

**Laporan Penelitian**

**ANALISIS RISIKO KEAMANAN, KESELAMATAN  
DA KESEHATAN PENGEMUDI GOJEK  
DI KABUPATEN BOGOR**



**Peneliti**

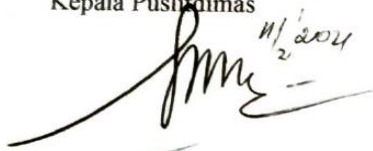
**I Nyoman Winata, S.E., M.M.**

**SEKOLAH TINGGI MANAJEMEN ASURANSI TRISAKTI  
JAKARTA  
2020**

## HALAMAN PENGESAHAN

Judul Penelitian : Analisis Risiko Keamanan, Keselamatan dan Kesehatan Pengemudi  
Gojek di Kabupaten Bogor  
Nama Ketua : I Nyoman Winata, S.E. M.M  
NIDN : 0310125802  
Alamat e-mail : nyoman\_stma@yahoo.com  
Anggota Mahasiswa : --  
Perguruan Tinggi : Sekolah Tinggi Manajemen Asuransi Trisakti  
Lama Penelitian : 1(satu) semester ganjil 2020/2021  
Sumber Biaya Penelitian : STMA Trisakti  
Biaya Penelitian : Rp2.000.000,-

Menyetujui,  
Kepala Puslitimas



Prof. Dr. Rukaesih A. Maolani, M.Si.  
NIDK: 8896750017

Jakarta, 8 Februari 2021  
Ketua Peneliti



I Nyoman Winata, S.E.M.M.

Mengetahui,



Dr. Antonius Anton Lie, S.E., M.M  
Pjs. Ketua STMA Trisakti

## **ABSTRAK**

Tujuan penelitian ini adalah: 1) Untuk mendapatkan informasi adanya berbagai/beberapa risiko yang dihadapi oleh para pengemudi angkutan umum sepeda motor Gojek ketika sedang berada di jalan raya, 2) Melakukan pengukuran terhadap frekuensi, besaran, dan kekuatan (level risiko) dari masing-masing risiko, 3) Untuk mendapatkan informasi adanya berbagai/beberapa risiko yang dihadapi oleh para pengemudi angkutan umum sepeda motor Gojek ketika sedang berada di jalan raya, 4) Melakukan pengukuran terhadap frekuensi, besaran, dan kekuatan (level risiko) dari masing-masing risiko. Penelitian menggunakan metode kuantitatif dengan pendekatan deskriptif analitis. Hasil penelitaian ini adalah: 1) Untuk risiko keamanan besaran (level) risikonya terdiri dari 30% risiko rendah, 20% risiko sedang dan 50% risiko tinggi. 2) Untuk risiko keselamatan besaran (level) risikonya terdiri dari 30% risiko rendah, 10% risiko sedang dan 60% risiko tinggi. 3) Untuk risiko kesehatan besaran (level) risikonya terdiri dari 18,19% risiko rendah, 27,27% risiko sedang dan 54,54% risiko tinggi.

## DAFTAR ISI

HALAMAN PENGESAHAN .....	i
DAFTAR ISI.....	ii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Perumusan Masalah.....	1
C. Tujuan Penelitian.....	2
D. Kegunaan /ManfaatPenelitian .....	2
E. Luaran Penelitian.....	2
BAB II KAJIAN PUSTAKA.....	3
A. Deskripsi Teoritis.....	3
1. Jasa Angkutan Umum Sepeda Motor .....	3
2. Risiko .....	4
3. Manajemen Risiko .....	5
a. Menentukan Konteks.....	5
b. Melakukan Identifikasi Risiko .....	7
c. Penilaian Risiko.....	7
d. Pengendalian Risiko.....	8
B. Penelitian Yang Relevan .....	9
C. Kerangka Berpikir .....	10
BAB III METODOLOGI PENELITIAN .....	11
A. Tujuan Khusus Penelitian: .....	11
B. Waktu dan Tempat Penelitian: .....	11
C. Variabel Penelitian .....	11
D. Ruang Lingkup Penelitian.....	11
E. Metode Penelitian.....	11
F. Teknik Pengumpulan Data .....	11
G. Instrumen Penelitian .....	11
1. Instrumen Penelitian Risiko Keamanan Bagi Pengemudi Gojek Online .....	12
2. Instrumen Penelitian Risiko Keselamatan Bagi Pengemudi Gojek Online .....	13
3. Instrumen Penelitian Risiko Kesehatan Bagi Pengemudi Gojek Online .....	14
H. Teknik Analisis Data.....	15

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	15
A.    Deskripsi Data .....	15
B.    Analisis Level Risiko .....	24
C.    Pembahasan Hasil Penelitian .....	26
D.    Mitigasi Risiko .....	27
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN .....	38
A.    Kesimpulan .....	38
B.    Saran .....	38
DAFTAR PUSTAKA .....	39
LAMPIRAN-LAMPIRAN .....	40

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang Masalah

Harapan kebanyakan masyarakat saat ini adalah terpenuhinya kebutuhan akan sarana transportasi yang nyaman dan aman selain murah. Hal ini disebabkan karena tidak semua orang memiliki kendaraan sendiri sebagai alat transportasinya. Munculnya kendaraan beroda dua atau sepeda motor yang digunakan sebagai angkutan umum (Gojek) telah memenuhi harapan dari sebagian masyarakat terutama masyarakat yang berada di kota-kota besar.

Beberapa tahun terakhir ini dengan adanya kemajuan di bidang *teknologi*, bidang transportasi pun di Indonesia telah mengalami kemajuan dengan timbulnya alat transportasi *online*, contohnya adalah Gojek yang menyediakan *platform* Gojek *online* sebagai alat transportasi umum yang berbasis teknologi yang memudahkan individu melakukan mobilisasi. Di kota-kota besar seperti di Jakarta, jenis alat transportasi ini (Gojek pangkalan maupun yang berbasis *online*) menjadi pilihan transportasi bagi sebagian besar masyarakat.

Terjadinya peningkatan jumlah kendaraan bermotor tentunya searah dengan peningkatan kemacetan lalu lintas, terutama di kota-kota besar. Kemacetan lalu-lintas ini selanjutnya akan 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).

Sebetulnya pemerintah telah mengatur berbagai risiko yang mungkin dialami pengguna jalan raya melalui Peraturan Pemerintah nomor 37 tahun 2017, 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 di Indonesia sudah menduduki peringkat 3 dunia. Dengan adanya pencemaran udara yang cukup tinggi inilah yang dapat menyebabkan adanya risiko kesehatan bagi masyarakat pengguna jalan.

### B. Perumusan Masalah

Masalah dalam penelitian ini dapat dirumuskan sebagai berikut:

1. Risiko-risiko apa saja yang dialami para pengemudi sepeda motor sewaktu berada di jalan raya saat ini.
2. Sejauh mana frekuensi dan kekuatan serta tingginya dari setiap risiko yang dialami oleh para pengemudi sepeda motor tersebut.

### **C. Tujuan Penelitian**

Penelitian tersebut bertujuan:

1. Untuk mendapatkan informasi adanya berbagai/beberapa risiko yang dihadapi oleh para pengemudi angkutan umum sepeda motor Gojek ketika sedang berada di jalan raya.
2. Melakukan pengukuran terhadap frekuensi, besaran, dan kekuatan (level risiko) dari masing-masing risiko

### **D. Kegunaan /Manfaat Penelitian**

Hasil penelitian berupa besar-kecilnya risiko yang dialami para pengemudi kendaraan umum beroda dua Gojek dapat digunakan untuk memberi masukan kepada pembuat/penyusun kebijakan (Dirjen Perhubungan Angkutan Darat) dalam layak tidaknya kendaraan beroda dua atau sepeda motor digunakan sebagai angkutan umum di Jalan Raya.

### **E. Luaran Penelitian**

Dari laporan hasil penelitian berupa risiko keamanan, keselamatan, dan kesehatan dari para pengemudi Gojek motor Gojek selama mereka beraktivitas/bekerja di jalan raya, kemudian disusun menjadi sebuah artikel yang akan disubmit dalam Jurnal Nasional.

## BAB II

### KAJIAN PUSTAKA

#### A. Deskripsi Teoritis

##### 1. Jasa Angkutan Umum Sepeda Motor

Untuk daerah perkotaan jasa angkutan umum dengan sepeda motor (Gojek) merupakan alat transportasi yang banyak diminati masyarakat karena selain ongkosnya tidak terlalu mahal juga dapat mempercepat perjalanan walaupun dalam situasi jalan yang sedang macet yang sering dialami di beberapa kota besar seperti Jakarta, Bandung, Medan dan sebagainya. Angkutan umum dengan Gojek ini juga banyak digunakan di wilayah pedesaan karena alat transportasi ini dapat beroperasi di jalan-jalan yang sempit bahkan belum beraspal. Oleh karena itu dengan mudahnya memiliki motor dengan jalan menyicil, banyak masyarakat yang melakukan usaha sebagai “tukang Gojek”.

Perkembangan transportasi Gojek 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 Gojek konvensional atau banyak disebut Gojek pangkalan. Saat ini perkembangannya sudah menjangkau kota-kota besar di Indonesia, seperti Jadodetabek, Bali, Bandung, Semarang, Surabaya, Yogyakarta, Medan, Makassar, dll. Listiorini (2020) menyebutkan bahwa saat ini ada beberapa aplikasi Gojek online yang beroperasi di Indonesia:

- a. GGojek, pelopor aplikasi Gojek *online* di Indonesia yang dikembangkan oleh Nadiem Makarim tahun 2011. Bisa dibayangkan saat ini menjadi yang terbesar di Indonesia, dan semakin kemunculannya semakin banyak aplikasi Gojek online lainnya yang bermunculan.
- b. Grab, salah satu kompetitor besar (GGojek) yang awalnya didirikan di Malaysia, kemudian memindahkan kantor pusat ke Singapura. Saat ini telah beroperasi di Asia Tenggara (kecuali Laos dan Brunei).
- c. Maxim, layanan *ride-sharing* asal Rusia yang sudah beroperasi di beberapa negara, termasuk Indonesia. Salah satunya layanannya adalah Gojek online yang sudah masuk ke beberapa kota besar seperti Jakarta dan Balikpapan.
- d. Anterin, aplikasi ini berdiri sejak 2016 dan baru meluncur ke pasaran akhir tahun 2017. Aplikasi Gojek *online* lokal ini yang telah beroperasi di lebih dari 50 kota di Indonesia.
- e. Asia Trans, Gojek online yang diluncurkan pada Oktober 2018 oleh Asia Trans Teknologi. Tersebar di seluruh kota dan kabupaten Indonesia bahkan sampai ke Indonesia Timur .
- f. Get Indonesia, Gojek *online* yang diresmikan pada 10 November 2018 di Surabaya. Ciri aplikasi ini adalah memungkinkan penggunanya untuk memilih pengemudi laki-laki atau perempuan sesuai keinginan masing-masing. Telah beroperasi di lebih dari 30 kota di Indonesia.
- g. Oke Jack, diluncurkan pertama kali di Malang pada bulan Desember 2015, dan mulai tumbuh di beberapa kota seperti Blitar, Jogjakarta, Brebes, Tegal, Cirebon, Berau, Pasuruan, Ponorogo, Bojonegoro, Lamongan, Jakarta, Madiun, Tuban, Ngawi, Banjarnegara, Bali,



- Lamongan, Ternate, Kebumen, Purwokerto, Magetan, Purworejo, Wonosobo, Bandung, Palembang, Kediri, Nganjuk, Palu, Medan, Kuningan, dan Majalengka.
- h. Bonceng, aplikasi Gojek *online* yang beroperasi sejak November 2018, tetapi masih terbatas di wilayah Jakarta-Bogor-Depok-Tangerang-Bekasi (Jabodetabek).
  - i. TeknGojek, layanan Gojek *online* yang diluncurkan pada Mei 2016, awalnya beroperasi melayani antar jemput penumpang yang ada di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi. Sejak 2017 melakukan ekspansi ke Jawa, Sumatera, Kalimantan, dan Sulawesi.
  - j. AdaJek, muncul bulan Juni 2016, dengan fokus layanan di Bogor, dan kemudian wilayah Jakarta dan Bekasi.
  - k. LadyJek, muncul pada bulan Oktober 2015 dan dikhususkan bagi kaum perempuan untuk bisa menikmati layanan Gojek *online* di sekitaran wilayah Jabodetabek.
  - l. Ojesy, muncul pada bulan September 2015 di bawah PT Gojek Syari Indonesia, dengan layanan transportasi *online* yang mengharuskan pengendara perempuan muslim dan berhijab.

Informasi dari Asosiasi Gojek *online* Gabungan Aksi Roda Dua (GARDA) Indonesia yang dikutip oleh Kumparan (2020) mengungkapkan bahwa jumlah *pengemudi Gojek online* yang ada di Indonesia saat ini ada lebih dari 4 juta orang yang tersebar di seluruh Indonesia (2020).

Selama ini masyarakat *pengemudi Gojek* dikenal sebagai masyarakat dengan tingkat kesejahteraan yang rendah, dimana kondisi ekonomi mereka lebih banyak terfokus kepada kebutuhan primer saja. Belum terpikirkan menyisihkan dana cadangan untuk kemungkinan jika mengalami sakit atau mengalami kecelakaan sehingga harus memerlukan biaya berobat, yang akan berdampak kepada *produktivitas* usahanya.

## 2. Risiko

Pengertian Risiko menurut Safri Ayat (2012: 5), Risiko adalah kemungkinan terjadinya suatu kerugian yang dapat dihitung dalam satuan uang. Secara umum 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:

- a. Risiko murni, yaitu suatu risiko yang jika terjadi akan memberikan kerugian, dan jika tidak terjadi maka tidak akan memberikan kerugian maupun keuntungan.
- b. Risiko *spekulatif*, yaitu risiko yang berkaitan dengan terjadinya dua kemungkinan, untuk mendapatkan keuntungan dan mendapatkan kerugian.

Setiap individu juga dapat mengalami risiko yang dihadapi dalam kehidupan sehari-hari. Ada banyak risiko dalam siklus kehidupan individu. Setidaknya ada 3 jenis risiko individu yang mungkin dialami:

- 1) Risiko personal, yaitu yang mempengaruhi kemampuan seseorang untuk memperoleh manfaat ekonomi.
- 2) Risiko harta, dimana harta yang kita miliki hilang, rusak atau dicuri, sehingga pemilik akan kehilangan kesempatan ekonomi yang diperoleh dari harta yang dimiliki.

- 3) Risiko tanggung gugat, dimana mungkin kita akan menyebabkan kerugian terhadap orang lain dan mengajukan tuntutan kepada kita.

Risiko yang dihadapi perlu ditangani dengan baik. Beberapa cara dalam menangani risiko diantaranya adalah:

- 1) Menghindari risiko (*risk avoidance*), yaitu setelah mempertimbangkan risiko yang mungkin muncul maka orang dapat menarik diri dari kegiatan yang dilakukannya.
- 2) Mengurangi risiko (*risk reduction*), yaitu suatu tindakan untuk meminimalisasi kemungkinan terjadinya kerugian.
- 3) Menahan risiko (*risk retention*), dimana seseorang tidak melakukan aktivitas apa-apa terhadap risiko tersebut, karena secara ekonomis jumlahnya kecil.
- 4) Membagi risiko (*risk sharing*), dimana melibatkan orang lain untuk sama-sama menghadapi risiko.
- 5) Mentransfer risiko (*risk transferring*), yaitu memindahkan kerugian 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 dari jenis 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. Sehubungan dengan para pengemudi kendaraan bermotor seperti mobil dan sepeda motor, pengemudi mempunyai risiko berbagai jenis kecelakaan, mulai dari kecelakaan kecil maupun kecelakaan yang bersifat fatal yang mengakibatkan pengemudi meninggal dunia. Oleh karena itu para pengemudi Gojek dan Gojek *online* Gojek sudah sepantasnya menjadi peserta asuransi agar kelangsungan hidupnya baik bagi dirinya maupun keluarganya lebih terjamin.

### 3. Manajemen Risiko

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.

Tahapan Penerapan Manajemen Risiko:

#### a. Menentukan Konteks

Penetapan konteks dari manajemen risiko harus dilakukan yang pertama agar proses pengelolaan risiko tidak salah arah dan tepat sasaran. Penetapan konteks memudahkan untuk mengidentifikasi dan melakukan tahapan-tahapan selanjutnya. Penetapan konteks meliputi:

- Konteks eksternal dan internal, menggambarkan lingkungan eksternal dan internal di mana perusahaan/ kegiatan/aktivitas beroperasi dan mengupayakan sasaran yang ditetapkan.
- Konteks manajemen risiko, perusahaan/kegiatan/aktivitas perlu menetapkan tujuan, strategi, ruang lingkup dan parameter dari aktivitas atau bagian dari perusahaan di mana proses manajemen risiko harus dilaksanakan dan ditetapkan.
- Menentukan kriteria risiko, didapat dari kombinasi kriteria tingkat kemungkinan dan keparahan.

Di bawah ini tabel yang menunjukkan nilai tingkat kemungkinan dan tingkat keparahan serta Skala Tingkatan Risiko.

(1) Nilai Tingkat Kemungkinan

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

(2) Nilai Tingkat Keparahahan

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

### (3) Skala Tingkatan Risiko

<b>TINGKATAN RISIKO</b>	<b>DESKRIPSI</b>
17 – 25	<i>Extreme High Risk – Risiko Sangat Tinggi</i>
10 – 16	<i>High Risk – Risiko Tinggi</i>
5 – 9	<i>Medium Risk – Risiko Sedang</i>
1 – 4	<i>Low Risk – Risiko Rendah</i>

#### b. Melakukan Identifikasi Risiko

Identifikasi risiko dilakukan sebagai langkah 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 harus 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
- 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.

#### c. Penilaian Risiko

Tahapan ini 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 bawah ini:

## Matriks Risiko

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)

Keterangan:

*Extreme High Risk (E)*: Sangat berisiko, dibutuhkan tindakan secepatnya

*High Risk (H)*: Risiko tinggi, dibutuhkan perhatian dari manajemen puncak

*Medium Risk (M)*: Risiko sedang, tanggung jawab manajemen harus spesifik

*Low Risk (L)*: Risiko rendah, ditangani dengan prosedur rutin

Sebagai tindak lanjut dari penilaian risiko perlu dilakukan evaluasi risiko. Tujuannya untuk melihat apakah risiko yang telah dianalisis dapat diterima atau tidak dengan tingkat/ level risiko sesuai kriteria standar yang digunakan, di mana selanjutnya akan masuk pada pertimbangan tahapan pengendalian.

### d. Pengendalian Risiko

Pengendalian risiko 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, risiko dihindarkan dengan menghilangkan sumber bahaya.
- Substitusi, mengganti bahan, alat atau cara kerja dengan yang lain sehingga kemungkinan kecelakaan dapat diminimalkan
- Pengendalian *engineering*, mengurangi risiko dengan melakukan rekayasa teknik pada alat, mesin, infrastruktur, lingkungan dan atau bangunan
- Pengendalian administratif, mengurangi kontak antara penerima dengan sumber bahaya. Contohnya: rotasi dan penempatan pekerja, perawatan secara berkala pada peralatan, dan *monitoring* efektivitas pengendalian yang sudah dilakukan
- Alat Pelindung Diri (APD), mengurangi risiko dengan menggunakan APD seperti helm keselamatan, masker, sepatu keselamatan, pakaian pelindung, kacamata keselamatan dan lain-lain.

## B. Penelitian Yang Relevan

Kebutuhan akan sarana transportasi yang nyaman, aman, dan murah merupakan harapan masyarakat saat ini terutama untuk mereka yang tidak memiliki kendaraan sendiri. Dengan adanya sarana kendaraan umum roda dua (Gojek) sedikitnya telah memenuhi harapan mereka meskipun dengan adanya berbagai konsekuensi dalam berkendara roda dua di jalan raya.

Dengan lahirnya Gojek (*Gojek Online*) belum lama ini, harapan masyarakat untuk mendapatkan transportasi yang murah dan lebih mudah saat ini sudah terpenuhi. Namun demikian apakah sarana transportasi beroda dua ini merupakan alat transportasi yang cukup aman terutama untuk penumpang kaum wanita/ibu ibu? Mungkin belum ada/banyak penelitian yang tujuannya untuk meneliti faktor keamanan, kenyamanan, keselamatan dan kesehatan dari para pengguna jasa angkutan roda dua ini baik untuk penumpangnya maupun pengemudinya. Berikut ini beberapa penelitian yang telah dilakukan peneliti dari berbagai Perguruan Tinggi dengan permasalahan sekitar Gojek dan *Gojek online*.

Penelitian yang telah dilakukan oleh Rukaesih dan A. Sudiyar Dalimunthe (2019) dengan judul Asuransi Mikro untuk Pengemudi Angkutan Umum Sepeda Motor (Gojek) di DKI Jakarta menyimpulkan bahwa tidak banyak pengemudi Gojek yang bersedia untuk ikut Asuransi Mikro meskipun mereka sudah mengetahui adanya Asuransi Mikro yang diperuntukkan untuk mereka sebagai mitigasi dari risiko-risiko yang mereka alami sewaktu bekerja. Rudy Syafariansyah dan Erni Setiawati (2018) melakukan penelitian terhadap para supir *Gojek Online* dengan judul Dampak Transportasi *Online* Terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat. Di Samarinda, menyimpulkan bahwa adanya transportasi *online* berpengaruh secara signifikan terhadap sosial- ekonomi masyarakat karena membuka kesempatan lapangan kerja baru bagi masyarakat.

Dalam laporan penelitian Ayu Azizah dan Popon Rabia Adawia (2018), dikemukakan bahwa peningkatan jumlah kendaraan bermotor searah dengan peningkatan kemacetan lalu lintas terutama di kota kota besar. Ditinjau dari segi lingkungan maka kemacetan lalu lintas akan berdampak kepada meningkatnya kadar gas CO yang berdampak terhadap kesehatan masyarakat.

Oldy Dumanauw, Paul A. T. Kawatu dan Nancy S. H. Malonda (2018) dalam penelitiannya terhadap pengemudi Gojek di Kota Manado menyebutkan bahwa pengetahuan, sikap dan tindakan *safety riding* pada pengendara Gojek *online* yang beroperasi di Kota Manado sangat baik yaitu berjumlah 80%. Namun direkomendasikan agar perusahaan pemilik Gojek *online* menerapkan sosialisasi dan pelatihan tentang *safety riding* pada para pengendara Gojek *online* yang wajib untuk diikuti, sehingga para pengendara Gojek *online* bisa mengetahui dan menerapkan tentang *safety riding* khususnya pengendara Gojek *online* yang baru bergabung. Selain itu, pengendara Gojek *online* harus selalu memperhatikan dan memeriksa kondisi kendaraan sebelum, saat, dan setelah berkendara karena jika tidak sesuai dengan standar *safety riding* akan berisiko terjadinya kecelakaan lalu lintas. Juga harus selalu bersikap aman dalam berkendara disaat ada atau tidak ada polisi yang mengawasi lalu lintas dan pengendara Gojek *online* yang tidak pernah mengalami kecelakaan harus bersikap *safety riding* dalam berkendara sesuai aturan.

Penelitian yang telah dilakukan oleh Djaja dkk (2016) menggambarkan bahwa dari tahun 2010-2014 jumlah kecelakaan yang terjadi sebanyak 892.103 kasus, di mana sebanyak 627.116 kasus atau sekitar 70,29% merupakan kecelakaan dengan jenis kendaraan sepeda motor.

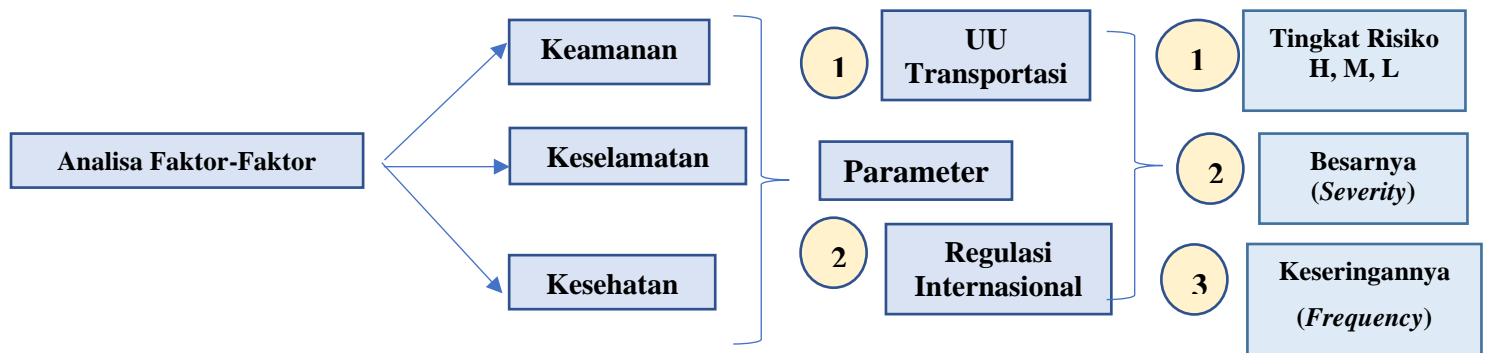
Selanjutnya, Rezkha (2017) mengemukakan hasil risetnya bahwa pengendara kendaraan bermotor yang tidak memakai alat perlindungan diri (APD) lebih berisiko mengalami ISPA 2,6 kali dibandingkan yang selalu memakai APD. Sementara itu, risiko mengalami ISPA lebih tinggi juga dipengaruhi oleh kecepatan rata-rata berkendara dan jarak yang ditempuh. Pengendara kendaraan bermotor dengan kecepatan rata-rata berkendara < 40km/jam memiliki risiko mengalami ISPA 5,4 kali dibandingkan dengan pengendara yang berkendara dengan kecepatan rata-rata >40km/jam. Kemudian, jika dilihat dari faktor jarak tempuh, maka jarak tempuh lebih besar sama dengan 5km memiliki risiko ISPA 5,156 kali bila dibandingkan dengan jarak tempuh <5km.

### C. Kerangka Berpikir

Dari kajian teoritis dan beberapa hasil penelitian yang relevan dapat disimpulkan ada beberapa risiko yang dihadapi oleh para supir dan penumpang angkutan umum sepeda motor ketika berada di jalan raya yaitu risiko dari segi keamanan, keselamatan dan kesehatan. Risiko - risiko yang dihadapi bisa diukur frekuensinya, besarnya dan kekuatannya. Berdasarkan ukuran-ukuran dari risiko tadi dapat diajukan mitigasi apa yang dapat dilakukan untuk mengurangi risiko-risiko tersebut.

Di bawah ini bagan kerangka pemikiran dari penelitian yang akan dilakukan:

#### Sepeda Motor



#### Permasalahan yang akan diteliti:

- Risiko-risiko yang mungkin dialami oleh pengemudi sepeda motor, seperti: risiko yang menyangkut keamanan, keselamatan dan kesehatan dari pengemudi angkutan umum roda dua.
- Pengukuran besarnya risiko dari tingkat risiko, besarnya dan frekuensinya.

## **BAB III**

### **METODOLOGI PENELITIAN**

#### **A. Tujuan Khusus Penelitian:**

Penelitian ini bertujuan untuk:

- 1) Melakukan analisis terhadap kemungkinan adanya risiko keamanan, keselamatan dan kesehatan yang dialami para pengemudi kendaraan angkutan umum roda dua saat beroperasi.
- 2) Melakukan pengukuran terhadap risiko –risiko tadi berdasarkan: *Frequensinya*, *Severity* dan *Ukurannya* (H, M, L).

#### **B. Waktu dan Tempat Penelitian:**

Penelitian dilakukan selama minimal 2 (dua) bulan, mulai bulan Oktober 2020 sampai dengan akhir November 2020. Tempat penelitian di daerah kabupaten Bogor.

#### **C. Variabel Penelitian**

Permasalahan yang akan diteliti hanya terdiri dari satu jenis variable (variable mandiri), yaitu risiko keamanan, risiko keselamatan dan risiko kesehatan pengemudi angkutan umum roda dua (sepeda motor).

#### **D. Ruang Lingkup Penelitian**

Untuk mendapatkan data primer penelitian yang akan dilakukan meliputi: pengemudi angkutan umum sepeda motor Gojek.

#### **E. Metode Penelitian**

Penelitian menggunakan Metode Kuantitatif dengan pendekatan Deskriptif Analitis.

#### **F. Teknik Pengumpulan Data**

Data risiko keamanan, keselamatan dan kesehatan dikumpulkan melalui parameter-parameter yang sesuai untuk ketiga variable tersebut yang telah disusun dalam instrumen berupa kuesioner/angket. Instrumen yang sudah diuji validitas dan reliabilitasnya kemudian disebar ke responden (pengemudi sepeda motor/ojol)

#### **G. Instrumen Penelitian**

Jenis instrumen yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah kuesioner atau angket untuk mendapatkan data tentang risiko keamanan, keselamatan dan kesehatan yang dialami oleh pengemudi Gojek.



### 1. Instrumen Penelitian Risiko Keamanan Bagi Pengemudi Sepeda Motor / Gojek Online

Risiko keamanan yang ada di transportasi darat, baik untuk kendaraan roda empat (mobil) dan kendaraan roda dua (sepeda motor) dapat dibagi menjadi tiga kategori, yaitu: faktor alam (lingkungan)/bencana, teknologi dan *human error*. Kemungkinan munculnya bencana selain disebabkan faktor lingkungan seperti kondisi jalan yang rusak, dapat juga berasal dari kesalahan teknis. Faktor yang disebabkan manusia merupakan bentuk risiko yang mungkin terjadi seperti: pembajakan/penjambretan, pencurian, kecelakaan yang disebabkan orang lain dan kondisi pengemudi mobil atau sepeda motor.

Parameter yang digunakan untuk mengukur risiko keamanan bagi pengemudi sepeda motor/Gojek adalah:

- a. Risiko akibat kondisi lingkungan/kondisi jalan
- b. Risiko akibat bencana alam
- c. Risiko akibat perbuatan manusia.
- d. Risiko akibat *human error*.

Instrumen risiko keamanan bagi pengemudi Gojek yang sudah diuji validitas dan reliabilitasnya sebagaimana terlampir.

### 2. Instrumen Penelitian Risiko Keselamatan Bagi Pengemudi Sepeda Motor / Gojek Online

Dalam PP 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas disebutkan bahwa keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan dan atau lingkungan.

Parameter yang digunakan untuk mengukur risiko keselamatan pengemudi sepeda motor/Gojek online:

- a. Risiko Kecelakaan oleh manusia
- b. Kecelakaan akibat kendaraan
- c. Kecelakaan akibat kondisi jalan
- d. Kecelakaan akibat lingkungan.

Instrumen risiko keselamatan bagi pengemudi Gojek yang sudah diuji validitas dan reliabilitasnya, sebagaimana terlampir.

### 3. Instrumen Penelitian Risiko Kesehatan Bagi Pengemudi Sepeda Motor / Gojek Online

Berbagai risiko kesehatan yang mungkin dialami oleh pengemudi sepeda motor antara lain mengalami sakit yang disebabkan oleh: waktu kerja, kondisi alam, kualitas lingkungan (udara), dan kemacetan lalu lintas. Lamanya waktu yg digunakan oleh para supir sepeda motor berada di jalan raya turut menentukan terhadap risiko kesehatan yang dialami mereka. Parameter yang digunakan untuk mengukur risiko kesehatan pengemudi sepeda motor/Gojek online:

- a. Lamanya waktu kerja per hari
- b. Lamanya waktu bekerja sebagai pengemudi Gojek

- c. Kondisi alam (musim penghujan)
- d. Pencemaran udara
- e. Kemacetan lalu-lintas

Instrument risiko kesehatan bagi pengemudi Gojek yang sudah diuji validitas dan realibilitasnya, sebagaimana terlampir.

#### **H. Teknik Analisis Data**

Data yang berhasil dikumpulkan akan dianalisis secara deskriptif dalam bentuk frekuensi atau persen (%). Dari data yang berhasil dikumpulkan selanjutnya akan dilakukan pengukuran terhadap data dari risiko-risiko yang berhasil dianalisis untuk mengukur:

- a. Frekuensinya
- b. Severitinya
- c. Tingkat Risikonya (H,M,L)

## BAB IV

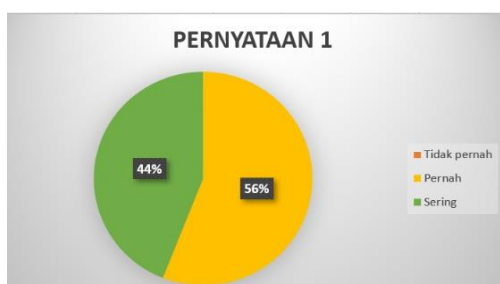
### HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

#### A. Deskripsi Data

Di bawah ini data yang dikumpulkan dari pengisian kuesioner oleh responden pengemudi angkutan umum roda dua Gojek untuk risiko keamanan, risiko keselamatan dan risiko kesehatan. Untuk penelitian di kabupaten Bogor responden berjumlah 50 (lima puluh) pengemudi Gojek. Hasil tabulasi data ditampilkan dalam bentuk “Pie-Chart” sebagai berikut:

#### Data Identifikasi Risiko Keamanan yang Dialami Pengemudi Gojek Waktu Beraktivitas di Jalan Raya (Daerah Bogor)

1. Risiko yang dialami pengemudi Gojek ditabrak oleh pengendara sepeda motor lain sewaktu di-jalan raya



#### Penjelasan:

1. Sebanyak 56% pengemudi Gojek pernah ditabrak pengendara sepeda motor lain sewaktu di jalan raya
2. Sebanyak 44% pengemudi Gojek sering mengalami ditabrak pengendara lain di jalan raya

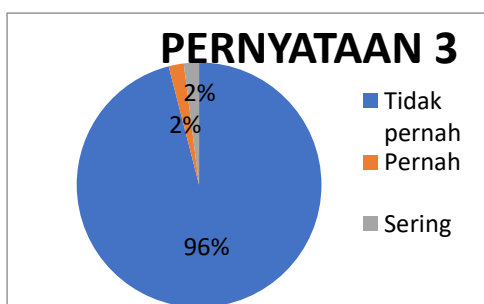
2. Risiko yang dialami pengemudi Gojek ditabrak oleh pengemudi mobil penumpang angkutan umum sewaktu di jalan.



#### Penjelasan:

1. Sebanyak 30% pengemudi Gojek pernah mengalami ditabrak oleh pengemudi mobil penumpang angkutan umum di jalan.
2. Sebanyak 70% pengemudi Gojek sering ditabrak oleh pengemudi mobil penumpang angkutan umum di jalan.

3. Risiko kehilangan kendaraan yang dialami pengemudi saat di parkir tempat umum

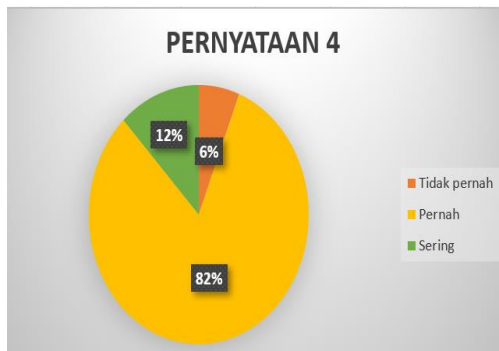


#### Penjelasan:

1. Sebanyak 96% pengemudi Gojek tidak pernah mengalami kehilangan kendaraan saat parkir di tempat umum.

2. Sebanyak 2 % pengemudi Gojek pernah mengalami kehilangan kendaraan saat parkir di tempat umum.
3. Sebanyak 2% pengemudi Gojek sering mengalami kehilangan kendaraan saat parkir di tempat umum.

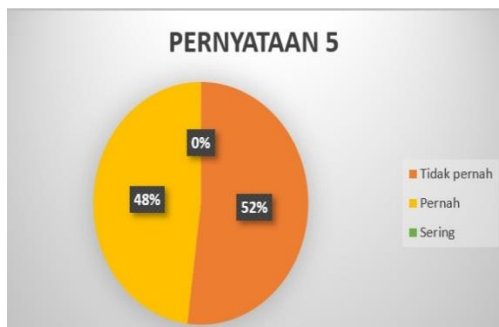
4. Risiko yang dialami oleh pengemudi Gojek mendapat masalah dengan kondisi banjir saat mengemudi kendaraannya.



**Penjelasan:**

1. Sebanyak 6% pengemudi Gojek tidak pernah mendapat masalah banjir
2. Sebanyak 82% pengemudi Gojek pernah mengalami masalah banjir.
3. Sebanyak 12% pengemudi Gojek sering mengalami masalah dengan adanya banjir.

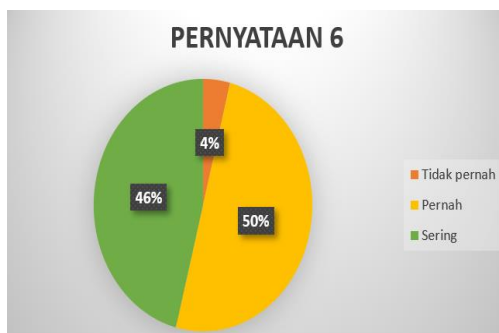
5. Risiko yang dialami oleh pengemudi Gojek dengan kondisi kendaraan waktu bekerja



**Penjelasan:**

1. Sebanyak 52% dari pengemudi tidak pernah merasa kondisi kendaraan yang digunakan cukup baik dalam menjalankan pekerjaan mengemudikan kendaraan sepeda motor
2. Sebanyak 48% dari pengemudi pernah merasa kondisi kendaraan yang digunakan cukup baik dalam menjalankan pekerjaan mengemudikan kendaraan sepeda motor

6. Risiko yang dialami oleh pengemudi Gojek mengenai perasaan tidak percaya diri dalam mengemudi kendaraan pada saat bekerja.

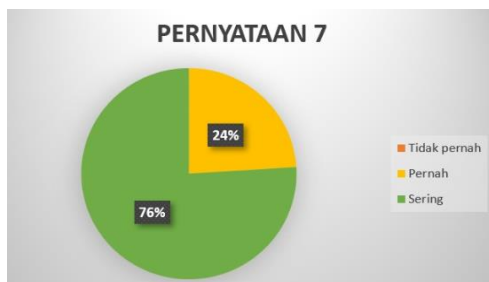


**Penjelasan**

1. Sebanyak 4% pengemudi Gojek tidak pernah merasa tidak percaya diri dalam mengemudi kendaraan pada saat bekerja.
2. Sebanyak 50% pengemudi Gojek pernah mengalami rasa tidak percaya diri dalam mengemudi kendaraan pada saat bekerja.

- Sebanyak 46% pengemudi Gojek sering merasa tidak percaya diri dalam mengemudi kendaraan pada saat bekerja.

- Risiko yang dialami oleh pengemudi Gojek mengenai kesalahan dalam mengoperasikan kendaraan sesuai dengan petunjuk.



**Penjelasan:**

- Sebanyak 24% pengemudi Gojek pernah mengalami kesalahan dalam pengoperasian kendaraan sesuai dengan petunjuk.
- Sebanyak 76% pengemudi Gojek sering mengalami kesalahan dalam pengoperasian kendaraan sesuai petunjuk

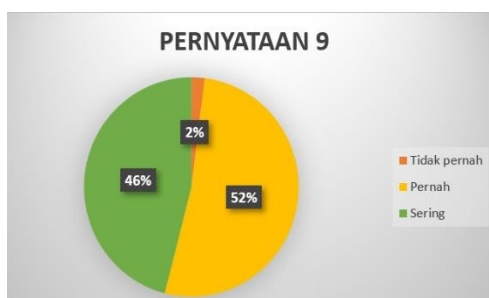
- Risiko yang dialami oleh pengemudi Gojek mengenai keamanan mengemudi di malam hari.



**Penjelasan:**

- Sebanyak 14% pengemudi Gojek tidak pernah merasa kurang aman dalam mengemudi di malam hari.
- Sebanyak 68% pengemudi Gojek pernah merasa kurang aman bila bekerja di malam hari.
- Sebanyak 18% pengemudi Gojek sering merasa kurang aman dalam mengemudi di malam hari.

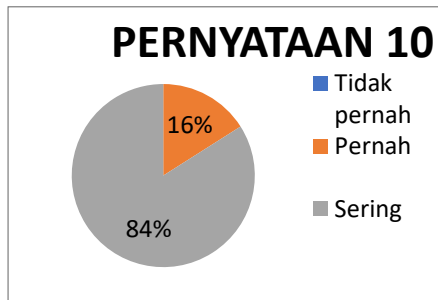
- Risiko yang dialami pengemudi Gojek mengenai kerusakan mesin ketika berjalan di saat banjir.



**Penjelasan:**

- Sebanyak 2% pengemudi Gojek tidak pernah mengalami kerusakan mesin pada saat banjir.
- Sebanyak 52% pengemudi Gojek pernah mengalami kerusakan mesin pada saat banjir.
- Sebanyak 46% pengemudi Gojek sering mengalami kerusakan mesin pada saat banjir.

- Risiko yang dialami pengemudi Gojek mengenai petunjuk rambu lalu lintas di jalan raya



**Penjelasan:**

1. Sebanyak 16% pengemudi Gojek merasa rambu lalu lintas pernah memberikan petunjuk yang baik.
2. Sebanyak 84% pengemudi Gojek merasa rambu lalu lintas di jalan raya sering memberikan petunjuk yang baik.

**Data identifikasi risiko keselamatan yang dialami pengemudi Gojek waktu beraktivitas di jalan raya (Daerah Bogor)**

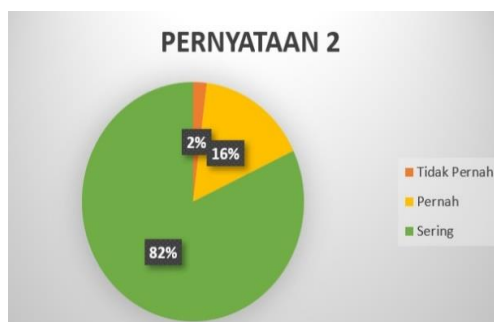
1. Risiko yang dialami pengemudi Gojek mengenai pengalaman kecelakaan karena kondisi jalan yang buruk/tidak memenuhi persyaratan.



**Penjelasan:**

1. Sebanyak 6% pengemudi Gojek tidak pernah mengalami kecelakaan yang diakibatkan oleh kondisi jalan yang buruk.
2. Sebanyak 48% pengemudi Gojek pernah mengalami kecelakaan yang diakibatkan oleh kondisi jalan yang buruk.
3. Sebanyak 46% pengemudi Gojek sering mengalami kecelakaan yang diakibatkan oleh kondisi jalan yang buruk.

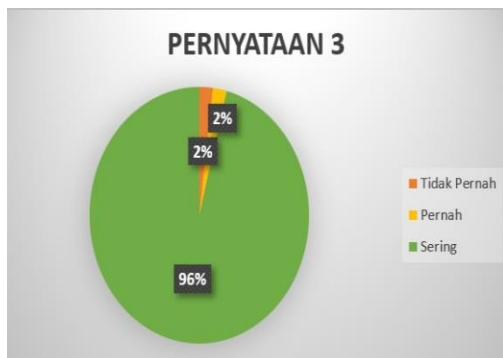
2. Risiko yang dialami pengemudi Gojek mengenai kecelakaan karena kerusakan pada kendaraan.



**Penjelasan:**

1. Sebanyak 2% pengemudi Gojek tidak pernah mengalami kecelakaan karena kerusakan pada kendaraan.
2. Sebanyak 16% pengemudi Gojek pernah mengalami kecelakaan karena kerusakan pada kendaraan.
3. Sebanyak 82% pengemudi Gojek sering mengalami kecelakaan karena kerusakan pada kendaraan.

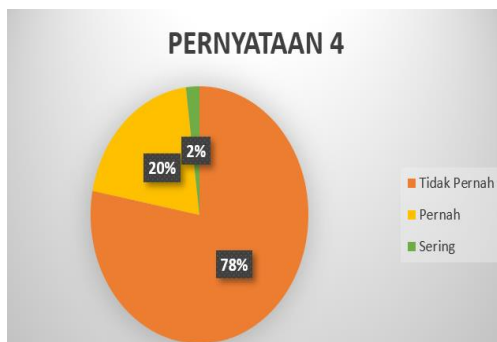
3. Risiko mengalami kecelakaan akibat pengemudi Gojek melanggar rambu lalu lintas.



**Penjelasan**

1. Sebanyak 2% pengemudi Gojek tidak pernah mengalami kecelakaan karena melanggar rambu lalu lintas.
2. Sebanyak 2% pengemudi Gojek pernah mengalami kecelakaan karena melanggar rambu lalu lintas.
3. Sebanyak 96% pengemudi Gojek sering mengalami kecelakaan karena melanggar rambu lalu lintas.

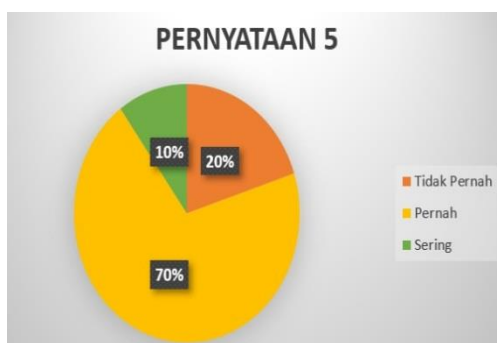
4. Fungsi rambu lalu lintas dalam membantu keselamatan pengemudi mengemudikan kendaraan.



**Penjelasan:**

1. Sebanyak 78% pengemudi Gojek mengatakan bahwa rambu lalu lintas tidak pernah membantu keselamatan dalam berkendara.
2. Sebanyak 20% pengemudi Gojek mengatakan bahwa rambu lalu lintas pernah membantu keselamatan dalam berkendara.
3. Sebanyak 2% pengemudi Gojek mengatakan bahwa rambu lalu lintas sering membantu keselamatan dalam berkendara.

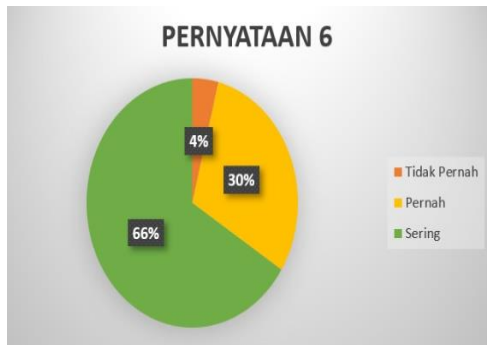
5. Risiko mengalami kesulitan karena orang lain yang melanggar lalu lintas.



**Penjelasan:**

1. Sebanyak 20% pengemudi Gojek tidak pernah mengalami kesulitan akibat orang lain yang melanggar lalu lintas.
2. Sebanyak 70% pengemudi Gojek pernah mengalami kesulitan akibat orang lain yang melanggar lalu lintas.
3. Sebanyak 10% pengemudi Gojek sering mengalami kesulitan akibat orang lain yang melanggar lalu lintas.

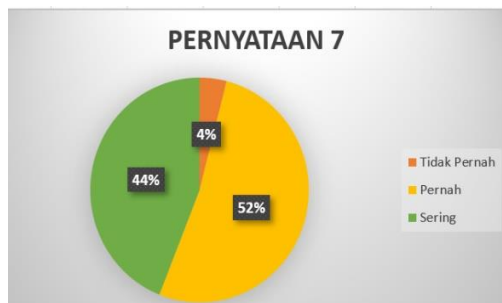
6. Risiko kesulitan dalam mendapatkan hak akses perawatan saat mengalami kecelakaan dalam berlalu lintas.



**Penjelasan:**

1. Sebanyak 4% pengemudi Gojek tidak pernah kesulitan dalam mendapatkan hak akses perawatan pada saat mengalami kecelakaan.
2. Sebanyak 30% pengemudi Gojek pernah kesulitan dalam mendapatkan hak akses perawatan pada saat mengalami kecelakaan.
3. Sebanyak 66% pengemudi Gojek sering kesulitan dalam mendapatkan hak akses perawatan pada saat mengalami kecelakaan.

7. Risiko pengemudi Gojek mengalami kecelakaan karena orang lain yang melanggar lalu lintas.



**Penjelasan:**

1. Sebanyak 4% pengemudi Gojek tidak pernah mengalami kecelakaan karena orang lain yang melanggar lalu lintas.
2. Sebanyak 52% pengemudi Gojek pernah mengalami kecelakaan karena orang lain yang melanggar lalu lintas.
3. Sebanyak 44% pengemudi Gojek sering mengalami kecelakaan karena orang lain yang melanggar lalu lintas.

8. Risiko mengalami kecelakaan karena tidak rutin merawat sepeda motor



**Penjelasan:**

1. Sebanyak 78% pengemudi Gojek tidak pernah mengalami kecelakaan karena tidak rutin merawat sepeda motor.
2. Sebanyak 20% pengemudi Gojek pernah mengalami kecelakaan karena tidak rutin merawat sepeda motor.
3. Sebanyak 2% pengemudi Gojek sering mengalami kecelakaan karena tidak rutin merawat sepeda motor.

9. Pengalaman pengemudi Gojek mengendarai sepeda motor setelah mengonsumsi obat



**Penjelasan:**

1. Sebanyak 42% pengemudi Gojek mengatakan bahwa pernah mengendarai sepeda motor setelah mengonsumsi obat.



- Sebanyak 58% pengemudi Gojek mengatakan sering mengendarai sepeda motor setelah mengkonsumsi obat.

- Kewajiban dari pengemudi Gojek dalam menggunakan pakaian keselamatan ketika mengendarai sepeda motor.

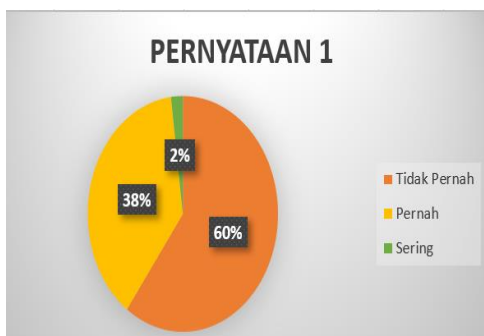


**Penjelasan:**

- Sebanyak 88% pengemudi Gojek mengatakan bahwa tidak pernah menggunakan pakaian keselamatan lengkap ketika mengendarai sepeda motor.
- Sebanyak 12% pengemudi Gojek mengatakan bahwa pernah menggunakan pakaian keselamatan lengkap ketika mengendarai sepeda motor.

**Data identifikasi Risiko Kesehatan Yang Dialami Pengemudi Gojek Waktu Beraktivitas Di Jalan Raya (Daerah Bogor)**

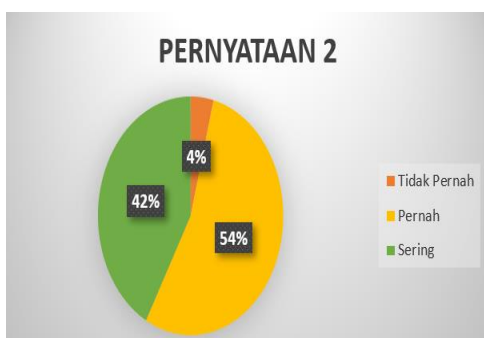
- Risiko yang dialami pengemudi Gojek mengenai jam kerja yang melebihi 12 jam dalam sehari.



**Penjelasan:**

- Sebanyak 60% pengemudi mengatakan tidak pernah mengemudi Gojek melebihi 12 jam perhari.
- Sebanyak 38% pengemudi mengatakan pernah mengemudi Gojek melebihi 12 jam perhari.
- Sebanyak 2% pengemudi mengatakan sering mengemudi Gojek melebihi 12 jam perhari.

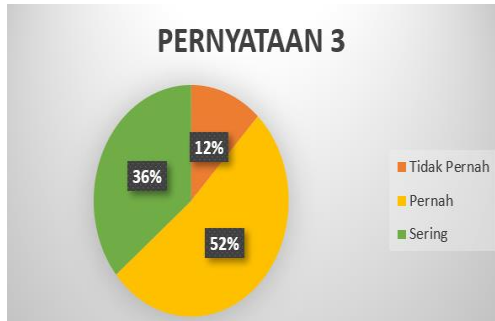
- Risiko yang dialami pengemudi Gojek mengenai menurunnya kondisi kesehatan akibat dari kemacetan di jalanan.



**Penjelasan:**

- Sebanyak 4% pengemudi mengatakan tidak pernah mengalami penurunan kesehatan akibat kemacetan di jalan.
- Sebanyak 54% pengemudi mengatakan pernah mengalami penurunan kesehatan akibat kemacetan di jalan.

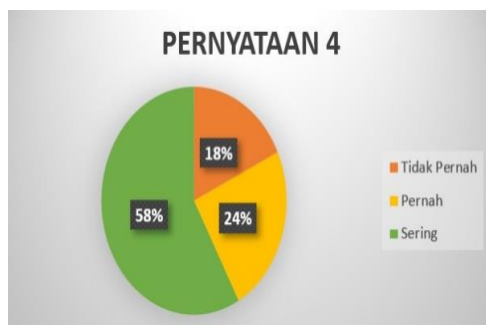
3. Sebanyak 42% pengemudi mengatakan sering mengalami penurunan kesehatan akibat kemacetan di jalan.
3. Risiko yang dialami pengemudi Gojek mengenai kesehatan yang dipengaruhi oleh musim hujan.



**Penjelasan:**

1. Sebanyak 12% pengemudi mengatakan bahwa musim hujan tidak pernah mempengaruhi kondisi kesehatan dalam bekerja.
2. Sebanyak 52% pengemudi mengatakan bahwa musim hujan pernah mempengaruhi kondisi kesehatan dalam bekerja.
3. Sebanyak 36% pengemudi mengatakan bahwa musim hujan sering mempengaruhi kondisi kesehatan dalam bekerja.

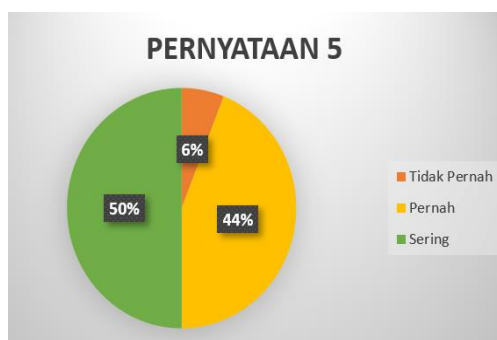
4. Risiko asap kendaraan di jalan terhadap kesehatan pengemudi Gojek.



**Penjelasan:**

1. Sebanyak 18% pengemudi mengatakan bahwa asap kendaraan tidak pernah mempengaruhi kondisi kesehatan dalam bekerja.
2. Sebanyak 24% pengemudi mengatakan bahwa asap kendaraan pernah mempengaruhi kondisi kesehatan dalam bekerja.
3. Sebanyak 58% pengemudi mengatakan bahwa asap kendaraan sering mempengaruhi kondisi kesehatan dalam bekerja.

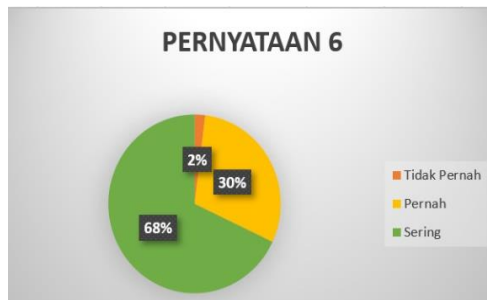
5. Risiko kondisi tubuh yang kelelahan ketika mendapatkan banyak penumpang



**Penjelasan:**

1. Sebanyak 6% pengemudi mengatakan tidak pernah kelelahan ketika mendapat banyak penumpang.
2. Sebanyak 44% pengemudi mengatakan pernah kelelahan ketika mendapat banyak penumpang.
3. Sebanyak 50% pengemudi mengatakan sering kelelahan ketika mendapat banyak penumpang.

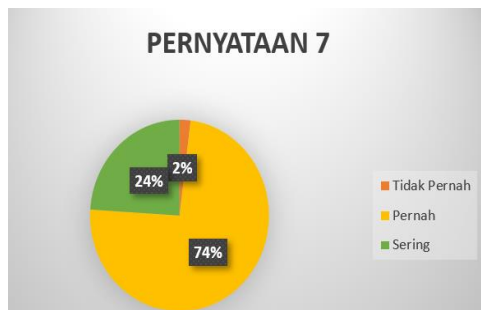
6. Risiko merasakan keluhan kesehatan pada saat mengemudikan kendaraan



**Penjelasan:**

1. Sebanyak 2% pengemudi mengatakan tidak pernah mengeluhkan kesehatan pada saat sedang mengemudi.
2. Sebanyak 30% pengemudi mengatakan pernah mengeluhkan kesehatan pada saat sedang mengemudi.
3. Sebanyak 68% pengemudi mengatakan sering mengeluhkan kesehatan pada saat sedang mengemudi

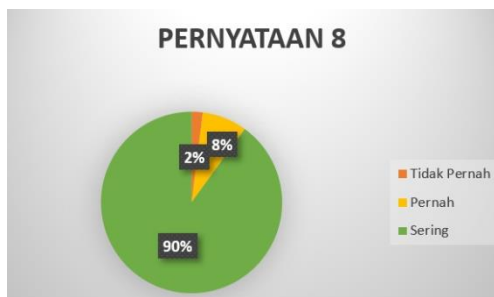
7. Risiko mengalami sakit selama bekerja sebagai pengemudi Gojek.



**Penjelasan:**

1. Sebanyak 2% pengemudi mengatakan tidak pernah merasakan sakit selama menjadi pengemudi Gojek.
2. Sebanyak 74% pengemudi mengatakan pernah merasakan sakit selama menjadi pengemudi Gojek.
3. Sebanyak 24% pengemudi mengatakan sering merasakan sakit selama menjadi pengemudi Gojek.

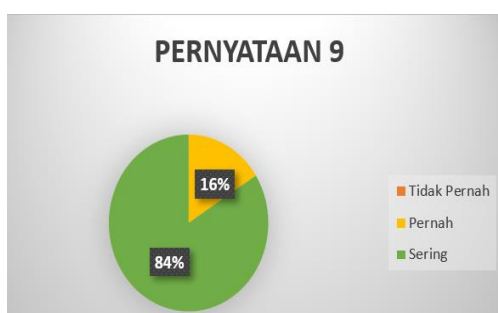
8. Risiko tertular penyakit dari penumpang.



**Penjelasan:**

1. Sebanyak 2% pengemudi mengatakan tidak pernah tertular penyakit dari penumpang selama menjadi pengemudi Gojek.
2. Sebanyak 8% pengemudi mengatakan pernah tertular penyakit dari penumpang selama menjadi pengemudi Gojek.
3. Sebanyak 90% pengemudi mengatakan sering tertular penyakit dari penumpang selama menjadi pengemudi Gojek.

9. Risiko sesak nafas saat kondisi lalu lintas sedang padat.

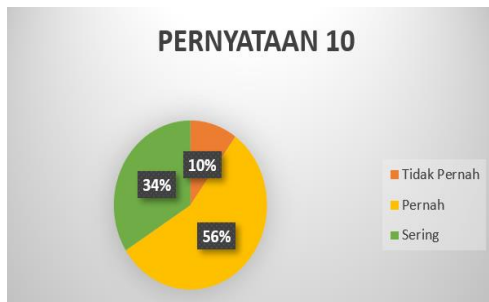


**Penjelasan:**

1. Sebanyak 16% pengemudi mengatakan pernah merasa sesak nafas pada saat kondisi lalu lintas sedang padat.

- Sebanyak 84% pengemudi mengatakan sering merasa sesak nafas pada saat kondisi lalu lintas sedang padat.

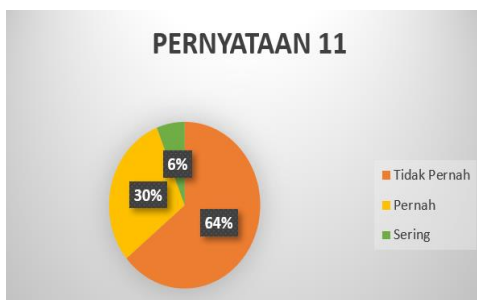
10. Risiko harus bekerja dalam kondisi sakit.



**Penjelasan:**

- Sebanyak 10% pengemudi mengatakan tidak pernah bekerja pada kondisi sakit.
- Sebanyak 56% pengemudi mengatakan pernah bekerja pada kondisi sakit.
- Sebanyak 34% pengemudi mengatakan sering bekerja pada kondisi sakit.

11. Risiko menjaga pola makan



**Penjelasan:**

- Sebanyak 64% pengemudi mengatakan tidak pernah bisa menjaga pola makan yang teratur.
- Sebanyak 30% pengemudi mengatakan pernah bisa menjaga pola makan yang teratur.
- Sebanyak 6% pengemudi mengatakan sering bisa menjaga pola makan yang teratur.

## B. Analisis Besaran (Level) Risiko

Untuk menentukan besaran (level) risiko, langkah pertama yang dilakukan adalah membuat kategorisasi dengan menetapkan 3 kategori (rendah, sedang, tinggi). Penentuan kategori ini didasarkan pada asumsi bahwa populasi subjek terdistribusi secara normal. Azwar (2012) dalam Akhtar (2018) menyatakan pedoman untuk mengkategorikan hasil pengukuran sebagai berikut:

Rendah	$X < M - 1SD$
Sedang	$M - 1SD \leq X < M + 1SD$
Tinggi	$M + 1SD \leq X$

**Keterangan:**

M = Mean

SD = standar deviasi

Berdasarkan perhitungan data untuk analisis level risiko dari setiap kuesioner, maka penentuan nilai untuk level dari setiap risiko adalah:

Rendah	$X < 83,33$
Sedang	$83,33 \leq X < 116,67$
Tinggi	$X \geq 116,67$

Cara perhitungan terdapat dalam lampiran.

### Tabulasi Data Risiko Keamanan di Daerah Bogor

Jawaban Responden	Tabulasi Data Risiko Keamanan di Daerah Bogor									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Tidak pernah	0	0	48	3	26	2	0	7	1	0
Pernah	28	15	1	41	24	25	12	34	26	8
Sering	22	35	1	6	0	23	38	9	23	42

Data Untuk Memutuskan Kategorisasi Besaran/Level Risiko

Nomor Pertanyaan	Analisis Level Risiko Keamanan	Besaran (Level) Risiko
1	$(0 \times 1) + (28 \times 2) + (22 \times 3) = 122$	Tinggi
2	$(0 \times 1) + (15 \times 2) + (35 \times 3) = 135$	Tinggi
3	$(48 \times 1) + (1 \times 2) + (1 \times 3) = 53$	Rendah
4	$(3 \times 1) + (41 \times 2) + (6 \times 3) = 103$	Sedang
5	$(26 \times 1) + (24 \times 2) + (0 \times 3) = 74$	Rendah
6	$(2 \times 1) + (25 \times 2) + (23 \times 3) = 121$	Tinggi
7	$(0 \times 1) + (12 \times 2) + (38 \times 3) = 138$	Tinggi
8	$(7 \times 1) + (34 \times 2) + (9 \times 3) = 102$	Sedang
9	$(1 \times 1) + (26 \times 2) + (23 \times 3) = 122$	Tinggi
10	$(42 \times 1) + (8 \times 2) + (0 \times 3) = 58$	Rendah

### Tabulasi Data Risiko Keselamatan di Daerah Bogor

Jawaban Responden	Tabulasi Data Risiko Keselamatan di Daerah Bogor									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Tidak pernah	3	1	1	39	10	2	2	39	0	44
Pernah	24	8	1	10	35	15	26	10	21	6
Sering	23	41	48	1	5	33	22	1	29	0

Data Untuk Memutuskan Kategorisasi Besaran/Level Risiko

Nomor Pertanyaan	Analisis Level Risiko Keselamatan	Besaran (Level) Risiko
1	$(3 \times 1) + (24 \times 2) + (23 \times 3) = 120$	Tinggi
2	$(1 \times 1) + (8 \times 2) + (41 \times 3) = 140$	Tinggi
3	$(1 \times 1) + (1 \times 2) + (48 \times 3) = 147$	Tinggi
4	$(39 \times 1) + (10 \times 2) + (1 \times 3) = 62$	Rendah
5	$(10 \times 1) + (35 \times 2) + (5 \times 3) = 95$	Sedang
6	$(2 \times 1) + (15 \times 2) + (33 \times 3) = 131$	Tinggi
7	$(2 \times 1) + (26 \times 2) + (22 \times 3) = 120$	Tinggi
8	$(39 \times 1) + (10 \times 3) + (1 \times 3) = 62$	Rendah
9	$(0 \times 1) + (21 \times 2) + (29 \times 3) = 129$	Tinggi
10	$(44 \times 1) + (6 \times 2) + (0 \times 3) = 56$	Rendah

### Tabulasi Data Risiko Kesehatan di Daerah Bogor

Jawaban Responden	Tabulasi Data Risiko Kesehatan di Daerah Bogor										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Tidak pernah	30	2	6	9	3	1	1	1	0	5	32
Pernah	19	27	26	12	22	15	37	4	8	28	15
Sering	1	21	18	29	25	34	12	45	42	17	3

### Data Untuk Memutuskan Kategorisasi Besaran/Level Risiko

Nomor Pertanyaan	Analisis Level Risiko Kesehatan	Besaran (Level) Risiko
1	$(30 \times 1) + (19 \times 2) + (1 \times 3) = 71$	Rendah
2	$(2 \times 1) + (27 \times 2) + (21 \times 3) = 119$	Tinggi
3	$(6 \times 1) + (26 \times 2) + (18 \times 3) = 112$	Sedang
4	$(9 \times 1) + (12 \times 2) + (29 \times 3) = 120$	Tinggi
5	$(3 \times 1) + (22 \times 2) + (25 \times 3) = 122$	Tinggi
6	$(1 \times 1) + (15 \times 2) + (34 \times 3) = 133$	Tinggi
7	$(1 \times 1) + (37 \times 2) + (12 \times 3) = 111$	Sedang
8	$(1 \times 1) + (4 \times 2) + (45 \times 3) = 144$	Tinggi
9	$(0 \times 1) + (8 \times 2) + (42 \times 3) = 142$	Tinggi
10	$(5 \times 1) + (28 \times 2) + (17 \times 3) = 112$	Sedang
11	$(32 \times 1) + (15 \times 2) + (3 \times 3) = 71$	Rendah

### C Pembahasan Hasil Penelitian

Terdapat 5 risiko keamanan bagi pengemudi Gojek yang mencapai level tinggi yaitu pada permasalahan ditabrak oleh pengemudi kendaraan bermotor maupun pengemudi mobil angkutan umum lain, sering merasa kurang percaya diri saat mengemudi kendaraan bermotor di jalan raya, sering mengalami salah mengoperasikan sepeda motor yang tidak sesuai dengan petunjuk, dan sering mengalami kerusakan mesin ketika berjalan saat banjir. Untuk level risiko keamanan yang sedang terdapat 3 risiko di jalan raya yaitu kehilangan kendaraan saat di parkir di tempat umum, masalah dengan kondisi banjir saat mengemudi ojek masalah dengan kondisi banjir saat mengemudi ojek masalah dengan kondisi banjir saat mengemudi ojek, serta kurang aman bila bekerja di malam hari. Level risiko rendah terdapat 2 risiko yaitu sparepart kendaraan yang digunakan sudah cukup baik dalam menjalankan pekerjaan mengemudikan kendaraan sepeda motor, dan rambu lalu lintas di jalan raya yang dilalui dapat memberikan petunjuk yang baik waktu berlalu lintas.

Adapun untuk risiko keselamatan di jalan raya, pengemudi Gojek terdapat 6 risiko yang tinggi yaitu risiko kecelakaan akibat jalan kondisi jalan yang buruk/tidak memenuhi persyaratan, risiko kecelakaan karena kerusakan pada kendaraan yang digunakan, risiko mengalami kecelakaan akibat melanggar lampu lalu lintas, risiko kesulitan mendapatkan hak akses perawatan saat mengalami kecelakaan dalam berlalu lintas, risiko kecelakaan karena orang lain yang melanggar lalu lintas, serta risiko mengendarai kendaraan bermotor setelah mengonsumsi

obat dari dokter. Level risiko sedang terdapat satu risiko yaitu risiko kesulitan karena orang lain yang melanggar lalu lintas. Sedangkan risiko rendah terdapat 3 yaitu risiko berfungsinya rambu lalu lintas di jalan raya membantu keselamatan dalam mengemudikan kendaraan, risiko karena rutin merawat sepeda motor yang digunakan, serta mengenakan pakaian keselamatan lengkap (helm, jaket, celana panjang dan sepatu)

Adapun untuk risiko kesehatan di jalan raya, pengemudi Gojek memiliki 5 risiko tinggi yaitu risiko menurunnya kesehatan waktu mengemudi karena adanya kemacetan lalu lintas, risiko karena polusi asap kendaraan di jalan mempengaruhi kesehatan waktu mengemudi, risiko sering mesara kelelahan bila mendapat jumlah penumpang yang cukup banyak, risiko mengalami keluhan kesehatan pada saat mengemudi kendaraan, serta risiko mengalami ketularan penyakit karena membawa penumpang yang sakit. Terdapat 3 risiko kesehatan di level sedang antara lain risiko kondisi musim hujan mempengaruhi kesehatan waktu mengemudi, risiko bekerja sebagai pengemudi Gojek mengalami sakit sedikitnya 2 kali dalam setahun, serta risiko karena kondisi ekonomi, meskipun dalam kondisi sakit tetap bekerja. Untuk risiko rendah terdapat 2 adalah risiko bekerja sebagai pengemudi Gojek lebih dari 12 jam sehari, serta risiko menjadi pengemudi Gojek dapat melakukan waktu makan yang teratur.

#### D. Mitigasi Risiko

Berdasarkan level risiko tinggi yang ada pada risiko keamanan, keselamatan dan kesehatan, maka selanjutnya dibuat mitigasi risiko yang direkomendasikan seperti pada tabel di bawah ini.

<b>Kelompok Risiko</b>	<b>Jenis Risiko</b>	<b>Mitigasi Risiko</b>
Keamanan	Ditabrak oleh pengendara sepeda motor lain di jalan	Tingkatkan kewaspadaan dan lengkapi perlengkapan sepeda motor (Rim, Spion dll) dan pastikan berfungsi dengan baik
	Ditabrak oleh pengemudi mobil penumpang angkutan umum.	Menghindari rute jalan raya yang ramai dilalui mobil penumpang angkutan umum
	Tidak percaya diri dalam mengoperasikan sepeda motor sebagai pengemudi Gojek	Sering berdoa mohon perlindungan kepada Yang Kuasa, serta tingkatkan kesehatan dan daya tahan tubuh.
	Mengalami salah mengoperasikan sepeda motor yang tidak sesuai dengan petunjuk.	Diharapkan membaca buku petunjuk tentang pengoprerasian kendaraan.
	Mengalami kerusakan mesin ketika berjalan di saat banjir	Menghindari rute daerah banjir, sehingga terhindar dari kerusakan.

Keselamatan	Mengalami kecelakaan karena kondisi jalan yang buruk/tidak memenuhi persyaratan	Menghibmau kepada instansi terkait untuk memperbaiki jalan yang rusak atau menghindari kondisi jalan yang rusak
	Mengalami kecelakaan karena kerusakan pada kendaraan yang digunakan	Melakukan penjadwalan perawatan sepeda motor secara rutin maupun insidental
	Kecelakaan akibat melanggar rambu lalu lintas	Menghimbau instansi terkait memasang CCTV untuk memantau dan menindak pelanggaran rambu lalu lintas
	Merasa kesulitan mendapatkan hak akses perawatan saat mengalami kecelakaan dalam berlalu lintas.	Menghimbau kepada pihak terkait untuk memberikan pelayanan kesehatan yang sama kepada seluruh masyarakat atau menyediakan/melakukan P3K.
	Mengalami kecelakaan karena orang lain yang melanggar lalu lintas.	Harus hati-hati dan tetap waspada saat mengendarai sepeda motor di jalan raya.
	Mengendarai kendaraan bermotor setelah mengonsumsi obat dari dokter.	Sebaiknya tidak mengendarai kendaraan bermotor setelah mengonsumsi obat dari dokter.
Kesehatan	Adanya kemacetan lalu lintas, kesehatan menurun	Menghindari jalan yang sering terjadi kemacetan, serta tingkatkan daya tahan tubuh dengan minum suplemen
	Polusi asap kendaraan di jalan raya mempengaruhi kesehatan	Menggunakan pelindung (masker dll) serta tingkatkan daya tahan tubuh dengan minum suplemen
	Merasa kelelahan bila mendapat jumlah penumpang yang cukup banyak.	Batasi jumlah penumpang sesuai dengan kemampuan.
	Mengalami keluhan kesehatan pada saat mengemudi Gojek	Istirahat yang cukup dan tingkatkan daya tahan tubuh
	Mengalami ketularan penyakit karena membawa penumpang yang sakit.	Menggunakan perlengkapan seperti pembatas penumpang dengan pengemudi, masker dll.
	Mengalami sesak nafas saat berada di lokasi yang sangat padat lalu lintas.	Hindari jalan yang sangat padat lalu lintasnya serta gunakan pelindung seperti masker dll.



Dari tabel mitigasi tersebut diatas, potensi risiko yang mungkin dialami oleh pengemudi Gojek dipengaruhi oleh aktifitas kegiatan kerja dan lingkungan di sekitarnya. Untuk itu mitigasi dilakukan oleh pengemudi Gojek tersebut dengan melakukan persiapan diri, perlengkapan mengemudi, kendaraan yang dipakai, serta lingkungan lalu lintas yang didukung oleh instansi terkait seperti Dinas Perhubungan, Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Kedisiplinan pengemudi Gojek dan ketersediaan peraturan yang mengatur serta mengawasi kegiatan mengemudi Gojek sebagai daya dorong agar terjadi penurunan potensi risiko dalam mengemudi Gojek. Perlu ada standar sikap yang dimiliki pengemudi saat akan berprofesi menjadi pengemudi Gojek online, juga standar perlengkapan mengemudi termasuk standar kendaraan yang harus dilakukan pemantauan setiap saat oleh perusahaan Gojek tempat pengemudi tersebut bernaung. Akan lebih baik jika standar yang ditetapkan oleh perusahaan pengelola Gojek tersebut mengacu kepada regulasi tentang ojek online, sehingga menjadi rekomendasi kepada regulator dan instansi terkait untuk menetapkan regulasi tersebut.

## **BAB V**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. Kesimpulan**

Berdasarkan analisis data risiko keamanan, keselamatan dan Kesehatan yang dialami pengemudi Gojek yang beroperasi di kabupaten Bogor dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Untuk risiko keamanan besaran (level) risikonya terdiri dari 30% risiko rendah, 20% risiko sedang dan 50% risiko tinggi.
2. Untuk risiko keselamatan besaran (level) risikonya terdiri dari 30% risiko rendah, 10% risiko sedang dan 60% risiko tinggi.
3. Untuk risiko kesehatan besaran (level) risikonya terdiri dari 18,19% risiko rendah, 27,27% risiko sedang dan 54,54% risiko tinggi.

#### **B. 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 dikeluarkan oleh pihak-pihak internal seperti Departemen Lingkungan, Departemen Perhubungan dan Departemen Kesehatan

## 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, S. (2012). *Penyusunan Skala Psikologi edisi 2*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar
- 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](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](https://www.iso.org/files/live/sites/isoorg/files/developing_standards/docs/en/ISO_39001_Startup_Guide_2017-06.pdf)
- 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 Gojek Online Terbaik dan Terpopuler di Indonesia, <https://carisinyal.com/aplikasi-Gojek-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](http://jdih.dephub.go.id/assets/uudocs/permen/2019/PM_12_TAHUN_2019.pdf)
- Oldy Dumanauw, Paul A. T. Kawatu dan Nancy S. H. Malonda. (2018). Studi Perilaku Pada Pengendara Gojek Online Tentang *Safety Riding* Di Kota Manado. *Jurnal KESMAS*, Vol. 7 No. 5, 2018,
- Rukaesih A. Maolani dan A.S. Dalimunthe. (2019). Asuransi Mikro Untuk Pengemudi Angkutan Umum Sepeda Motor di DKI Jakarta. Jakarta: STMA Trisakti
- Rudy Syafariansyah dan Erni Setiawati (2018). Dampak Transportasi Online Terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat. <https://journal.uwgm.ac.id/index.php/ekonomika/index>.
- 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](https://pih.kemlu.go.id/files/uu_no_22_tahun_2009.pdf)

**Lampiran 1****KUESIONER PENELITIAN****Petunjuk Pengisian Kuesioner (Angket)****Assalamualaikum Warahmatullahi Wabarakatuh**

Bapak-Bapak/ Saudara-Saudara pengemudi ojek online (gojek), berikut ini ada beberapa pertanyaan yang membutuhkan jawaban dari Bapak/Saudara sebagai pengemudi gojek selama ini.

Tujuannya adalah untuk mendapatkan informasi dari Bapak/Saudara kemungkinan adanya resiko terhadap keamanan, keselamatan dan kesehatan yang dialami sewaktu bekerja di jalan raya / di lapangan.

Sehubungan dengan hal tersebut, kami mohon Bapak / Saudara untuk dapat mengisi kuesioner (angket) yang sudah disiapkan, berikut dengan memberikan tanda X pada kolom jawaban yang sesuai dengan yang Bapak/Saudara alami.

Atas kesediaan Bapak/Saudara untuk mengisi angket ini, sebelumnya kami mengucapkan terima kasih.

Jakarta, September 2020

Dosen STMA Trisakti

**(I Nyoman Winata, S.E.,M.M)**

### I. Instrumen (Angket ) Untuk Risiko Keamanan Bagi Pengemudi Gojek

NO	PERTANYAAN/PERNYATAAN	JAWABAN		
		Sering	Pernah	Tidak Pernah
1	Apakah Anda pernah mengalami ditabrak oleh pengendara sepeda motor lain sewaktu di jalan?			
2	Apakah Anda pernah mengalami ditabrak oleh pengemudi mobil penumpang angkutan umum sewaktu di jalan?			
3	Apakah Anda pernah mengalami kehilangan kendaraan saat di parkir di tempat umum?			
4	Pernahkah Anda pernah mengalami masalah dengan kondisi banjir saat mengemudi ojek?			
5	Pernahkah Anda merasa semua sparepart kendaraan yang digunakan sudah cukup baik dalam menjalankan pekerjaan mengemudikan kendaraan sepeda motor?			
6	Pernahkah Anda merasa tidak percaya diri dalam mengoperasikan sepeda motor untuk pekerjaan mengemudi ojek ?			
7	Apakah Anda pernah mengalami salah mengoperasikan sepeda motor yang tidak sesuai dengan petunjuk ?			
8	Apakah Anda merasa kurang aman bila bekerja di malam hari?			
9	Apakah anda pernah mengalami kerusakan mesin ketika berjalan saat banjir?			
10	Apakah rambu lalu lintas di jalan raya yang anda lalui dapat memberikan petunjuk yang baik waktu anda berlalu lintas?			

## II. Instrument (Angket ) Untuk Risiko Keselamatan Bagi Pengemudi Gojek

NO	PERTANYAAN/PERNYATAAN	JAWABAN		
		Sering	Pernah	Tidak Pernah
1	Pernahkah Anda mengalami kecelakaan karena kondisi jalan yang buruk/tidak memenuhi persyaratan?			
2	Pernahkah Anda mengalami kecelakaan karena kerusakan pada kendaraan yang digunakan?			
3	Pernahkah Anda pernah mengalami kecelakaan akibat melanggar lampu lalu lintas?			
4	Apakah fungsinya rambu lalu lintas di jalan raya membantu pada keselamatan dalam mengemudikan ojek?			
5	Apakah Anda pernah mengalami kesulitan karena orang lain yang melanggar lalu lintas?			
6	Apakah Anda merasa kesulitan mendapatkan hak akses perawatan saat mengalami kecelakaan dalam berlalu lintas?			
7	Apakah Anda pernah mengalami kecelakaan karena orang lain yang melanggar lalu lintas?			
8	Apakah anda rutin merawat sepeda motor yang anda kendarai?			
9	Apakah anda pernah mengendarai kendaraan bermotor setelah mengonsumsi obat dari Dokter?			
10	Apakah anda rutin/sering mengenakan pakaian keselamatan lengkap (helm, jaket, celana Panjang, sepatu) ketika mengendarai kendaraan bermotor?			

### III. Instrumen (Angket) Untuk Risiko Kesehatan Bagi Pengemudi Gojek

NO	PERTANYAAN/PERNYATAAN	JAWABAN		
		Sering	Pernah	Tidak Pernah
1	Pernahkah Anda bekerja sebagai pengemudi ojek lebih dari 12 jam sehari ?			
2	Dengan adanya kemacetan lalu lintas pernahkah kesehatan Anda menurun pada saat bekerja?			
3	Pernahkah kondisi musim hujan mempengaruhi kesehatan Anda dalam mengemudi ojek ?			
4	Apakah polusi asap kendaraan di jalan mempengaruhi kesehatan Anda dalam mengemudi ojek ?			
5	Apakah Anda pernah merasa kelelahan bila mendapat jumlah penumpang yang cukup banyak?			
6	Pernahkah Anda mengalami keluhan kesehatan pada saat mengemudi ojek ?			
7	Selama bekerja sebagai pengemudi gojek, Pernahkah Anda mengalami sakit sedikitnya 2 kali dalam 1 tahun ?			
8	Apakah anda pernah mengalami ketularan penyakit karena membawa penumpang yang sakit?			
9	Apakah anda pernah mengalami sesak nafas saat berada di lokasi yang sangat padat lalu lintas?			
10	Karena kebutuhan ekonomi, meskipun dalam kondisi sakit, apakah anda tetap bekerja?			
11	Apakah selama Anda menjadi pengemudi ojek, dapat melakukan waktu makan yang teratur?			

## Lampiran 2

## UJI VALIDITAS DAN UJI RELIABILITAS

### Risiko Keamanan

#### - Uji Validitas

Misalkan  $X$  menyatakan variabel risiko keamanan ( $X$ ). Adapun uji validitasnya diperoleh:  
Kriteria Penentuan Valid:

Jika nilai  $r_{hitung} > 0,3$ .

Pertanyaan ke-	$r_{hitung}$	Keterangan
1	0,597	Valid
2	0,487	Valid
3	0,352	Valid
4	0	Tidak Valid
5	0,501	Valid
6	0,118	Tidak Valid
7	0,454	Valid
8	0,369	Valid
9	0,534	Valid
10	0,673	Valid
11	0,473	Valid
12	0,333	Valid
13	0,298	Tidak Valid
14	0,285	Tidak Valid
15	0	Tidak Valid

#### - Uji Reliabilitas

### Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.610	15

Karena nilai *cronbach's alpha*  $> 0,60$  maka instrumen tersebut reliabel.

### Risiko Keselamatan

#### - Uji Validitas

Pertanyaan ke-	$r_{hitung}$	Keterangan
1	0,018	Tidak Valid
2	0,162	Tidak Valid
3	0,217	Tidak Valid
4	0,316	Valid
5	0,586	Valid
6	0,322	Valid
7	0,344	Valid
8	0,402	Valid
9	0,344	Valid
10	0,771	Valid



11	0,611	Valid
12	0,144	Tidak Valid
13	0,126	Tidak Valid
14	0,336	Valid
15	0,435	Valid

- Uji Reliabilitas

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
.428	15

Karena nilai *cronbach's alpha* < 0,60 maka instrumen tersebut tidak reliabel.

### Risiko Kesehatan

- Uji Validitas

Pertanyaan ke-	$r_{hitung}$	Keterangan
1	0,294	Tidak Valid
2	0,686	Valid
3	0,534	Valid
4	0,552	Valid
5	0,458	Valid
6	0,354	Valid
7	0,511	Valid
8	0,372	Valid
9	0,209	Tidak Valid
10	0,133	Tidak Valid
11	0,447	Valid
12	0,425	Valid
13	0,111	Tidak Valid
14	0,346	Valid
15	0,369	Valid

- Uji Reliabilitas

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
.589	15

Karena nilai *cronbach's alpha* < 0,60 maka instrumen tersebut tidak reliabel.

**Lampiran 3****PERHITUNGAN LEVEL RISIKO**

Penentuan Level Risiko untuk Kabupaten Bogor dan Karawang (responden 100)

Jumlah pertanyaan 10 dengan responden berjumlah 50

$$X_{\min} = 1 \times 50 = 50$$

$$X_{\max} = 3 \times 50 = 150$$

$$\text{Range} = X_{\max} - X_{\min} = 150 - 50 = 100$$

$$\text{Mean} = \frac{(X_{\max} + X_{\min})}{2} = \frac{150 + 50}{2} = 100$$

$$\text{SD} = \frac{\text{Range}}{6} = \frac{100}{6} = 16,67$$

Rendah  $X < M - 1 \text{ SD}$

$$X < 100 - 16,67$$

$$X < 83,33$$

Sedang  $83,33 \leq X < M + 1 \text{ SD}$

$$83,33 \leq X < 100 + 16,67$$


$$83,33 \leq X < 116,67$$

Tinggi  $X \geq 116,67$

## Lampiran 4

## DAFTAR RIWAYAT HIDUP

## A. Identitas Diri

1	Nama Lengkap (dengan gelar)	I Nyoman Winata, S.E., M.M.	
2	Jenis Kelamin	Pria	
3	Jabatan Fungsional	Lektor/IIC	
4	NIP/NIK/Identitas lainnya	91003	
5	NIDN	0310125802	
6	Tempat dan Tanggal Lahir	Tabanan, 10 Desember 1958	
7	e-mail	<a href="mailto:nyoman_stma@yahoo.com">nyoman_stma@yahoo.com</a>	
8	Nomor Telepon/HP	021-87985125/085716965441	
9	Alamat Kantor	Gedung A, Kampus C Trisakti, Jl. Jend. A. Yani Kav. 85, Jakarta 13210	
10	Nomor Telepon/Faks	021-4893931 / 021-4701841	
11	Lulusan yang Telah Dihasilkan	--	
12	Mata Kuliah yang Diampu	1. Pengantar Ilmu Ekonomi	
		2. Pengantar Akuntansi	
		3. Akuntansi Asuransi Kerugian	
		4. Akuntansi Asuransi Jiwa	
		5. Manajemen Keuangan	
		6. Manajemen Investasi	

**B. Riwayat Pendidikan**

	S-1	S-2
Nama Perguruan Tinggi	Universitas Ngurah Rai Denpasar	Universitas Muhammadiyah Prof. DR. HAMKA (UHAMKA) Jakarta
Bidang Ilmu	Manajemen	Menejemen Keuangan
Tahun Masuk-Lulus	1981/1982-1985/1986	2004/2005-2006/2007
Judul Skripsi/Tesis/Disertasi	Analisis Investasi pada PT Graha Utama Paramita Divisi Industri Kayu, Denpasar	Analisis Hubungan Anantara Rasio Beban Klaim dan Rasio Retensi Sendiri dengan Rentabilitas (Studi Kasus pada Perusahaan Asuransi yang <i>Go Public</i> )
Nama Pembimbing/Promotor	1. Drs. Ketut Gunarso, Ak.	Dr. Sudjono Idris, M.Acc.
Nama Perguruan Tinggi	2. Drs. Made Sukaja	Drs. Harry B. Haryono, MBA.

**C. Pengalaman Penelitian Dalam 5 Tahun Terakhir (Bukan Skripsi, Tesis, maupun Disertasi)**

No.	Tahun	Judul Penelitian	Pendanaan	
			Sumber*	Jmlh (Juta Rp)
1	2015	Hubungan Kiat-Kiat Wirausaha UMKM yang Sukses Terhadap Motivasi Mahasiswa untuk Berwirausaha (Ketua Kelompok)	STMA Trisakti	7.000.000,-
2	2016	Hubungan antara Likuiditas, <i>Return On Asset</i> dan <i>Return On Equity</i> dengan <i>Risk Based Capital</i> Perusahaan Asuransi yang <i>Go Public</i> di Bursa Efek Indonesia (Ketua Kelompok)	Mandiri	--
3	2017	Analisis <i>Early Warning System</i> Berdasarkan Tingkat Permodalan Perusahaan Asuransi	Mandiri	--

4	2017	<i>Loss Profile</i> Budidaya Udang Petambak Tradisional dengan Luas Tambak Maksimal 5 Hektar di Provinsi Lampung	Kementerian Kelautan dan Perikanan R I	--
5	2018	<i>Loss profile</i> Budidaya Ikan Bandeng Petambak Tradisional dengan Luas Tambak Maksimal 5 Hekter di Provinsi Jawa Timur	Kementerian Kelautan dan Perikanan RI	--
6	2018	Survei Tingkat Pengetahuan Asuransi Mikro dan Perilaku Berasuransi Masyarakat Kelurahan Keradenan Kabupaten Bogor.	Mandiri	--
7	2019	Survei Tingkat Pengetahuan Asuransi Mikro dan Perilkau Berasuransi Masyarakat Kelurahan Bojong Gede Kabupaten Bogor.	Mandiri	--
8	2020	Analisis <i>Model Z-Score</i> untuk Memprediksi <i>Financial Distress</i> Perusahaan Asuransi Jiwa Nasional	Mandiri	--
9	2020	Analisis Kinerja Keuangan Berdasarkan Tingkat Permodalan Perusahaan Asuransi Jiwa	STMA Trisakti	Rp1.176.000,-

\* Tuliskan sumber pendanaan baik dari skema penelitian DIKTI maupun dari sumber lainnya.

#### D. Pengalaman Pengabdian Kepada Masyarakat dalam 5 Tahun Terakhir

No.	Tahun	Judul Penelitian	Pendanaan	
			Sumber*	Jmlh (Juta Rp)
1	2016	Penyuluhan Asuransi bagi Remaja SMU Negeri 8 Bekasi – Jawa Barat	Mandiri	--
2	2017	Penyuluhan Asuransi di SMU Negeri 8 Bekasi – Jawa Barat	Mandiri	--

3	2017	Penyuluhan Asuransi bagi Masyarakat Hindu di Wilaya Cibinong	Mandiri	
4	2018	Penyuluhan Asuransi Mikro di Kelurahan Keradenen, Kecamatan Cibinong, Kabupaten Bogor, Provinsi Jawa Barat	Mandiri	--
5	2018	Penyuluhan Asuransi Mikro di Kelurahan Bojong Gede, Kabupaten Bogor.	STMA Trisakti	Rp. 1.400.000,-
6	2019	Penyuluhan Asuransi Bagi Masyarakat Hindu Wilayah Cibinong, Kabupaten Bogor	Mandiri	--
7	2020	Penyuluhan Asuransi kepada Masyarakat di Wilayah Cibinong Kabupaten Bogor	Mandiri	--
8	2020	Kelas Webinar, Pelatihan Keuangan dan Asuransi Pelajar Tingkat SLTA Angkatan 2	Mandiri	--

\* Tuliskan sumber pendanaan baik dari skema penelitian DIKTI maupun dari sumber lainnya.

#### E. Publikasi Artikel Ilmiah Dalam Jurnal alam 5 Tahun Terakhir

No.	Tahun	Judul Artikel Ilmiah	Nama Jurnal	Vol./ No./Tahun
1	2010	Analisis Hubungan Anatara Rasio Beban Klaim dan Rasio Retensi Sendiri dengan Rentabilitas (Studi Kasus pada Perusahaan Asuransi yang <i>Go Public</i> )	Premium	1/1/April 2010
2	2014	Analisis perbandingan Kinerja Keuangan PT Axa Mandiri Financial Service dengan Perusahaan Asuransi Jiwa Sejenis (Kelompok)	Premium	
3	2015	Dampak Kinerja Keuangan terhadap Tingkat Kebangkrutan Perusahaan Asuransi Umum Bermodal di Atas Rp100 Milyar Melalui Analisis Z“-Score	Prosiding	Prosiding, Vol. 1, No. 1, ISSN 2467-8766, 2015, STMA Trisakti
4	2017	Hubungan antara Likuiditas, <i>Return On Asset</i> dan <i>Return On Equity</i> dengan <i>Risk</i>	Prosiding	Prosiding, Vol. 2, No. 1, ISSN 2467-

		<i>Based Capital</i> Perusahaan Asuransi yang <i>Go Public</i> .		8766, 2017, STMA Trisakti
5	2020	Analisis Early Warning System berdasarkan Tingkat Permodalan perusahaan Asuransi.	Premium Insurace Business Journal	Vol. 7, No. 1 (2020) Juli-Desember 2020, ISSN: 2086-8688, STMA Trisakti

#### F. Pemakalah Seminar Ilmiah (Oral Presentation) dalam 5 Tahun Terakhir

No.	Nama Pertemuan Ilmiah/Seminar	Judul Artikel Ilmiah	Waktu dan Tempat
1	Seminar Nasional STMA Trisakti 2015	Dampak Kinerja Keuangan Terhadap Tingkat Kebangkrutan Perusahaan Asuransi Umum Bermodal di Atas Rp 100 Milyar Melalui Analisis Z“Score	18 Maret 2015 di STMA Trisakti Jakarta
2	Seminar Nasional STMA Trisakti 2017	Hubungan antara Likuiditas, <i>Return On Asset</i> dan <i>Return On Equity</i> dengan <i>Risk Based Capital</i> Perusahaan Asuransi yang <i>Go Public</i> .	12 April 2017 di STMA Trisakti Jakarta

#### G. Karya Buku dalam 5 Tahun Terakhir

No.	Nama Judul Buku	Tahun	Jumlah Halaman	Penerbit
1				

#### H. Perolehan HKI dalam 5–10 Tahun Terakhir

No.	Judul/Tema HKI	Tahun	Jenis	Nomor P/ID
1				

**I. Pengalaman Merumuskan Kebijakan Publik/Rekayasa Sosial Lainnya dalam 5 Tahun Terakhir**

No.	Judul/Tema/Jenis Rekayasa Sosial Lainnya yang Telah Diterapkan	Tahun	Tempat Penerapan	Respon Masyarakat
1				

**J. Penghargaan dalam 10 tahun Terakhir (dari pemerintah, asosiasi atau institusi lainnya)**

No.	Judul Penghargaan	Institusi Pemberi Penghargaan	Tahun
1			

Semua data yang saya isikan dan tercantum dalam daftar riwayat hidup ini adalah benar dan dapat dipertanggungjawabkan secara hukum.

Demikian daftar riwayat hidup ini saya buat dengan sebenarnya untuk memenuhi salah satu persyaratan dalam pengajuan penelitian dosen.

Jakarta, 6 Oktober 2020

ttd

I Nyoman Winata, S.E., M.M