

FOCUS GROUP DISCUSSION (FGD) TERHADAP KECELAKAAN PADA PEKERJA SEKTOR TRANSPORTASI DARAT DI KOTA PAREPARE

Lalu Muhammad Saleh^{1*}, Syamsiar S Russeng², Awaluddin³, Mahfuddin Yusbud⁴, Firmita Dwiseli⁵, Nurul Mawaddah Syafitri⁶, Yulianah Rahmadani⁷

¹⁻⁴Departemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja, Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Hasanuddin

⁵⁻⁷Program Studi Keselamatan dan Kesehatan Politeknik Kesehatan Megarezky

^{*})Email korespondensi: lalums@unhas.ac.id

Abstract: Focus Group Discussion (FDG) On Accident In Land Transportation Sector Workers In Parepare City. *Advances in science and technology today, especially in the field of transportation, have led to the rapid growth of air, sea and land transportation which has resulted in increasingly congested traffic flows. Traffic congestion that arises can cause traffic accidents experienced by working people when leaving or returning from work. This research is a qualitative research with a case study design. Data collection was carried out using the Focus Group Discussion (FGD) method. The informants in this study totaled 13 people consisting of representatives of online motorcycle taxi drivers, Hospitals, Health Centers, Police Officer, Insurance Company, Department of Transportation and Social Health Insurance Administration Body Employment. Data analysis was carried out using the content analysis method. The results showed that the informants gave a positive response to the research and supported the implementation of the research. In addition, it also provided an overview of work accident problems in Parepare City and the associated risk factors. Input related to risk factors is taken into consideration in determining the appropriate research variables. This study suggests that proper and sustainable handling measures be taken to overcome the level of accidents that occurred in Parepare City.*

Keywords : *Accidents at work, traffic, drivers*

Abstrak: Focus Group Discussion (FGD) Terhadap Kecelakaan Pada Pekerja Sektor Transportasi Darat Di Kota Parepare. Kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi dewasa ini, khususnya di bidang transportasi telah membawa pesatnya pertumbuhan sarana transportasi baik udara, laut dan darat yang menyebabkan semakin padatnya arus lalu lintas. Kepadatan lalu lintas yang timbul dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas yang dialami masyarakat pekerja saat berangkat ataupun kembali dari pekerjaannya. Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif dengan rancangan studi kasus. Pengumpulan data dilakukan dengan metode *Focus Group Discussion* (FGD). Informan dalam penelitian ini berjumlah 13 orang terdiri dari perwakilan pengemudi ojek online, rumah sakit, puskesmas, Kasatlantas, Jasa Raharja, Dinas Perhubungan dan BPJS Ketenagakerjaan. Analisis data dilakukan dengan metode *content analysis*. Hasil penelitian menunjukkan bahwa informan memberikan respon positif terhadap riset dan mendukung pelaksanaan riset, selain itu juga memberikan gambaran umum masalah kecelakaan kerja di Kota Parepare serta faktor risiko yang terkait. Masukan terkait faktor risiko menjadi pertimbangan dalam penentuan variabel penelitian yang tepat. Penelitian ini menyarankan agar dibuat tindakan penanganan yang tepat dan berkesinambungan untuk mengatasi tingkat kecelakaan yang terjadi di Kota Parepare.

Kata Kunci : Kecelakaan kerja, lalu lintas, pengemudi

PENDAHULUAN

Keselamatan berkendara menjadi suatu hal yang sangat penting mengingat sistem transportasi di dunia berkembang semakin pesat termasuk perkembangan sepeda motor dari segi kuantitas. Menurut *World Health Organization* (2004), secara tegas bahwa penyebab kematian akibat kecelakaan lalu lintas jalan raya akan semakin mengkhawatirkan. Hal ini dapat dilihat dari hasil prediksi bahwa tahun 1990 kecelakaan lalu lintas jalan raya, yang menempati urutan kesembilan, akan berubah secara dramatis menjadi urutan ketiga pada tahun 2020 (WHO, 2004; Dumanauw O, 2018).

Lalu lintas merupakan salah satu sarana komunikasi masyarakat yang memegang peranan vital dalam memperlancar pembangunan yang kita laksanakan. Karena dengan adanya lalu lintas tersebut, memudahkan akses bagi masyarakat untuk melakukan kegiatannya untuk pemenuhan perekonomiannya. Tanpa adanya lalu lintas, dapat dibayangkan bagaimana sulitnya kita untuk menuju tempat pekerjaan atau melakukan pekerjaan yang berhubungan dengan penggunaan jalan raya. Tidak ada satu pun pekerjaan yang tidak luput dari penggunaan lalu lintas. (Enggarsasi, 2017). Kecelakaan lalu lintas telah menjadi permasalahan kesehatan di seluruh Negara di dunia. *The Washington Post* dalam Amanda dan Marbun (2014) melansir bahwa kecelakaan lalu lintas telah menjadi salah satu dari lima penyebab kematian di dunia. Negara-negara berkembang sendiri memiliki banyak kasus kecelakaan setiap tahunnya, bahkan 90% dari total jumlah kasus kecelakaan di dunia, terjadi di Negara-negara berkembang (Rinaldi, 2017).

Data dari kepolisian RI didapatkan angka rata-rata yang sangat mencengangkan ini bahwa tiap 1 jam terjadi 10 kecelakaan pada sektor transportasi darat. Tiap 10 menit 1 orang menderita luka ringan akibat kecelakaan. Tiap 15 menit 1 orang yang menderita luka berat akibat kecelakaan dan tiap 30 menit 1 orang

meninggal dunia akibat kecelakaan. Di negara maju, kecelakaan lalu lintas merupakan penyebab utama kematian untuk semua kelompok umur, kecuali untuk mereka yang sangat tua. Gejala ini pun sekarang dialami oleh negara-negara berkembang. Pengamatan umum menunjukkan, bahwa tingkat kecelakaan lalu lintas meningkat seiring dengan naiknya tingkat kepemilikan kendaraan. Tingkat keselamatan disini diukur dengan banyaknya jumlah korban akibat kecelakaan (Enggarsasi, 2017).

Meningkatnya volume kendaraan pribadi khususnya jenis sepeda motor di jalan raya dan tidak disertai penambahan akses jalan raya yang memadai untuk menampung banyaknya kendaraan pada saat ini memberikan dampak negatif bagi semua para pengguna jalan, kemacetan dan angka kecelakaan yang tinggi merupakan bukti dampak negatif banyaknya kendaraan yang berlalulalang di jalan raya terutama pada waktu masyarakat memulai dan melakukan aktifitasnya. Fungsi lalu lintas dapat disamakan dengan fungsi peredaran darah dalam tubuh manusia. Demikian pula halnya dengan lalu lintas. Keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas yang tidak aman dan tidak lancar serta tidak tertib dan efisien akan membawa berbagai kesulitan bagi masyarakat (Enggarsasi U, 2017).

Seiring dengan bertambahnya jumlah penduduk di Provinsi Sulawesi Selatan tiap tahunnya menyebabkan kebutuhan akan transportasi juga semakin meningkat, secara tidak langsung akan memperbesar resiko tumbuhnya permasalahan transportasi. Permasalahan transportasi (Tamin, 2000) tidak hanya terbatas pada terbatasnya prasarana transportasi yang ada, namun sudah merambah kepada aspek-aspek lainnya, seperti pendapatan rendah, urbanisasi yang cepat, terbatasnya sumber daya, khususnya dana, kualitas dan kuantitas data yang berkaitan dengan transportasi, kualitas sumber daya manusia, disiplin yang rendah, dan

lemahnya perencanaan dan pengendalian, sehingga aspek-aspek tersebut memperparah masalah transportasi (Fisu, 2019).

METODE

Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif dengan rancangan studi kasus. Pengumpulan data dilakukan melalui kegiatan *Focus Group Discussion* (FGD). *Focus Group Discussion* (FGD) atau Diskusi Kelompok Terarah dapat dipahami sebagai suatu diskusi yang sistematis dan terarah tentang suatu isu atau masalah. FGD merupakan salah satu metode penelitian kualitatif. FGD dapat dipahami sebagai suatu proses pengumpulan data dan informasi kualitatif secara sistematis tentang suatu masalah melalui diskusi kelompok. Metode ini memiliki kekuatan untuk memperoleh informasi mengenai berbagai norma dan pendapat dalam waktu relatif singkat melalui dinamika kelompok yang mendorong seorang peserta untuk berbicara dan mendorong peserta lainnya untuk menanggapi pembicaraan tersebut (Bisjoe, 2018).

Informan dalam penelitian ini berjumlah 13 orang yang terdiri dari perwakilan komunitas sopir Parepare, perwakilan RSUD Andi Makkasau, perwakilan RSUD TNI AD 14.04.02 Sumantri, pengemudi ojek online, Kasatlantas Kota Parepare, perwakilan Dinas Perhubungan Kota Parepare, perwakilan Jasa Raharja, perwakilan Dinas Kesehatan Kota Parepare, BPJS Ketenagakerjaan, perwakilan Puskesmas Cempae, Puskesmas Lompoe. Penelitian dilaksanakan pada tanggal 6 Agustus 2022 di Hotel Kenari Kota Parepare. Penelitian dilakukan dengan memberikan pertanyaan terbuka kepada informan. Informan dapat secara bebas mengungkapkan opini terkait faktor penyebab kecelakaan pada sektor transportasi darat. Teknik analisis data yang digunakan yaitu *content analysis*. Metode *Content Analysis* merupakan analisis ilmiah tentang isi pesan suatu komunikasi (Monggilo, 2020). Instrumen pengumpulan data yang dilakukan

yaitu buku pedoman FGD, perekam suara dan alat tulis.

HASIL

Informan pada penelitian ini sebanyak 13 orang yang merupakan perwakilan dari setiap stakeholder terkait, yaitu dua orang perwakilan rumah sakit, tiga orang perwakilan puskesmas, satu orang perwakilan sopir, satu orang perwakilan ojek online, satu orang perwakilan kasatlantas, satu orang perwakilan Jasa Raharja, satu orang perwakilan Dinas Perhubungan, satu orang perwakilan Dinas Kesehatan Kota Parepare, satu orang perwakilan BPJS Ketenagakerjaan dan satu orang perwakilan Kasatlantas Kota Parepare. Berdasarkan hasil FGD, seluruh informan memberikan pendapatnya mengenai faktor yang terkait dengan kecelakaan kerja sektor transportasi darat di kota Parepare sebagai berikut:

".....Masyarakat di Kota Parepare masih gagal paham, tau pake tapi tidak tau aturan pakai kendaraan, seperti contoh di kalangan ibu-ibu menyalakan weser kanan tapi belok kiri. Yang kedua mobil truk yang seharusnya sesuai aturan mengemudi di jalur kiri tapi faktanya mengemudi di jalur kanan sehingga berpotensi terjadi kecelakaan jika kita menyalip dari sebelah kiri".
(Perwakilan Asosiasi Supir Kota Parepare)

".....Memang pemicu, masih seperti yang kita temukan kadang weser kanan tapi belok kiri tapi bukan hanya kaum perempuan saja tapi kaum laki-lak juga, sebenarnya ketika kami mengendarai motor sudah hati-hati tapi kadang di jalan ada yang dalam keadaan yang terburu-buru sehingga terserempet karena saya sudah beberapa kali keserempet.terkadang juga ketika di Lampu merah banyak yang suka menerobos saja jadi jangan sekali-kali menerobos langsung tapi perhatikan rambu.

Dalam mengendarai kendaraan kita harus dalam kondisi yang fit karena kapan kita stress bisa memicu terjadi kecelakaan".

(Perwakilan RSUD Andi Makkasau)

".....Penyebab kecelakaan yang bisa kita lihat itu adalah yang pertama mobil truk ini mobil truk pada saat memiliki muatan biasa dia tidak mau berpindah ke sisi kiri alasannya karena berat, tapi ketika muatan tidak ada alas an berubah karena kejar setoran. Yang kedua pengendara orang tua mungkin bisa diberi batas usia, karena kacamata sudah minus berapa tapi tetap masih berkendara. Terkadang yang ditemukan juga ibu-ibu yang pakai jilbab besar , dia memang nyalakan wesor tapi karena jilbab besar menutupi lampu wesor. Banyak yang juga salah terkait lampu merah begitu lampu kuning orang sudah langsung buru-buru sehingga berpotensi terjadi kecelakaan".

(Perwakilan RSUD TNI AD 14.04.02 Dr. Sumantri)

Kemudian menurut data yang disampaikan oleh pihak rumah sakit Dr. Sumantri bahwa tiap hari ada 2-3 kali kecelakaan lalu lintas , di malam minggu biasa sampai 6 kecelakaan .

".... Juga biasanya badan jalan dipenuhi dengan banyak mobil yang parkir seperti daerah perkantoran..selain itu juga banyak supir angkut yang mengambil penumpang di lampu merah. Kecelakaan terjadi bukan karena individu saja tapi terkadang dari faktor orang lain meskipun kita sudah waspada yang menyebabkan kecelakaan meskipun kita sudah hati-hati, contohnya dilapangan banyak anak yang balapan di jalan sehingga terjadi insiden yang tidak diinginkan. Terus ada beberapa penyebab rawan kecelakaan di perempatan, terkadang kita ingin buru-buru tidak ada saling mappatabe,

mereka saling buru-buru. Lampu merah di jalan lahalide ada yang tidak menyala lampu merahnya sehingga sempat saya juga mengalami insiden. Lalu tanjakan di pare-pare rawan kecelakaan contohnya di daerah Laupe, kemudian turunan adalah tikungan sehingga rawan kecelakaan, mungkin butuh rambu-rambu lalu lintas seperti cermin cembung di jalan. Kelakukan ojol di parepare pada saat membawa pesanan sering melihat hp kami minta maaf karena itu adalah bentuk respon kepada customer agar cepat respon".

(Perwakilan Ojek Online)

"... Kecelakaan Lalu lintas kami bukan termasuk merupakan kecelakaan kerja dan kategorinya berbeda, kami dari dinas kepolisian selalu tetap pada kecelakaan lalu lintas, kecelakaan kerja contohnya pada kawasan pelabuhan. Secara umum kecelakaan laka lant as ada beberapa faktor penyebab baik dari manusia, human error, sarana prasarana, lingkungan, segi kemampuan, segi kelihai an .karakter seseorang masuk ke etika. banyak faktor kecelakaan dari usia, lokasi, tempat semua itu adalah yang paling banyak adalah usia dini yang belum masuk usia umurnya. Siap melanggar siap kecelakaan , 30% korban kecelakaan berada pada usia 17 tahun usia SMA dan 80% kecelakaan terjadi karena melanggar , 7 pelanggaran lalu lintas yang sering berpotensi kecelakaan: 1 berkendara tidak menggunakan SNI, 2. Usia di bawah umur, 3. Tidak Memakai safety Belt,4. Pengaruh Alkohol, 5. Menggunakan Handphone saat berkendara, 6. Balapan Liar (melebihi batas kecepatan), 7. Melawan arus lalu lintas.

WHO telah merilis no 3 penyebab jumlah kematian akibat dari kecelakaan. Masih

ada rumah sakit yang ketika mendapatkan kecelakaan tidak melayani dengan cepat karena menunggu yang menjamin. 4 tips keselamatan pertama berdoa, siap kendaraan, siap jasmani dan rohani, patuhi lalu lintas, tidak menggunakan hp saat berkendara. Terus ada juga masalah kadang itu korban dibawa ke rumah sakit sampai ke RS tidak cepat ditangani karena pihak RS bertanya dulu siapa yang menjamin akhirnya kasian meninggal ada kejadian kemarin begini. Ditanya kenapa tidak ditangani katanya siapa yang mau menjamin apakah jasa raharja atau bagaimana. Yang menjadi masalah juga adalah masyarakat kita itu banyak yang masih takut untuk memberikan pertolongan pertama jadi ada korban itu ditunggu saja. Menunggu sampai datang petugas sementara kadang kita itu yang bertugas Cuma satu orang setiap harinya jadi kalau ada kecelakaan kadang terlambat pertolongannya. Jadi sekarang kami sedang menggalakkan untuk sosialisasi pertolongan pertama ke masyarakat". (Perwakilan Kasat Lantas Kota Parepare)

Penyampaian dari informan mengenai kondisi sarana serta prasarana jalan di Kota Parepare yang dianggap menjadi risiko terjadinya kecelakaan lalu lintas kemudian ditanggapi oleh pihak Dinas Perhubungan Kota Parepare.

"Kalau berbicara soal saran prasarana di Kota Parepare saat ini terdapat kurang lebih 650 unit rambu lalu lintas termasuk traffic light. Pengadaan rambu lalu lintas dan perbaikan lampu merah yang tidak berfungsi tidak itu memerlukan penganggaran tidak bisa langsung begitu saja diganti... rekayasa lalu lintas itu dari kerja sama antara pihak kasatlantas dengan Dinas Perhubungan".

(Perwakilan Dinas Perhubungan)

Salah satu dampak dari terjadinya kecelakaan kerja yaitu dari segi cost yang ditimbulkan. Pada FGD ini pihak Jasa Raharja memberikan informasi terkait biaya santunan yang diberikan kepada korban kecelakaan sepanjang tahun 2019-2022, berikut merupakan kutipan dari perwakilan pihak Jasa Raharja

"...untuk korban kecelakaan kami memberikan santunan sesuai dengan peraturan pada UU No. 33 tentang dana kecelakaan lalu lintas. Besaran diberikan berdasarkan pembayaran pajak. Untuk tahun 2022 ini saja sampai dengan Juni kami sudah membayar biaya klaim sebesar 7.1 M, tahun 2021 19.6 M, 2020 13.6 dan 2019 19.6"

(Perwakilan Jasa Raharja)

Perwakilan Jasa Raharja juga memberikan informasi terkait perturan pembayaran klaim kecelakaan kepada korban. Berikut kutipan pendapat jasa raharja mengenai santunan korban kecelakaan.

"Biaya santunan juga diberikan untuk alat angkutan umum resmi, untuk penumpang angkutan juga ditanggung selama ada berita acaranya, tapi untuk laka tunggal tidak dijamin"

(Perwakilan Jasa Raharja)

Pihak Jasa Raharja Parepare membawahi empat kabupaten lain yaitu Barru, Pinrang, Sidrap dan Enrekang. Jumlah kecelakaan yang ditangani selama tahun 2021 pada 5 sektor daerah ini cukup tinggi. Berikut kutipan dari pihak Jasa Raharja terkait jumlah kejadian kecelakaan selama tahun 2021 yang telah dibayarkan klaimnya:

"Jumlah kecelakaan untuk tahun 2021 yaitu sebanyak 848 korban dan 232 diantaranya merupakan pelajar, namun perlu diingat bahwa ini masih belum termasuk kecelakaan yang disebabkan oleh pelajar. Karena dibebepara kejadian kecelakaan disebabkan oleh pelajar yang ugal-ugalan"

(Perwakilan Jasa Raharja)

Pihak Dinas Kesehatan Kota Parepare melihat bahwa perlu ada pendampingan terhadap anak dan orang tua untuk menangani masalah kecelakaan yang melibatkan remaja, berikut kutipan pendapat dari perwakilan Dinas Kesehatan Kota Parepare:

"Terkait dengan yang disampaikan tadi mengenai kecelakaan pada remaja, mungkin perlu dilaksanakan sosialisasi pada remaja dan pendampingan terhadap orang tua. Karena juga terkait orang tua yang memberikan kendaraan pada anaknya yang remaja"

Selain itu pihak Dinas Kesehatan juga menyampaikan terkait kondisi perangkat keselamatan jalan raya berupa rambu lalu lintas di Kota Parepare yang mengalami kerusakan.

"Di jalan itu banyak rambu yang mengalami kerusakan, ada beberapa yang dirusak, dipiloks sehingga tandanya tidak terlihat lagi dengan jelas."

"Kecelakaan lalu lintas itu yang paling banyak terjadi adalah kecelakaan untuk bekerja, jadi memang termasuk menjadi kecelakaan akibat kerja...kalau di Dinas Kesehatan kecelakaan lalu lintas tidak dilaporkan, laporan yang ada itu tentang cedera akibat kerja"

(Perwakilan Dinas Kesehatan Kota Parepare)

Perwakilan Asosiasi sopir Kota Parepare juga mengungkapkan pentingnya kesadaran serta keahlian dalam berkendara untuk menghindari terjadinya kecelakaan. Selain itu beliau juga mengungkapkan fenomena meningkatnya kejadian kecelakaan sejak berlakunya BPJS.

"Kesadaran, keahlian serta pengetahuan driver itu juga perlu. Seperti yang saya bilang tadi pak banyak orang tahu pakai tapi tidak tahu aturan pakainya. Banyak juga itu pak orang yang baru kemarin belajar besoknya saya sudah lihat keluar ke jalanan. Fenomena lain yang

saya amati pak, selain meningkatnya volume kendaraan saat ini, saya tidak tahu kenapa juga tapi sejak berlaku BPJS jumlah kecelakaan itu meningkat dan orang juga semakin berani di jalanan."

(Perwakilan Asosiasi Sopir Kota Parepare)

Penegasan terminologi terkait kecelakaan kerja juga disampaikan oleh pihak BPJS Ketenagakerjaan yang hadir, perwakilan juga memberikan penjelasan terkait biaya asuransi kecelakaan kerja yang diberikan kepada peserta jaminan sosial.

"Kami sebelumnya ingin mengclearkan bahwa BPJS itu ada 2 BPJS kesehatan dan BPJS Ketenagakerjaan. BPJS Kesehatan pesertanya itu seluruh masyarakat Indonesia sedangkan kami BPJS Ketenagakerjaan pesertanya adalah seluruh masyarakat pekerja. Kami punya 5 program salah satunya itu jaminan kecelakaan kerja. Nah kecelakaan yang dijamin adalah kecelakaan yang dialami oleh pekerja saat dalam perjalanan menuju tempat kerja, di tempat kerja dan kembali dari tempat kerja melalui jalan normal. Biaya covernya kalau Jasa Raharja kan ada besaran tertentu ya, nah kalau kami di BPJS Ketenagakerjaan itu biaya covernya unlimited... Ojek online juga tercover asal didaftarkan oleh pemberi kerjanya."

Selain pencatatan kecelakaan pada rumah sakit Puskesmas juga menjadi salah satu pusat rujukan terdekat saat terjadi kecelakaan kerja. Pada FGD ini dihadirkan perwakilan dari beberapa Puskesmas untuk memberikan pandangannya. Berikut kutipan pendapat dari perwakilan Puskesmas yang hadir.

"... kecelakaan lalu lintas itu tidak ditanggung BPJS Kesehatan... Kalau jumlahnya itu tidak tentu pak kadang-kadang itu 1-2 orang. Tadi barusan ada

sebelum saya kesini itu motor dengan motor."

(Perwakilan Puskesmas I)

"Kalau jumlah tidak tentu selalu berapa setiap hari tapi 2-3 biasanya. Tapi paling banyak itu kalau malam tahun baru dan lebaran itu biasa bisa sampai 5"

(Perwakilan Puskesmas II)

"Kalau di Puskesmas kami sama juga tidak menentu setiap hari tapi dalam satu bulan itu pasti ada. Maksimal itu 5 sebulan"

(Perwakilan Puskesmas III).

PEMBAHASAN

Berdasarkan hasil penelitian ini, secara umum informan memandang positif terhadap riset yang dilakukan, mengingat berbagai masukan pendapat terkait riset yang akan dilakukan. Hal ini karena informan menyadari bahwa kejadian kecelakaan lalu lintas di Kota Parepare memang perlu mendapat perhatian khusus karena tingginya tingkat kecelakaan yang terjadi. Berdasarkan pernyataan informan secara umum setiap harinya terdapat 2-3 kali kecelakaan yang tercatat pada masing-masing pusat pelayanan kesehatan. Kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi dewasa ini, khususnya di bidang transportasi telah membawa pesatnya pertumbuhan sarana transportasi baik udara, laut dan darat yang menyebabkan semakin padatnya arus lalu lintas. Pesatnya pertumbuhan transportasi dan padatnya arus lalu lintas harus pula diimbangi dengan penyediaan sarana dan prasarana yang dapat menunjang kebutuhan masyarakat dalam berlalu lintas secara nyaman dan aman serta keselamatan berlalu lintas (Azrianoor, 2014).

Kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak sengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda (Mahalalita, dkk., 2021). Dalam ilmu Keselamatan dan Kesehatan Kerja kecelakaan yang dialami oleh pekerja pada saat dalam perjalanan menuju tempat kerja, di tempat kerja maupun kembali ke rumah

melalui jalur normal dikategorikan sebagai kecelakaan kerja. Peristiwa kecelakaan lalu lintas sering kali menyedot perhatian masyarakat terlebih sampai merenggut korban jiwa (Rochman, dkk., 2020). Salah satu pekerjaan yang berpotensi mengalami kecelakaan kerja berupa kecelakaan lalu lintas adalah pengemudi angkutan (Fisu, 2019).

Kecelakaan kerja sektor transportasi darat pada umumnya timbul karena adanya interaksi antara eksposur dan risiko. Faktor jalan dan lingkungan termasuk penyebab kecelakaan lalu lintas diruas jalan tol, faktor jalan juga sangat berpengaruh terhadap kendaraan yang dikendarai. Selain itu faktor geometrik jalan harus benar-benar diperhatikan untuk menghindari kecelakaan lalu lintas (Setiawan dan Asima, 2019). Kondisi jalan sangat berpengaruh sebagai penyebab kecelakaan lalu lintas. Lingkungan jalan mempengaruhi pengemudi dalam mengatur kecepatan (mempercepat, memperlambat, berhenti) jika menghadapi situasi tertentu. Kondisi jalan yang tidak terlalu baik seperti jalan rusak, belubang, licin, menikung, gelap dapat menjadi pemicu terjadinya kecelakaan (Ade, 2021).

Kecelakaan dapat dicegah sedini mungkin dengan melakukan pengamatan sebaik mungkin terhadap potensi-potensi bahaya yang terjadi pada suatu ruas jalan, dan salah satunya adalah dengan melakukan inspeksi keselamatan jalan pada jalan yang sudah beroperasi (Rahmita, 2020). Pemasangan rambu lalu lintas yang sesuai dengan standar PM No. 13 tahun 2014 merupakan salah satu upaya yang dapat dilakukan untuk menekan angka kecelakaan.⁸ Berdasarkan UU No. 36 Tahun 1964 pemberian dana santunan terhadap penumpang angkutan umum resmi diberikan dengan menunjukkan surat bukti sesuai dengan peraturan yang ditetapkan. Sebagai landasan Bergeraknya suatu kendaraan, jalan perlu direncanakan atau didesain secara cermat dan teliti dengan mengacu kepada gambaran perkembangan volume kendaraan dimasa yang akan

datang. Desain jalan harus sesuai dengan spesifikasi standar tujuannya untuk memberikan keselamatan bagi pemakainya (Pratama dan Koesyanto, 2020).

Fasilitas keselamatan sektor transportasi darat menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. 14 Tahun 2006, Pasal 20 yaitu rambu-rambu lalu lintas, marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas (APILL), alat pengendali pemakai jalan, alat pengaman pemakai jalan. Pengendara sepeda motor menyumbang persentase terbesar sebagai kelompok yang mengalami kematian terkait lalu lintas, yaitu sebesar 74%. Pengendara sepeda motor dan para pejalan kaki adalah dua kelompok dengan risiko tinggi mengalami cedera dan kematian akibat lakalantas di Indonesia. Kasus cedera dan kematian akibat lakalantas yang meningkat diantara para pengendara motor berkaitan dengan jumlah sepeda motor yang semakin meningkat di Indonesia (Buntara, 2019). Berdasarkan waktu kecelakaan yang paling banyak yaitu pada saat malam tahun baru maupun malam lebaran.

Remaja merupakan salah satu segmen terbesar penyumbang kecelakaan lalu lintas. Data kecelakaan lalu lintas yang dirangkum dalam Road Safety Annual Report tahun 2018 mengungkapkan, penyebab kematian terbesar pada remaja dan dewasa usia 15–20 tahun adalah kecelakaan lalu lintas.⁹ Sikap seseorang dalam berkendara dipengaruhi oleh lingkungan, misalnya dari lingkungan pertemanan dan pola asuh orang tua. Pelaksanaan sosialisasi terhadap remaja dipandang perlu untuk dilakukan mengingat tingginya tingkat kecelakaan yang melibatkan remaja. Salah satu upaya yang dapat dilakukan untuk menekan angka kecelakaan lalu lintas dikalangan pelajar adalah dengan memberikan edukasi keselamatan jalan (Azrianoor, 2014).

Pendidikan keselamatan harus diupayakan secara kontiniu melalui pendidikan dan sosialisasi kepada masyarakat, dengan demikian nilai-nilai

keselamatan jalan dapat diadopsi dalam kehidupan sehari-hari. Azrianoor (2014) menyebutkan bahwa dampak nyata yang dirasakan anak didik tentang penanaman etika berlalu lintas adalah terbentuknya pendidikan karakter. Lebih lanjut, ada sebuah transformasi kesadaran dari yang awalnya acuh terhadap tata tertib berlalu lintas menjadi taat aturan dan yang terpenting adalah untuk mengutamakan keselamatan orang lain ketika di jalan (Magfirona, dkk. 2020). Pemberian pemahaman kepada para remaja mengenai keamanan berkendara menjadi sangat perlu untuk dilakukan mengingat tingginya jumlah pengendara usia remaja saat ini serta tingkat pelanggaran pengendara usia remaja yang relatif tinggi.

Walaupun umur merupakan faktor untuk merubah perilaku seseorang, namun masih banyak faktor lain yang bisa menghambat perilaku seseorang seperti pengalaman berkendara, sehingga umur yang matang jika pengalaman mengemudinya masih baru kemungkinan akan mempengaruhi perilaku keselamatan berkendara, selain itu juga cenderung kurang memperhatikan resiko dan potensi kecelakaan karena merasa lebih berpengalaman dan sudah terbiasa dalam melakukan pekerjaan tersebut. Semakin lama masa kerja pengemudi, semakin tinggi juga pengalaman dan skill yang dimiliki untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas pada pengemudi. Pengemudi yang memiliki masa kerja yang sedikit atau pengemudi yang masih baru biasanya masih belum mengetahui secara mendalam seluk beluk berkendara dengan selamat (Elmayanti, 2019).

Kondisi jalan di Kota Parepare yang cenderung menanjak dan menurun juga menjadi salah satu faktir risiko kejadian kecelakaan lalu lintas. Dalam penelitian Negara D (2016) menyebutkan bahwa berdasarkan hasil wawancara dengan pihak operasional diketahui bahwa penyebab banyaknya kecelakaan di jalan raya disebabkan karena kurangnya kewaspadaan pengemudi sendiri dan kurangnya kewaspadaan kendaraan lain

dalam berlalu lintas sehingga menyebabkan kecelakaan. Disamping itu kondisi jalan yang menanjak dan menurun serta kepadatan kendaraan lain menjadi faktor penyebab terjadinya kecelakaan.

Pengetahuan masyarakat awam pada umumnya masih kurang dalam menangani korban yang membutuhkan pertolongan gawat darurat. Dalam tindakan melakukan pertolongan pada korban yang mengalami kondisi gawat darurat tidak boleh sembarangan, cara menolong korban terdapat tahapan-tahapan yang harus diperhatikan oleh seorang penolong. Kebanyakan masyarakat awam kebingungan bagaimana cara untuk menolong korban kecelakaan yang baik dan benar, sehingga yang paling sering terjadi korban langsung dibawa ke rumah sakit (Kase, dkk., 2018).

Penyebarluasan kemampuan sebagai penolong pertama dapat diberikan kepada masyarakat yang awam dalam bidang pertolongan medis baik secara formal maupun informal secara berkala dan berkelanjutan dengan menggunakan kurikulum yang sama, bentuk sertifikasi yang sama dan rencana tanda lulus yang sama. Sehingga penolong akan memiliki kemampuan yang sama dan memudahkan dalam memberikan bantuan dalam keadaan sehari-hari ataupun bencana masal (Khoirul, 2013).

KESIMPULAN

Kesimpulan pada penelitian ini bahwa informan memberikan gambaran umum masalah kecelakaan pada pekerja sektor transportasi darat di Kota Parepare serta faktor risiko terjadinya kecelakaan. Adapun pada penelitian ini menyarankan agar dibuat tindakan penanganan yang tepat dan berkesinambungan untuk mengatasi tingkat kecelakaan yang terjadi di Kota Parepare.

DAFTAR PUSTAKA

Ade, G. A. (2021). Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Kecelakaan Lalu Lintas pada

Pengguna Sepeda Motor di Jalan Raya Lingkar Selatan Kabupaten Pati. SKRIPSI.

Aqsha M N, Pristya R, Maharani T, Utari D. (2021). Determinan Kejadian Kecelakaan Kerja pada Petugas Penanganan Prasarana dan Sarana Umum, Jurnal kesehatan masyarakat Khatulistiwa, Vol 9 No 1, hh

Aulia N S, Kurniawan B, Wahyuni. (2020). Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Safety Riding Driver Ojek Online di Kota Semarang, Vol 8 No 5, hh

Azrianoor, A. (2014). Pemahaman Norma Berlalu Lintas Pada Siswa Sman 7 dan SMKN 5 Banjarmasin. Jurnal Pendidikan Kewarganegaraan, 4(7).

Bayumi, F. Q. A., & Hendrati, L. Y. (2019). Analisis Pengaruh Pola Asuh Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas pada Pelajar SMA Menggunakan Regresi Logistik. Jurnal Biometrika dan Kependudukan, 8(2), 120-128.

Bisjoe, A. R. H. (2018). Menjaring Data dan Informasi Penelitian Melalui FGD (*Focus Group Discussion*): Belajar dari Praktik Lapang. Buletin Eboni, 15(1), 17-27.

Buntara, A. (2019). Cedera Akibat Kecelakaan Lalu Lintas di Indonesia: Faktor Risiko Serta Strategi Pencegahan dan Intervensi. Jurnal Ilmiah Kesehatan Masyarakat: Media Komunikasi Komunitas Kesehatan Masyarakat, 11(3), 262-268.

Dumanauw O, Kawatu T. (2018). Studi Perilaku Pada Pengendara Ojek Online Tentang Safety Riding di Kota Manado, Jurnal KESMAS, Vol 7 No 5, hh

Enggarsasi U. (2017). Kajian Terhadap Faktor-faktor Penyebab Kecelakaan Lalu lintas dalam Upaya Perbaikan Pencegahan Kecelakaan Lalu Lintas, Perspektif, Vol 22 No 3, hh

Fahmi K. (2021). Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu lintas dan perilaku berkendara pada Siswa Sekolah Menengah Atas di Pasir Pengaraian Riau, Vol 10 No 1, h

- Fisu, A. A. (2019). Tinjauan Kecelakaan lalu Lintas Antar Wilayah Pada Jalan Trans Provinsi Sulawesi Selatan. *PENA TEKNIK: Jurnal Ilmiah Ilmu-ilmu Teknik*, 4(1), 53-65.
- Gazali, S, Hakzah, Fadly I. (2022) Perilaku Pengendara Terhadap Potensi Kecelakaan Lalu Lintas di Kabupaten Barru', *Jurnal Karajata Engineering*, Vol 2 No 1 hh
- Kusuma, Y., Sumarna, T., Mustika, D., & Demar, M. (2019). Kinerja Rambu Lalu Lintas dan Dampaknya Pada Kecelakaan (Studi Kasus: Jalan Soekarno Hatta Bandung). *Potensi: Jurnal Sipil Politeknik*, 21(2), 61-64
- Magfirona, A., Hidayati, N., Sunarjono, S., Putra, D. A. A., & Safira, S. (2020). Pemodelan Kecelakaan Lalu Lintas di Kalangan Pelajar di SMA Negeri 2 Cepu.
- Mahalalita, R., Kusnandar, D., & Debatara, N. N. Analisis Faktor yang Mempengaruhi Kecelakaan Lalu Lintas Di Kabupaten Mempawah. *Bimaster: Buletin Ilmiah Matematika, Statistika dan Terapannya*, 10(2):
- Monggilo, Z. M. Z. (2020). Analisis konten kualitatif hoaks dan literasi digital dalam@ komikfunday. *Interaksi: Jurnal Ilmu Komunikasi*, 9(1), 1-18.
- Negara D, Jayanti S, Widjasena B, (2016). Analisis Kecelakaan Bus Rapid Transit Semarang Koridor II Terminal Terboyo Terminal Sisemut Ungaran Tahun 2017. *Jurnal Kesehatan Masyarakat*, Vol 5 No 5, hal 2.
- Pratama, R. Y. A., & Koesyanto, H. (2020). Kejadian Kecelakaan pada Pengemudi Ojek Online. *HIGEIA (Journal of Public Health Research and Development)*, 4(Special 1), 13-24.
- Putra, Y A K (2019). Penanganan terhadap Kecelakaan lalu lintas di Kota Probolinggo, *Dialetika*, Vol 14 No 1, hal 59-67
- Rahmita, Destria. (2020). Analisis Hubungan Hasil Penilaian Keselamatan Jalan Terhadap Kecelakaan Pada Ruas Jalan Pantura di Kota Tegal. Yogyakarta: Universitas Gajah Mada, Tesis.
- Rinaldi R F, Masykur M A. (2017). Pengalaman kecelakaan Lalu lintas Berat Studi Kualitatif Fenomologi, *Jurnal Empati*, Vol 6 No 1, hh.
- Rochman, dkk. (2020). Efektivitas Fungsi Kepolisian Dalam Penegakan Hukum Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas. *Indonesian Journal of Criminal Law*, 2(12), 76-92.
- Setiawan, D., & Asima, M. (2019). Pemetaan Risiko Kecelakaan Lalu Lintas Di Ruas Jalan Tol Cipularang. *Jurnal Teknik Sipil*, 15(2), 100-113.