

BAB 5

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

1. Untuk menciptakan nol kecelakaan (*zero accident*) pada *driver* Gojek *online* perlu adanya strategi pengendalian risiko kecelakaan yang telah didapat dan dialami biasanya pada *driver* Gojek *online* seperti pengendalian teknis, administrasi, dan penggunaan APD dengan lengkap. Disamping itu penyebab lain kecelakaan kerja adalah faktor lingkungan atau cuaca maupun hal-hal yang tidak terduga sehingga *zero accident* tidak dapat dikatakan mutlak terjadi namun memiliki kemungkinan untuk memperkecil terjadinya kecelakaan kerja.
2. Berdasarkan hasil kuesioner dan analisis *risk assessment hazard*, aktivitas yang ada memiliki potensi menyebabkan cedera, termasuk terluka, terjatuh, tergores, hingga memerlukan rawat inap, sehingga dinilai memiliki risiko besar. Dari 13 analisis *risk assessment matrix hazard*, ditemukan 7 aktivitas dengan risiko kecelakaan kerja besar dan 6 dengan risiko sedang. Selain itu, dari 26 *driver* Gojek yang disurvei, 12 pernah mengalami cedera serius yang memerlukan rawat inap, menunjukkan tingginya risiko kecelakaan yang dapat mengganggu produktivitas. Oleh karena itu, meningkatkan produktivitas *driver* Gojek dapat dimulai dengan memberikan pelatihan keselamatan dan berkendara yang intensif, sosialisasi yang berkelanjutan, dan evaluasi kinerja melalui umpan balik dari penumpang. Manajemen waktu yang baik dan waktu istirahat yang cukup juga penting untuk menjaga kesehatan dan mencegah risiko kecelakaan.
3. Hasil analisis pengendalian risiko kecelakaan kerja pada *driver* Gojek *online* menunjukkan perlunya strategi inovatif seperti penggunaan Teknologi Keselamatan Kendaraan, segitiga pengaman yang diletakkan di depan atau belakang kendaraan motor dalam keadaan darurat, menerapkan *platform* berbasis aplikasi yang memungkinkan pengemudi untuk mengakses pelatihan, informasi keselamatan, dan menerapkan sistem penggunaan teknologi canggih seperti *machine learning* atau *artificial intelligence* untuk menganalisis data pengemudi dan mengidentifikasi pola

perilaku berkendara yang berisiko tinggi, dan menggunakan teknologi AI dan sensor pada kendaraan untuk secara otomatis memantau perilaku berkendara *driver*, seperti kecepatan, pengereman mendadak, dan ketidakpatuhan terhadap aturan lalu lintas.

4. Sebagian besar *driver* Gojek (73%, 19 *driver*) sangat menyadari pentingnya Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K₃) untuk mencegah kecelakaan. Namun, masalah yang muncul adalah beberapa *driver* tidak selalu mengikuti aturan berkendara, menyebabkan kecelakaan seperti terjatuh, terbentur, atau cedera ringan. Perilaku kerja *driver* Gojek adalah kunci utama dalam menciptakan lingkungan K₃ yang aman. Untuk mengatasi perilaku tidak aman, langkah-langkah yang dapat diambil termasuk pelatihan keselamatan berkendara, pendidikan tentang etika bekerja, sistem administrasi yang baik untuk mengawasi perilaku *driver*, serta pelatihan teknis terkait pemantauan kendaraan dan manajemen risiko.

5.2 Saran

1. Meskipun *zero accident* tidak dapat terwujud secara mutlak namun pihak GOTO dapat mengembangkan sistem peringatan dini atau teknologi canggih yang sudah ada seperti Gojek *Shield* untuk memastikan keamanan dari sebelum memulai perjalanan, selama perjalanan, dan pada saat darurat. Selain itu, dapat mengembangkan *machine learning* agar mampu mencegah dan menindaklanjuti setiap perilaku mencurigakan yang terjadi pada *platform* Gojek.
2. Mengusulkan untuk memberikan penghargaan sebagai motivasi *driver* Gojek dalam bekerja berdasarkan *track record* yang dihasilkan dari rata-rata rating *driver* Gojek tersebut dan memberikan waktu istirahat yang maksimal
3. Melakukan evaluasi dan pengawasan pada kendaraan yang biasanya dipakai saat bekerja sehingga dapat mengetahui apakah kendaraan yang dipakai aman atau tidak.