

INVESTIGASI KECELAKAAN LALU LINTAS PADA PENGEMUDI OJEK ONLINE DI KOTA BOGOR TAHUN 2019

Rakha Axiery¹⁾, Ruby Ginanjar²⁾, Rahma Listyandini³⁾

¹⁾Konstruksi Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3), Program Studi Kesehatan Masyarakat, Fakultas Ilmu Kesehatan, Universitas Ibn Khaldun Bogor.

Email: rakhaaxiery@gmail.com

²⁾Konstruksi Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3), Program Studi Kesehatan Masyarakat, Fakultas Ilmu Kesehatan, Universitas Ibn Khaldun Bogor.

Email : rubi.ginanjar@gmail.com

³⁾Konstruksi Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3), Program Studi Kesehatan Masyarakat, Fakultas Ilmu Kesehatan, Universitas Ibn Khaldun Bogor.

Email : listyandini@gmail.com

Abstrak

Pada tahun 2018 sepeda motor menjadi penyumbang kecelakaan lalu lintas tertinggi di Indonesia berdasarkan jenis kendaraan yaitu 56.541 kasus. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui penyebab kecelakaan lalu lintas pada Ojek *Online* di kota Bogor. Penelitian ini menggunakan pendekatan analisis Semi-Kuantitatif. Dengan jumlah sampel pada penelitian ini sebanyak 110 6 dan menggunakan metode *Purposive Sampling*. pengumpulan data pada penelitian ini menggunakan kuesioner dan wawancara mendalam. Dengan menggunakan analisis distribusi frekuensi dan investigasi menggunakan teori *Human Factors and Classification System* dan *Loss Causation Model*. Hasil penelitian penelitian dari Penyebab langsung kecelakaan lalu lintas yang terjadi pada pengemudi Ojek *Online* adalah Mendahului dari arah kiri, Menurunkan kecepatan secara tiba-tiba, Langsung mengambil jalur kiri ketika berbalik arah, Memacu kendaraan dengan kecepatan tinggi, Kondisi jalan licin, dan Kondisi jalan gelap. Penyebab Dasar kecelakaan lalu lintas yang terjadi pada pengemudi Ojek *Online* adalah Ketidak mampuan responden dalam menangani kondisi pekerjaan, Ketidak terampilan responde dalam pekerjaan, dan Kondisi lampu kendaraan responden tidak cukup terang. Akar penyebab dari segi pengawasan, kecelakaan lalu lintas yang terjadi pada pengemudi Ojek *Online* adalah Lemahnya pengawasan pada *safety riding* dan Tidak ada pelatihan berkala terkait *safety riding*. Saran bagi pengemudi agar lebih mematuhi peraturan lalu lintas untuk terhindar dari kecelakaan lalu lintas dan menambah wawasan tentang kesehatan dan keselamatan kerja di jalan raya dan keselamatan lalu lintas.

Kata Kunci : *Kecelakaan Lalu Lintas, Ojek Online, Sepeda Motor*

Pendahuluan

Bisnis transportasi berbasis aplikasi *online* memang tengah naik daun. Masyarakat yang sudah jengah dengan transportasi konvensional merasa senang dan terbantu

dengan transportasi berbasis online itu. Pilihan mereka untuk menggunakan transportasi semakin beragam. Bisnis tidak lagi dimonopoli oleh metromini, kopaja,

angkot, ataupun bus- bus yang sudah tidak layak jalan (Yunanto, 2016).

Transportasi online sebagai layanan yang memudahkan masyarakat Indonesia dalam melakukan mobilitas perjalanan. Transportasi online yang kini hadir di Indonesia yaitu taksi online dan ojek online yang hanya ada khusus di Indonesia, termasuk kedalam apa yang disebut sebagai *Transportation Network Companies* (TNC). Di negara tempat dimana TNC itu berawal yaitu Amerika, TNC menyediakan jasa transportasi mobil/taksi online. Namun, di Indonesia transportasi online dibuat lebih bervariasi dengan dimunculkannya layanan ojek online (Syafirino, 2017).

Sarana transportasi moderen berbasis aplikasi, seperti Ojek *Online* saat ini sangat diminati masyarakat. Tingginya minat masyarakat kota untuk menggunakan sarana ojek online ini karena banyak kemudahan dan keuntungan yang didapatkan. Tidak hanya pengguna jasanya, pengemudi ojek online pun banyak mendapat keuntungan dari pihak perusahaan yang menaunginya (Sari, 2017).

Pengamat transportasi Djoko Setijowarno mengomentari putusan Mahkamah Konstitusi yang menolak ojek online sebagai transportasi umum. "Salah satu alasan kenapa ojek tidak dianggap sebagai angkutan umum sebenarnya, sepeda motor di Indonesia sudah menjadi monster kematian di jalan raya," jelas dia (Putra, 2018).

Metode

Pada penelitian ini peneliti menggunakan metode analisis Semi-Kuantitatif. Analisis semi-kuantitatif adalah analisis dimana dilakukan perbandingan antara analisis kualitatif dan kuantitatif, dimana sifat kategorinya menyerupai analisis kualitatif, sedangkan karakteristik nilai yang digunakan adalah nilai numeric yang menyerupai analisis kuantitatif.

Menurut *World Health Organization* (2013) terdapat 1,25 juta kematian per tahun akibat kecelakaan lalu lintas di dunia. Kecelakaan di Indonesia masih cukup tinggi berdasarkan data yang diperoleh dari *World Health Organization* (WHO) pada tahun 2013. Negara-negara berpenghasilan rendah dan menengah memiliki tingkat kematian akibat kecelakaan lalu lintas yang lebih tinggi per 100.000 penduduk, bahkan angka kematian akibat kecelakaan lalu lintas di Indonesia masih lebih tinggi jika dibandingkan dengan wilayah Eropa yaitu tingkat kematian di Indonesia akibat kecelakaan lalu lintas adalah 15,3 sedangkan wilayah eropa memiliki tingkat kematian akibat kecelakaan lalu lintas terendah yaitu 9,3 (WHO, 2013).

Pada tahun 2018 sepeda motor menjadi penyumbang kecelakaan lalu lintas tertinggi di Indonesia berdasarkan jenis kendaraan yaitu 56.541 kasus (Korlantas, 2018). Berdasarkan data dari Korps Lalu Lintas Kepolisian RI (Korlantas Polri) dari seluruh korban kecelakaan lalu lintas di Jawa Barat sebanyak 28% korban kecelakaan lalu lintas yang meninggal dunia atau sekitar 816 korban yang meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas di Jawa Barat pada tahun 2018. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS) Provinsi Jawa Barat pada tahun 2016 terdapat 191 kecelakaan kecelakaan sepeda motor di kota Bogor (BPS, 2016).

Penelitian ini merupakan penelitian Investigatif dengan metode investigasi menggunakan Human Factors and Classification System (Wiegmann dan Shappel, 2003) dan ILCI Loss Causation Model (Bird dan Germain, 1985) mendapatkan informasi secara mendalam tentang kecelakaan lalu lintas pada pengemudi Ojek Online di kota Bogor.

Hasil dan Pembahasan

A. Penyebab Langsung

1. Tindakan Tidak Aman

Berdasarkan hasil investigasi diketahui ada empat penyebab langsung dari segi tindakan tidak aman yaitu mendahului dari arah kiri, menurunkan kecepatan secara tiba-tiba, langsung mengambil jalur kiri ketika berbalik arah, dan memacu kendaraan dengan kecepatan tinggi. Keempat penyebab tersebut termasuk dalam ketidak tertiban lalu lintas. hal ini sejalan dengan hasil penelitian dari Marsaid et.al (2013) tentang Faktor yang Berhubungan Dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengendara Sepeda Motor Di Wilayah Polres Kabupaten Malang, hasil analisis hubungan antara pengendara tidak tertib dengan kejadian meninggal akibat kecelakaan lalu lintas secara statistik cukup bermakna. Berdasarkan nilai OR juga diperoleh bahwa pengendara tidak tertib beresiko 0,227 kali menyebabkan kejadian meninggal pada kecelakaan lalu lintas. Data ini mencerminkan pengendara yang tidak tertib beresiko menyebabkan kecelakaan dengan korban meninggal dunia.

2. Kondisi Tidak Aman

Menurut Wiegmann & Shappel (2000) Lingkungan fisik yang dapat mempengaruhi kondisi dan kinerja pekerja, baik berupa Operational Environment (cuaca, ketinggian, dan lain-lain) dan ambient environment (panas, getaran, pencahayaan, zat toksik, dan lain-lain).

Berdasarkan hasil investigasi diketahui dua penyebab dari kondisi tidak aman yaitu kondisi jalan licin, dan kondisi jalan gelap. Kondisi jalan licin terjadi ketika hujan hal ini menyebabkan pengemudi sulit mengendalikan kendaraan dalam kondisi jalan licin yang dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas. hal ini sejalan dengan Kuniati & Setiawan (2017) dalam penelitian tentang Keselamatan Berlalu

Lintas di Kota Bogor, Keselamatan berlalu lintas

sangat dipengaruhi oleh Kondisi Motor dan Jalan, keselamatan dalam berlalu lintas akan semakin meningkat apabila sarana prasarana lalu lintas Kondisi Motor dan Jalan berfungsi dengan baik seperti kendaraan lengkap, rambu-rambu lalu lintas, marka, alat pengamanan pemakai jalan, kondisi jalan, dan fasilitas pendukung kegiatan lalu lintas lainnya.

Kondisi jalan gelap mengakibatkan jarak pandang pengemudi berkurang yang dapat menyebabkan kecelakaan. Hal ini sejalan dengan hasil penelitian dari Marsaid et.al (2013) tentang Faktor yang Berhubungan Dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengendara Sepeda Motor Di Wilayah Polres Kabupaten Malang, jalan gelap menyebabkan 0,634 kali korban meninggal dunia dibandingkan faktor penyebab kecelakaan lainnya.

B. Penyebab Dasar

1. Faktor Pribadi

Berdasarkan hasil investigasi faktor pribadi dari penyebab dasar adalah ketidak mampuan responden dalam menangani kondisi pekerjaan dan ketidak terampilan responden dalam pekerjaan dan hal ini sejalan dengan pernyataan Bird & Germain (1985) Faktor-faktor pribadi termasuk kurangnya pengetahuan, keterampilan, atau ketidakmampuan untuk menangani tekanan pekerjaan.

2. Faktor Pekerjaan

Faktor pekerjaan mencakup item-item seperti pelatihan yang tidak memadai, peralatan dan alat yang tidak sesuai, peralatan dan alat yang dipakai, atau peralatan dan alat yang tidak memadai (Bird & Germain, 1985).

Berdasarkan hasil investigasi faktor

pekerjaan dari penyebab dasar diketahui bahwa kondisi lampu kendaraan responden tidak cukup terang hal ini membuat sulitnya responden melihat karena berkurangnya jarak pandang. Hal ini sejalan dengan hasil penelitian Kuniati & Setiawan (2017) dalam penelitian tentang Keselamatan Berlalu Lintas di Kota Bogor, Keselamatan berlalu lintas sangat dipengaruhi oleh Kondisi Motor dan Jalan, keselamatan dalam berlalu lintas akan semakin meningkat apabila sarana prasarana lalu lintas Kondisi Motor dan Jalan berfungsi dengan baik seperti kendaraan lengkap, rambu-rambu lalu lintas, marka, alat pengamanan pemakai jalan, kondisi jalan, dan fasilitas pendukung kegiatan lalu lintas lainnya.

C. Akar Penyebab : Pengawasan

1. Kepatuhan Terhadap Standar (Lemahnya Pengawasan pada *Safety Riding*)

Menurut Wiegmann & Shappel (2003) dalam *Organizational Process* terdapat proses yang disebut *oversight* yang berpengaruh dalam terjadi kecelakaan kerja yaitu monitoring oleh manajemen dan pengecekan terhadap sumber daya, iklim, dan proses untuk memastikan lingkungan kerja telah dalam kondisi aman dan produktif. Namun, Berdasarkan hasil investigasi diketahui bahwa terjadi lemahnya pengawasan pada pengemudi Ojek *Online* dimana untuk mengetahui bahwa pengemudi tidak taat aturan lalu lintas ataupun berkendara dengan risiko tinggi kecelakaan hanya dapat diketahui melalui laporan dari penumpang melalui aplikasi ataupun dari satgas yang bertugas disekitar. Namun demikian satgas memiliki keterbatasan dalam mengawasi para Pengemudi Ojek *Online* yang dimana pengemudi memiliki tingkat mobilitas yang sangat tinggi sehingga menyulitkan satgas untuk mengawasi dan memberikan peringatan dengan tujuan pencegahan kecelakaan lalu lintas.

Karena keterbatasan diatas mengenai pengawasan, sehingga hal lain yang menjadi sorotan adalah dalam pelatihan mengenai keselamatan berkendara (*Safety Riding*) hal ini sesuai dengan pernyataan Wiegmann & Shappel (2003) pelatihan menjadi faktor yang berpengaruh dalam terjadinya sebuah kecelakaan kerja. *Inadequate supervision* terjadi ketika supervisi yang ada gagal dalam memberikan *Guidance, Training, Track Performance* yang baik, dan lain- lain. Ada tiga alasan umum pada Pengawasan Rendah (*Lack Of Control*) program keselamatan yang tidak memadai, standar program keselamatan yang tidak memadai, dan kepatuhan terhadap standar yang tidak memadai (Bird and Germain, 1985). Namun, terdapat juga kekurangan dalam pelatihan keselamatan berkendara yaitu dengan tidak diwajibkannya pengemudi untuk melakukan pelatihan ulang.

2. Program (Tidak ada pelatihan berkala terkait *safety riding*)

Berdasarkan hasil investigasi diketahui seluruh pengemudi Ojek *Online* yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas telah mendapatkan pelatihan keselamatan berkendara pada saat awal bekerja sebagai pengemudi Ojek *Online* namun demikian para pengemudi tidak diwajibkan ataupun sistem pemberian sanksi untuk melakukan pelatihan ulang agar terhindar kecelakaan lalu lintas. hal tersebut membuat banyak pengemudi berfikir untuk tidak mengikuti pelatihan *safety riding* kembali, karena tidak ada kewajiban yang akhirnya membuat para pengemudi lebih memilih bekerja karena lebih berdampak langsung pada penghasilannya.

Padahal pelatihan *Safety Riding* perlu dilakukan minimal 3 bulan sekali menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 37 Tahun 2017 Tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada pasal 28 mengatakan bahwa Monitoring dan evaluasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 16 ayat (1) huruf i merupakan kegiatan tinjau ulang yang dilakukan secara berkala dalam waktu 3

(tiga) bulan untuk mengetahui kelemahan dan kelebihan pelaksanaan keselamatan dalam perusahaan.

Dari peraturan diatas dapat diketahui seharusnya para pengemudi Ojek *Online* harus mendapatkan pelatihan keselamatan berkendara setiap 3 bulan sekali, hal ini bertujuan agar para pengemudi Ojek *Online* terhindar dari kecelakaan lalu lintas. sehingga

Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan di Kota Bogor pada bulan Maret 2019 mengenai Investigasi Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengendara Ojek *Online* di Kota Bogor didiapatkan kesimpulan sebagai berikut:

1. Penyebab langsung kecelakaan lalu lintas yang terjadi pada pengemudi Ojek *Online* adalah Mendahului dari arah kiri, Menurunkan kecepatan secara tiba-tiba, Langsung mengambil jalur kiri ketika berbalik arah, Memacu kendaraan dengan kecepatan tinggi, Kondisi jalan licin, dan Kondisi jalan gelap.

Saran

Adapun saran yang dapat disampaikan pada pengemudi ataupun instansi terkait Ojek *Online* di Kota Bogor dari penelitian ini antara lain :

- A. Bagi Perusahaan Ojek *Online*
Memberikan pelatihan keselamatan berkendara secara berkala dan memaksimalkan pengawasan tidak hanya berbasis pada aplikasi.
- B. Bagi Pendidikan
Mengadakan seminar dan edukasi tentang kesehatan dan keselamatan kerja dan keselamatan berkendara pada pekerja sektor informal.
- C. Bagi Pengemudi
 1. Lebih mematuhi peraturan lalu lintas untuk terhindar dari

perlunya ada kebijakan yang mewajibkan pengemudi Ojek *Online* untuk melakukan pelatihan *Safety Riding* dan hal ini sesuai dengan pernyataan Wiegmann & Shappel (2003) mengenai *Organizational Climate* yang berpengaruh dalam terjadi kecelakaan kerja dan salah satu dari faktor *Organizational Climate* yaitu *policy* (kebijakan).

2. Penyebab Dasar kecelakaan lalu lintas yang terjadi pada pengemudi Ojek *Online* adalah Ketidak mampuan responden dalam menangani kondisi pekerjaan, Ketidak terampilan responde dalam pekerjaan, dan Kondisi lampu kendaraan responden tidak cukup terang.
3. Pengawasan kecelakaan lalu lintas yang terjadi pada pengemudi Ojek *Online* adalah Lemahnya pengawasan pada *safety riding* dan Tidak ada pelatihan berkala terkait *safety riding*.

kecelakaan lalu lintas

2. Menambah wawasan tentang kesehatan dan keselamatan kerja di jalan raya dan keselamatan lalu lintas.
- D. Bagi Peneliti
 1. Bagi peneliti selanjutnya agar dapat mengetahui karakteristik pengemudi Ojek *Online*, mengetahui penyebab langsung, penyebab dasar, dan pengawasan rendah pada Ojek *Online* dengan variabel- variabel yang berbeda agar dapat diketahui faktor-faktor lain yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas.
 2. Peneliti selanjutnya dapat

menggunakan metode lainya untuk mengetahui penyebab kecelakaan lalu lintas.

Daftar Pustaka

- [1] Badan Pusat Statistik. (2016). Jumlah Kecelakaan Lalu Lintas Menurut Polres dan Kendaraan yang Terlibat di Provinsi Jawa Barat, 2016. Februari 2, 2019. <https://jabar.bps.go.id/statictable/2018/03/19/396/jumlah-kecelakaan-lalu-lintas-menurut-polres-dan-kendaraan-yang-terlibat-di-provinsi-jawa-barat-2016.html>
- [2] Kuniati, Ni Luh W.R & Setiawan, Indra. (2017) Keselamatan Berlalu Lintas di Kota Bogor. Jurnal Manajemen Trnsportasi & Logistik. Volume 04 Nomor 1, 75 – 88. Maret 14, 2019. <https://media.neliti.com/media/publications/112669-ID-keselamatan-berlalu-lintas-di-kota-bogor.pdf>
- [3] Korlantas Polri. (2018) Statistik Laka. Januari 16, 2019. <http://korlantas.polri.go.id/statistik-2/>
- [4] Marsaid et.al. (2013) Faktor yang Berhubungan dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas pada Pengendara Sepeda Motor di Wilayah Polres Kabupaten Malang. Jurnal Ilmu Keperawatan. Volume 1 Nomor 2, 98 – 112. Maret 14, 2019. <https://media.neliti.com/media/publications/99488-ID-faktor-yang-berhubungan-dengan-kejadian.pdf>
- [5] Putra, Bima. (2018, Juni 29). Pengamat: Motor Dominasi Kecelakaan di Jalan Raya, Ojek Online Tak Cocok Jadi Transportasi Umum. Tribun Jakarta.com. Januari 20, 2019. <http://jakarta.tribunnews.com/2018/06/29/pengamat-motor-dominasi-kecelakaan-di-jalan-raya-ojek-online-tak-cocok-jadi-transportasi-umum#gref>
- [6] Sari, Nia Lara (2017, Desember 15). Miris, Setiap Hari paling sedikit 2 Ojol (Ojek Online) Meninggal Dunia. Nakita.id. Januari 20, 2019. <http://nakita.grid.id/read/0220291/miris-setiap-hari-paling-sedikit-2-ojol-ojek-online-meninggal-dunia?page=all>
- [7] Wiegmann & Shappel. (2003). *A Human Error Approach to Aviation Accident: Analysis The Human Factors Analysis and Classification System*. Aldershot: Ashgate Publishing Limited. Februari 23, 2019. <https://dvikan.no/ntnu-studentserver/reports/A%20Human%20Error%20Approach%20to%20Aviation%20Accident%20Analysis.pdf>
- [8] World Health Organization. (2013). Status Keselamatan Jalan di WHO Regional Asia Tenggara tahun 2013. Januari 24, 2019. http://www.searo.who.int/entity/disabilities/injury_rehabilitation/documents/roadsafety-factsheetino.pdf?ua=1
- [9] Yunanto, Reza. (2016). Gojek dan Revolusi Transportasi Umum. Tiro.id. Januari 17, 2019. <https://tirto.id/gojek-dan-revolusi-transportasi-umum-b2>