

**PENDAMPINGAN SAFETY RIDING BERDASARKAN PEMETAAN SAFETY CLIMATE
PENGEMUDI OJEK ONLINE DI SEKITAR KECAMATAN BANYUMANIK KOTA
SEMARANG**

**Angelyna Pasaribu¹, Manik Mahachandra^{1*}, Naniek Utami Handayani¹, Dyah Ika Rinawati¹, Sri Hartini¹,
Rani Rumita¹**

¹Departemen Teknik Industri, Fakultas Teknik, Universitas Diponegoro,
Jl. Prof. Soedarto, SH, Kampus Undip Tembalang, Semarang, Indonesia 50275
Email : manik.mahachandra@ft.undip.ac.id

Abstrak

Teknologi di bidang transportasi semakin berkembang dan mendorong hadirnya alat transportasi online sepeda motor. Seiring maraknya keberadaan ojek online, muncul permasalahan yang terjadi di kalangan pengemudi yang menunjukkan masih rendahnya persepsi akan keselamatan berkendara. Berdasarkan data BPS pada tahun 2017, jumlah kecelakaan yang terjadi di Indonesia mencapai 103.228 peristiwa dan sepeda motor memiliki persentasi tertinggi yang penyebab utamanya adalah perilaku pengemudi. Perilaku pengemudi dalam hal keselamatan berkendara berhubungan erat dengan iklim keselamatan yang dirasakannya dalam bekerja. Kegiatan pengabdian ini diawali dengan pemetaan iklim keselamatan menggunakan enam variabel dalam Safety Climate Questionnaire-Modified for Online Drivers (SCQ-MOD), yaitu komunikasi dan prosedur, tekanan pekerjaan, komitmen perusahaan, hubungan, pelatihan pengemudi, dan peraturan keselamatan. Selain itu akan dilihat pula gambaran iklim keselamatan berdasarkan karakteristik responden. Hasil pemetaan iklim keselamatan menunjukkan bahwa prioritas perlu diberikan pada variabel tekanan pekerjaan, komitmen perusahaan, dan hubungan pekerja dengan pemberi kerja. Terakhir, diberikan rekomendasi kegiatan mengemudi yang mengutamakan keselamatan dalam bentuk safety riding, guna meningkatkan iklim keselamatan, terutama pada variabel prioritas tersebut.

Kata kunci : *safety climate, safety riding, ojek online, SCQ-MOD, pengemudi sepeda motor*

1. PENDAHULUAN

Transportasi berperan penting dalam mobilitas masyarakat. Seiring dengan perkembangan zaman, teknologi di bidang transportasi pun semakin berkembang. Meningkatnya penggunaan internet di kalangan masyarakat mendorong hadirnya alat transportasi *online*. Penggunaan aplikasi yang mudah dan biaya yang lebih murah menjadikan ojek *online* diterima dengan cepat di masyarakat. Banyaknya layanan lain yang diberikan seperti pengantaran barang dan makanan pun menjadikan masyarakat beramai-ramai menggunakan aplikasi ini untuk mempermudah pemenuhan kebutuhannya. Beberapa merek ojek *online* yang banyak digunakan masyarakat adalah PT. X, PT. Y, dan Uber.

Seiring maraknya keberadaan ojek *online* di Indonesia, muncul permasalahan yang terjadi di kalangan pengemudi ojek *online* tersebut. Penggunaan telepon genggam oleh pengemudi ojek *online* memicu terjadinya kecelakaan saat berkendara. Pengemudi seringkali menggunakan telepon genggamnya untuk melihat GPS, menelepon, maupun mengirim pesan pada penumpangnya ketika berkendara. Kegiatan ini dapat mengganggu konsentrasi pengemudi dalam berkendara dan membahayakan keselamatan pengemudi tersebut maupun

penumpangnya. Berdasarkan hasil wawancara dengan beberapa orang pengemudi ojek *online*, pengemudi mengemukakan bahwa mereka beberapa kali masih melanggar aturan lalu lintas dan mengalami kejadian hampir celaka (*near miss*). Selain itu, pelatihan keselamatan yang diberikan kepada pengemudi saat mendaftar sebagai *driver* berbeda-beda, beberapa pengemudi hanya diberi buku panduan dan ada juga yang diberi panduan berupa teks secara *online*.

Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik (BPS) pada tahun 2017, jumlah kecelakaan yang terjadi di Indonesia mencapai 103.228 peristiwa dan sepeda motor memiliki persentase tertinggi pada jumlah kecelakaan yaitu sebesar 72 persen. Dirjen Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan, Budi Setiyadi, mengatakan bahwa penyebab utama kecelakaan lalu lintas adalah perilaku pengemudi, seperti tidak menggunakan helm dan menggunakan telepon genggam saat berkendara. Hal ini selaras dengan hasil pengabdian Heinrich yang menyebutkan bahwa 88% kecelakaan disebabkan oleh tindakan manusia (*unsafe behaviour*), 10% disebabkan oleh kondisi tidak aman (*unsafe condition*), dan 2% tidak diketahui penyebabnya.

Safety behaviour berhubungan erat dengan *safety climate*. Iklim keselamatan kerja (*safety climate*) adalah persepsi pekerja atas kebijakan, prosedur, dan praktek kerja yang berkaitan dengan keselamatan di tempat kerja (Neal & Griffin, 2002). Iklim keselamatan juga dapat menginformasikan masalah potensial dan kemungkinan tindakan pencegahan yang harus dilakukan sebelum insiden terjadi pada organisasi (Clarke, 2006). Para peneliti menunjukkan bahwa iklim keselamatan dalam suatu organisasi memiliki hubungan yang signifikan terhadap keterlibatan kecelakaan dalam berbagai industri (Clarke, 2006). Iklim keselamatan pekerja perlu diteliti karena iklim keselamatan dapat mempengaruhi perilaku dan keterlibatan pekerja dalam praktek keselamatan. Berangkat dari hal ini, maka perlu dilakukan pengabdian mengenai iklim keselamatan pada pengemudi ojek *online* untuk mengevaluasi bagaimana pengetahuan dan kesadaran pengemudi mengenai *safety climate* dalam pekerjaannya.

Iklim keselamatan pada pengendara ojek *online* dapat diukur dengan menggunakan *Safety Climate Questionnaire – Modified for Ojol Drivers* (SCQ-MOD) yang dikembangkan dari SCQ-MD (Wills dkk., 2005). Terdapat 6 variabel pada *SCQ-MOD* yaitu komunikasi dan prosedur, tekanan pekerjaan, komitmen perusahaan, hubungan, pelatihan pengemudi, dan peraturan keselamatan (Wills dkk., 2005).

Pengabdian ini bertujuan untuk mengetahui gambaran iklim keselamatan pengemudi ojek *online* dan menentukan variabel prioritas yang akan diberi rekomendasi perbaikan untuk meningkatkan iklim keselamatan

2. TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Transportasi *Online*

Transportasi berperan penting dalam kehidupan masyarakat. Seiring dengan perkembangan teknologi, transportasi *online* hadir dan diterima dengan baik di masyarakat. Transportasi *online* menawarkan kemudahan, biaya yang lebih murah, kenyamanan dan keamanan yang lebih terjamin, maka tidak mengherankan jika banyak orang yang beralih dari moda transportasi konvensional ke moda transportasi *online* (Wahyusetyawati, 2017).

Jika sebelumnya masyarakat harus memperoleh transportasi dengan cara manual atau dapat menghubungi *call center* dari moda transportasi tersebut, saat ini masyarakat dengan mudah dapat memilih berbagai moda transportasi yang diinginkan dengan menggunakan telepon genggam berbasis android. Dengan menggunakan aplikasi tersebut masyarakat dapat memperoleh estimasi jumlah biaya yang dikeluarkan untuk perjalanan yang akan dilakukannya. Selain itu, masyarakat merasa lebih aman dengan menggunakan aplikasi karena data pengemudi dan kendaraan tertera dengan jelas di aplikasi yang digunakan (Azizah & Rabia, 2018).

Selain menggunakan akses internet sebagai tulang punggung (*backbone*), moda transportasi ojek berbasis aplikasi android juga menggunakan fitur GPS sebagai pendukung pelayanan. GPS memberikan manfaat dalam hal navigasi dan penempatan (Amajida, 2016). Penggunaan fitur GPS sebagai bentuk dari teknologi memberikan kesempatan untuk memperoleh kepastian mengenai jarak, waktu dan arah. Fitur GPS yang digunakan pada moda transportasi ojek mampu melacak keberadaan armada tersebut, sehingga pengguna dapat memperoleh peluang untuk mendapatkan kepastian dalam hal jarak dan waktu.

2.2 *Safety Behaviour*

Menurut Heinrich (1980), perilaku keselamatan (*safety behaviour*) adalah tindakan pekerja yang memperkecil kemungkinan terjadinya kecelakaan kerja. Menurut APA Dictionary of Psychology (2007), perilaku keselamatan adalah suatu perilaku yang dilakukan dengan ketertarikan individu dalam usaha untuk memperkecil atau mencegah suatu bencana yang ditakutkan.

Perilaku yang ditunjukkan oleh pekerja saat melakukan aktivitas kerja dapat dikelompokkan menjadi dua yakni perilaku aman (*safe behaviour*) dan perilaku tidak aman (*unsafe behaviour*) (Notoatmodjo, 2003). Perilaku kerja dapat dikatakan perilaku aman ketika tindakan dan perbuatan yang dilakukan oleh pekerja saat melakukan pekerjaannya dapat memperkecil kemungkinan terjadinya kecelakaan atau cedera akibat kerja sedangkan perilaku tidak aman dapat didefinisikan tindakan yang dilakukan oleh pekerja saat melakukan pekerjaannya yang dapat meningkatkan resiko terjadinya kecelakaan saat kerja (Halimah, 2010).

2.3 *Safety Climate*

Iklim keselamatan (*safety climate*) merupakan persepsi tentang komitmen manajemen dan perilaku pekerja mengenai keselamatannya dalam melaksanakan pekerjaannya. Menurut Neal & Griffin (2002), iklim keselamatan kerja adalah persepsi pekerja atas kebijakan, prosedur, dan praktek kerja yang berkaitan dengan keselamatan di tempat kerja. Pernyataan tersebut selaras dengan Zohar (1980) yang menyatakan bahwa iklim keselamatan kerja adalah sebuah persepsi karyawan pada sikap manajemen terhadap keselamatan kerja dan persepsi sejauh mana kontribusi keselamatan kerja didalam proses produksi secara umum. Iklim keselamatan kerja terletak pada persepsi karyawan mengenai peran manajemen didalam melaksanakan program keselamatan kerja. Kebijakan menetapkan tujuan serta cara pencapaian tujuan dan strategi, sedangkan prosedur memberikan pedoman taktis bagi tindakan yang terkait dengan tujuan dan cara tersebut. Sementara itu, praktek berkaitan dengan pelaksanaan kebijakan dan prosedur oleh manajer melintasi hierarki organisasi (Zohar, 2003).

Sementara itu, Brown dan Holmes (dalam Neal & Griffin, 2004) hanya menemukan adanya tiga dimensi iklim keselamatan, yaitu persepsi terhadap perhatian manajemen, tindakan manajemen, dan resiko fisik. Brown dan Holmes dalam pengabdianannya menemukan bahwa persepsi terhadap iklim keselamatan pada dimensi-dimensi tersebut mempengaruhi kecelakaan pada tingkat individu.

Iklim keselamatan dapat menginformasikan masalah potensial dan kemungkinan tindakan pencegahan yang harus dilakukan sebelum insiden terjadi pada organisasi. Para peneliti menunjukan bahwa iklim keselamatan dalam suatu organisasi memiliki hubungan yang signifikan terhadap keterlibatan kecelakaan dalam berbagai industri (Clarke, 2006).

2.4 *Safety Climate Questionnaire – Modified For Online Driver (SCQ-MOD)*

Iklim keselamatan biasanya diukur kuesioner. Hasil kuesioner terhadap iklim keselamatan menghasilkan gambaran secara individual. Iklim keselamatan pada pengemudi ojek online dapat diukur dengan menggunakan *Safety Climate Questionnaire – Modified for Online Drivers (SCQ-MOD)*. SCQ-MOD adalah kuesioner yang dikembangkan dari *Safety Climate Questionnaire – Modified for Drivers (SCQ-MD)* oleh Wills dkk. (2005). SCQ-MD merupakan pengembangan dari *Safety Climate Questionnaire* yang dibuat oleh Glendon dan Litherland's (2001). Kuesioner SCQ-MOD ini dibuat khusus untuk pengemudi ojek online. Ada 1 item yang dieliminasi dan 5 item tambahan dari SCQ-MD. Hal tersebut dilakukan untuk menyesuaikan dengan konteks pekerjaan yang berkaitan dengan pengemudi ojek *online*.

2.5 *Safety Riding*

Safety riding merupakan sebuah bentuk pola perilaku untuk berkendara yang nyaman dan aman, baik untuk diri sendiri maupun pengguna jalan yang lain, seperti pengendara kendaraan lain, penumpang, ataupun pejalan kaki. Penerapan *safety riding* juga akan mendorong suatu sikap positif pengemudi untuk mengkondisikan diri agar mengendarai kendaraannya dengan aman serta nyaman, baik untuk diri sendiri ataupun orang lain. Cakupan *safety riding* meliputi persiapan yang dilakukan sebelum berkendara serta aktivitas yang aman dilakukan selama berkendara, baik terhadap tubuh, perlengkapan berkendara, maupun kelengkapan kendaraan.

3. METODOLOGI

Kuesioner yang digunakan dalam pengabdian ini adalah *Safety Climate Questionnaire – Modified For Online Drivers* (SCQ-MOD). SCQ-MOD terdiri dari 39 pernyataan yang mencakup 6 variabel variabel yaitu komunikasi dan prosedur, tekanan pekerjaan, hubungan, komitmen perusahaan, pelatihan pengemudi serta peraturan keselamatan. Kuesioner ini diukur dengan 5 poin skala Likert yaitu sangat tidak setuju, tidak setuju, bukan setuju maupun tidak setuju (netral), setuju, dan sangat setuju.

Pengolahan hasil kuesioner akan dibantu dengan *software* SPSS 22.0. Langkah pertama yang dilakukan adalah melakukan uji validasi, reliabilitas, dan normalitas. Kemudian hasil kuesioner diolah untuk melihat gambaran iklim keselamatan berdasarkan karakteristik responden. Lalu dilakukan perhitungan median untuk tiap variabel untuk melihat gambaran iklim keselamatan berdasarkan variabel SCQ-MOD. Berdasarkan hasil kuesioner, ditentukan variabel prioritas yang akan diberi rekomendasi perbaikan untuk meningkatkan iklim keselamatan pengemudi ojek *online*.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Iklim Keselamatan Berdasarkan Karakteristik Responden

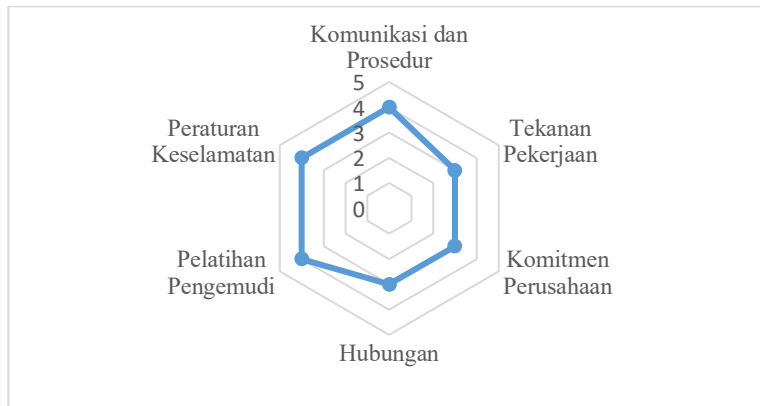
Gambaran iklim keselamatan berdasarkan karakteristik responden diketahui melalui uji mann-whitney dan uji kruskal-wallis pada kelompok data. Hasil pengolahan data ditunjukkan pada Tabel 1.

Tabel 1. Gambaran Iklim Keselamatan Berdasarkan Karakteristik Responden

| Karakteristik Responden | Jenis Uji | Hasil |
|-------------------------|--------------------|---|
| Usia | Uji Mann-Whitney | tidak terdapat perbedaan iklim keselamatan yang signifikan antara pengemudi usia muda dan pengemudi usia tua |
| Pendidikan Terakhir | Uji Kruskal-Wallis | tidak terdapat perbedaan iklim keselamatan yang signifikan antara pengemudi dengan tingkat pendidikan SD, SMP, SMA, maupun Perguruan Tinggi |
| Masa Kerja | Uji Kruskal-Wallis | tidak terdapat perbedaan iklim keselamatan yang signifikan antara pengemudi dengan masa kerja dibawah 1 tahun, 1-2 tahun, maupun diatas 2 tahun |
| Pengalaman Kecelakaan | Uji Mann-Whitney | tidak terdapat perbedaan iklim keselamatan yang signifikan antara pengemudi yang pernah mengalami kecelakaan maupun yang tidak pernah |
| Hampir Celaka | Uji Mann-Whitney | tidak terdapat perbedaan iklim keselamatan yang signifikan antara pengemudi yang pernah mengalami kejadian hampir celaka maupun yang tidak pernah |
| Pelatihan Keselamatan | Uji Mann-Whitney | tidak terdapat perbedaan iklim keselamatan yang signifikan antara pengemudi yang pernah menerima pelatihan keselamatan maupun yang tidak pernah |

4.2 Gambaran Iklim Keselamatan Berdasarkan Variabel SCQ-MOD

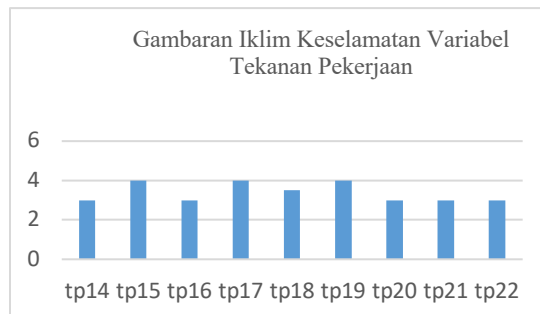
Gambaran iklim keselamatan berdasarkan variabel SCQ-MOD dapat dilihat pada Gambar 1.



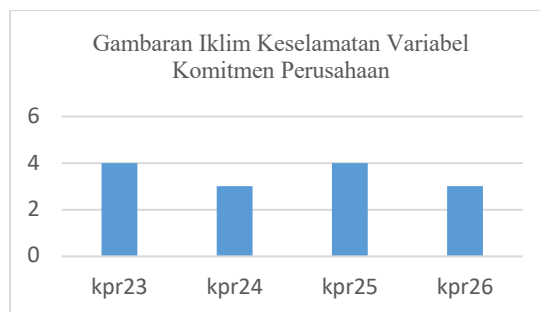
Gambar 1. Gambaran Iklim Keselamatan Berdasarkan Variabel SCQ-MOD

Berdasarkan Gambar 1, dapat dilihat bahwa terdapat tiga variabel yang bernilai rendah, yaitu tekanan pekerjaan, komitmen perusahaan, dan hubungan.

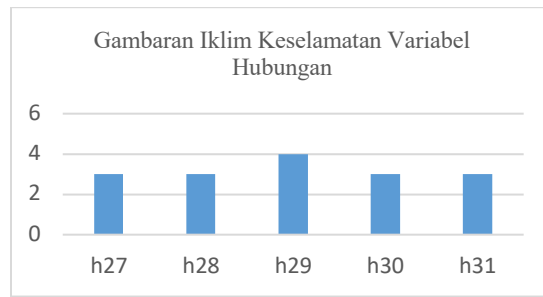
Nilai dari tiap item pernyataan dari ketiga variabel tersebut dapat dilihat pada Gambar 2 sampai Gambar 4.



Gambar 2. Gambaran Iklim Keselamatan Berdasarkan Variabel Tekanan Pekerjaan



Gambar 3. Gambaran Iklim Keselamatan Berdasarkan Variabel Komitmen Perusahaan



Gambar 4. Gambaran Iklim Keselamatan Berdasarkan Variabel SCQ-MOD

4.3 Analisis dan Rekomendasi Perbaikan Variabel Prioritas

Analisis dari masing-masing item pernyataan variabel prioritas yang bernilai rendah dapat dilihat pada Tabel 2 sampai Tabel 4.

Tabel 2. Analisis dan Rekomendasi Perbaikan Variabel Tekanan Pekerjaan

| Item | Masalah | Rekomendasi Perbaikan | Implikasi ke Perusahaan |
|--|---|--|--|
| Jadwal dan waktu untuk menyelesaikan pekerjaan belum sesuai untuk mencapai target perusahaan | <ul style="list-style-type: none"> - Beberapa pengemudi ojek <i>online</i> yang menggunakan aplikasi tambahan dimana aplikasi tersebut mengakibatkan orderan akan datang terus ke pengemudi yang menggunakan aplikasi - Kesulitan mencapai target ketika masa libur perkuliahan | - Memperbaharui kebijakan mengenai target orderan pengemudi dengan menyesuaikan target dengan jarak tempuh pengemudi sehingga setiap pengemudi dapat mencapai target dengan beban kerja yang sama. | Mengalokasikan waktu dan sumber daya untuk merundingkan kembali kebijakan yang tepat mengenai target untuk pengemudi |
| Target dari perusahaan belum sesuai | | - Menyelidiki tindak kecurangan yang terjadi antar pengemudi dalam mendapatkan orderan, seperti memblokir pengemudi yang ketahuan melakukan <i>cheating</i> untuk mendapatkan orderan. | Mengalokasikan biaya dan tenaga kerja untuk memperbaharui teknologi untuk melaacak pengemudi yang melakukan <i>cheating</i> untuk mendapatkan orderan. |
| Beban kerja antar pengemudi belum seimbang | | - Merencanakan lokasi alternatif untuk mencari orderan agar tetap bisa mencapai target. | Mengalokasikan biaya dan tenaga kerja untuk menciptakan teknologi ini. |
| Kesempatan untuk mendapatkan order tidak seimbang antar pengemudi | | Meningkatkan teknologi pada aplikasi pengemudi agar pengemudi dapat melacak keberadaan pengguna aplikasi sehingga pengemudi dapat menuju | |

| Item | Masalah | Rekomendasi Perbaikan | Implikasi ke Perusahaan |
|--|--|--|--|
| | | lokasi tersebut untuk mendapatkan orderan. | |
| Masalah yang timbul di luar kendali pengemudi tidak dapat ditangani dan mempengaruhi keselamatan pengemudi | <ul style="list-style-type: none"> - Merasa kelelahan saat sedang berkendara - Penumpang meminta pengemudi mempercepat kendaraan karena terburu-buru | <ul style="list-style-type: none"> - Pengemudi tidak memaksakan diri dan beristirahat terlebih dahulu untuk memulihkan kondisi fisiknya. - Pengemudi sebaiknya lebih tegas dalam menghadapi keadaan-keadaan di luar kendali pengemudi yang berasal dari penumpang yang bisa membahayakan keselamatan pengemudi dan penumpang. - Hubungan dengan perusahaan pun sebaiknya ditingkatkan sehingga hal ini juga dapat ditanggulangi perusahaan. | Mengalokasikan waktu dan sumber daya untuk merundingkan kembali kebijakan yang tepat untuk memperbaiki hubungan kemitraan. |

Tabel 3. Analisis dan Rekomendasi Perbaikan Variabel Komitmen Perusahaan

| Item | Masalah | Rekomendasi Perbaikan | Implikasi ke Perusahaan |
|--|--|--|---|
| Perusahaan tidak bertanggung jawab atas keamanan kendaraan | <ul style="list-style-type: none"> - Jaminan ketenagakerjaan dan sosial harus dibayar sendiri oleh pengemudi dan hampir separuh dari pengemudi ojek <i>online</i> tidak memiliki asuransi apapun. - Pengemudi ojek online hanya akan mendapatkan asuransi kecelakaan ketika mereka sedang mengangkut penumpang atau menjemput pesanan. | Pengemudi sebaiknya turut diberi asuransi walaupun hanya berkendara sendiri mengingat pengemudi memiliki jam kerja yang tinggi dengan resiko kerja yang tinggi pula. | Perusahaan perlu mengalokasikan dana untuk asuransi pengemudi. Meskipun menambah pengeluaran perusahaan, kebijakan ini dapat meningkatkan citra perusahaan karena peduli akan kesejahteraan mitranya dan bisa menjadi salah satu cara untuk meningkatkan <i>safety climate</i> pengemudi ojek <i>online</i> |
| Keselamatan pengemudi tidak dipandang sebagai bagian penting dari perusahaan | | | |

Tabel 4. Analisis dan Rekomendasi Perbaikan Variabel Hubungan

| Item | Masalah | Rekomendasi Perbaikan | Implikasi ke Perusahaan |
|---|--|--|--|
| Hubungan kemitraan dengan perusahaan belum baik menyelesaikan | - Hubungan kemitraan membuat perusahaan bebas dari kewajiban untuk memenuhi upah minimum, jaminan sosial, upah lembur, dan THR sehingga membuat | Pemerintah mengatur sistem hubungan kerja perusahaan aplikasi dan mitra pengemudinya dengan merevisi UU Ketenagakerjaan No 13 Tahun 2003 | Perusahaan perlu mengalokasikan waktu dan dana untuk merevisi kebijakan dan prosedur kerja sesuai dengan peraturan baru. |
| Pengemudi tidak yakin mengenai kesuksesan pekerjaan di perusahaan | - Keputusan perusahaan terkadang merugikan pengemudi. Perusahaan terlalu terpaku pada tanggapan <i>customer</i> tanpa melakukan konfirmasi kembali kepada pengemudi. | Pengemudi membuat sebuah asosiasi atau sejenisnya secara legal untuk mengakomodir aspirasi | |
| Pengemudi tidak percaya kepada keputusan perusahaan | | | |
| Perusahaan kurang percaya kepada pengemudi | | | |

5. SIMPULAN

Berdasarkan hasil pengabdian yang telah dilakukan dapat diambil simpulan, yaitu:

1. Gambaran umum kondisi iklim keselamatan di ojek *online* sepeda motor dapat dilihat dari variabel-variabel yang terdapat pada *Safety Climate Questionnaire - Modified for Ojol Drivers (SCQ-MOD)* yaitu komunikasi dan prosedur, tekanan pekerjaan, komitmen perusahaan, hubungan, pelatihan pengemudi, dan peraturan keselamatan. Berdasarkan hasil pengolahan data, prosedur kerja dan proses mengkomunikasikannya kepada pengemudi dinilai sudah baik. Pelatihan mengemudi yang diselenggarakan perusahaan untuk pengemudi dan peraturan keselamatan juga sudah berjalan baik. Namun tekanan pekerjaan yang dirasakan pengemudi masih tinggi, komitmen perusahaan dan hubungan dengan perusahaan juga belum baik. Selain itu, perbedaan karakteristik responden juga tidak berpengaruh pada *safety climate* pengemudi ojek *online*. *Safety climate* pada pengemudi pada PT X dan PT Y juga tidak memiliki perbedaan yang signifikan karena model perusahaan ojek *online* di kedua perusahaan itu sama.
2. Dari keenam variabel SCQ-MOD, variabel prioritas yang berpengaruh pada peningkatan iklim keselamatan adalah variabel tekanan pekerjaan, komitmen perusahaan, serta hubungan.
3. Rekomendasi perbaikan diberikan untuk meningkatkan iklim keselamatan berdasarkan variabel prioritas adalah:
 - a. Rekomendasi perbaikan yang diberikan untuk meningkatkan iklim keselamatan pada variabel tekanan pekerjaan adalah
 - Menyesuaikan target dengan jarak tempuh pengemudi
 - Perusahaan sebaiknya menyelidiki tindak kecurangan yang terjadi antar pengemudi dalam mendapatkan orderan, seperti memblokir pengemudi yang ketahuan melakukan *cheating* untuk mendapatkan orderan.

- Pengemudi yang biasanya mencari penumpang di daerah kampus dapat merencanakan lokasi alternatif
 - Rekomendasi lain yang dapat diberikan untuk kasus ini adalah dengan meningkatkan teknologi pada aplikasi pengemudi agar pengemudi dapat melacak keberadaan pengguna aplikasi.
 - Pengemudi tidak memaksakan diri dan beristirahat terlebih dahulu untuk memulihkan kondisi fisiknya ketika sudah merasa kelelahan.
 - Pengemudi sebaiknya lebih tegas dalam menghadapi keadaan-keadaan di luar kendali pengemudi yang berasal dari penumpang yang bisa membahayakan keselamatan pengemudi dan penumpang.
- b. Rekomendasi perbaikan yang diberikan untuk meningkatkan iklim keselamatan pada variabel komitmen perusahaan adalah perusahaan sebaiknya meninjau kembali kebijakan mengenai asuransi. Pengemudi sebaiknya turut diberi asuransi walaupun hanya berkendara sendiri mengingat pengemudi memiliki jam kerja yang tinggi dengan resiko kerja yang tinggi pula.
- c. Rekomendasi perbaikan yang diberikan untuk meningkatkan iklim keselamatan pada variabel hubungan adalah
- Pemerintah sebaiknya mengatur sistem hubungan kerja perusahaan aplikasi dan mitra pengemudinya dengan merevisi UU Ketenagakerjaan No 13 Tahun
 - Pengemudi ojek *online* juga perlu untuk membuat sebuah asosiasi atau sejenisnya secara legal untuk mengakomodir aspirasi-aspirasi.

DAFTAR PUSTAKA

- Amajida, F. D. (2016). Kreativitas Digital Dalam Masyarakat Risiko Perkotaan: Studi Tentang Ojek Online “Go-Jek” Di Jakarta. *Informasi*, 46(1), 115–128.
- Azizah, A., & Rabia, P. (2018). Perkembangan Industri Transportasi Online di Era Inovasi Disruptif, *Seminar Nasional Inovasi dan Tren (SNIT)*, 18(2), B9-B14.
- Badan Pusat Statistik Indonesia: Jumlah Kecelakaan, Korban Mati, Luka Berat, Luka Ringan, dan Kerugian Materi yang Diderita Tahun 1992-2017. Diakses pada 22 Maret 2019 dari <https://www.bps.go.id/linkTableDinamis/view/id/1134>
- Clarke, S. (2006). The Relationship Between Safety Climate and Safety Performance: A Meta-Analytic Review. *Journal of Occupational Health Psychology*, 11, 315-327.
- Glendon, A. I. & Litherland, D. K. (2001). Safety Climate Factors, Group Differences, and Safety Behaviour in Road Construction. *Safety Science*, 39, 157-188.
- Halimah, S. (2010). *Faktor-faktor yang mempengaruhi Perilaku Aman Karyawan Di PT. SIM Plant Tambun II Tahun 2010*. Jakarta: Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah.
- Health and Safety Executive. (1999). *Summary Guide to Safety Climate Tools*.
- Heinrich, H.W. (1980). *Industrial Accident Prevention*. United States of America: MCGraw-Hill Inc.
- Neal, A., & Griffin, M. (2002). Safety Climate and Safety Behaviour. *Australian Journal of Management*, 27, 67-75.
- Neal, A. & Griffin, M.A. (2004). *Safety Climate and Safety at Work*. Dalam *The Psychology of workplace Safety* (Eds. Barling, J. & Michael R.F.). Washington: American Psychological Association.
- Notoatmodjo, S. (2003). *Pendidikan dan Perilaku Kesehatan*. Jakarta: PT. Rineka Cipta.
- Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2003 *Ketenagakerjaan*. 25 Maret 2003. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2003 Nomor 4279. Jakarta.
- Wahyusetyawati, E. (2017). Dilema pengaturan transportasi online. *Jurnal RechtVinding*.
- Wills, A. R., Biggs, H. C., & Watson, B. (2005). Analysis of Safety Climate Measure for Occupational Vehicle Drivers and Implications for Safer Workplaces. *Australian Journal of Rehabilitation Counselling*, 11(1), 8-21.

Angelyna Pasaribu dkk., Pendampingan *Safety Riding*...

- Zohar, D. (1980). Safety Climate in Industrial Organizations: Theoretical and applied implications. *Journal of Applied Psychology*, 65(1), 96-102.
- Zohar, Dov. (2003). Safety Climate: Conceptual and Measurement Issues. In J. C. Quick & L. E. Tetrick (Eds.), *Handbook of Occupational Health Psychology* (pp. 123-142). Washington: American Psychological Association.