

**Analisis dan Pengukuran Risiko bagi Penumpang Kendaraan Umum Roda Dua di
Jalan Raya Kota Jakarta dan Kabupaten Bekasi**

Achmad Sudiyar Dalimunthe

Program Studi Manajemen Sekolah Tinggi Manajemen Asuransi Trisakti, Indonesia
Email: dd.dalimunthe@gmail.com

Muhammad Ihsan

Program Studi Manajemen Sekolah Tinggi Manajemen Asuransi Trisakti, Indonesia
Email : m.ihsan9@gmail.com

Rukaesih Achmad Maolani

Pusat Penelitian dan Pengabdian Masyarakat Sekolah Tinggi Manajemen Asuransi Trisakti,
Indonesia
Email : rukaesihmaolani44@gmail.com

Dwi Haryanto

Program Studi Aktuaria Sekolah Tinggi Manajemen Asuransi Trisakti, Indonesia
Email : haryantodwi2011@gmail.com

ABSTRACT

This research is based on the environmental conditions of traffic in several big cities in Indonesia which have an impact on traffic users, especially users of two-wheeled motorized vehicles or motorcycle taxis (ojek). Traffic congestion demands the need for a fast, safe and cheap means of transportation for the community. The Covid-19 pandemic condition that occurred in Indonesia also had an impact on many people needing work to support themselves and their families. This causes many ojek in big cities to be a rational choice for users of transportation on the highway. This situation can have an impact on vehicle passengers, especially on security, safety and health risks. To achieve this, educational institutions (universities) are the spearhead in providing risk assessments in risk management. Sekolah Tinggi Manajemen Asuransi is a college that has a major in risk management science concentration. On this basis, researchers are interested in conducting research on the analysis of the risk measurement of security, safety and health of passengers on two-wheeled public vehicles on the highway. The type of research carried out is field research using quantitative methods and descriptive analysis approaches. So this type of research requires researchers to be directly involved in the objects and activities carried out. Research respondents are ojek passengers in the cities of Jakarta and Bekasi. Data collection techniques through interviews with questionnaires. There are three main outcomes that are targeted to be carried out in this research, namely, first, providing an analysis of security, safety and health risks for ojek passengers; second, providing recommendations on the need for risk mitigation for ojek passengers; third, introducing insurance as an effective and efficient risk mitigation tool related to risk management for ojek passengers.

Keywords: *risk management, online ojek, insurance, traffic accidents, risk mitigation*

ABSTRAK

Penelitian ini didasari atas kondisi lingkungan lalu lintas di beberapa kota besar di Indonesia yang berdampak kepada para pemakai lalu lintas, khususnya pengguna alat transportasi kendaraan bermotor roda dua atau ojek. Kemacetan lalu lintas menuntut perlunya alat

transportasi yang cepat, aman dan murah bagi masyarakat. Kondisi pandemi covid-19 yang terjadi di Indonesia juga berdampak kepada banyaknya orang membutuhkan pekerjaan untuk menghidupi diri dan keluarganya. Hal ini menyebabkan banyak pula ojek di kota besar yang menjadi pilihan rasional bagi pemakai angkutan di jalan raya. Situasi ini dapat berberdampak bagi penumpang kendaraan, khususnya terhadap risiko keamanan, keselamatan dan kesehatan. Untuk mewujudkan hal ini, maka institusi pendidikan (perguruan tinggi) menjadi ujung tombak dalam memberikan kajian risiko dalam manajemen risiko. Sekolah Tinggi Manajemen Asuransi Trisakti adalah perguruan tinggi yang memiliki jurusan konsentrasi keilmuan manajemen risiko. Atas dasar ini, peneliti tertarik untuk membuat penelitian tentang analisis pengukuran risiko keamanan, keselamatan dan kesehatan penumpang kendaraan umum beroda dua di jalan raya. Jenis penelitian yang dilakukan adalah penelitian lapangan (*field research*) dengan menggunakan metode kuantitatif dan pendekatan deskriptif analisis. Sehingga jenis penelitian ini menuntut peneliti untuk terjun secara langsung dalam objek dan kegiatan yang dilaksanakan. Responden penelitian adalah penumpang kendaraan ojek di Kota Jakarta dan Kabupaten Bekasi. Teknik pengumpulan data melalui wawancara dengan kuesioner. Terdapat tiga pokok luaran yang ditargetkan yang akan dilaksanakan pada penelitian ini, yaitu, *pertama*, memberikan kajian analisis risiko keamanan, keselamatan dan kesehatan bagi penumpang kendaraan ojek; *kedua*, memberikan rekomendasi perlunya mitigasi risiko terhadap penumpang kendaraan ojek; *ketiga*, memperkenalkan asuransi sebagai sarana mitigasi risiko yang efektif dan efisien terkait dengan manajemen risiko bagi penumpang kendaraan ojek.

Kata Kunci: *manajemen risiko, ojek online, asuransi, kecelakaan lalu lintas, mitigasi risiko*

PENDAHULUAN

Kebutuhan dan harapan masyarakat akan transportasi adalah terpenuhinya sarana transportasi yang nyaman, aman dan murah. Kemajuan teknologi telah merambah ke semua bidang termasuk di bidang transportasi, seperti kereta api listrik, mobil dengan tenaga listrik dan sebagainya. Dengan adanya kemajuan di bidang teknologi, di Indonesia pun telah muncul alat transportasi *online*, yang menyediakan *platform* ojek *online* sebagai alat transportasi umum berbasis teknologi, yang memudahkan individu melakukan mobilisasi. Tidak semua orang memiliki kendaraan sendiri sebagai alat transportasinya, sehingga munculnya kendaraan beroda dua atau sepeda motor sebagai angkutan umum (ojek) telah memenuhi harapan dari sebagian masyarakat terutama masyarakat yang berada di kota-kota besar. Di kota besar seperti Jakarta, alat transportasi ojek menjadi pilihan transportasi bagi sebagian besar masyarakat, demikian pula di beberapa kota dan kabupaten, ojek online ini sudah banyak tersedia.

Terjadinya peningkatan jumlah kendaraan bermotor tentunya searah dengan peningkatan kemacetan lalu lintas, terutama di kota-kota besar, yang berpengaruh terhadap ketertiban dan keselamatan orang-orang di jalan raya selain terjadi pencemaran udara yang dapat menyebabkan gangguan terhadap kesehatan para pengemudi dan penumpang terutama pengguna kendaraan bermotor beroda dua (sepeda motor). Demikian pula dengan di beberapa kota besar, dimana ojek online ini sudah mulai menjadi alat transportasi yang diminati baik oleh kaum laki-laki maupun perempuan.

Pemerintah telah mengatur berbagai risiko yang mungkin dialami pengguna jalan raya melalui Peraturan Pemerintah nomor 37 tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu lintas Dan Angkutan Jalan, namun kadang kala terjadi ketidak patuhan yang dilakukan masyarakat pengguna jalan. Selain itu pemerintah telah menyiapkan tim Polisi Lalu-Lintas untuk menjaga keamanan dan ketertiban di jalan raya, namun ternyata masih saja ada pengguna jalan yang melanggarnya. Pelanggaran-pelanggaran yang dilakukan oleh masyarakat pengguna jalan inilah yang menyebabkan terjadinya risiko-risiko di bidang keamanan dan keselamatan masyarakat pengguna jalan, terutama mereka yang menggunakan sepeda motor sebagai alat

transportasinya. Data dari Kepolisian Lalu Lintas menunjukkan bahwa pelanggaran-pelanggaran yang dilakukan pengguna jalan sudah cukup banyak. Selain itu pencemaran udara akibat kemacetan lalu-lintas di kota-kota besar ini sudah cukup tinggi sehingga dapat menyebabkan adanya risiko kesehatan bagi masyarakat pengguna jalan. Oleh karena itu perlu adanya suatu penelitian untuk menganalisis adanya risiko keamanan, keselamatan dan kesehatan bagi penumpang yang sering menggunakan Ojek sebagai alat transportasinya sehari-hari.

TINJAUAN LITERATUR

Jasa Angkutan Umum Sepeda Motor

Warpani (1990) menyatakan bahwa angkutan adalah sarana untuk memindahkan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain, dengan tujuan membantu orang atau kelompok orang menjangkau berbagai tempat yang dikehendaki, atau mengirimkan barang dari tempat asalnya ketempat tujuannya, dimana prosesnya dapat dilakukan menggunakan sarana angkutan berupa kendaraan atau tanpa kendaraan.

Undang Undang 22 tahun 2009 tentang Lalu lintas dan angkutan jalan menyatakan bahwa kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel. Adapun kendaraan bermotor umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran. Peraturan Pemerintah nomor 14 tahun 2014 tentang Angkutan Jalan lebih detail menjelaskan pengelompokan kendaraan bermotor yang terdiri atas sepeda motor, mobil penumpang, mobil bus dan mobil barang. Peraturan tersebut juga menjelaskan angkutan sebagai perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan. Angkutan umum itu sendiri diselenggarakan dalam upaya memenuhi kebutuhan angkutan orang dan/atau barang yang selamat, aman, nyaman, dan terjangkau. Tujuan utama keberadaan angkutan umum penumpang menurut Warpani (1990) adalah untuk menyelenggarakan pelayanan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat dengan aman, cepat, murah dan nyaman.

Peraturan yang mengatur tentang kendaraan bermotor tidak menyebutkan kendaraan bermotor roda dua sebagai angkutan umum, namun keberadaannya saat ini banyak dipergunakan sebagai sarana mobilitas orang maupun barang. Untuk daerah perkotaan, transportasi kendaraan roda dua yang disebut dengan ojek ini banyak diminati masyarakat karena selain biayanya tidak terlalu mahal, juga dapat mempercepat perjalanan walaupun dalam situasi jalan yang sedang macet yang sering dialami di beberapa kota di Indonesia. Ojek ini juga banyak digunakan di wilayah pedesaan karena dapat beroperasi di jalan-jalan yang sempit bahkan belum beraspal. Dengan kemudahan memiliki motor melalui cicilan kredit lembaga pembiayaan menyebabkan banyak masyarakat yang melakukan usaha sebagai “tukang ojek“, sehingga keberadaannya juga membuka lapangan kerja.

Dari sisi lalu lintas, keberadaan angkutan umum penumpang mengandung arti pengurangan volume lalu lintas kendaraan pribadi, hal ini dimungkinkan karena angkutan umum penumpang bersifat angkutan massal sehingga biaya angkut dapat dibebankan kepada lebih banyak orang atau penumpang. Banyaknya penumpang menyebabkan biaya penumpang dapat ditekan serendah mungkin (Warpani, 1990)

Perkembangan transportasi ojek berbasis aplikasi *online* sedang *booming* di Indonesia. Hal ini dikarenakan karena proses pemesanan yang mudah, perhitungan biayanya lebih transparan, dan pelayanan juga lebih memuaskan dibandingkan dengan ojek konvensional atau banyak disebut ojek pangkalan. Saat ini perkembangannya sudah menjangkau kota-kota besar di Indonesia, seperti Jadodetabek, Bali, Bandung, Semarang, Surabaya, Yogyakarta, Medan, Makassar, dan lain-lain. Informasi dari Asosiasi ojek *online* Gabungan Aksi Roda Dua (GARDA) Indonesia yang dikutip oleh Kumparan (2020) mengungkapkan bahwa jumlah

pengemudi ojek online yang ada di Indonesia saat ini ada lebih dari 4 juta orang yang tersebar di seluruh Indonesia (2020).

Listiorini (2020) menyebutkan bahwa saat ini ada beberapa aplikasi ojek online yang beroperasi di Indonesia, yaitu : **Gojek**, aplikasi pelopor aplikasi ojek *online* di Indonesia sejak tahun 2011, dan semenjak kemunculannya semakin banyak aplikasi ojek online lainnya yang bermunculan; **Grab**, aplikasi yang awalnya didirikan di Malaysia, kemudian memindahkan kantor pusat ke Singapura. Saat ini telah beroperasi di Asia Tenggara (kecuali Laos dan Brunei); **Maxim**, layanan *ride-sharing* asal Rusia yang sudah beroperasi di beberapa negara, termasuk Indonesia, seperti Jakarta dan Balikpapan; **Anterin**, aplikasi sejak 2016 dan baru meluncur ke pasaran akhir tahun 2017 yang telah beroperasi di lebih dari 50 kota di Indonesia; **Asia Trans**, diluncurkan pada Oktober 2018 dan tersebar di seluruh kota dan kabupaten Indonesia bahkan sampai ke Indonesia Timur; **Get Indonesia**, diresmikan pada 10 November 2018 di Surabaya, yang memungkinkan penggunaanya untuk memilih pengemudi laki-laki atau perempuan sesuai keinginan masing-masing. Telah beroperasi di lebih dari 30 kota di Indonesia; **Oke Jack**, diluncurkan pertama kali di Malang pada bulan Desember 2015, dan mulai tumbuh di beberapa kota seperti Blitar, Jogjakarta, Brebes, Tegal, Cirebon, dan lain-lain; **Bonceng**, beroperasi sejak November 2018, tetapi masih terbatas di wilayah Jakarta-Bogor-Depok-Tangerang-Bekasi (Jabodetabek); **TeknoJek**, diluncurkan pada Mei 2016, awalnya beroperasi melayani antar jemput penumpang yang ada di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi, Sumatera, Kalimantan, dan Sulawesi; **AdaJek**, muncul bulan Juni 2016, dengan fokus layanan di Bogor, dan kemudian wilayah Jakarta dan Bekasi; **LadyJek**, muncul pada bulan Oktober 2015 dan dikhususkan bagi kaum perempuan untuk bisa menikmati layanan ojek *online* di sekitaran wilayah Jabodetabek; **Ojesy**, muncul pada bulan September 2015 dengan layanan transportasi online yang mengharuskan pengendara perempuan muslim dan berhijab.

Risiko Dan Manajemen Risiko

Secara umum, risiko didefinisikan sebagai potensi terjadinya suatu peristiwa baik yang diperkirakan maupun yang tidak dapat diperkirakan dan dapat menimbulkan dampak bagi pencapaian tujuan. Besarnya tingkat kerugian karena risiko yang dihadapi sangat bervariasi bergantung penyebab dan efek pengaruhnya. Mc Neil (1999) menyatakan bahwa jika saja suatu risiko sudah dapat diketahui secara pasti bentuk dan besarnya maka tentu saja ini dapat diperlakukan seperti biaya karena risiko merupakan suatu ketidakpastian maka akan menjadi suatu masalah penting bagi semua pihak.

Risiko diartikan sebagai ketidakpastian dari kerugian finansial atau kemungkinan terjadi kerugian. Ketidakpastian ini dapat disebabkan oleh berbagai macam hal, seperti ketidakpastian ekonomis, ketidakpastian kondisi alam, ketidakpastian terjadinya kecelakaan, pembunuhan, pencurian dan sebagainya. Ada beberapa penggolongan risiko, yaitu: **Risiko murni**, yang jika terjadi akan memberikan kerugian, dan jika tidak terjadi maka tidak akan memberikan kerugian maupun keuntungan; dan **Risiko spekulatif**, yang berkaitan dengan terjadinya dua kemungkinan, untuk mendapatkan keuntungan dan mendapatkan kerugian. Muslich (2007) menyatakan bahwa suatu usaha untuk mengurangi atau memperkecil risiko dapat dilakukan dengan melakukan suatu pengendalian risiko terhadap ketidakpastian seperti kecelakaan kerja, bencana alam, perampokan, pencurian dan kebangkrutan.

Risiko yang dihadapi perlu ditangani dengan baik. Beberapa cara dalam menangani risiko diantaranya adalah: **menghindari risiko** (*risk avoidance*) dengan menarik diri dari kegiatan yang dilakukannya; **mengurangi risiko** (*risk reduction*) untuk meminimalisasi kemungkinan terjadinya kerugian; **menahan risiko** (*risk retention*) dengan tidak melakukan aktivitas apa-apa terhadap risiko tersebut, karena secara ekonomis jumlahnya kecil; **membagi risiko** (*risk*

sharing) dengan melibatkan orang lain untuk sama-sama menghadapi risiko; **mentransfer risiko** (*risk transferring*) kepada kepada pihak lain yang bersedia serta mampu memikulnya.

Transfer risiko dapat dilakukan melalui skema asuransi. Usaha asuransi merupakan suatu mekanisme yang memberikan perlindungan pada tertanggung apabila terjadi risiko di masa mendatang. Apabila risiko itu benar-benar terjadi, pihak tertanggung akan mendapatkan ganti rugi sebesar nilai yang diperjanjikan antara penanggung dan tertanggung.

Salah satu produk asuransi yang diterbitkan oleh perusahaan asuransi umum adalah Asuransi Kecelakaan Diri (*Personal Accident Insurance*), yang menjamin kerugian akibat kecelakaan diri tertanggung atau orang yang dipertanggungkan. Penumpang kendaraan bermotor roda dua mempunyai risiko berbagai jenis kecelakaan, mulai dari kecelakaan kecil maupun kecelakaan yang bersifat fatal yang mengakibatkan meninggal dunia. Oleh karena itu para penumpang ojek sudah sepatasnya menjadi peserta asuransi agar kelangsungan hidupnya baik bagi dirinya maupun keluarganya lebih terjamin. Namun dalam penelitian Rukaesih Maolani dan Dalimunthe (2019) menyebutkan bahwa kebanyakan pengemudi ojek di Kota Jakarta tidak mengenal dan memiliki asuransi yang memperoteksi untuk diri dan keluarga, walaupun ada produk Asuransi Mikro yang fitur produk dan preminya sangat ekonomis dan terjangkau.

Manajemen risiko adalah suatu upaya pengelolaan risiko secara komprehensif, terencana dan sistematis guna mencegah terjadinya kerugian atau kecelakaan dan membantu dalam pengambilan keputusan yang lebih baik dengan melihat risiko dan dampak yang dapat ditimbulkan. Secara tidak langsung, manajemen risiko juga memberikan perbaikan dalam aspek keselamatan, kesehatan kerja, kepatuhan terhadap peraturan perundangan, perlindungan lingkungan hidup, persepsi publik, kualitas produk, tata kelola perusahaan (*corporate governance*), efisiensi operasi, dan lain-lain. Hinsa Siahaan (2007) menyebutkan bahwa proses manajemen risiko merupakan aktivitas yang dilakukan oleh berbagai institusi negeri maupun swasta, yang dilakukan secara terus menerus dan konsisten agar dapat mengaplikasikan proses manajemen risiko itu sendiri.

Tahapan pertama dalam penerapan manajemen risiko adalah **menentukan konteks**, yang dilakukan agar proses pengelolaan risiko tidak salah arah dan tepat sasaran, serta memudahkan untuk mengidentifikasi dan melakukan tahapan-tahapan selanjutnya. Penetapan konteks ini meliputi: **konteks eksternal dan internal** yang menggambarkan lingkungan eksternal dan internal di mana perusahaan/ kegiatan/aktivitas beroperasi dan mengupayakan sasaran yang ditetapkan; **konteks manajemen risiko** bagi perusahaan/kegiatan/aktivitas dalam menetapkan tujuan, strategi, ruang lingkup dan parameter dari aktivitas atau bagian yang harus dilaksanakan dan ditetapkan; dan **menentukan kriteria risiko** yang didapat dari kombinasi kriteria tingkat kemungkinan dan keparahan. Gambar 1, 2 dan 3 menunjukkan nilai tingkat kemungkinan risiko, tingkat keparahan risiko dan skala tingkatan risiko.

| KEMUNGKINAN | RATING | DESKRIPSI |
|-------------|--------|-----------------------------|
| Frequent | 5 | Selalu terjadi |
| Probable | 4 | Sering terjadi |
| Occasional | 3 | Kadang-kadang dapat terjadi |
| Unlikely | 2 | Mungkin dapat terjadi |
| Improbable | 1 | Sangat jarang terjadi |

Gambar 1. Nilai Tingkat Kemungkinan

Sumber : Diolah oleh Peneliti (2021)

Kemungkinan risiko yang ditunjukkan pada gambar 1 menjelaskan berapa kali terjadinya risiko dalam satu periode, apakah sangat jarang terjadi hingga selalu terjadi atau kejadian yang merupakan rutinitas. Sedangkan pada gambar 2 menjelaskan bagaimana tingkat keparahan yang diakibatkan jika risiko tersebut terjadi, yang ditunjukkan dengan satuan nilai untuk menunjukkan besarnya kerugian yang dialami. Kombinasi dari keduanya dapat menjadi skala kejadian risiko yang ditunjukkan pada gambar 3 saat dikatakan sebagai kejadian dengan risiko rendah hingga sangat tinggi.

| KEPARAHAN | RATING | DESKRIPSI |
|--------------|--------|--|
| Catastrophic | 5 | Meninggal dunia, cacat permanen/ serius, kerusakan lingkungan yang parah, kebocoran B3, kerugian finansial yang sangat besar, biaya pengobatan >50 juta. |
| Major | 4 | Hilang hari kerja, cacat permanen/ sebagian, kerusakan lingkungan yang sedang, kerugian finansial yang besar, biaya pengobatan < 50 juta. |
| Moderate | 3 | Membutuhkan perawatan medis, terganggunya pekerjaan, kerugian finansial cukup besar, perlu bantuan pihak luar, biaya pengobatan < 10 juta. |
| Minor | 2 | Penanganan P3K, tidak terlalu memerlukan bantuan dari luar, biaya finansial sedang, biaya pengobatan < 1 juta. |
| Negligible | 1 | Tidak mengganggu proses pekerjaan, tidak ada cedera/ luka, kerugian financial kecil, biaya pengobatan < 100 ribu. |

Gambar 2. Nilai Tingkat Keparahahan

Sumber : Diolah oleh Peneliti (2021)

| TINGKATAN RISIKO | DESKRIPSI |
|------------------|--|
| 17 – 25 | Extreme High Risk – Risiko Sangat Tinggi |
| 10 – 16 | High Risk – Risiko Tinggi |
| 5 – 9 | Medium Risk – Risiko Sedang |
| 1 – 4 | Low Risk – Risiko Rendah |

Gambar 3. Skala Tingkatan Risiko

Sumber : Diolah oleh Peneliti (2021)

Tahapan kedua dalam manajemen risiko adalah melakukan **identifikasi risiko** yang dilakukan untuk mengenali atau untuk menjawab pertanyaan apa saja risiko yang dapat terjadi, bagaimana dan mengapa hal tersebut dapat terjadi. Identifikasi risiko bertujuan untuk mengetahui semua sumber bahaya dan aktivitas berisiko pada suatu kegiatan kerja atau proses kerja tertentu. Beberapa hal yang dilakukan dalam identifikasi risiko antara lain: membuat daftar risiko secara lengkap dari berbagai kejadian yang dapat berdampak pada setiap elemen kegiatan; mencatat faktor-faktor yang memengaruhi risiko yang ada secara rinci; dan membuat skenario proses kejadian yang akan menimbulkan risiko berdasarkan informasi gambaran hasil identifikasi. Hasil identifikasi risiko nantinya akan memberikan gambaran mengenai konsekuensi dan probabilitas dari risiko yang ada untuk menentukan tingkat atau level risiko pada tahap analisis.

Dan tahapan ketiga manajemen risiko adalah **penilaian risiko** yang dilakukan melalui proses analisis risiko dan evaluasi risiko. Analisis risiko dilakukan untuk menentukan besarnya suatu risiko dengan mempertimbangkan tingkat konsekuensi (keparahan) dan kemungkinan

yang dapat terjadi untuk mengambil tindakan pengendalian. Untuk menentukan tingkat atau level risiko, dilakukan dengan menggunakan matriks sesuai standar AS/ NZS 4360 di gambar 4, yang menjelaskan bagaimana suatu kejadian dapat dikatakan sebagai *insignificant event* hingga *catastrophic event* dengan tingkatan yang berbeda.

| KEMUNGKINAN (FREKUENSI) | KONSEKUENSI (KEPARAHAN) | | | | |
|-------------------------------------|---|---------------------|-------------------------|---------------------|------------------------------|
| | Insignificant/ Tidak signifikan (1) | Minor/ Kecil (2) | Moderate/ Sedang (3) | Major/ Besar (4) | Catastrophic/ Ekstrem (5) |
| Rare/ Jarang (1) | L (1x1) | L (1x2) | L (1x3) | L (1x4) | M (1x5) |
| Unlikely/ Kemungkinan kecil (2) | L (2x1) | L (2x2) | M (2x3) | M (2x4) | H (2x5) |
| Possible/ Kemungkinan sedang (3) | L (3x1) | M (3x2) | M (3x3) | H (3x4) | H (3x5) |
| Likely/ Kemungkinan besar (4) | L (4x1) | M (4x2) | H (4x3) | H (4x4) | E (4x5) |
| Almost certain/ Hampir pasti (5) | M (5x1) | H (5x2) | H (5x3) | E (5x4) | E (5x5) |

Gambar 4. Matriks Pengukuran Level Risiko

Sumber : Diolah oleh Peneliti (2021)

Pengendalian Risiko merupakan tahapan keempat dari manajemen risiko, dimana ini merupakan tahapan paling penting sebagai penentu keseluruhan manajemen risiko. Pengendalian risiko adalah upaya-upaya yang dilakukan untuk mengantisipasi terjadinya risiko. Pengendalian risiko dapat dilakukan melalui berbagai cara: **eliminasi** dengan risiko dihindarkan dengan menghilangkan sumber bahaya; **substitusi** dengan mengganti bahan, alat atau cara kerja dengan yang lain sehingga kemungkinan kecelakaan dapat diminimalkan; **pengendalian engineering** yang mengurangi risiko dengan melakukan rekayasa teknik pada alat, mesin, infrastruktur, lingkungan dan atau bangunan; **pengendalian administratif** dengan mengurangi kontak antara penerima dengan sumber bahaya seperti rotasi dan penempatan pekerja, perawatan secara berkala pada peralatan, dan *monitoring* efektivitas pengendalian yang sudah dilakukan; serta **alat pelindung diri (APD)** seperti helm keselamatan, masker, sepatu keselamatan, pakaian pelindung, kacamata keselamatan dan lain-lain.

Keselamatan Transportasi Jalan

Cedera dan kematian akibat kecelakaan lalu lintas menjadi masalah bagi masyarakat. Publikasi Ditjen Keselamatan Transportasi Darat (2006) menyebutkan bahwa angka kematian yang tinggi terhadap pengendara kendaraan bermotor antara lain dipengaruhi oleh persepsi terhadap risiko kecelakaan yang rendah pada saat berkendara. Handayani (2016) menyatakan bahwa berdasarkan publikasi WHO tahun 2010, diperkirakan 1.170.694 kasus meninggal akibat kecelakaan lalu lintas, sekitar 1.029.037 (87,9%) kematian terjadi di negara berpenghasilan rendah sampai menengah dan 141.656 (12,1%) di negara berpenghasilan tinggi. Di Indonesia, sepanjang tahun 2006, terjadi 15.762 kasus kematian atau rata-rata 1.300 kematian setiap bulan, 45 kematian setiap hari atau dua kematian setiap jam akibat kecelakaan lalu lintas.

Prasetyanto (2018) menyatakan bahwa salah satu kunci keberhasilan penanganan keselamatan lalu lintas adalah manajemen keselamatan infrastruktur jalan. Manajemen keselamatan infrastruktur jalan merupakan manajemen risiko yang terdiri dari analisis risiko rinci, penilaian risiko menyeluruh, kriteria penerimaan risiko, metode untuk memilih langkah

langkah efektif dan pemantauan serta pengkomunikasian risiko yang sedang berlangsung. Pasal 203 UU 22/2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan menyatakan bahwa Pemerintah bertanggung jawab atas terjaminnya keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan. Untuk menjamin keselamatan tersebut, ditetapkan rencana umum nasional keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan (LLAJ) yang meliputi penyusunan program nasional kegiatan keselamatan, penyediaan dan pemeliharaan fasilitas dan perlengkapan, pengkajian masalah dan manajemen keselamatan. Peraturan tersebut juga mengamanatkan bahwa pengawasan terhadap pelaksanaan program keamanan keselamatan LLAJ meliputi audit, inspeksi, pengamatan dan pemantauan. Ketentuan lebih teknis kemudian diatur dengan Peraturan Pemerintah No 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

Publikasi Badan Pusat Statistik (2017) menyebutkan bahwa Kepolisian Republik Indonesia pada tahun 2016 melaporkan jumlah kematian akibat kecelakaan mencapai 26.185 jiwa, yang berarti dalam setiap 1 jam terdapat sekitar 2 atau 3 orang meninggal akibat kecelakaan lalu lintas di jalan. Program keselamatan jalan dimaksudkan untuk menangani hal ini dengan instrument yang sistematis agar dapat mengurangi jumlah korban. Burman dalam Prasetyanto (2018) menyatakan bahwa pendekatan modern untuk keselamatan terdiri dari tiga elemen terintegrasi, yaitu penanganan infrastruktur, manajemen keselamatan, dan budaya keselamatan. Untuk itu perlu dilakukan identifikasi dan memilih langkah yang efektif dalam memperbaiki keselamatan jalan, salah satunya metode berbasis risiko dengan mengidentifikasi risiko-risiko yang berpotensi muncul di jalan raya terhadap pengguna jalan.

Keselamatan lalu lintas bertujuan untuk menurunkan korban kecelakaan lalu-lintas di jalan beserta seluruh akibatnya, karena kecelakaan mengakibatkan kemiskinan bagi keluarga korban kecelakaan. Perilaku disiplin berlalu lintas berkontribusi terhadap keselamatan jalan, dengan mematuhi peraturan lalu lintas yakni yang boleh dilakukan maupun yang tidak boleh dilakukan baik berupa rambu-rambu dan lain sebagainya ketika seseorang sedang mengendarai kendaraan bermotor di jalan raya. Syafitri (2018) menyebutkan faktor-faktor yang mempengaruhi disiplin berlalu lintas yang berkaitan dengan individu sebagai pengguna jalan berasal dari faktor internal dan faktor eksternal individu. Faktor internal merupakan faktor dari dalam diri individu seperti, sikap tanggung jawab, keyakinan, keinsafan, penyesuaian diri, dan pengendalian diri. Sedangkan faktor eksternal merupakan faktor yang mempengaruhi kedisiplinan yang meliputi pemaksaan oleh hukum dan norma yang diwakili oleh penegak hukum terhadap setiap anggota dan masyarakat serta unsur pengatur, pengendali dan pembentuk perilaku

Perumusan Masalah

Dalam penelitian ini masalah dirumuskan untuk menjawab pertanyaan :

- a. Risiko apa saja yang dialami para penumpang ojek online di Kota Jakarta dan Kabupaten Bekasi?
- b. Bagaimana besaran (level) risiko yang dialami oleh penumpang ojek online di Kota Jakarta dan Kabupaten Bekasi?

Penelitian ini membatasi permasalahan hanya pada risiko keamanan, keselamatan dan kesehatan para penumpang ojek online di Kota Jakarta dan Kabupaten Bekasi.

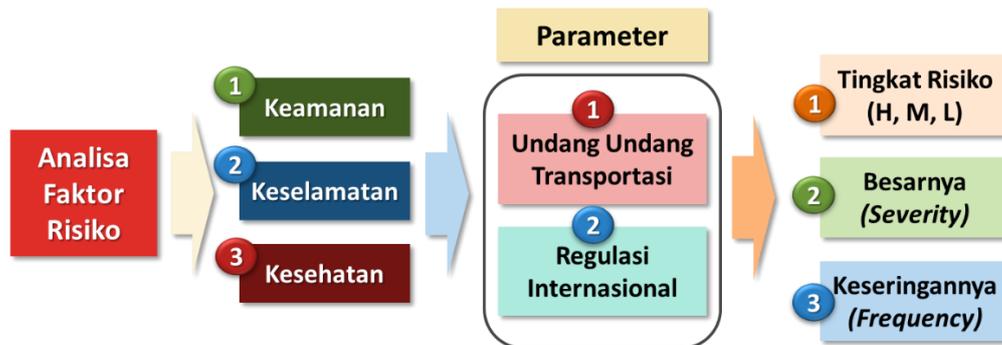
METODOLOGI

Penelitian dilakukan di Kota Jakarta dan Kabupaten Bekasi, dengan waktu penelitian mulai bulan Maret sampai dengan November 2021. Variable independent (variable bebas) yang dipakai adalah risiko keamanan, risiko keselamatan dan risiko kesehatan bagi penumpang selama berkendara dengan menggunakan ojek online di jalan raya. Populasi penelitian adalah penduduk yang biasa menggunakan jasa ojek-online di Kota Jakarta dan Kabupaten

Bekasi, dengan sampel 200 orang di Kota Jakarta dan 51 orang di Kabupaten Bekasi, yang diambil dengan menggunakan teknik *accidental sampling*.

Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dengan pendekatan deskriptif analisis, dengan tujuan : melakukan analisis terhadap kemungkinan adanya risiko keamanan, keselamatan dan kesehatan yang dialami para penumpang kendaraan bermotor roda dua di jalan raya; serta melakukan pengukuran terhadap risiko –risiko tadi berdasarkan : *Frequency*, *Severity* dan Ukurannya (high (H), medium (M), low (L)). Kerangka pemikiran dari penelitian sebagaimana ditunjukkan dalam gambar 5.

Pengumpulan data dilakukan melalui instrumen berbentuk kuesioner untuk menjangkau data tentang risiko keamanan, keselamatan dan kesehatan bagi penumpang ojek online. Parameter yang digunakan untuk mengukur risiko keamanan adalah risiko akibat kondisi lingkungan/kondisi jalan, risiko akibat bencana alam, risiko akibat perbuatan manusia, dan risiko akibat *human error*. Untuk mengukur risiko keselamatan, parameter yang dipergunakan adalah risiko kecelakaan oleh manusia, kecelakaan akibat kendaraan, kecelakaan akibat kondisi jalan, dan kecelakaan akibat lingkungan. Sedangkan parameter untuk mengukur risiko kesehatan adalah lamanya waktu perjalanan per hari, kondisi alam (musim penghujan), pencemaran udara, dan kemacetan lalu-lintas.



Gambar 5. Kerangka Pemikiran Penelitian

Sumber : Diolah oleh Peneliti (2021)

Data risiko keamanan, keselamatan dan kesehatan akan dikumpulkan melalui parameter-parameter yang sesuai untuk ketiga variable tersebut. Parameter-parameter yang akan digunakan akan dipelajari, dicari melalui beberapa *literature* baik dari *Textbook* maupun beberapa peraturan Lalu-Lintas Jalan Raya dan peraturan yang dikeluarkan Polisi Lalu Lintas, dsb.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Lokasi penelitian dipilih di dua kota yang berdekatan karena Kota Jakarta dan Kabupaten Bekasi merupakan klaster aktifitas bisnis utama Jabodetabek yang masyarakatnya banyak menggunakan alat transportasi ojek online.

Untuk mengidentifikasi risiko yang dialami penumpang ojek online, terlebih dahulu diinventarisir pertanyaan-pertanyaan yang dikelompokkan dalam risiko keamanan, risiko keselamatan dan risiko kesehatan. Pertanyaan-pertanyaan tersebut disiapkan berdasarkan masukan dari para ahli. Setelah dilakukan survey pendahuluan, selanjutnya dilakukan uji validitas untuk memastikan apakah instrumen tersebut valid untuk dimasukkan dalam kuesioner yang akan disampaikan ke responden. Selanjutnya dari hasil olah data dengan menggunakan SPSS diperoleh nilai reliabilitasnya untuk menunjukkan seberapa besar instrumen dapat menjelaskan tentang risiko yang dimaksud.

Untuk responden di Kota Jakarta dilakukan survey pendahuluan untuk mengukur validitas instrument penelitian. Risiko keamanan diperoleh 19 pertanyaan kuesioner yang valid, dan uji reliabilitas menunjukkan bahwa sebesar 70,3% instrumen dapat menjelaskan tentang risiko keamanan. Sedangkan untuk risiko keselamatan diperoleh 14 pertanyaan kuesioner yang valid, dan uji reabilitas menunjukkan bahwa sebesar 56,7% instrumen dapat menjelaskan tentang risiko keselamatan. Adapun untuk risiko kesehatan diperoleh 12 pertanyaan kuesioner yang valid, dan uji reabilitas menunjukkan bahwa sebesar 55,4% instrumen dapat menjelaskan tentang risiko kesehatan, dan ada sekitar 40% faktor lain yang belum dijelaskan oleh instrumen risiko kesehatan.

Untuk responden di Kabupaten Bekasi hanya 10 pertanyaan risiko keselamatan yang valid, dan dalam uji reliabilitas menunjukkan bahwa sebesar 92,3% instrumen dapat menjelaskan tentang risiko keselamatan. Dengan demikian pengukuran risiko hanya untuk keselamatan saja.

Dalam analisis deskriptif, 200 responden di Kota Jakarta cukup seimbang antara laki-laki ataupun perempuan, dengan presentase 56,5% adalah perempuan dan 43,5% adalah laki-laki. Lebih dari 50% responden sudah menggunakan ojek online dalam waktu lebih dari 1 tahun. Demikian halnya 51 responden di Kabupaten Bekasi yang terdiri atas 54,9% adalah perempuan dan 45,1% adalah laki-laki, dimana lebih dari 50% responden juga sudah menggunakan ojek online dalam waktu lebih dari 1 tahun.

Jawaban responden dikelompokkan dalam tiga skala likert (tidak pernah, pernah dan sering). Untuk menentukan level risiko, maka dilakukan kategorisasi dengan menetapkan 3 kategori (rendah, sedang, tinggi), dengan asumsi bahwa populasi subjek terdistribusi secara normal. Dengan menggunakan tiga skala likert dan tiga kategori level tersebut, serta range kurve normal, dan populasi subjek terdistribusi secara normal, maka perhitungan dan hasil pengukuran dengan menggunakan pedoman pengkategorian yang mengacu kepada Azwar (2012) dalam Akhtar (2018) adalah sebagaimana disajikan dalam tabel 1.

Tabel 1. Perhitungan skala risiko untuk penumpang ojek online

| Satuan | Perhitungan | Kota Jakarta | Kabupaten Bekasi |
|----------------------------------|----------------------------|--|---|
| Jumlah Responden | | 200 | 51 |
| Range | $X_{maks} - X_{min}$ | $(3 \times 200) - (1 \times 200)$ = 400 | $(3 \times 51) - (1 \times 51)$ = 102 |
| Mean | $(X_{maks} + X_{min}) / 2$ | $((3 \times 200) + (1 \times 200)) / 2$ = 400 | $((3 \times 51) + (1 \times 51)) / 2$ = 102 |
| Standar Deviasi | Range / 6 | $(3 \times 200) - (1 \times 200) / 6$ = 67 | $(3 \times 51) - (1 \times 51) / 6$ = 17 |
| Skala rendah | $X < M - 1SD$ | $X < 400 - 67$ $X < 333$ | $X < 102 - 17$ $X < 85$ |
| Skala sedang | $M - 1SD \leq X < M + 1SD$ | $400 - 67 \leq X < 400 + 67$ $333 \leq X < 467$ | $102 - 17 \leq X < 102 + 17$ $85 \leq X < 119$ |
| Skala tinggi | $M + 1SD \leq X$ | $X \geq 467$ | $X \geq 119$ |
| M = Mean SD = Standar deviasi | | | |

Sumber : Diolah oleh Peneliti (2021)

Dalam perhitungan di tabel 1 tersebut terlihat skala asertivitas model skala likert untuk mengkategorikan responden ke dalam 3 jawaban, yakni tidak pernah, pernah dan sering. Jika responden menjawab nilai paling rendah semua (tidak pernah), yakni 1, maka skor yang didapatkan adalah 1 x jumlah responden, yang kemudian menjadi X_{min} . Sedangkan jika responden menjawab nilai paling tinggi semua, yakni 3, maka skor yang didapatkan adalah 3 x jumlah responden, yang kemudian menjadi X_{maks} . Dengan demikian Range dari data tersebut adalah $X_{maks} - X_{min}$. Karena kita tahu bahwa kurve normal terdiri atas 6 standar deviasi, maka tiap standar deviasi nilainya adalah Range dibagi dengan 6. Kita juga tahu bahwa dalam kurve

normal, nilai mean selalu berada di tengah, dengan demikian Mean dari data adalah $(X_{maks} + X_{min}) / 2$.

Risiko Keamanan Penumpang Ojek Online di Kota Jakarta

Dari 19 pertanyaan yang dijawab oleh responden dikelompokkan dalam empat dimensi risiko keamanan, yaitu yang berkaitan dengan kondisi lalu lintas dan pemakai jalan raya, yang berkaitan dengan perilaku pengemudi ojek, yang berkaitan dengan perlengkapan kendaraan, dan yang berkaitan dengan sikap dan persepsi penumpang ojek.

Berdasarkan jawaban atas semua pertanyaan yang telah disiapkan untuk risiko keamanan tersebut, untuk responden di kota Jakarta sebagaimana disajikan di tabel 2 menunjukkan bahwa untuk risiko keamanan level risikonya terdiri dari 58% risiko rendah, 16% risiko sedang dan 26% risiko tinggi.

Tabel 2. Level Risiko Keamanan di Kota Jakarta

| No | Pertanyaan Risiko Keamanan | Level Risiko |
|---|--|--------------|
| Berkaitan dengan kondisi lalu lintas dan pemakai jalan raya | | |
| 1 | Risiko yang dialami penumpang ojek ditabrak oleh pengendara sepeda motor lain sewaktu di-jalan raya | Rendah |
| 2 | Risiko yang dialami penumpang ojek ditabrak oleh mobil di jalan raya | Rendah |
| 3 | Risiko yang dialami penumpang merasa kurang aman bila naik ojek di malam hari | Sedang |
| 4 | Risiko yang dialami oleh penumpang ojek mengalami perundungan saat naik ojek di malam hari | Rendah |
| 5 | Risiko yang dialami penumpang ojek mengenai penjabretan saat turun dari ojek | Rendah |
| Berkaitan dengan perilaku pengemudi ojek | | |
| 6 | Risiko yang dialami oleh penumpang ojek mendapatkan perlakuan yang tidak sopan dari pengemudi ojek | Rendah |
| 7 | Risiko yang dialami oleh penumpang ojek mengenai pengemudi menyalakan lampu tanda saat berbelok | Tinggi |
| 8 | Risiko yang dialami oleh pengemudi ojek mengenai pengemudi berhenti saat lampu merah menyala di <i>traffic light</i> | Tinggi |
| 9 | Risiko yang dialami penumpang ojek mengenai pengemudi ojek melalui jalan di atas trotoar | Rendah |
| 10 | Risiko yang dialami penumpang ojek mengenai pengemudi pernah menerobos <i>traffic light</i> saat lampu merah menyala | Rendah |
| 11 | Risiko yang dialami penumpang ojek mengenai pengemudi merokok saat mengendarai ojek | Rendah |
| 12 | Risiko yang dialami penumpang ojek mengenai pernah dibawa ke alamat yang salah | Rendah |
| 13 | Risiko yang dialami penumpang ojek mengenai pengemudi ojek menurunkan penumpang di tempat yang aman | Tinggi |
| Berkaitan dengan perlengkapan kendaraan ojek | | |
| 14 | Risiko yang dialami oleh penumpang ojek mengenai ketersediaan helm untuk penumpang dari pengemudi ojek | Tinggi |
| 15 | Risiko yang dialami penumpang ojek mengenai pengemudi menyediakan jas hujan saat hujan | Sedang |
| 16 | Risiko yang dialami penumpang ojek mengenai motor yang digunakan pernah mengalami bocor ban di jalan | Tinggi |
| 17 | Risiko yang dialami penumpang ojek mengenai ojek yang digunakan menggunakan sekat pengaman | Sedang |
| Berkaitan dengan sikap dan persepsi penumpang ojek | | |
| 18 | Risiko yang dialami penumpang ojek mengenai merasa risih berboncengan dengan pengemudi ojek | Rendah |
| 19 | Risiko yang dialami penumpang ojek mengenai merasa risih saat mengendarai ojek yang duduknya terlalu rapat | Sedang |

Sumber : Diolah oleh Peneliti (2021)

Risiko Keselamatan Penumpang Ojek Online di Kota Jakarta

Dari 14 pertanyaan yang dijawab oleh responden dikelompokkan dalam tiga dimensi risiko keselamatan, yaitu yang berkaitan dengan perilaku pengemudi ojek, yang berkaitan dengan perlengkapan kendaraan, dan yang berkaitan dengan kondisi lalu lintas jalan.

Berdasarkan jawaban atas semua pertanyaan yang telah disiapkan untuk risiko keselamatan tersebut, untuk responden di kota Jakarta sebagaimana disajikan di tabel 3 menunjukkan bahwa 29% risiko rendah, 14% risiko sedang dan 57% risiko tinggi.

Tabel 3. Level Risiko Keselamatan di Kota Jakarta

| No | Pertanyaan Risiko Keselamatan | Level Risiko |
|---|--|--------------|
| Berkaitan dengan perilaku pengemudi ojek | | |
| 1 | Risiko yang dialami penumpang ojek mengenai pengemudi memilih jalan bagus sewaktu mengemudi di jalan raya | Tinggi |
| 2 | Risiko yang dialami penumpang ojek mengenai pengemudi mentaati marka jalan | Tinggi |
| 3 | Risiko yang dialami penumpang ojek mengenai pengemudi memiliki etika berkendara saat di jalan raya | Tinggi |
| 4 | Risiko yang dialami penumpang ojek mengenai pengemudi menjaga kecepatan normal berkendara | Tinggi |
| 5 | Risiko yang dialami penumpang ojek mengenai pengemudi ojek membawa penumpang di jalan yang areanya aman | Tinggi |
| 6 | Risiko yang dialami penumpang ojek mengenai pernah mengalami kecelakaan karena pengemudi ugal-ugalan | Rendah |
| 7 | Risiko yang dialami penumpang ojek mengenai pernah mengalami kecelakaan karena pengemudi melanggar peraturan lalu lintas | Rendah |
| 8 | Risiko yang dialami penumpang ojek mengenai pengemudi ojek menggunakan handphone saat berkendara | Sedang |
| 9 | Risiko yang dialami penumpang ojek mengenai memperhatikan posisi duduk saat naik ojek | Sedang |
| 10 | Risiko yang dialami penumpang ojek mengenai pengemudi memberikan kesempatan berteduh saat hujan lebat | Tinggi |
| 11 | Risiko yang dialami penumpang ojek mengenai pengemudi ojek menggunakan jalan pintas dengan melawan arus | Rendah |
| Berkaitan dengan perlengkapan kendaraan ojek | | |
| 12 | Risiko yang dialami penumpang ojek mengenai motor yang ditumpangi dilengkapi dengan kaca spion | Tinggi |
| 13 | Risiko yang dialami penumpang ojek mengenai pengemudi ojek menyediakan helm yang standar | Tinggi |
| Berkaitan dengan kondisi lalu lintas jalan raya | | |
| 14 | Risiko yang dialami penumpang ojek mengenai pengalaman kecelakaan di area jalanan yang rusak | Rendah |

Sumber : Diolah oleh Peneliti (2021)

Risiko Kesehatan Penumpang Ojek Online Di Kota Jakarta

Dari 12 pertanyaan yang dijawab oleh responden dikelompokkan dalam empat dimensi risiko kesehatan, yaitu yang berkaitan dengan perilaku pengemudi ojek, yang berkaitan dengan kondisi lalu lintas jalan raya, yang berkaitan dengan perlengkapan kendaraan, dan yang berkaitan dengan sikap dan persepsi penumpang ojek.

Berdasarkan jawaban atas semua pertanyaan yang telah disiapkan untuk risiko kesehatan tersebut, untuk responden di kota Jakarta sebagaimana disajikan di tabel 4 menunjukkan bahwa 25% risiko rendah, 50% risiko sedang dan 25 % risiko tinggi.

Tabel 4. Level Risiko Kesehatan di Kota Jakarta

| No | Pertanyaan Risiko Kesehatan | Level Risiko |
|--|---|--------------|
| Berkaitan dengan perilaku pengemudi ojek | | |
| 1 | Risiko yang dialami penumpang ojek mengenai pengemudi ojek yang ditumpangi selalu pakai masker | Tinggi |
| 2 | Risiko yang dialami penumpang ojek mengenai pengemudi ojek menyarankan penumpang untuk berteduh saat hujan | Tinggi |
| 3 | Risiko yang dialami penumpang ojek mengenai pengemudi ojek merokok sambil membawa penumpang | Rendah |
| Berkaitan dengan kondisi lalu lintas jalan raya | | |
| 4 | Risiko yang dialami penumpang ojek merasa pusing karena kondisi jalan sedang macet | Sedang |
| 5 | Risiko yang dialami penumpang ojek mengalami sesak nafas saat berada di lokasi yang sangat padat lalu lintas | Rendah |
| Berkaitan dengan perlengkapan kendaraan ojek | | |
| 6 | Risiko yang dialami penumpang ojek mengenai pengemudi ojek yang ditumpangi selalu menyediakan jas hujan | Tinggi |
| 7 | Risiko yang dialami penumpang ojek mengenai pengemudi ojek yang ditumpangi menyediakan helm yang bersih | Sedang |
| 8 | Risiko yang dialami penumpang ojek mengenai pengemudi ojek memperhatikan kebersihan motornya | Sedang |
| Berkaitan dengan sikap dan persepsi penumpang ojek | | |
| 9 | Risiko yang dialami penumpang ojek yang terganggu bila pengemudi ojek mengendarai motornya dengan sangat kencang | Sedang |
| 10 | Risiko yang dialami penumpang ojek merasa cemas bila berkendara dengan ojek di lokasi yang sangat padat lalu lintas | Sedang |
| 11 | Risiko yang dialami penumpang ojek bila pengemudi ojek sedang mengalami sakit saat mengendarai motornya | Rendah |
| 12 | Risiko yang dialami penumpang ojek tidak khawatir dengan pengemudi ojek saat naik ojek dalam kondisi pandemi covid-19 | Sedang |

Sumber : Diolah oleh Peneliti (2021)

Risiko Keselamatan Penumpang Ojek Online di Kabupaten Bekasi

Dari 10 pertanyaan yang dijawab oleh responden dikelompokkan dalam dua dimensi risiko keselamatan, yaitu yang berkaitan dengan perilaku pengemudi ojek, dan yang berkaitan perlengkapan kendaraan ojek.

Berdasarkan jawaban atas semua pertanyaan yang telah disiapkan untuk risiko keselamatan tersebut, untuk responden di Kabupaten Bekasi sebagaimana disajikan di tabel 5 menunjukkan level risiko rendah 10%, risiko sedang 10% dan risiko tinggi 80%.

Tabel 5. Level Risiko Keselamatan di Kabupaten Bekasi

| No | Pertanyaan Risiko Keselamatan | Level Risiko |
|--|---|--------------|
| Berkaitan dengan perilaku pengemudi ojek | | |
| 1 | Risiko yang dialami penumpang ojek mengenai pengemudi memilih jalan bagus sewaktu mengemudi di jalan raya | Tinggi |
| 2 | Risiko yang dialami penumpang ojek mengenai pengemudi mentaati marka jalan | Tinggi |
| 3 | Risiko yang dialami penumpang ojek mengenai pengemudi memiliki etika berkendara saat di jalan raya | Tinggi |
| 4 | Risiko yang dialami penumpang ojek mengenai pengemudi menjaga kecepatan normal berkendara | Tinggi |
| 5 | Risiko yang dialami penumpang ojek mengenai pengemudi ojek membawa penumpang di jalan yang areanya aman | Tinggi |
| 6 | Risiko yang dialami penumpang ojek mengenai pengemudi ojek menggunakan handphone saat berkendara | Rendah |
| 7 | Risiko yang dialami penumpang ojek mengenai memperhatikan posisi duduk saat naik ojek | Sedang |
| 8 | Risiko yang dialami penumpang ojek mengenai pengemudi memberikan kesempatan berteduh saat hujan lebat | Tinggi |
| Berkaitan dengan perlengkapan kendaraan ojek | | |
| 9 | Risiko yang dialami penumpang ojek mengenai motor yang ditumpangi dilengkapi dengan kaca spion | Tinggi |
| 10 | Risiko yang dialami penumpang ojek mengenai pengemudi ojek menyediakan helm yang standar | Tinggi |

Sumber : Diolah oleh Peneliti (2021)

DISKUSI

Beberapa penelitian sebelumnya telah banyak yang mengulas tentang kondisi risiko kendaraan di jalan raya. Rezkha (2017) dalam penelitiannya menyatakan bahwa pengendara kendaraan bermotor yang tidak memakai alat perlindungan diri (APD) lebih berisiko mengalami ISPA 2,6 kali dibandingkan yang selalu memakai APD. Risiko mengalami ISPA lebih tinggi juga dipengaruhi oleh kecepatan rata-rata berkendara dan jarak yang ditempuh. Adapun Dumanauw, Kawatu dan Malonda (2018) dalam penelitiannya terhadap pengemudi ojek di Kota Manado menyebutkan bahwa Pengetahuan, sikap dan tindakan *safety riding* pada pengendara ojek *online* yang beroperasi di Kota Manado sangat baik yaitu 80%. Perusahaan pemilik ojek *online* direkomendasikan menerapkan sosialisasi dan pelatihan tentang *safety riding* pada para pengendara ojek *online*. Pengendara ojek *online* harus selalu memperhatikan dan memeriksa kondisi kendaraan sebelum, saat, dan setelah berkendara untuk mencegah kecelakaan lalu lintas. Selalu bersikap aman dalam berkendara disaat ada atau tidak ada polisi yang mengawasi lalu lintas

Bagi penumpang ojek online, risiko keamanan Kota Jakarta ditrigger oleh kebiasaan atau *behaviour* pengemudi, yakni berkaitan dengan ketersediaan helm yang harus selalu tersedia untuk penumpang ketika akan menggunakan jasa ojek online, kemudian diikuti dengan kebiasaan pengemudi untuk menyalakan tanda nyala lampu (lampu sein) ketika kendaraan ojek online akan berbelok baik ke sisi kiri atau kanan dari posisi awalnya, kedisiplinan pengemudi untuk berhenti ketika tanda lampu merah menyala pada *traffic light*, dan pengemudi menyediakan helm untuk penumpang serta pengemudi menurunkan penumpang di tempat yang aman. Sementara itu, sepuluh risiko keamanan yang termasuk kategori rendah adalah potensi adanya perundungan bagi penumpang ketika naik ojek online pada malam hari, kemudian juga

pengalaman penumpang mengalami kecelakaan berupa tabrakan motor yang ditumpangnya dengan motor lainnya maupun mengalami kecelakaan berupa tabrakan motor yang ditumpangnya dengan mobil, diikuti dengan cukup rendahnya potensi penumpang mengalami perlakuan yang tidak sopan dari pengemudi ojek online serta cukup rendahnya potensi perilaku pengemudi ojek online mengendarai motornya ketika mengangkut penumpang dengan naik di atas trotoar jalan, juga yang berkaitan dengan perilaku menerobos *traffic light* saat lampu merah menyala, rendahnya perilaku pengemudi yang merokok saat ada penumpang, demikian pula rendahnya potensi penumpang yang kena jambret ketika turun dari motor ojek online, dan juga rendahnya penumpang merasa risih berboncengan dengan pengemudi ojek online dan terakhir adalah rendah terjadinya penumpang di ajak ke alamat yang salah oleh pengemudi ojek online.

Adapun untuk risiko kesehatan penumpang atau pengguna jasa kendaraan umum roda dua terdapat tiga risiko yang termasuk kategori tinggi, yakni pengemudi ojek yang ditumpangi selalu memakai masker, kemudian diikuti dengan pengemudi menyarankan penumpang untuk berteduh dahulu saat hujan turun serta pengemudi ojek yang ditumpangi selalu menyediakan jas hujan saat hujan turun. Sementara itu, terdapat pula tiga risiko kesehatan penumpang atau penggunaan jasa kendaraan umum roda dua yang termasuk kategori rendah, ialah pengemudi ojek merokok sambil mengendarai kendaraan yang membawa penumpang, kemudian yang juga rendah adalah kondisi pengemudi sedang sakit ketika penumpang atau pengguna jasa akan naik ojek serta penumpang mengalami sesak nafas ketika berada di lokasi yang sangat padat lalu lintasnya.

Ada perbedaan level risiko keselamatan antara Kota Jakarta dengan Kabupaten Bekasi, dimana di Kota Jakarta 57% risiko tinggi yaitu perlengkapan kaca spion kendaraan umum roda dua yang ditumpangi oleh penumpang, ketersediaan helm yang berstandar nasional Indonesia (SNI) yang disediakan pengemudi untuk penumpang, pengemudi ojek belum tentu membawa penumpang di jalan yang areanya aman, pengemudi kurang memiliki etika berkendara saat di jalan raya, perilaku ketaatan pengemudi mematuhi marka jalan, peluang bagi pengemudi memilih jalan bagus ketika mengemudi kendaraannya di jalan raya, konsistensi pengemudi menjaga kecepatan normal ketika berkendara membawa penumpangnya (tidak ngebut), dan pengemudi tidak memberikan kesempatan berteduh saat hujan lebat ketika berkendara ojek. Namun demikian, terdapat empat risiko keselamatan penumpang atau pengguna jasa kendaraan umum roda dua yang termasuk kategori rendah, yaitu penumpang mengalami kecelakaan dikarenakan pengemudi yang ugal-ugalan dalam berkendara, kemudian diikuti dengan rendahnya risiko penumpang mengalami kecelakaan yang dikarenakan pengemudi melanggar peraturan lalu lintas ketika berkendara, dan rendahnya risiko penumpang mengalami kecelakaan ketika berkendara di area jalanan yang rusak sereta rendahnya pengemudi ojek menggunakan jalan pintas dengan melawan arus.

Sedangkan untuk Kabupaten Bekasi, bisa dikatakan level tinggi untuk risiko keselamatan karena mencapai 80%, yaitu pengemudi tidak memilih jalan bagus sewaktu mengemudi di jalan raya, pengemudi tidak mentaati marka jalan, pengemudi tidak memiliki etika berkendara saat di jalan raya, pengemudi tidak menjaga kecepatan normal berkendara, motor yang ditumpangi tidak dilengkapi dengan kaca spion, pengemudi ojek tidak menyediakan helm yang standar, pengemudi ojek membawa penumpang di jalan yang areanya tidak aman, dan pengemudi tidak memberikan kesempatan berteduh saat hujan lebat.

Berdasarkan level risiko tinggi yang ada pada risiko keamanan, keselamatan dan kesehatan, maka selanjutnya dibuat mitigasi risiko yang direkomendasikan seperti pada tabel 6. Dari tabel mitigasi tersebut, potensi risiko yang mungkin dialami oleh penumpang kendaraan umum roda dua dipengaruhi oleh beberapa faktor yang memiliki kontribusi besar, seperti kebiasaan atau *behaviour* pengemudi dalam berkendara selama ini, pemahaman untuk memberikan layanan terbaik kepada penumpangnya, orientasi pengemudi yang memprioritaskan pada order berikutnya dan bukan pada layanan terbaiknya, spesifikasi standar

pabrikan kendaraan umum roda dua yang harus dipertahankan, perlengkapan standar kendaraan umum roda dua yang wajib ada sebagai syarat operasional, kesadaran perlunya menjaga dan memelihara kesehatan pribadi pengemudi dan juga penumpangnya.

Untuk itu mitigasi perlu dilakukan oleh pengemudi ojek tersebut dengan melakukan persiapan diri, perlengkapan mengemudi, spesifikasi dan berfungsinya dengan baik kendaraan yang dipakai, sosialisasi *safety driver* yang terprogram dan berkelanjutan, serta lingkungan lalu lintas yang didukung oleh instansi terkait seperti Dinas Perhubungan, Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Satuan Polisi Lalu Lintas.

Tabel 6. Mitigasi Risiko Keamanan, Keselamatan dan Kesehatan Penumpang Ojek

| Kelompok Risiko | Jenis Risiko | Mitigasi Risiko |
|-----------------|--|--|
| Keamanan | Ketersediaan helm untuk penumpang | Menyiapkan helm dengan ukuran normal yang memenuhi standar nasional Indonesia (SNI), bersih dan nyaman |
| | Menyalakan lampu tanda belok (lampu sein) | Memastikan lampu sein berfungsi baik dan mengingatkan pengemudi memfungsikannya ketika belok di jalan |
| | Berhenti ketika lampu merah nyala pada <i>traffic light</i> | Mengingatkan pengemudi untuk berhenti ketika lampu merah nyala pada <i>traffic light</i> |
| | pengemudi menyediakan helm untuk penumpang | Helm sebagai prasyarat kelengkapan ojek online berkendara |
| | pengemudi menurunkan penumpang di tempat yang aman | Bersepakat terlebih dahulu sebelum penumpang naik ojek online |
| Keselamatan | Kelengkapan kaca spion pada stir pengemudi | Pengemudi memasang dan memelihara kaca spion sesuai pabrikan |
| | Helm yang tersedia memenuhi standar keselamatan | Helm yang digunakan harus berlogo SNI (Standar Nasional Indonesia) |
| | Belum tentu pengemudi membawa penumpang di jalan yang areanya aman | Membuat kesepakatan di awal rute jalan yang akan dilalui |
| | Pengemudi kurang memiliki etika dalam berkendara di jalan raya | Melihat histori testimoni pengguna sebelumnya pada aplikasi ojek online |
| | Pengemudi tidak taat pada marka jalan | Mengingatkan pengemudi potensi ditilang polisi |
| | Rendahnya peluang pengemudi memilih jalan bagus ketika membawa penumpang di jalan raya | Membuat kesepakatan rute jalan yang akan dilalui |
| | Rendahnya konsistensi pengemudi berkecepatan normal dalam berkendara | Membuat kesepakatan level kecepatan berkendara ketika akan naik kendaraan |
| | pengemudi memberikan kesempatan berteduh saat hujan lebat ketika berkendara ojek | Membuat kesepakatan didepan dengan pengemudi sebelum naik ojek online apabila terjadi hujan |
| Kesehatan | Konsistensi pengemudi dalam menggunakan masker | Membatalkan order ojek online jika pengemudi tidak menggunakan masket |
| | Pengemudi menyarankan penumpang berteduh ketika hujan turun | Membuat kesepakatan di awal denan pengemudi apabila terjadi hujan |
| | Pengemudi menyediakan jas hujan saat hujan turun | Memastikan sebelum penumpang naik adanya ketersediaan jas hujan |

Sumber : Diolah oleh Peneliti (2021)

Kedisiplinan pengemudi ojek dan dukungan peraturan yang mengatur serta pengawasan kegiatan mengemudi ojek sebagai daya dorong agar terjadi penurunan potensi risiko yang akan

dialami oleh penumpang ojek. Perlu adanya ketentuan standarisasi kebiasaan atau *behaviour* yang dimiliki pengemudi saat akan menjadi pengemudi ojek online, juga perlu adanya standarisasi perlengkapan mengemudi termasuk standar spesifikasi dan fungsi kendaraan yang harus dilakukan, pemantauan dan audit regular yang dilakukan oleh perusahaan ojek online tempat pengemudi tersebut bernaung. Akan menjadi lebih baik apabila standarisasi tersebut kemudian ditetapkan oleh perusahaan pengelola ojek online tersebut dan menjadi regulasi tentang ojek online, sehingga menjadi rekomendasi kepada regulator dan instansi terkait untuk membuat dan menetapkan ketentuan regulasi tersebut.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Berdasarkan analisis data risiko keamanan, keselamatan dan kesehatan yang dialami penumpang penggunaan jasa kendaraan umum roda dua yang beroperasi di jalan raya kota metropolitan DKI Jakarta dapat disimpulkan sebagai berikut: Untuk risiko keamanan besaran (level) risikonya terdiri dari 58% risiko rendah, 16% risiko sedang dan 26% risiko tinggi. Untuk risiko keselamatan besaran (level) risikonya terdiri dari 29% risiko rendah, 14% risiko sedang dan 57% risiko tinggi. Untuk risiko kesehatan besaran (level) risikonya terdiri dari 25% risiko rendah, 50% risiko sedang dan 25% risiko tinggi. Adapun risiko keselamatan yang dialami oleh penumpang ojek di Kabupaten Bekasi adalah 80% tinggi

Saran

Dengan adanya risiko-risiko tersebut diatas terutama dengan level sedang dan tinggi perlu adanya mitigasi yang dilakukan baik oleh pengemudi itu sendiri maupun mitigasi risiko yang dilakukan oleh pihak internal perusahaan tempat bernaungnya para pengemudi ojek online ini serta regulasi yang going concern terhadap ketiga risiko bagi penumpang kendaraan ojek online tersebut, baik dari Kementerian Kesehatan, Kementerian Lingkungan Hidup, Kementerian Perhubungan dan Kepolisian.

DAFTAR PUSTAKA

- Abas, S. (2007). *Asuransi & Manajemen Risiko*, Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Ayu Azizah dan Popon Rabia Adawia (2018). Analisis Perkembangan Industri Transportasi Online di Era Inovasi Disruptif (Studi Kasus PTGojek Indonesia) Retrieved from <https://ejournal.bsi.ac.id/ejurnal/index.php/cakrawala/article/view/4117>
- Azwar, Saifuddin, Metode Penelitian Psikologi, Pustaka Pelajar, 2017
- Darmawi, H. (2010). *Manajemen Risiko*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Djaja, S., Widyastuti, R., Tobing, K., Lasut, D., & Irianto, J. (2016). Gambaran Kecelakaan Lalu Lintas di Indonesia, Tahun 2010-2014. *Jurnal Ekologi Kesehatan*, 30-42.
- International Labour Organization. (2015). *Priority Safety and Health Issues in The Road Transport Sector*. Retrieved from https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/publication/wcms_400598.pdf
- International Organization for Standardization. (2017). *Startup Guide to ISO 39001 Road Traffic Safety Management Systems*. Retrieved from https://www.iso.org/files/live/sites/isoorg/files/developing_standards/docs/en/ISO_39001_Startup_Guide_2017-06.pdf
- J. McNeil ,Alexander,. Frey Rudiger. (1999). Estimation of Tail-Related Risk Measures for Heteroscedastic Financial Time Series: an Extreme Value Approach.
- Klugman, S. A., Panjer, H. H., & Willmot, G. E. (2012). *Loss Models From Data to Decisions Fourth Edition*. Society of Actuaries.

- Kumparan.com. (2020). Organisasi Ojol: Ada 4 Juta Driver Ojol di Indonesia <https://kumparan.com/kumparantech/organisasi-ojol-ada-4-juta-driver-ojol-di-indonesia-1tBrZLEXOEI/full>
- Listiorini Ajeng Purvasthi. (2020). Aplikasi Ojek Online Terbaik dan Terpopuler di Indonesia, <https://carisinyal.com/aplikasi-ojek-online/>
- Ludyaningrum, R. M. (2017). Perilaku Berkendara dan Jarak Tempuh dengan Kejadian ISPA pada Mahasiswa Universitas Airlangga Surabaya. *Jurnal Berkala Epidemiologi*, 371-383.
- Menteri Perhubungan Republik Indonesia. (2019). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat*:http://jdih.dephub.go.id/assets/uudocs/permen/2019/PM_12_TAHUN_2019.pdf
- Muslich, Moh.2007.Manajemen Risiko Operasional. Jakarta: PT Bumi Aksara.
- Oldy Dumanauw, Paul A. T. Kawatu dan Nancy S. H. Malonda. (2018). Studi Perilaku Pada Pengendara Ojek *Online* Tentang *Safety Riding* Di Kota Manado. *Jurnal KESMAS*, Vol. 7 No. 5, 2018,
- Peraturan Pemerintah Nomor nomor 14 tahun 2014 tentang Angkutan Jalan
- Rudy Syafariansyah dan Erni Setiawati (2018). Dampak Transportasi *Online* Terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat. <https://journal.uwgm.ac.id/index/php/ekonomika/index>.
- Rukaesih A.Maolani dan A.S. Dalimunthe. (2019). Asuransi Mikro Untuk Pengemudi Angkutan Umum Sepeda Motor di DKI Jakarta. STMA Trisakti. Jakarta
- Siahaan, Hinsa. Manajemen Risiko. (2007). Konsep, Kasus dan Implementasi. Jakarta: PT Elex Media Komputindo Kelompok Gramedia.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009*. (2009). Lalu Lintas dan Angkutan Jalan: https://pih.kemlu.go.id/files/uu_no_22_tahun_2009.pdf
- Warpani, Suwardjoko. (1990). Merencanakan Sistem Perangkutan. Penerbit ITB. Bandung