Taufiq dan Barham). Jakarta: Erlangga
- A.Wawan & Dewi, M. 2011. Teori dan Pengukuran Pengetahuan, Sikap, dan Perilaku Manusia. Cetakan II. Yogyakarta: Nuha Media
- Bungin, Burhan. 2010. Metode Penelitian Kualitatif. Hakarta: Rajawali Pers
- Bodan dan Taylor. 2005. Metodologi Penelitian Kualitatif. Bandung: Remadja Rosdakarya
- Feldman. (2003). Achieving Organizational Prosperity Through Employee Motivation and Patentation: A Comparative study of Strategic HRM Paractices in Malaysia Institutions, (21 Oktober 2009), Jurnal Online Kompensasi Motivasi Kerja Karyawan.
- Ibrahim, Rusli 2001, Pembinaan Perilaku Sosial Melalui Penjas. Jakarta: Ditjen Dikdasmen, Depdikna.
- Linggasari. 2008. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Perilaku. FKMUI
- Lexy J. Moleong. 2005. Metode Penelitian Kualitatif. Bandung: Remadja Rosdakarya
- Leavit Harold J. 1978. Managerial Psicology, an introduction to individual, pairs, and groups in organization. Chicago: The Univecity of chicao press.
- Mulyana, deddy. 2005. Ilmu Komunikasi Suatu Pengantar. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya
- Noatmodjo, S. 2010. Ilmu Perilaku Kesehatan. Jakarta: PT. Rineka Cipta
- Oktaviana, L. (2015). Hubungan Antar Konformitas Dengan Kevenderungan Perilaku Bullying. Skripsi (tidak diterbitkan). Surakarta: Fakultas Psikologi Universitas Muhammadiyah Surakarta.
- Sarwono, Sarlito, W. & Eko, A. Meinarno. (2009). Psikologi Sosial. Jakarta: Penerbit Salemba Humanika
- Skinner, B.F. (2013). Ilmu Pengetahuan dan Perilaku Manusia. Yogyakarta: Pustaka Pelajar
- Sugiyono. 2010. Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D. Bandung: Alfabeta
- Winardi. 2004. Manajemen Perilaku Organisasi. Cetakan Kedua. Jakarta: Kencana Prenada Media Group.