



REPUBLIK INDONESIA
KEMENTERIAN HUKUM DAN HAK ASASI MANUSIA

SURAT PENCATATAN CIPTAAN

Dalam rangka perlindungan ciptaan di bidang ilmu pengetahuan, seni dan sastra berdasarkan Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2014 tentang Hak Cipta, dengan ini menerangkan:

Nomor dan tanggal permohonan : EC00202315634, 21 Februari 2023

Pencipta

Nama : **Dr. Lalu Muhammad Saleh, SKM., M.Kes, Prof. Dr. dr. Syamsiar S Russeng, MS dkk**

Alamat : Cluster Akasia, Tallasa City, Makassar, SULAWESI SELATAN, 90241

Kewarganegaraan : Indonesia

Pemegang Hak Cipta

Nama : **Direktorat Inovasi dan Kekayaan Intelektual UNHAS**

Alamat : Jl. Perintis Kemerdekaan Km. 10, Makassar, SULAWESI SELATAN, 90245

Kewarganegaraan : Indonesia

Jenis Ciptaan : **Modul**

Judul Ciptaan : **SAFETY RIDING**

Tanggal dan tempat diumumkan untuk pertama kali di wilayah Indonesia atau di luar wilayah Indonesia : 3 Oktober 2022, di Makassar

Jangka waktu perlindungan : Berlaku selama hidup Pencipta dan terus berlangsung selama 70 (tujuh puluh) tahun setelah Pencipta meninggal dunia, terhitung mulai tanggal 1 Januari tahun berikutnya.

Nomor pencatatan : 000448557

adalah benar berdasarkan keterangan yang diberikan oleh Pemohon.
Surat Pencatatan Hak Cipta atau produk Hak terkait ini sesuai dengan Pasal 72 Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2014 tentang Hak Cipta.



a.n Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia
Direktur Jenderal Kekayaan Intelektual
u.b.
Direktur Hak Cipta dan Desain Industri

Anggoro Dasananto
NIP.196412081991031002

Disclaimer:

Dalam hal pemohon memberikan keterangan tidak sesuai dengan surat pernyataan, Menteri berwenang untuk mencabut surat pencatatan permohonan.

LAMPIRAN PENCIPTA

No	Nama	Alamat
1	Dr. Lalu Muhammad Saleh, SKM., M.Kes	Cluster Akasia, Tallasa City
2	Prof. Dr. dr. Syamsiar S Russeng, MS	Jl. M. Tahir Perum Kumala Permai J/1
3	Awaluddin, SKM., M.Kes	BTN Paropo Blok D No. 6
4	Mahfuddin Yusbud, SKM., M.K.M	Perum Purnama Town House Blok T/1,
5	Nurul Mawaddah Syafitri, SKM., M.K.M	Jl. Teuku Umar 11 Lr. 2
6	Yulianah Rahmadani, SKM., M.Kes	Jl. Dr. Samratulangi No.14
7	Firmita Dwiseli, SKM., M.Kes	Jl. Baji Maccini No. 3
8	dr. Naufal Hilmy Imran, S.Ked	Perum Metropolitan Residen Blok D No. 5



MODUL SAFETY RIDING

Mengemudi adalah bagian penting dari kehidupan kerja bagi banyak orang, namun mengemudi juga salah satu aktivitas paling berbahaya yang dilakukan orang. Setiap tahun di Indonesia, khususnya di Kota Parepare Sulawesi Selatan, terjadi kecelakaan lalu lintas saat berkendara.

Untuk itu perlunya para pengemudi memiliki pengetahuan, kompetensi serta kemampuan untuk menggunakan kendaraan dengan aman.



MODUL SAFETY RIDING

Dr. Lalu Muhammad Saleh, SKM., M.Kes
Prof. Dr. dr. Syamsiar S. Russeng, MS
A w a l u d d i n, SKM., M.Kes
Mahfuddin Yusbud, SKM., M.Kes
Nurul Mawaddah Syafitri, SKM., M.K.M
Yulianah Rahmadani, SKM., M.Kes
Firmita Dwiseli, SKM., M.Kes
Naufal Hilmy Imran, S.Ked



MODUL SAFETY RIDING

**Dr. Lalu Muhammad Saleh, SKM., M.Kes.,
Prof. Dr. dr. Syamsiar S. Russeng, M.S
Awaluddin, SKM., M.Kes.,
Mahfuddin Yusbud, SKM., M.K.M.,
Nurul Mawaddah Syafitri, SKM., M.K.M.,
Yulianah Rahmadani, SKM., M.Kes.,
Firmita Dwiseli, SKM., M.Kes.,
Naufal Hilmy Imran, S.Ked**

MODUL SAFETY RIDING

ISBN: 978-623-227-963-6

Penulis: Dr. Lalu Muhammad Saleh, SKM., M.Kes., Prof. Dr. dr. Syamsiar S. Russeng, MS Awaluddin, SKM., M.Kes., Mahfuddin Yusbud, SKM., M.K.M., Nurul Mawaddah Syafitri, SKM., M.K.M., Yulianah Rahmadani, SKM., M.Kes., Firmita Dwiseli, SKM., M.Kes., Naufal Hilmy Imran, S.Ked

Tata Letak: Yogi

Design Cover: Widi

14,8 cm x 21 cm

vi + 90 Halaman

Cetakan Pertama, Desember 2022

Diterbitkan Oleh:

Uwais Inspirasi Indonesia

Anggota IKAPI Jawa Timur Nomor: 217/JTI/2019 tanggal 1 Maret 2019

Redaksi:

Ds. Sidoarjo, Kec. Pulung, Kab. Ponorogo

Email: Penerbituwais@gmail.com

Website: www.penerbituwais.com

Telp: 0352-571 892

WA: 0812-3004-1340/0823-3033-5859

Sanksi Pelanggaran Pasal 113 Undang-Undang Nomor 28 tahun 2014 tentang Hak Cipta, sebagaimana yang telah diatur dan diubah dari Undang-Undang nomor 19 Tahun 2002, bahwa:

Kutipan Pasal 113

- (1) Setiap orang yang dengan tanpa hak melakukan pelanggaran hak ekonomi sebagaimana dimaksud dalam pasal 9 ayat (1) huruf i untuk penggunaan secara komersial dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp100.000.000,00 (seratus juta rupiah).
- (2) Setiap orang yang dengan tanpa hak dan/atau tanpa izin pencipta atau pemegang hak cipta melakukan pelanggaran hak ekonomi pencipta sebagaimana dimaksud dalam pasal 9 ayat (1) huruf c, huruf d, huruf f, dan/atau huruf h, untuk penggunaan secara komersial dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).
- (3) Setiap orang yang dengan tanpa hak dan/atau tanpa izin pencipta atau pemegang hak melakukan pelanggaran hak ekonomi pencipta sebagaimana dimaksud dalam pasal 9 ayat (1) huruf a, huruf b, huruf e, dan/atau huruf g, untuk penggunaan secara komersial dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah).
- (4) Setiap orang yang memenuhi unsur sebagaimana dimaksud pada ayat (3) yang dilakukan dalam bentuk pembajakan, dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp4.000.000.000,00 (empat miliar rupiah).

KATA PENGANTAR

Modul ini merupakan output tambahan dari riset Penelitian Dasar Universitas Hasanuddin oleh Lembaga Penelitian dan Pengabdian kepada Masyarakat yang telah dilakukan dengan judul “Modul Safety Riding”.

Tujuan dari modul ini adalah untuk menyadarkan pengemudi yang bekerja akan beberapa risiko utama yang mungkin mereka hadapi atau timbulkan saat mengemudi.

Dalam hal memahami bagaimana mengelola risiko. Modul ini menguraikan apa yang dibutuhkan pengemudi dalam hal kendaraan, perjalanan, dan perilaku mengemudinya. Selain itu, modul ini membahas dan memberikan saran praktis tentang apa yang harus dilakukan untuk membantu Anda tetap aman dari bahaya yang dapat dihindari.

Modul ini akan membantu Anda agar lebih aman dalam berkendara, menghindari insiden dan cedera yang

dapat dicegah pada diri Anda sendiri, penumpang Anda, dan orang lain saat mengemudi untuk bekerja.

Mengemudi adalah bagian penting dari kehidupan kerja bagi banyak orang, namun mengemudi juga salah satu aktivitas paling berbahaya yang dilakukan orang. Setiap tahun di Indonesia, khususnya di Kota Parepare Sulawesi Selatan, terjadi kecelakaan lalu lintas saat berkendara.

Untuk itu perlunya para pengemudi memiliki pengetahuan, kompetensi serta kemampuan untuk menggunakan kendaraan dengan aman.

Makassar, Oktober 2022

Tim Penulis

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	iii
DAFTAR ISI	v
TOPIK 1 PENGENALAN SAFETY RIDING	1
A. Definisi.....	2
B. Sikap Pengemudi.....	2
C. Tanggungjawab Pengemudi	5
D. Konsekuensi Pelanggaran Lalu Lintas	5
E. Alat Pelindung Diri bagi Pengemudi.....	7
F. Pengecekan Serta Perlakuan Terhadap Sepeda Motor.....	11
G. Keselamatan Pengemudi (<i>Safe Driver</i>)	14
TOPIK 2 PENGENALAN RAMBU LALU LINTAS	17
A. Definisi.....	18
B. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas (<i>Traffic Light</i>).....	21
C. Marka Jalan.....	22
TOPIK 3 TIPS BERKENDARA DENGAN AMAN	25
A. Syarat Berkendara Aman	26

B. Kiat Berkendara Aman	27
C. Peran Orang Tua Dalam Menanamkan Perilaku Berkendara Aman	28
D. Tips Mengemudi di Waktu Hujan	29
E. Tips Mengemudi di Malam Hari.....	30

TOPIK 4 STUDI KASUS KECELAKAAN LALU LINTAS DAN PENYAKIT AKIBAT KERJA PADA PENGEMUDI DI KOTA PAREPARE	33
A. Latar Belakang.....	34
B. Studi Kasus.....	40
C. Pembahasan Studi Kasus	67
DAFTAR PUSTAKA	84

PENGENALAN *SAFETY RIDING*

- Tujuan materi ini untuk memberikan pengetahuan terkait *safety riding*.



Sumber: <https://www.academia.edu>

A. Definisi

Berkendara dengan aman atau *safety riding* adalah upaya meminimalkan tingkat bahaya untuk memaksimalkan keselamatan berkendara, menciptakan kondisi yang tidak membahayakan pengemudi lain, serta memahami pencegahan dan pengendalian bahaya saat berkendara. Definisi lain bahwa *Safety Riding* adalah panduan perilaku berkendara untuk meminimalkan risiko dan memaksimalkan keselamatan saat berkendara di semua moda transportasi. Dalam hal ini, perilaku didefinisikan sebagai tanggapan seseorang terhadap tindakan eksternal, biasanya dipengaruhi oleh pengalaman dan lingkungan fisik dan non-fisik.

B. Sikap Pengemudi

Dalam berkendara, seorang pengemudi harus memiliki sikap berikut ini:

1. Mematuhi aturan lalu lintas

Aturan lalu lintas dibuat dengan mempertimbangkan keselamatan, keteraturan dan kelancaran interaksi semua pengguna jalan. Seorang pengendara harus mengerti dan patuhi peraturan lalu lintas saat berada di jalan raya serta saling menghormati pengguna jalan lainnya.

Beberapa aspek yang yang dipatuhi oleh seorang pengemudi adalah kelengkapan surat-surat, rambu-rambu lalu lintas, marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, gerakan lalu lintas, tempat berhenti dan parkir, peringatan bunyi dan sinar, kecepatan maksimal atau minimal dan tata cara pengendalian dan penempelan dengan kendaraan lain. Hal ini, untuk menjamin terciptanya keselamatan jalan dan pergerakan di jalan dapat dilakukan secara efisien dan mudah.

2. Sabar

Seorang pengemudi hendaknya tidak tergesa-gesa dalam mengemudikan kendaraannya. Sikap

tergesa-gesa merupakan sikap negatif yang dapat memperbesar peluang terjadinya kecelakaan lalu lintas. Bersabarlah dalam kondisi apapun yang dialami saat berkendara seperti antrian kendaraan sesama pengguna jalan. Sebab hal ini tentu akan memberikan keuntungan bagi semua pengemudi.

3. Saling menghargai

Seorang pengemudi harus memiliki sikap saling menghargai antar sesama pengguna jalan. Sikap ini dapat menimbulkan rasa aman dan meminimalisasi terjadinya konflik di jalan.

4. Sopan santun

Semua pengemudi harus memiliki pemahaman terhadap hak dan kewajibannya sebagai pengguna jalan. Misalnya pengemudi ingin belok atau berbalik arah, maka memberikan isyarat kepada pengemudi lainnya.

C. Tanggungjawab Pengemudi

Semua pengemudi harus mempunyai tanggungjawab seperti dibawah ini:

1. Memberi isyarat yang benar saat berkendara
2. Merespon dengan cepat dan tepat terhadap isyarat dan maksud dari pengguna jalan yang lain
3. Mematuhi *sign* atau rambu lalu lintas, lampu pengatur lalu lintas, marka jalan dan rambu lainnya
4. Memperhatikan dan taat terhadap semua aturan lalu lintas
5. Memelihara kendaraan dalam keadaan baik dan dalam kondisi layak jalan
6. Mengendarai motor dengan aman di setiap waktu.

D. Konsekuensi Pelanggaran Lalu Lintas

Setiap pelanggaran yang dilakukan tentu akan menerima konsekuensinya. Berikut konsekuensi pengemudi dari pelanggaran yang dilakukan:

1. Menerima sanksi dengan membayar denda

Pengemudi yang tidak tertib atau tidak mengindahkan peraturan lalu lintas, maka akan mendapatkan sanksi berupa membayar denda sesuai standar yang berlaku. Konsekuensi ini sebagai pengingat dan motivasi bagi pengemudi untuk tidak melanggar lagi.

2. Sanksi Kurungan

Sanksi yang diberikan bergantung beratnya pelanggaran lalu lintas yang dilakukan. Pelanggar yang mengakibatkan kerugian material terhadap pengguna jalan lain, maka akan mendapatkan sanksi kurungan. Kondisi tersebut merupakan tindak pidana yang ringan, dimana hukumannya dilaksanakan minimal 1 (satu) hari maksimal 1 (satu) tahun.

3. Sanksi Penjara

Jika pelanggaran yang dilakukan mengakibatkan seseorang meninggal, maka sanksi yang diterima akan lebih berat yaitu sanksi penjara. Kondisi tersebut masuk dalam kategori tindak pidana

berat, dimana hukumannya 15 (lima belas) tahun dan dapat diperpanjang menjadi 20 (dua puluh) tahun penjara.

E. Alat Pelindung Diri bagi Pengemudi

Setiap pekerjaan memiliki bahaya dan risiko. Tak terkecuali pekerja di sektor transportasi. Dalam ilmu Keselamatan dan Kesehatan kerja, terdapat 5 (lima) langkah pengendalian bahaya dan risiko yang disebut dengan hirarki pengendalian. Lima Langkah tersebut ialah eliminasi, substitusi, rekayasa teknik, administratif dan alat pelindung diri.

Alat Pelindung Diri (APD) menjadi langkah terakhir dalam mengendalikan suatu bahaya, sebab tidak dapat menghilangkan bahaya hanya meminimalisir beratnya risiko dari bahaya yang diterima. Menurut Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Republik Indonesia Nomor 8 tahun 2010 tentang Alat Pelindung Diri (APD) bahwa merupakan suatu alat yang mempunyai kemampuan untuk melindungi seseorang yang fungsinya

mengisolasi sebagian atau seluruh tubuh dari potensi bahaya di tempat kerja.

Fungsi APD yang dikenakan pengemudi adalah untuk melindungi pengemudi dari benturan atau luka-luka. Pakaian pelindung terdiri dari:

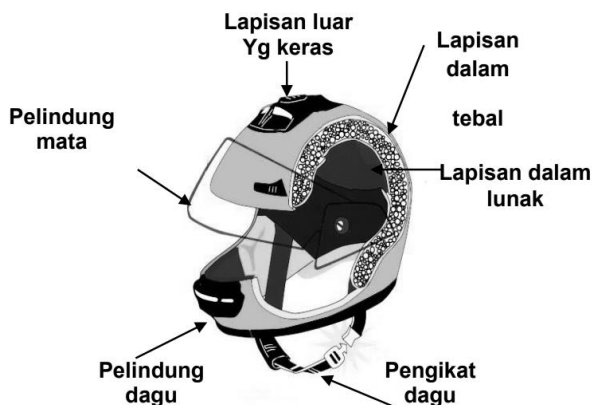
1. Helm
2. Kacamata atau perisai wajah
3. Jaket dan celana panjang
4. Sarung tangan
5. Sepatu

Berikut penjelasannya :

1. Helm

Helm merupakan salah satu APD bagi pengemudi. Helm digunakan oleh pengendara sepeda motor maupun orang yang dibonceng untuk menjamin Keselamatan dalam berkendara. Beberapa hal yang harus diperhatikan berkaitan dengan helm:

- a. Helm harus nyaman dan sesuai standar
- b. Helm memperkecil luka-luka pada kepala jika terjadi kecelakaan lalu lintas
- c. Efektivitasnya akan berkurang jika tidak digunakan dengan baik
- d. Sebaiknya helm diganti jika sudah tidak memberikan perlindungan yang cukup.



Gambar 1. Helm

Sumber: Modul Pelatihan Safety Riding dan Safety Drivibf bagi Bintangara Polri, 2019

2. Kacamata atau perisai wajah

Kacamata atau perisai wajah ini memiliki kebermanfaatan untuk melindungi mata dari hujan, kotoran dan lain-lain.

3. Jaket dan celana panjang

Jaket dan celana Panjang ini merupakan perlengkapan bagi pengemudi roda dua untuk; a) mempekecil lecet/goresan pada bagian tubuh jika terjadi sesuatu yang tidak diinginkan di jalan; b) mempermudah pengguna jalan lain melihat kita, maka gunakan jaket yang berwarna terang; dan c) mempermudah melakukan aktivitas berkendara, maka gunakan celana Panjang yang longgar.

4. Sarung tangan

Sarung tangan memiliki fungsi untuk memelihara cengkaran pada gagang kemudi serta mengurangi getaran pada gagang kemudi. Selain itu, sarung tangan juga melindungi tangan dari paparan langsung sinar matahari. Untuk itu, pilihlah sarung tangan yang nyaman digunakan.

5. Sepatu

Sepatu bukan hanya sebagai aksesoris tetapi dapat menjadi pelindung kaki selama berkendara.

F. Pengecekan Serta Perlakuan Terhadap Sepeda Motor

1. Pengecekan sepeda motor

Sebelum berkendara, maka perlu untuk dilakukan pengamatan dan pengecekan operasional pada sepeda motor. Ini akan mengurangi peluang terjadinya gangguan pada saat sedang mengendarai motor di jalan dan tidak mengganggu pengguna jalan lain. Untuk itu, selaku pengemudi harus melakukan pengecekan terhadap kendaraan yang meliputi:

- Pengecekan bahan bakar dan ban

Lakukan pengecekan pada bahan bakar, apakah cukup untuk keseluruhan perjalanan atau tidak. Kemudian cek ban untuk mengetahui apakah ada masalah pada ban seperti adanya benda/paku yang menancap pada ban, tekanan angin ban, atau

kerusakan lain yang dapat mengganggu dan membahayakan perjalanan.

- Pengecekan lampu dan klakson

Lampu dan klakson juga menjadi aksesoris kendaraan yang sangat penting. Untuk itu perlu pengecekan lampu dan klakson pada kendaraan, misalnya hidupkan lampu-lampu untuk memeriksa bahwa semua lampu menyala dengan baik. Beberapa indikator lampu yakni lampu dekat, jauh, *signal/lighting*, belakang dan lampu rem. Kemudian klakson dipastikan juga dapat berfungsi.

- Pengecekan minyak oli mesin dan rantai pada sepeda motor

Lakukan pengecekan pada minyak oli mesin/motor pada tongkat pengukur tinggi atau rendah ukuran oli mesin. Jika oli mesin berada di bawah ukuran tertinggi maka perlu untuk penambahan oli mesin baru sampai dengan ukuran yang diperlukan. Selain itu, lakukan pengecekan pada rantai sepeda motor. Rantai motor tidak boleh kendur, sebab jika

demikian maka rantai bisa lepas dari roda gigi pengarahnya dan dapat melilit pada roda belakang sehingga sepeda motor jatuh. Rantai kendor tidak lebih dari 20 mm.

- Pengecekan rem kopling dan kaca spion

Sebelum menggunakan kendaraan, maka penting pengemudi melakukan pengecekan pada rem dengan mengetes rem depan dan rem belakang untuk memastikan kedua-duanya sedang bekerja dengan baik. Kemudian dilanjutkan pengecekan pada tingkatan cairan rem serta memeriksa apakah Gerakan bebas dari tuas rem depan dan pedal rem belakang adalah antar 15-20 mm. Adapun kopling diperiksa dengan melakukan cek gerakan bebas dari handel kopling, haruslah antara 10-20 mm, sebab terlalu banyak gerakan bebas yang cuma-cuma akan sulit mengubah gigi persneling. Selain itu, juga lakukan penyesuaian kaca spion sampai ujung bahu sehingga obyek di belakang dapat dilihat pada pinggir bawah kaca spion.

G. Keselamatan Pengemudi (*Safe Driver*)

Seorang pengemudi harus memastikan dirinya benar-benar memiliki kemampuan untuk mengemudi serta merencanakan perjalanan dengan aman dan mematuhi Keselamatan dan Kesehatan kerja serta peraturan perundangan lalu lintas jalan saat mengemudi untuk bekerja. Demi Keselamatan pengemudi, maka mereka perlu memiliki pengetahuan terkait aturan saat menggunakan jalan.

Selain itu, Sebagai bagian dari kebijakan dan prosedur mengemudi untuk bekerja, maka perlu memenuhi beberapa syarat seperti memiliki SIM kendaraan, menggunakan APD selama berkendara dan berada dalam kondisi yang sehat fisik dan mental. Kesehatan fisik, keadaan psikologis dan emosional serta sikap pengemudi sangat mempengaruhi kebugaran pengemudi saat berkendara. Kebugaran pengemudi dapat dipengaruhi oleh beberapa aspek seperti kelelahan, alkohol, obat-obatan (tanpa resep), penyakit

sementara (sakit kepala, sakit perut, pusing dan lainnya), dan kondisi cemas serta stres.



Gambar 2. Tertidur Saat Mengemudi

Sumber: <https://www.halodoc.com>, 2019

Kelelahan adalah penyebab utama cedera fatal dan serius akibat tabrakan dan insiden kendaraan. Ribuan kecelakaan disebabkan oleh kelelahan pengemudi. Biasanya parah karena pengemudi yang tertidur tidak dapat mengerem atau melakukan tindakan menghindar, sehingga benturan umumnya terjadi pada kecepatan tinggi. Tabrakan terkait kelelahan sering mengakibatkan cedera yang sangat serius atau kematian.

Ada beberapa penyebab kemungkinan besar merasa mengantuk saat mengemudi:

1. Dalam perjalanan panjang di jalan yang monoton
2. Mengemudi antara jam 2 pagi dan 6 pagi
3. Mengemudi antara pukul 14.00 dan 16.00
4. Setelah kurang tidur dari biasanya
5. Setelah minum alcohol
6. Setelah minum obat yang menyebabkan kantuk
7. Dalam perjalanan pulang setelah shift malam
8. Dalam perjalanan setelah hari kerja yang sangat Panjang

Kondisi kesehatan seperti pilek, flu, migrain, gangguan lambung, demam dan lainnya dapat mempengaruhi pengemudi untuk mengemudi dengan aman. Jika mengalami gangguan tersebut dan cukup parah mengganggu konsentrasi, maka hentikan pengemudian sampai merasa lebih baik. Jika kondisinya tidak serius, maka cukup istirahat sejenak di tempat yang aman, minum air hangat dan obat kemudian melanjutkan perjalanan.

PENGENALAN RAMBU LALU LINTAS

- Tujuan materi ini untuk memberikan informasi terkait rambu lalu lintas.



Sumber: <https://www.google.com>, 2022

A. Definisi

Rambu lalu lintas adalah bagian dari prasarana jalan yang berupa lambang, huruf, angka, kalimat, dan/atau kombinasi yang berfungsi sebagai peringatan, larangan, perintah, atau petunjuk bagi pengguna jalan. Ada banyak jenis rambu jalan, masing-masing dengan tujuan atau fungsinya sendiri. Namun pada umumnya rambu lalu lintas berfungsi untuk mengatur arus lalu lintas sedemikian rupa agar berjalan dengan tertib dan teratur.

Rambu-rambu tersebut juga berguna sebagai peringatan, larangan, yang boleh dan tidak boleh dilakukan, serta petunjuk bagi pengguna jalan, baik pejalan kaki maupun pengendara kendaraan bermotor. Rambu lalu lintas diatur berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No. 13 Tahun 2014. Secara umum rambu jalan ada 4 jenis yaitu: Rambu peringatan, larangan, wajib dan arah.

1. Rambu peringatan

Rambu ini menunjukkan kemungkinan adanya bahaya pada jalan yang akan dilalui. Rambu ini berbentuk wajik atau bujur sangkar dengan warna dasar kuning serta tulisan berwarna hitam. Berikut contoh rambu peringatan:



Gambar 3. Rambu Peringatan

Sumber: <https://www.google.com>, 2022

2. Rambu larangan

Rambu ini menunjukkan perbuatan yang dilarang dilakukan oleh pengguna jalan. Rambu ini bercirikan warna dasar putih/merah dan lambing serta tulisannya berwarna hitam dan merah.



Gambar 4. Rambu Larangan

Sumber: <https://www.google.com>, 2022

3. Rambu Petunjuk

Rambu ini sebagai petunjuk mengenai jurusan jalan situasi, kota, fasilitas dan lain-lainnya bagi pengguna jalan. Warna dasar rambu ini ada yang berwarna hijau, biru dan coklat.

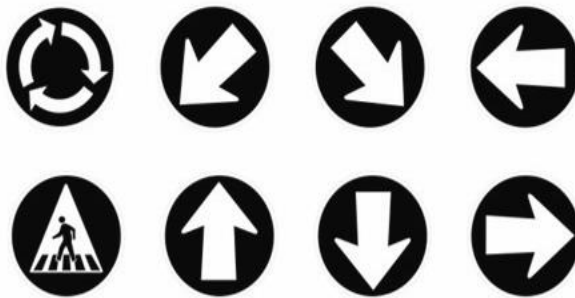


Gambar 5. Rambu Petunjuk

Sumber: <https://www.google.com>, 2022

4. Rambu Perintah

Rambu ini menyampaikan pesan terkait perintah yang wajib dilakukan oleh pengguna jalan. Rambu ini berbentuk bundar dengan warna dasar biru dan tulisan berwarna putih serta merah untuk garis serong sebagai batas akhir perintah.



Gambar 6. Rambu Perintah

Sumber: <https://www.google.com>, 2022

B. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas (*Traffic Light*)

Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas atau disingkat APILL ini memiliki fungsi untuk mengatur baik kendaraan maupun pejalan kaki.

Terdiri dari 3 (tiga) warna lampu. Warna merah mengisyaratkan untuk berhenti. Warna kuning berarti berhenti pada garis tanda henti. Serta warna hijau berarti boleh jalan terus atau belok kiri dan ke kanan.



Gambar 7. Rambu Perintah

Sumber:

<https://www.google.com>, 2022

C. Marka Jalan

1. Garis tengah jalan

Garis tengah jalan terdiri dari:

a. Garis utuh tunggal

Garis ini merupakan larangan bagi kendaraan untuk melintasi suatu garis.

b. Garis tunggal terputus-putus

Garis ini yang membagi arus lalu lintas dan dapat dilintasi oleh kendaraan lainnya untuk meyalip.

c. Garis ganda utuh putih

Garis ini memberi isyarat untuk mengambil sebelah kiri lajur rangkap. Tidak melewati garis tersebut untuk melewati kendaraan maupun membelok.

d. Garis Ganda Putih dengan Garis Utuh dekat

Garis ini menunjukkan bahwa pengemudi harus mengambil sebelah kiri garis untuk ini dan jangan melintasinya untuk melewati.

e. Garis ganda putih dengan garis terputus-putus

Garis ini menginstruksikan bahwa boleh melintasi garis ini untuk melewati bila jalan di depan.

2. Marka jalur

a. Garis putih

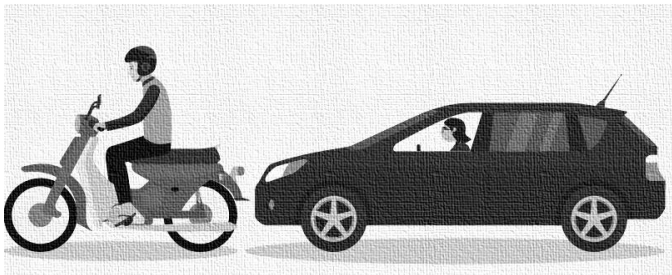
Garis putih ini digunakan untuk memisahkan jalur lalu lintas yang menuju ke arah yang sama. Kendaraan boleh berpindah dengan syarat memberi isyarat lampu dan aman untuk berpindah lajur.

Bila ada kendaraan yang akan pindah ke lajur lain anda harus memberi jalan pada lalu lintas di lajur

itu, Hal yang sama berlaku, bila di sana tidak terdapat marka lajur tetapi dua garis lalu lintas.

TIPS BERKENDARA DENGAN AMAN

- Tujuan materi ini untuk memberikan informasi terkait tips berkendara dengan aman.



Sumber: <https://repositori.kemdikbud.go.id/>

Berkendaraan aman ialah menggunakan kendaraan seperti sepeda, sepeda motor, mobil dengan berbagai upaya agar terhindar dari risiko kecelakaan.

A. Syarat Berkendaraan Aman

Ada beberapa syarat berkendara dengan aman yaitu:

1. Memeriksa kelayakan kendaraan
2. Mempunyai SIM (Surat Izin Mengemudi) untuk kendaraan motor dan mobil
3. Menaati peraturan dan rambu lalu lintas
4. Mampu mengendalikan emosi
5. Mahir menggunakan kendaraan
6. Menggunakan perlengkapan Keselamatan sesuai standar yaitu sabuk pengaman, helm dan lainnya
7. Sudah cukup umur (diatas 17 tahun) untuk berkendara
8. Tidak berkegiatan lain saat berkendara (pastikan mengemudi dengan posisi yang nyaman).

B. Kiat Berkendara Aman

Berikut kiat berkendara dengan aman:

1. Berdo'a sebelum melakukan perjalanan
2. Tidak menyalip dari sisi kiri
3. Menjaga jarak dengan kendaraan lain
4. Menjaga kecepatan kendaraan
5. Memberi lampu sinyal untuk berbelok
6. Istirahat jika mengantuk/Lelah
7. Tidak bercanda dan tidak kebut-kebutan saat di jalan
8. Tidak mengganggu kenyamanan lingkungan (misalnya knalpot yang dibuka sehingga keluar suara bising)
9. Tidak menggunakan kendaraan melebihi kapasitas (berboncengan tiga orang dengan sepeda motor)
10. Tidak menggunakan telepon seluler saat berkendara

C. Peran Orang Tua Dalam Menanamkan Perilaku Berkendaraan Aman

Ada beberapa peran orang tua dalam menanamkan perilaku berkendara dengan aman, seperti:

1. Memberikan contoh cara-cara berkendara aman (orang tua mengendarai motor menggunakan helm, menggunakan sabuk pengaman, dan tidak parkir sembarangan)
2. Bersikap tegas dalam mengikuti ketentuan batas usia berkendara (harus berusia 17 tahun ke atas)
3. Memberikan pemahaman tentang peraturan dan rambu lalu lintas (memperkenalkan simbol-simbol rambu lalu lintas sejak dini)
4. Mengingatkan tata cara pembuatan surat izin mengemudi (usia, dokumen yang diperlukan, tempat pembuatan surat izin mengemudi)
5. Memfasilitasi perlengkapan keselamatan berkendara (helm, jaket, dan sarung tangan)

6. Menjelaskan konsekuensi jika melanggar peraturan lalu lintas (kena tilang dan tidak memberikan imbalan kepada petugas pada saat melanggar peraturan)
7. Mengajarkan cara-cara mengendalikan diri (emosi) dalam berkendara (bersabar, tenang dan tidak mudah terpancing emosi ketika mengalami masalah di perjalanan)
8. Memberikan alternatif lain untuk menggunakan kendaraan umum (ojek, bus dan angkutan kota) apabila belum dipenuhinya persyaratan untuk berkendara aman

D. Tips Mengemudi di Waktu Hujan

Berikut tips mengemudi saat hujan :

1. Bilamana mengendarai kendaraan di waktu hujan, perhatikan dan kendalikan :
 - a. Kondisi jalan yang basah
 - b. Jarak penglihatan
 - c. Jarak beriring-iringan
 - d. Cara pengereman

e. Cara pengendalian selip/tergelincir.

2. Bukalah kaca jendela apabila alat menghilangkan kabut tidak tersedia.
3. Pengendali selip/gelinciran

Jika kendaraan selip, lepaskan kaki dari pedal gas/akselerator atau pedal rem dan putar arah roda depan ke arah gelinciran. Sesudah mobil meluncur lurus, luruskan arah roda depan kendaraan ke depan.

4. Jika suasana jalan menjadi gelap dan pandangan terbatas/terganggu, nyalakanlah lampu darurat/*hazard* dan lampu depan.

E. Tips Mengemudi di Malam Hari



Gambar 8. Mengemudi di malam hari

Sumber: <https://www.google.com>, 2022

Berikut tips mengemudi di waktu malam, ialah :

1. Bila mengendarai mobil di waktu malam, maka harus menyalakan :
 - a. Lampu besar
 - b. Lampu posisi depan dan belakang
 - c. Lampu plat nomor nomor kendaraan
2. Pastikan semua lampu yang diperlukan dalam keadaan baik dan disetel dengan benar sehingga tidak menyilaukan mata pengemudi lain dan lampu penunjuk arah, lampu mundur dan lampu rem tidak tertutup oleh apapun. Berhati-hatilah terhadap pejalan kaki, pengendara sepeda motor dan sepeda motor.
3. Gunakan sorotan lampu besar apabila akan melihat lebih jauh dan rendahkan sorotan lampu besar menjadi sorotan cahaya redup bilamana :
 - a. Kendaraan yang datang dari muka berada dalam jarak 200 m.
 - b. Kendaraan dari muka tersebut merendahkan sorotan lampu depannya.
 - c. Bila anda berada di belakang kendaraan lain.

4. Lihatlah ke samping kiri jalan dan kemudikan kendaraan anda ke arah kiri lajur yang anda tempati, jika kendaraan yang datang dari muka menyilaukan dan jika perlu perlambatkan atau berhenti.

IV

STUDI KASUS KECELAKAAN LALU LINTAS DAN PENYAKIT AKIBAT KERJA PADA PENGEMUDI DI KOTA PAREPARE

- Tujuan materi ini untuk memberikan informasi terkait studi kasus kecelakaan lalu lintas dan penyakit akibat kerja pada pengemudi di Kota Parepare.



Sumber: <https://tegas.id/>

A. Latar Belakang

Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) merupakan strategi utama sebagai usaha menghindari munculnya kecelakaan kerja dan mencegah terjadinya penyakit akibat kerja. Kecelakaan kerja dan penyakit akibat kerja dapat dihindari dengan melakukan identifikasi bahaya dan risiko sebagai upaya antisipatif apabila kecelakaan dan penyakit akibat kerja terjadi. Menciptakan tempat kerja yang aman, nyaman, dan sehat dapat menurunkan risiko insiden kerja dan dapat menekan tingginya potensi bahaya yang dialami oleh pekerja (Suma'mur, 2013). Kecelakaan kerja menurut Undang-undang No. 1 Tahun 1970 bahwa suatu kejadian yang tidak diduga semula dan tidak dikehendaki, yang mengacaukan proses yang telah diatur dari suatu aktivitas serta dapat menimbulkan kerugian baik korban manusia maupun harta benda. Sedangkan penyakit akibat kerja ialah gangguan kesehatan baik jasmani

maupun rohani yang disebabkan oleh pekerjaan atau lingkungan kerja (Suma'mur, 2013).

Manajemen K3 sangat penting untuk diterapkan diseluruh aspek. Termasuk pada sektor transportasi. Indonesia telah banyak mengeluarkan regulasi yang mengatur keselamatan dan keamanan pada sektor transportasi, namun pada kenyataannya kecelakaan masih banyak terjadi. Kementerian Perhubungan (2019) menerangkan permasalahan transportasi dalam aspek keselamatan dan keamanan transportasi antara lain:

- a. Belum optimalnya fungsi kelembagaan dalam peningkatan keselamatan transportasi secara terintegrasi;
- b. Minimnya kesadaran dan peran serta masyarakat akan keselamatan dan keamanan transportasi;
- c. Belum optimalnya pengawasan dan penegakan hukum dalam pemenuhan standar keselamatan dan keamanan transportasi;
- d. Belum optimalnya pemenuhan standar keselamatan dan keamanan transportasi meliputi kecukupan dan

kehandalan sarana prasarana keselamatan dan keamanan transportasi sesuai dengan perkembangan teknologi;

- e. Minimnya kualitas dan kuantitas SDM transportasi sesuai kompetensi standar keselamatan dan keamanan transportasi;
- f. Tingginya tingkat fatalitas korban kecelakaan lalu lintas jalan;
- g. Belum terintegrasinya data kecelakaan yang dapat digunakan untuk peningkatan keselamatan jalan;
- h. Belum optimalnya penanganan perlintasan sebidang jalur kereta api dengan jalan sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

KNKT atau Komite Nasional Keselamatan Transportasi sebagai unit yang menjamin keselamatan dan perbaikan layanan transportasi Indonesia kepada masyarakat terus melakukan upaya untuk menekan angka kecelakaan dan meningkatkan faktor keselamatan pada sektor transportasi. Tahun 2021, KNKT melaporkan bahwa

terdapat 19 kasus kecelakaan untuk moda pelayaran, dengan total meninggal dunia dan hilang dari kecelakaan tersebut mencapai 342 jiwa (KNKT, 2021).

Selanjutnya pada moda penerbangan, KNKT (2021) melaporkan jumlah kasus sebanyak 18 kasus dan 9 diantaranya merupakan kecelakaan serius. Misalnya kecelakaan pesawat udara Boeing 737-500 yang terjadi pada tanggal 9 Januari 2021 yang memakan korban hingga 56 jiwa. Angka yang sama juga dilaporkan oleh KNKT pada moda lalu lintas dan angkutan jalan yakni terdapat 18 kasus. KNKT mendata tempat-tempat atau jalan titik Daerah Rawan Kecelakaan yang kerap kali terjadi.

Kasus kecelakaan sektor transportasi yang baru saja terjadi pada tanggal 21 Januari 2022 di Balikpapan, Kalimantan Timur dimana truk Tronton menyeruduk sejumlah pengendara di turunan Simpang Rapak, Jalan Soekarno Hatta. Kecelakaan maut ini menewaskan 5 orang dan 30 orang luka berat hingga ringan. Perlunya melakukan monitoring dan evaluasi terhadap kasus-kasus

kecelakaan yang terjadi seperti melakukan program pendampingan pembuatan sistem manajemen keselamatan dan kesehatan kerja pada pengemudi, edukasi jalan tol, edukasi K3 pada pengemudi, dan lainnya (KNKT, 2021).

Banyaknya kecelakaan dan penyakit akibat kerja di sektor transportasi menunjukkan rendahnya kesadaran masyarakat terhadap keselamatan dan keamanan moda transportasi. Sektor transportasi perlu mendapat perhatian penting dalam sasaran pembangunan sektor transportasi yang meliputi menurunnya angka kecelakaan transportasi dan menurunnya jumlah gangguan keamanan dalam penyelenggaraan transportasi.

Kota Parepare merupakan kota kedua terbesar di Provinsi Sulawesi Selatan. Kota Parepare juga disebut sebagai Kota Niaga sebab pelabuhannya menjadi gateway untuk mengangkut produksi pertanian dan peternakan ke daerah-daerah lainnya (Pemerintah Daerah Kota Parepare, 2017). Laporan melalui laman satu data yang dikelola oleh Pemerintah Daerah Kota Parepare

menunjukkan banyaknya arus barang luar negeri dan dalam negeri menurut jenis pelayaran di Pelabuhan Parepare. Hal ini juga meningkatkan penggunaan transportasi darat seperti truk barang antar daerah. Angkutan umum di Kota Parepare menjadi cukup padat. Pengguna transportasi perlu memperhatikan keselamatan dan keamanannya dalam berkendara. Dalle (2021) melaporkan kecelakaan lalu lintas di Kota Parepare tahun 2019 sebanyak 167 kasus dan tahun 2020 terdapat 144 kasus.

Kerugian materi pada kasus lakalantas di tahun 2020 mencapai Rp. 125.400.000,- dengan menelan 13 korban jiwa, tiga luka berat dan 150 korban dengan luka ringan (Dalle, 2021). Maka berdasarkan latar belakang diatas, penelitian kelompok ini salah satunya mengarahkan fokus penelitian pada masalah manajemen kesehatan dan risiko kesehatan yang berkaitan dengan pekerjaan. Penelitian ini juga berkaitan dengan peta jalan (roadmap) penelitian Universitas Hasanuddin khususnya pada rumpun ilmu medical kompleks. Rumpun ini

merupakan kumpulan dari berbagai disiplin ilmu kedokteran, kedokteran gigi, kesehatan masyarakat, farmasi dan keperawatan. Untuk itu, melalui penelitian ini akan diketahui risiko keselamatan dan kesehatan pada pekerja di sektor transportasi Kota Pare-Pare.

B. Studi Kasus

Studi kasus dimulai dengan melakukan pengkajian dari hasil *literature review* sebagai dasar penentuan variabel penelitian yang tepat untuk penelitian ini. Berikut adalah variabel yang ditemukan dari hasil *literature review*:

1. Umur
2. Cuaca
3. Masa Kerja
4. Kepribadian
5. Jenis Kecelakaan
6. Sikap terhadap Keselamatan
7. Besarnya Perusahaan
8. Perilaku Mengemudi Berisiko

9. Co-Driver
10. Depresi
11. Kondisi Jalan
12. Stress Kerja
13. Berat Cedera
14. Kelelahan Kerja
15. Waktu Kecelakaan
16. Lama Kerja

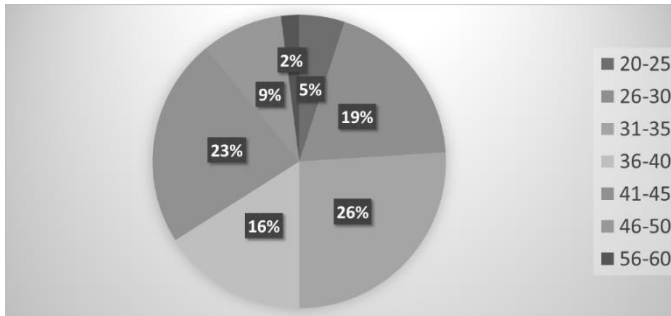
Variabel ini kemudian menjadi acuan tim untuk membuat kuesioner sebelum melakukan *rapid survey*. *Rapid survey* dilakukan selama dua minggu. Teknik pengambilan data yang digunakan yaitu *accidental sampling*. Ada 43 responden pada kegiatan ini. Analisis data menggunakan excel dan SPSS 24. Berikut adalah hasil *rapid survey* yang ditemukan :

1. Karakteristik Responden

Karakteristik responden pada penelitian ini melihat variabel umur, jenis pekerjaan, masa kerja, jam

kerja, shift kerja dan Pendidikan. Berikut dijabarkan pada Tabel dibawah ini:

a. Umur responden

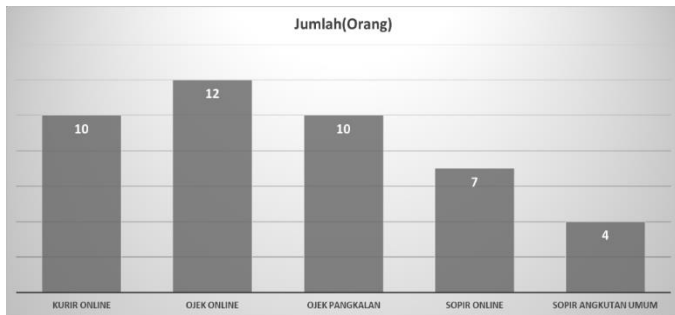


Gambar 9. Umur Responden

Sumber: Data Primer, 2022

Gambar 9. menunjukkan Umur responden paling banyak pada kategori 31-35 tahun yaitu 26% dan paling sedikit pada umur 56-60 tahun yaitu 2%.

b. Jenis Pekerjaan

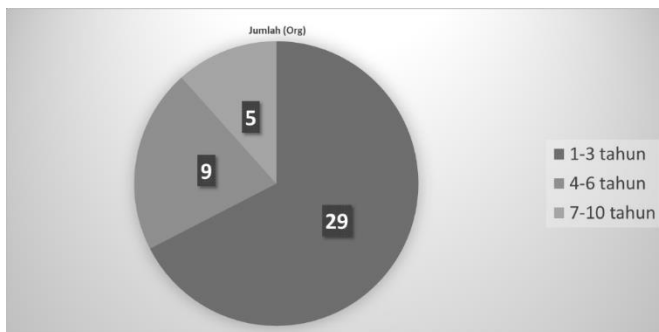


Gambar 10. Jenis Pekerjaan

Sumber: Data Primer, 2022

Gambar 10. menunjukkan jenis pekerjaan paling banyak pada ojek online yaitu 12 orang dan paling sedikit pada supir angkutan umum yaitu 4 orang.

c. Masa Kerja

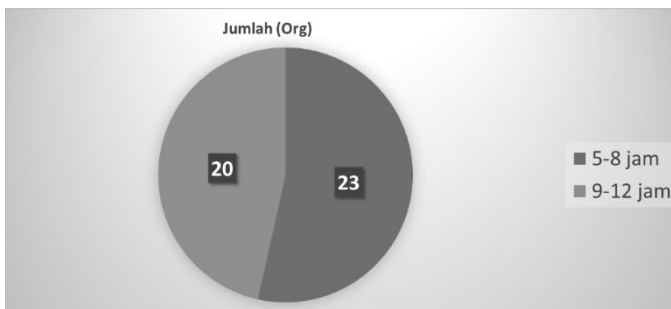


Gambar 11. Masa Kerja

Sumber: Data Primer, 2022

Gambar 11. menunjukkan masa kerja responden paling banyak pada kategori 1-3 tahun yaitu 29 orang dan paling sedikit pada kategori 7-10 tahun yaitu 5 orang.

d. Lama Kerja

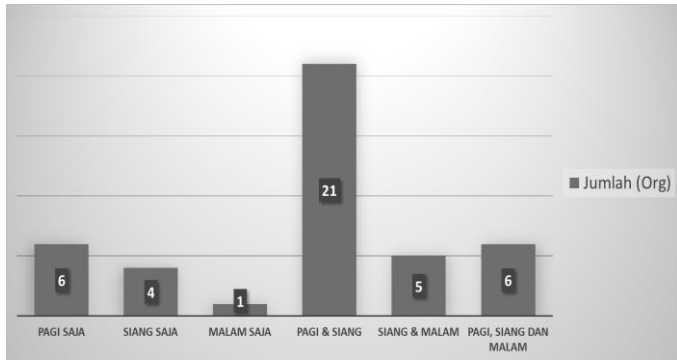


Gambar 12. Lama Kerja

Sumber: Data Primer, 2022

Gambar 12. menunjukkan mama kerja responden paling banyak pada kategori 5-8 jam yaitu 23 orang dan pada kategori 9-12 jam yaitu 20 orang.

e. Shift Kerja

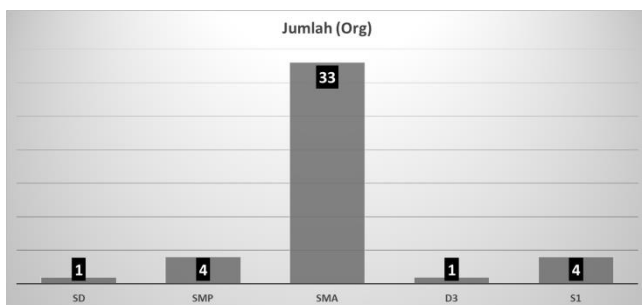


Gambar 13. Shift Kerja

Sumber: Data Primer, 2022

Gambar 13. menunjukkan shift kerja paling banyak pada pagi & siang yaitu 21 orang dan paling sedikit pada shift kerja malam saja yaitu 1 orang.

f. Pendidikan Terakhir

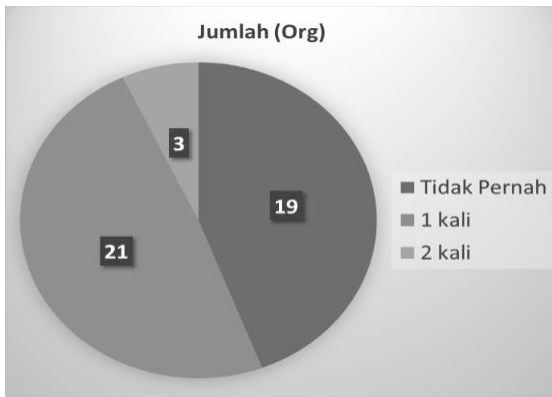


Gambar 14. Pendidikan Terakhir

Sumber: Data Primer, 2022

Gambar 14. menunjukkan pendidikan terakhir responden paling banyak merupakan tamatan SMA yaitu 33 orang dan paling sedikit tamatan SD dan D3 yaitu masing-masing 1 orang.

g. Riwayat Kecelakaan

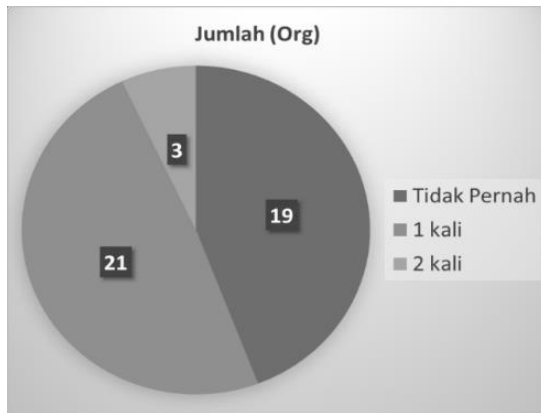


Gambar 15. Riwayat Kecelakaan

Sumber: Data Primer, 2022

Gambar 15. menunjukkan riwayat kecelakaan yang dialami responden paling banyak terdapat sebanyak 1 kali yaitu 21 orang dan pula 3 orang yang memiliki Riwayat kecelakaan sebanyak 2 kali.

h. Waktu Kejadian



Gambar 16. Waktu Kejadian

Sumber: Data Primer, 2022

Gambar 16. menunjukkan dari 24 responden yang memiliki Riwayat kecelakaan, paling banyak mengalami kecelakaan saat pagi hari yaitu 9 orang.

i. Berat Cedera

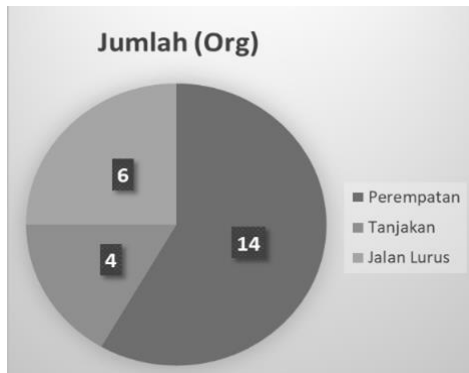


Gambar 17. Berat Cedera

Sumber: Data Primer, 2022

Gambar 17. menunjukkan dari 24 responden yang memiliki Riwayat kecelakaan, semua responden hanya mengalami berat cedera ringan (100%).

j. Lokasi Kejadian

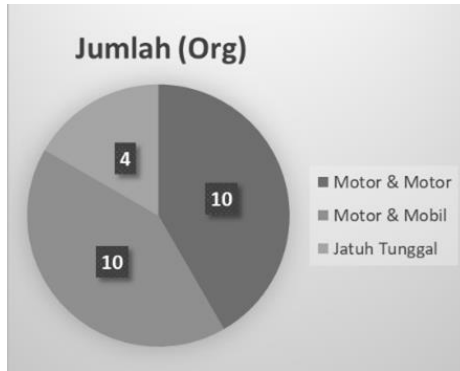


Gambar 18. Lokasi Kejadian

Sumber: Data Primer, 2022

Gambar 18. menunjukkan dari 24 responden yang memiliki Riwayat kecelakaan, paling banyak mengalami kecelakaan di perempatan yaitu 14 orang.

k. Jenis Kecelakaan

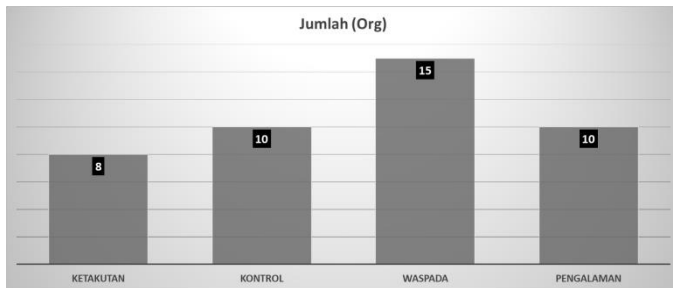


Gambar 19. Jenis Kecelakaan

Sumber: Data Primer, 2022

Gambar 19. menunjukkan paling banyak mengalami kecelakaan dengan jenis kecelakaan motor & motor (10 orang) dan mobil & motor (10 orang).

I. Persepsi Kecelakaan



Gambar 20. Persepsi Kecelakaan

Sumber: Data Primer, 2022

Gambar 20. menunjukkan persepsi kecelakaan responden paling banyak pada persepsi waspada terhadap kecelakaan yaitu 15 orang dan paling sedikit persepsi ketakutan terhadap kecelakaan yaitu 8 orang.

m. Riwayat Kesehatan

**Tabel 1. Riwayat Kesehatan Pengemudi
di Kota Parepare**

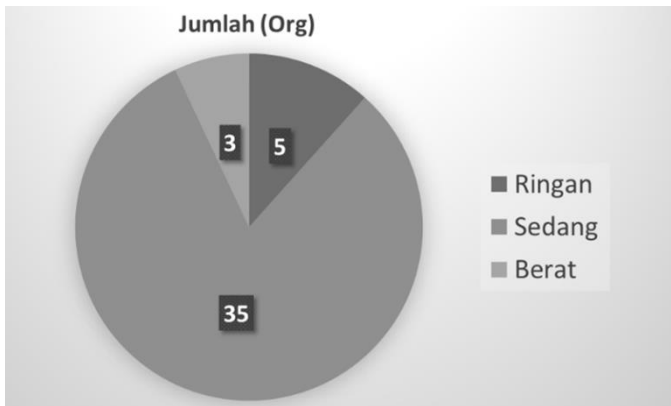
Variabel	Kategori	n	%
Riwayat Merokok	Ya	30	69.8
	Tidak	13	30.2
Riwayat Hipertensi	Ya	15	34.9
	Tidak	28	65.1
Riwayat DM	Ya	7	16.3
	Tidak	36	83.7
Gangguan Penglihatan	Ya	20	46.5
	Tidak	23	53.5
Gangguan Pendengaran	Ya	16	37.2
	Tidak	27	62.8
Nyeri Kepala	Ya	17	39.5
	Tidak	26	60.5
Nyeri Otot	Ya	22	51.2
	Tidak	21	48.8
Kelelahan	Ya	20	46.5
	Tidak	23	53.5
Stres	Ya	24	55.8
	Tidak	19	44.2

Variabel	Kategori	n	%
Cemas	Ya	11	25.6
	Tidak	32	74.4
Merasa Sedih	Ya	19	44.2
	Tidak	24	55.8

Sumber: Data Primer, 2022

Tabel 1. menunjukkan riwayat kesehatan responden, dimana dari 43 responden ada 69.8% yang memiliki riwayat merokok, 34.9% memiliki riwayat hipertensi, 16.3% memiliki riwayat diabetes, 46.5% mengalami gangguan penglihatan, 37.2% mengalami gangguan pendengaran, 39.5% mengalami nyeri kepala, 51.2% nyeri otot, 53.5% kelelahan, 55.8% stres, 74.4% cemas dan 44.2% merasa sedih.

n. Aktivitas Fisik

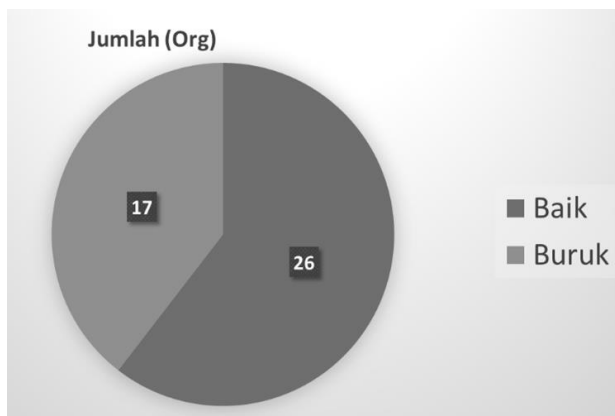


Gambar 21. Aktivitas Fisik

Sumber: Data Primer, 2022

Gambar 21. menunjukkan aktivitas fisik responden paling banyak pada kategori sedang yaitu 35 orang dan pada kategori ringan dan sedang masing-masing 3 orang dan 5 orang.

o. Kualitas Tidur



Gambar 22. Kualitas Tidur

Sumber: Data Primer, 2022

Gambar 22. menunjukkan terdapat 26 responden yang merasa kualitas tidurnya baik dan 17 responden yang merasa kualitas tidurnya buruk.

Setelah dilakukan *rapid survey*, maka dilakukan *Foccus Group Discussion* (FGD). Tujuan FGD ini adalah untuk memberi informasi *rapid survey* dan membahas indikator-indikator penyebab kejadian kecelakaan dan penyakit akibat kerja pada pekerja sektor transportasi di Kota Parepare. Peserta FGD berasal dari stakeholder

setempat, perwakilan ojek online dan sopir, tokoh masyarakat dan tokoh agama serta akademisi. FGD dilakukan pada tanggal 06 Agustus 2022 di Aula Bukit Hotel Kenari Kota Parepare. Berikut adalah hasil yang ditemukan:

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,

sebenanrnya 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 alasan 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 weser tapi karena jilbab besar menutupi lampu weser. 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 angkutan 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 menyalakan lampu merahnya sehingga sempat saya juga mengalami

insiden. Lalu tanjakan di parepare rawan kecelakaan contohnya di daerah Laupe, kemudian turunan adalah tikungan sehingga rawan kecelakaan, mungkin butuh rambu-rambu lalu lintas seperti cermin cembung di jalan. Kelakulan 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 lantasi ada beberapa faktor penyebab baik dari manusia, human error, sarana prasarana, lingkungan, segi kemampuan, segi kelihaihan 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. Empat 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 kesian 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 ketentuan 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 di beberapa 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).

C. Pembahasan Studi Kasus

Berdasarkan *rapid survey* yang dilakukan terhadap pengemudi sektor darat di Kota Parepare ditemukan bahwa, 49 dari 100 pengguna transportasi darat pernah mengalami kecelakaan lalu lintas sebanyak satu kali, sedangkan 7 orang lainnya mengalami kecelakaan sebanyak dua kali. Berdasarkan jenis cedera yang dialami paling banyak yaitu cedera ringan. Hal ini menunjukkan bahwa tingkat kecelakaan lalu lintas sektor darat di Kota Parepare masih relatif tinggi, sehingga perlu mendapat

perhatian. Kecelakaan lalu lintas merupakan masalah kesehatan masyarakat yang termasuk dalam penyakit tidak menular. Kecelakaan lalu lintas menimbulkan dampak negatif dan dapat menurunkan derajat kesehatan masyarakat. Jenis kecelakaan yang paling banyak terjadi yaitu antara motor dengan motor serta antara motor dan mobil (Saputra, 2018). Kecelakaan sepeda motor merupakan penyumbang terbanyak kejadian kecelakaan lalu lintas di Indonesia. Menurut data WHO tahun 2015, disebutkan bahwa driver sepeda motor menyumbang 23% dari semua kematian pada lalu lintas jalan raya (WHO, 2015).

Tingginya kecelakaan sepeda motor terjadi karena selain menjadi jenis kendaraan yang paling banyak digunakan oleh masyarakat Indonesia, apabila ditinjau dari tingkat keamanan dan keselamatan sepeda motor merupakan moda transportasi yang tidak dilengkapi dengan berbagai peralatan keselamatan dan pengaman seperti pada mobil. Pada sepeda motor, tidak disediakan sabuk pengaman atau kabin, sehingga keselamatan

tergantung pada keterampilan sebagai pengemudi atau penumpang, kondisi jalan serta penggunaan pakaian pelindung dan pelindung kepala (Hikmah, I.N, 2020). Berdasarkan lokasinya kecelakaan paling banyak yaitu pada perempatan. Hal ini dapat disebabkan karena tingginya arus kendaraan pada daerah tersebut serta kondisi jalan yang berisiko.

Berdasarkan hasil penelitian, jenis pekerjaan yang paling banyak adalah ojek online dengan nilai 28% dan jenis pekerjaan yang paling sedikit adalah Supir angkutan dengan nilai 9%. Ojek online merupakan salah satu pekerjaan yang sifatnya fleksibel, tidak terikat oleh hari kerja dan jam kerja. Sehingga banyak masyarakat yang melihat peluang pekerjaan ini untuk dijadikan pekerjaan sampingan yang dapat dilakukan Ketika memiliki waktu senggang. Disamping itu ojek online menjadi transportasi yang dianggap praktis dan mudah sampai ke tempat tujuan dibanding dengan transportasi lain (Aulia, 2020).

Hasil survei ditemukan bahwa waktu kejadian kecelakaan transportasi paling banyak adalah di pagi hari

hal ini sejalan dengan waktu pagi hari merupakan waktu yang hampir sebagian orang memulai harinya untuk beraktivitas seperti berangkat ke sekolah atau ke tempat kerja. Sehingga saat itu menjadi waktu padatnya aktivitas transportasi di jalan. Sedangkan lokasi kejadian kecelakaan yang paling banyak yaitu pada perempatan jalan. Hal ini karena perempatan jalan merupakan titik pertemuan kendaraan dari berbagai arah sehingga relatif lebih padat dan sulit untuk dikontrol.

Berdasarkan kategori umur mayoritas responden berada pada kelompok umur 31-35 tahun. Data WHO tahun 2013, yang menyatakan bahwa hampir 60% kematian karena kecelakaan lalu lintas pada tingkat global terjadi pada usia antara 15-44 tahun dan lebih dari 300.000 kematian pada kalangan usia 15-29 tahun (Soffania, 2018). Umur merupakan salah satu faktor manusia yang dapat menyebabkan kecelakaan. Hal ini disebabkan karena semakin lanjut usia seseorang tingkat produktifitasnya cenderung akan menurun, sedangkan seseorang yang berusia muda belum mempunyai mental

dan karakter yang baik dalam menyikapi keadaan di sekitar lingkungannya (Ngongo dkk, 2019).

Berdasarkan masa kerja diperoleh data bahwa kelompok masa kerja yang paling banyak yaitu 1-3 tahun. Setiap pengemudi sebagai pengguna jalan memerlukan pengetahuan dan keterampilan dalam mengemudikan kendaraan yang memadai. Pengemudi yang minim pengalaman dan kurangnya terampil dalam mengemudi dengan aman berisiko tinggi untuk mengalami kecelakaan lalu lintas dan cedera. Masa kerja yang singkat juga dapat mempengaruhi kewaspadaan pengemudi karena pengemudi belum mengetahui cara mengendalikan lingkungan (Simanjuntak & Widjasena, 2018). Pengemudi dengan pengalaman mengemudi lima tahun atau kurang memiliki kemungkinan mengalami kecelakaan lebih tinggi (Maulidi dkk, 2021).

Berdasarkan hasil penelitian rata-rata jam kerja tertinggi yang didapat adalah 53% dengan waktu kerja 5-8 jam. Aktivitas masyarakat berjalan 24 jam, sehingga masyarakat membutuhkan adanya ojek online juga setiap

saat. Hal ini menyebabkan aktivitas dari driver ojek online bisa berjalan 24 jam pada lokasi tertentu. Aktivitas pekerjaan yang dilakukan oleh driver ojek online terkadang tidak memandang waktu, bahkan banyak yang bekerja mulai dari pagi hingga larut malam demi mendapatkan point maksimal dan bonus dalam satu hari. Tidak adanya batasan waktu yang diberikan dari perusahaan ojek online, hal ini menjadikan para driver ojek online bisa bekerja tanpa adanya batasan waktu (Dumanauw Oldy, 2018).

Shift kerja paling banyak adalah pagi dan siang. Bekerja pada shift pagi walaupun dengan suhu ruang yang lebih rendah dibandingkan dengan sore hari dan membuat pekerja akan lebih merasa santai dan beban kerja terasa lebih ringan namun apabila suasana kerja tidak diikuti oleh kondisi lingkungan yang aman, nyaman, sehat, dan selamat maka akan meningkatkan risiko terjadinya kecelakaan kerja. Bekerja ada malam hari walaupun dengan suhu ruang yang lebih rendah dibandingkan dengan sore hari dan membuat pekerja

akan lebih merasa santai dan beban kerja terasa lebih ringan namun apabila suasana kerja tidak diikuti oleh kondisi lingkungan yang aman, nyaman, sehat, dan selamat serta kurangnya waktu tidur yang dapat mengakibatkan kelelahan maka akan meningkatkan risiko terjadinya kecelakaan kerja (Aqsha. M.N, 2021).

Tingkat pendidikan responden yang paling banyak yaitu SMA. Tingkat pendidikan sangat berpengaruh terhadap peningkatan pengetahuan baik secara langsung maupun tidak langsung. Pengemudi dengan tingkat pendidikan yang tinggi akan dapat memberikan keputusan yang lebih aman terhadap kondisi lingkungan sekitarnya dan lebih mementingkan keselamatan bersama. Hasil penelitian Pratama dan Koesyanto memperoleh hasil bahwa terdapat hubungan signifikan antara tingkat pendidikan dengan kecelakaan pada pengemudi ojek onlinemitra PT.X di Kota Semarang (Pratama & Koesyanto, 2020).

Hasil survey menunjukkan aktivitas fisik yang paling banyak yaitu pada kategori sedang. Aktivitas fisik

yang dilakukan oleh seseorang dapat meningkatkan tingkat kebugaran yang dimiliki. Salah satu bentuk aktivitas fisik yang dapat dilakukan untuk meningkatkan kebugaran yaitu dengan olah raga. Pekerja yang mempunyai tingkat kebugaran (*fitness*) yang baik, tidak mudah untuk jatuh dalam kondisi kelelahan dan penurunan kewaspadaan (Permatasari, 2021). Penelitian Prastuti, menyebutkan bahwa ada hubungan yang sangat kuat antara kebiasaan olahraga dengan kelelahan kerja pada pengemudi taksi, dimana kelelahan kerja ini dapat memicu terjadinya kecelakaan kerja (Ismurizal, 2020).

Berdasarkan hasil penelitian, terdapat 60% yang menjawab memiliki kualitas tidur yang baik. Kualitas tidur adalah ukuran dimana seseorang itu dapat kemudahan dalam memulai tidur dan untuk mempertahankan tidur, kualitas tidur seseorang dapat digambarkan dengan lama waktu tidur, dan keluhan – keluhan yang dirasakan saat tidur ataupun sehabis bangun tidur. Kebutuhan tidur yang cukup ditentukan selain oleh faktor jumlah jam tidur (kuantitas tidur), juga oleh faktor kedalaman tidur

(kualitas tidur). Beberapa faktor yang mempengaruhi kuantitas dan kualitas tidur yaitu, faktor fisiologis, faktor psikologis, lingkungan dan gaya hidup. Dari faktor fisiologis berdampak dengan penurunan aktivitas sehari – hari, rasa lemah, lelah, daya tahan tubuh menurun, dan ketidak stabilan tanda tanda vital, sedangkan dari faktor psikologis berdampak depresi, cemas, dan sulit untuk konsentrasi (Demur. N. D. R. D, 2018).

Adapun berdasarkan hasil FGD, 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 (safety driving), 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 faktor 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).

Penybarluasan 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 lencana 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).

DAFTAR PUSTAKA

- An Garda Slochana. (2012). Safe Driving for Work Driver's Handbook. The Health and Safety Authority and the Road Safety Authority.
- Aqsha. M.N, "Determinan kejadian kecelakaan kerja pada petugas penanganan prasarana dan sarana umum (PPSU)," *Jurnal Kesehatan Masyarakat Khatulistiwa*, vol. 9, pp. 5-7, 2021.
- Arnett, J., Irwin, C., & Halpern-Felsher, B. (2002). Developmental sources of crash risk in young drivers. *Injury Prevention*, 8 (Suppl 2), ii17-ii23.
- Aulia Salsabila, Kurniawan Bina, Wahyuni Ida, "Faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku safety riding driver ojek online di Kota Semarang," *Jurnal Kesehatan Masyarakat*, vol. 8, pp. 1-7, 2020.
- Azrianoor, A. "Pemahaman Norma Berlalu Lintas Pada Siswa Sman 7 dan SMKN 5 Banjarmasin. *Jurnal Pendidikan Kewarganegaraan*, 4(7). 2014.

- Demur. N. D. R. D, "Hubungan Kualitas tidur dengan tingkat kecemasan pada pasien terpasang infus di ruang rawat inap interne RSUD DR. Achmad Mochtar Bukitinggi," *Jurnal Kesehatan Perintis*, vol. 5, pp. 4-6. 2018.
- Dinas Perhubungan Kota Malang. (2005). *Buku Petunjuk Tata cara Berlalu lintas di Indonesia*. Malang: Dinas Perhubungan.
- Driving Offender-Strategies for Responsible Living. California: SAGE Publication Heck, K.E., & Carlos, R. M. (2006). *Adolescents and driving: factors influencing behavior*. Monograph.
- Dumanauw Oldy, "Studi Perilaku pada pengendara ojek online tentang safety riding di kota Manado," *Jurnal Kesmas*, vol. 7, pp. 3-6, 2018.
- Fahmi K. "Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu lintas dan perilaku berkendara pada Siswa Sekolah Menengah Atas di Pasir Pengaraian Riau, Vol 10 No 1, hh. 2021.

- Fisu, A. A. "Tinjauan Kecelakaan lalu Lintas Antar Wilayah Pada Jalan Trans Provinsi Sulawesi Selatan. PENA TEKNIK: Jurnal Ilmiah Ilmu-ilmu Teknik, 4(1), 53-65. 2019.
- Gazali, S, Hakzah, Fadly I. "Perilaku Pengendara Terhadap Potensi Kecelakaan Lalu Lintas di Kabupaten Barru', Jurnal Karajata Engineering, Vol 2 No 1 hh. 2022.
- Hidayat, Aziz A., Uliyah, Musrifatul, "Pengantar Kebutuhan Dasar Manusia Edisi ke 2," Jakarta: Salemba Medika, 2015.
- High-risk driving. (2017). Icbc.com. Retrieved 4 July 2017, from <http://www.icbc.com/road-safety/crashes-happen/high-risk-driving/Pages/default.aspx>
- Hikmah, I. N, "Tingkat Kebugaran dan Kelelahan Kerja terhadap Kejadian Kecelakaan pada Pengemudi Bus," HIGEIA (Journal of Public Health Research and Development), vol. 4, pp. 543-554, 2020.

Ismurrizal, I, "Analisis Faktor Penyebab Kematian Pada Kecelakaan Lalu Lintas," Jurnal Kajian Kesehatan Masyarakat, vol. 2, pp. 50-57. 2020.

Kementerian Pendidikan dan kebudayaan. (2017). Menanamkan Perilaku Berkendara Aman. Jakarta: Direktorat Pembinaan Pendidikan Keluarga.

Kusuma, Y., Sumarna, T., Mustika, D., & Demar, M. "Kinerja Rambu Lalu Lintas dan Dampaknya Pada Kecelakaan (Studi Kasus: Jalan Soekarno Hatta Bandung). Potensi: Jurnal Sipil Politeknik, 21(2), 61-64. 2019.

Lembaga Pendidikan dan Pelatihan POLRI Republik Indonesia. (2019). Modul Pelatihan Safety Riding dan Safety Driving bagi Tentara Bintara Polri. Jakarta.

Magfirona, A., Hidayati, N., Sunarjono, S., Putra, D. A. A., & Safira, S. "Pemodelan Kecelakaan Lalu Lintas di Kalangan Pelajar di SMA Negeri 2 Cepu.2020.

Mahalalita, R., Kusnandar, D., & Debataraja, N. N. "Analisis Faktor yang Mempengaruhi Kecelakaan Lalu Lintas

Di Kabupaten Mempawah. *Bimaster: Buletin Ilmiah Matematika, Statistika dan Terapannya*, 10(2). 2019.

Mauludi, A. A., Djunaidi, Z., & Arif, L. S, "Perilaku Berisiko Sebagai Faktor Penyebab Kecelakaan Pada Pengemudi Sepeda Motor Komersial: Systematic Review," *Indonesian Journal of Road Safety*, vol. 8, pp. 12-25, 2021.

Ngongo, O. L., Berek, N. C., & Talahatu, A. H, "Faktor yang Berhubungan dengan Kecelakaan Lalu Lintas Pengemudi Sepeda Motor di Sumba Barat," *Timorese Journal of Public Health*, vol. 1, pp. 170-176, 2019.

Permatasari, M. D," Hubungan Umur, Pengetahuan, Perilaku Safety Riding Dengan Kepatuhan Lalu Lintas Pengendara Motor di Dusun 04 Teguhan, Madiun, *Sebelas Maret University*, 2021, available at: library.uns.ac.id.

Pratama, R. Y. A., & Koesyanto, H, "Kejadian Kecelakaan pada Pengemudi Ojek Online," *HIGEIA (Journal of*

Public Health Research and Development), vol. 4, pp. 13-24, 2020.

Putra, Y A K. "Penanganan terhadap Kecelakaan lalu lintas di Kota Probolinggo, Dialetika, Vol 14 No 1, hal 59-67. 2019.

Rahmita, Destria. "Analisis Hubungan Hasil Penilaian Keselamatan Jalan Terhadap Kecelakaan Pada Ruas Jalan Pantura di Kota Tegal. Yogyakarta: Universitas Gajah Mada, Tesis. 2020.

Rinaldi R F, Masykur M A. "Pengalaman kecelakaan Lalu lintas Berat Studi Kualitatif Fenomologi, Jurnal Empati, Vol 6 No 1, hh. 2017.

Rochman, dkk. "Efektivitas Fungsi Kepolisian Dalam Penegakan Hukum Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas. Indonesian Journal of Criminal Law, 2(12), 76-92. 2020.

Saputra, A. D, "Studi Tingkat Kecelakaan Lalu Lintas Jalan di Indonesia Berdasarkan Data KNKT (Komite Nasional Keselamatan Transportasi) dari Tahun

2007-2016," *Warta Penelitian Perhubungan*, vol. 29, pp. 179-190, 2018.

Setiawan, D., & Asima, M. "Pemetaan Risiko Kecelakaan Lalu Lintas Di Ruas Jalan Tol Cipularang. *Jurnal Teknik Sipil*, 15(2), 100-113. 2019.

Simanjuntak, J. P., & Widjasena, B," *Olah Raga Mempengaruhi Tingkat Kewaspadaan Supir Dump Truck Shift Malam Kontraktor Tambang Batubara*," *Jurnal Promosi Kesehatan Indonesia*, vol. 8, pp. 178-188, 2018.

Soffania, M. I, "Hubungan aggressive driving behavior pengemudi sepeda motor dengan kecelakaan lalu lintas (studi pada siswa SMA di Kabupaten Sidoarjo), *The Indonesian Journal of Public Health*, vol. 13, pp. 220-231, 2018.

WHO, "World Health Statistic Report 2015," Geneva: World Health Organization, 2015.