



## Pengetahuan dan Sikap Pengendara Angkutan Barang dalam Penerapan Transportasi Ramah Lingkungan

**A. Muh Yusuf Harun**

Universitas Negeri Makassar  
Email: yusufharun\_27@yahoo.com

**Abstrak.** Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengetahuan dan sikap pengendara transportasi angkutan barang yang ramah lingkungan pada Kawasan Mamminasata. Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh pengendara transportasi angkutan barang yang melalui jalan poros Makassar, Kabupaten Takalar, Kabupaten Gowa dan Kabupaten Maros. Teknik pengumpulan data menggunakan angket/kuesioner yang dibagikan secara langsung kepada pengendara angkutan barang. Data yang terkumpul dianalisis dengan menggunakan analisis deskriptif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pengetahuan pengendara transportasi angkutan barang berada pada kategori tinggi dengan persentase sebesar 89%. Sedangkan sikap pengendara angkutan barang berada pada kategori rendah dengan persentase sebesar 58%.

**Kata Kunci:** Pengetahuan, sikap dan pengendara angkutan barang

### PENDAHULUAN

Kebijakan nasional tentang sistem transportasi adalah Undang-Undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dalam kebijakan tersebut terungkap bahwa salah satu asas penyelenggaraan lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah asas keberlanjutan atau adanya penjaminan kualitas fungsi lingkungan melalui pengaturan persyaratan teknis laik kendaraan dan rencana umum pembangunan serta pengembangan Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Salah satu bagian dari sistem transportasi darat adalah angkutan barang. Angkutan ini melayani perpindahan barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan. Kendaraan angkutan barang tersebut juga menjadi indikator kemajuan suatu Kawasan yang juga menjadi pendorong kegiatan ekonomi masyarakatnya. Dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 60 tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang Dengan Kendaraan Bermotor di Jalan Mobil terungkap bahwa mobil angkutan barang meliputi mobil bak muatan terbuka, mobil bak muatan tertutup, mobil tangki, dan mobil penarik.

Fakta pada beberapa kota besar di Indonesia, mengalami masalah sistem transportasi akibat peningkatan jumlah kendaraan angkutan barang. Kemacetan pada jalan protokol akan lebih bermasalah akibat meningkatnya jumlah truk (Mediansyah, 2017). Selain itu kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan korban jiwa umumnya diakibatkan oleh kelalaian pengendara angkutan barang. Hal ini disebabkan karena

mobil angkutan barang memiliki kapasitas muatan yang besar bahkan bisa melebihi 10 ton. Akibatnya resiko kecelakaan pada truk angkutan barang lebih besar (Hartanto, 2021).

Pemahaman tentang resiko kecelakaan merupakan faktor penting dalam mereduksi kecelakaan akibat kendaraan truk. Oleh karena itu kajian tentang persepsi pengemudi terhadap resiko, sikap pengemudi terhadap resiko serta niatnya untuk mencegah resiko sangat penting dikaji dalam upaya mengurangi perilaku negatif pada pengemudi truk.

Menurut Hungerford & Volk (1990) yang mengungkapkan bahwa secara tradisional pengetahuan seseorang akan membentuk sikap dan secara praktis akan membentuk perilaku. Sehingga pengetahuan dan sikap pengemudi angkutan barang penting untuk dikaji untuk mengurangi perilaku negatif pada pengemudi angkutan barang.

## **METODE PENELITIAN**

Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif dengan pendekatan deskriptif. Pendekatan deskriptif digunakan untuk memberi penjelasan tentang nilai minimum maksimum dari variabel dan setiap indikator yang dikaji. Penelitian ini dilaksanakan pada jalan Kawasan Mamminasata yang mencakup wilayah Kota Makassar, Kabupaten Takalar, sebagian wilayah Kabupaten Maros dan sebagian wilayah Kabupaten Gowa. Teknik pengumpulan data menggunakan angket/kuesioner yang dibagikan langsung kepada pengemudi transportasi angkutan barang.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **Hasil Penelitian**

- a. Statistik deskriptif pengetahuan pengemudi transportasi angkutan barang

**Tabel 1.** Distribusi frekuensi pengetahuan pengemudi transportasi angkutan barang

<b>Kategori</b>	<b>Interval</b>	<b>Frekuensi</b>	<b>Persentase</b>
Sangat Tinggi	0.81- 1.00	9	5%
Tinggi	0.61- 0.80	178	89%
Sedang	0.41 - 0.60	13	7%
Rendah	0.21 - 0.40	0	0%
Sangat Rendah	0.00 - 0.20	0	0%
<b>Total</b>		<b>200</b>	<b>100%</b>

Berdasarkan uraian hasil analisis di atas menggambarkan bahwa Sebagian besar responden menunjukkan pengetahuan dengan kategori tinggi sebanyak 178 orang atau 89%. Selanjutnya, responden dengan pengetahuan sangat tinggi sebanyak 5 orang atau 5%. Hasil distribusi frekuensi juga menunjukkan adanya responden dengan

pengetahuan sedang sebanyak 13 orang atau 7%. Hasil analisis ini menggambarkan bahwa pengemudi angkutan barang pada umumnya memiliki pengetahuan yang baik tentang penggunaan angkutan barang yang ramah lingkungan.

Selanjutnya penelitian melakukan analisis pada setiap indikator variabel pengetahuan pengguna transportasi angkutan barang. Hasil analisis indikator tersebut disajikan pada Tabel 2.

**Tabel 2.** Indikator penilaian variabel pengetahuan

Indikator/Variabel	Nilai rata-rata	Kategori
Kognitif	0.90	Sangat Tinggi
Afektif	0.62	Tinggi
Psikomotorik	0.29	Rendah

Berdasarkan hasil analisis di atas menjelaskan bahwa nilai tertinggi menunjukkan indikator kognitif, selanjutnya nilai afektif menunjukkan nilai tinggi. Sedangkan indikator psikomotorik menunjukkan nilai rendah. Hasil ini mengidentifikasi bahwa sebagian besar responden memahami aktivitas yang dapat mengganggu pengemudi dalam mengendarai kendaraan transportasi angkutan barang.

Adapun gambaran pengetahuan pengemudi yang dimaksud dalam kajian ini dalam aspek kognitif yaitu pengetahuan tentang pengetahuan pengemudi berkendara dengan aman. Selanjutnya aspek afektif mencakup pengetahuan pengemudi tentang resiko yang akan didapatkan saat berkendara. Sedangkan aspek psikomotorik mencakup pengetahuan pengemudi tentang aturan dalam membawa angkutan barang yang sesuai.

b. Statistik deskriptif sikap pengendara transportasi angkutan barang

**Tabel 3.** Distribusi frekuensi sikap pengendara transportasi angkutan barang

Kategori	Interval	Frekuensi	Persentase
Sangat Tinggi	4.2 - 5.0	7	4%
Tinggi	3.4 - 4.1	29	15%
Sedang	2.6 - 3.3	49	25%
Rendah	1.8 - 2.5	115	58%
Sangat Rendah	1.0 - 1.7	0	0%
<b>Total</b>		<b>200</b>	<b>100%</b>

Uraian hasil analisis di atas menunjukkan bahwa sikap pengguna transportasi angkutan barang di Kawasan Maminasata berada dalam kategori rendah dengan nilai frekuensi sebesar 115 atau 58%. Hasil analisis ini menunjukkan bahwa pengemudi tidak mencari informasi terlebih dahulu ketika ingin melintasi jalan yang dilaluinya dan

ketika kendaraan padat, pengemudi menyalip kendaraan di depannya menggunakan bahu jalan agar lebih cepat sampai tujuan. Selanjutnya penelitian melakukan analisis pada setiap indikator variabel sikap pengguna transportasi angkutan barang. Hasil analisis indikator tersebut disajikan pada Tabel 4.

**Tabel 4.** Indikator penilaian variabel sikap

Indikator/Variabel	Nilai rata-rata	Kategori
Konatif	2.63	Sedang
Kognitif	2.83	Sedang
Afektif	2.98	Sedang

Berdasarkan analisis di atas menunjukkan bahwa nilai rata-rata untuk indikator kognitif, afektif dan konatif sama atau berada pada kategori sedang. Hasil ini menunjukkan bahwa pengguna transportasi angkutan barang memiliki sikap yang rendah dalam penggunaan mengemudi angkutan barang.

Adapun gambaran sikap pengguna transportasi angkutan barang yang dimaksud dalam kajian ini dalam aspek kognitif adanya kekhawatiran mengenai ketaatan pengemudi dalam penggunaan kendaraan angkutan barang. Selanjutnya dari aspek konatif adanya kesadaran atau rasa tanggung jawab atas diri pengemudi mengenai penggunaan angkutan barang. Sedangkan dari aspek afektif adanya kesadaran pengemudi dalam berkendara yang aman dan terhindar dari resiko kecelakaan.

## **Pembahasan**

Pengetahuan pengemudi transportasi angkutan barang yang ramah lingkungan berada pada kategori tinggi dengan persentase sebesar 89%. Hasil ini menunjukkan bahwa pengemudi telah mengetahui aturan-aturan lalu lintas, mengontrol kecepatan kendaraan, serta ketepatan dalam memilih rute perjalanan. Selanjutnya indikator yang mendominasi pengetahuan pengemudi angkutan barang yaitu aspek kognitif dengan nilai 0.90. Hal ini menunjukkan bahwa pengetahuan pengemudi angkutan barang tentang resiko kemacetan dan resiko kecelakaan mendorong terbentuknya perilaku yang ramah lingkungan seperti pengaturan kecepatan, penggunaan jalur alternatif jika terjadi kemacetan dan kebiasaan menerima panggilan telepon saat berkendara. Fakta lapangan menunjukkan bahwa pengemudi umumnya mengabaikan resiko tersebut akibat adanya tuntutan untuk mendapatkan keuntungan yang besar. Hal ini sejalan dengan ungkapan Martins et al. (2019) bahwa aktivitas pengemudi yang tidak mendukung keberlanjutan lingkungan terjadi pada banyak negara. Beberapa negara telah menerapkan standar pengetahuan dan keterampilan bagi pengemudi, namun kebiasaan berkendara yang keliru terbentuk akibat ketidakmampuannya dalam mengelola pengetahuan tersebut. Dengan

demikian, maka pengelolaan pengetahuan pengendara harus berkembang akibat dinamika yang terjadi semasa perjalanan.

Sedangkan sikap pengendara transportasi angkutan barang yang ramah lingkungan berada pada kategori rendah dengan persentase sebesar 58%. Hasil ini menunjukkan bahwa masih rendahnya kesadaran pengendara dalam mengatur perjalanan agar tidak menimbulkan resiko kecelakaan. Selanjutnya indikator yang mendominasi sikap pengendara angkutan barang yaitu aspek afektif dengan nilai 2.98 dan kognitif dengan nilai 2.83. Hal ini mengacu pada pelibatan emosi atau perasaan saat berkendara. Salah satu indikator sikap negatif pengemudi adalah rendahnya kecenderungan menggunakan sabuk pengaman ketika berkendara. Sikap tersebut berdampak pada ketidakpatuhan atau tindakan pengendara dalam menjaga keselamatan berkendara. Sejalan dengan Nævestad et al. (2015) yang mengungkapkan bahwa pengemudi masih sering mengabaikan tentang aturan menggunakan sabuk pengaman karena menganggap mereka masih merasa aman meskipun tanpa sabuk pengaman. Selain itu, pengemudi juga akan melajukan kendaraan diatas rata-rata ketentuan peraturan kecepatan kendaraan ketika melihat pengemudi lain melaju dengan kecepatan tinggi dengan mengesampingkan keselamatan sendiri maupun pengendara yang lain.

Dalam konteks kajian, pengetahuan pengendara terwujud dengan dengan pengetahuan terhadap aturan lalu lintas, mengontrol kecepatan kendaraan, serta ketepatan memilih rute perjalanan. Sedangkan sikap pengendara ditandai dengan adanya keinginan untuk mengatur perjalanan agar tidak menimbulkan resiko kecelakaan bagi dirinya dan pengendara lain.

Secara praktis, sikap tersebut akan membentuk perilaku berkendara yang mendukung ketertiban lalu lintas. Kondisi tersebut, akan berdampak terhadap kenyamanan pengguna jalan dan dapat meminimalisasi penggunaan bahan bakar. Ketertiban lalu lintas tersebut juga terwujud dengan pengurangan kemacetan lalu lintas yang sering terjadi di kota-kota besar.

## **KESIMPULAN**

Pengetahuan pengendara transportasi angkutan barang di Kawasan Mamminasata berada pada kategori tinggi dengan persentasi sebesar 89%. Pengetahuan pengendara meliputi pengetahuan terhadap aturan lalu lintas, mengontrol kecepatan kendaraan, serta ketepatan memilih rute perjalanan. Sedangkan sikap pengendara transportasi angkutan barang di Kawasan Mamminasata berada pada kategori rendah dengan persentase sebesar 58%. Sikap pengendara ditandai dengan adanya keinginan untuk mengatur perjalanan agar tidak menimbulkan resiko kecelakaan bagi dirinya dan pengendara lain.



## **UCAPAN TERIMA KASIH**

Sebutkan pihak-pihak yang telah membantu dalam penyelesaian penelitian ini, termasuk mencantumkan bahwa penelitian ini merupakan dana hibah PNBPNBP

## **REFERENSI**

- Departemen Perhubungan. (2009). Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. *Departemen Perhubungan Republik Indonesia*.
- Hartanto, B. D. (2021). Analisis Perilaku Pengemudi Truk Serta Kontribusinya Pada Kecelakaan. *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*, 23(1), 79–87.
- Hungerford, H. R., & Volk, T. L. (1990). Changing learner behavior through environmental education. *The Journal of Environmental Education*, 21(3), 8–21.
- Martins, V. W. B., Rampasso, I. S., Anholon, R., Quelhas, O. L. G., & Leal Filho, W. (2019). Knowledge management in the context of sustainability: Literature review and opportunities for future research. *Journal of Cleaner Production*, 229, 489–500.
- Mediansyah, A. R. (2017). Jaringan Kebijakan Publik Implementasi Kebijakan Transportasi di Kota Makassar. *JAKPP (Jurnal Analisis Kebijakan & Pelayanan Publik)*, 14–22.
- Nævestad, T.-O., Phillips, R. O., & Elvebakk, B. (2015). Traffic accidents triggered by drivers at work—A survey and analysis of contributing factors. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 34, 94–107.