

INSTRAN

REVISI ATAU AMENDEMEN UU LLAJ?



Ki Darmaningtyas

SEMANGAT UULLAJ 22/2009

Mendorong pengembangan angkutan umum (pasal 139, 185, 197, 198)

Mendorong pengembangan angkutan umum massal (pasal 158 dan 159)

Meningkatkan keselamatan bertransportasi (138, 200, 203, 204, 205, 208,

Perlindungan terhadap pejalan kaki (pasal 25 ayat (1) butir g, pasal 45 ayat (2) butir a dan c, pasal 93 ayat (2) butir b; 106 ayat (2), 116 ayat 2 butir f, pasal 131-32, serta pasal 275 dan 284)

Perlindungan terhadap angkutan tidak bermotor (pasal pasal 25 ayat (1) butir g, pasal 45 ayat (1) butir b, pasal 62, 63, dan 116 ayat (2) butir b)

Keberpihakan pada kaum difable (pasal 25 ayat (1) butir g, pasal 45 ayat (2) butir e, pasal 93 ayat (2) butir e, 142, 143, dan 244)

Perlindungan thd konsumen angkutan umum (pasal 141, 167, 168, 187, 188, 189, 192, 193, 201)

ALASAN PERLUNYA AMENDEMENT UU LLAJ

- Secara umum, LLAJ sebetulnya sudah cukup baik dan komprehensif, hanya sejumlah pasal dalam UU LLAJ sampai sekarang belum dijalankan sehingga yang diperlukan bukan revisi melainkan dorongan pelaksanaan di lapangan
- Mungkin yang lebih tepat adalah melakukan amendemen (penambahan pada bagian yang sudah ada) bukan revisi (peninjauan kembali untuk perbaikan). Amendemen berarti hanya menambahkan pada sejumlah pasal yang perlu diperbaiki. Sedangkan revisi bisa menjangkau sampai pada kerangka berfikir. Amendemen perlu dilakukan terutama untuk mensinkronkan pasal-pasal yang telah diamputasi (diubah dan dihilangkan) oleh UU No. 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja. Ada 20 pasal UU LLAJ yang diubah bunyinya dan 7 pasal dihapus oleh UU Cipta Kerja.
- UU LLAJ No. 22/2009 ini merupakan UU yang banci karena terlalu banyak Pembina sehingga perlu disederhanakan agar tidak saling tunggu atau lempar tanggung jawab dalam implementasinya

MIMPI TRANSPORTASI DARAT KE DEPAN

- Tersedia layanan angkutan umum perkotaan yang selamat, aman, nyaman, terjangkau, dan tepat waktu
- Tersedia angkutan pedesaan yang selamat, aman, terjangkau dan sesuai kebutuhan masyarakat pedesaan
- Berkembangnya industri transportasi yang sehat dan berkeselamatan
- Tersedianya jalur/lajur khusus sepeda di semua kota
- Tersedianya fasilitas pejalan kaki yang berkeselamatan, aman, dan nyaman
- Tersedianya jaringan integrasi yg selamat, aman, mudah diakses dan efisien
- Migrasi dari kendaraan BBM ke kendaraan listrik
- Kendaraan tanpa pengemudi (Autonomous Electric Vehicle (AEV))
- Penurunan pencemaran udara melalui pajak karbon
- Adanya kepastian dan penegakan hukum guna mewujudkan tertiba berlalu lintas



KONDISI SAAT INI

- Kondisi angkutan umum secara nasional amat buruk. Hanya DKI Jakarta saja yang memiliki layanan transportasi yang berkeselamatan, aman, nyaman, dan terjangkau.
- Angkutan pedesaan mati suri sehingga ketergantungan masyarakat terhadap kendaraan pribadi, utamanya motor amat tinggi.
- Selain berkontribusi terhadap angka kecelakaan yang tinggi, penggunaan motor secara massif juga menyedot BBM yang amat besar
- Amanat pasal 138 dan 139 agar Pemerintah, Pemerintah Provinsi, dan Pemerintah Daerah menyelenggarakan angkutan umum blm terlaksana
- Kecelakaan lalu lintas yang melibatkan angkutan umum masih tinggi

KEBERADAAN ANGKUTAN TIDAK BERMOTOR

- Makin hilangnya peran angkutan tidak bermotor (sepeda, becak, dokar, bendi, dll.) baik di perkotaan maupun pedesaan. Amanat Pasal 61 (Angkutan tidak bermotor) dan 62 (sepeda) belum diimplementasikan oleh Pemprov dan Pemda
- Perhatian Pemda terhadap Angkutan tdk bermotor rendah meski pasal 63 sudah memberikan otoritas ke Pemda untuk mengaturnya
- Masih minimnya fasilitas pejalan kaki. Amanat pasal 25 ayat (1) poin g dan pasal 45 ayat (1), pasal 131 belum dilaksanakan
- Pasal 93 ayat (2) poin b. memberikan prioritas kepada pejalan kaki
- Pasal; 116 ayat (3) poin f: dan 132 pemberian prioritas kepada pejalan kaki

KESELAMATAN DALAM BERMOBILITAS

1. Perlu dibentuk Badan Keselamatan Transportasi yang bertugas untuk memetigasi maupun melakukan pencegahan terhadap kecelakaan transportasi;
2. Kepemilikan SIM sebaiknya masih didahului dengan sekolah mengemudi; baik roda dua maupun roda empat
3. Unit Pengujian Kendaraan Bermotor wajib ada di Kab/Kota seluruh Indonesia, untuk daerah yg tidak mampu dlm pengadaan peralatan dan SDM wajib dibantu oleh Kemenhub;
4. Perlu ada perumusan pasal mengenai hubungan industrial antara pengemudi dengan operator sehingga pengemudi bekerja berdasarkan jam kerja dan upah tetap
5. Kebutuhan jenis2 kendaraan angkutan barang/pnp di Indonesia wajib terlebih dahulu ditetapkan oleh Kemenhub, sedangkan Kemenperin tinggal memenuhi produksinya saja...

**PASAL₂ YG
DIAMPUTASI
OLEH UU
CIPTA KERJA**

- Pasal 19 – kelas jalan diubah
- Pasal 36, setiap angkutan umum wajib berhenti di terminal diubah
- Pasal 38 fasilitas terminal diubah
- Pasal 39 lingkungan kerja terminal diubah
- Pasal 40 Pembangunan dan Pengoperasian terminal diubah
- Pasal 43 Fasilitas Parkir diubah
- Pasal 50 Uji tipe diubah
- Pasal 53 Uji berkala diubah
- Pasal 60 Bengkel Umum Kendaraan bermotor diubah
- Pasal 78 Diklat Pengemudi diubah
- Pasal 99 Amdal diubah
- **Pasal 100 dan 101 DIHAPUS**
- Pasal 126 Larangan Pengemudi Angkutan Umum diubah

**PASAL₂ YG
DIAMPUTASI
OLEH UU
CIPTA KERJA**

- Pasal 162 Angkutan barang khusus dan aat berat diubah
- Pasal 165 Angkutan multi moda diubah
- Pasal 170 Jembatan timbang diubah
- Pasal 173 Perizinan Angkutan diubah
- Pasal 174, 175, 176, 177, dan 178 DIHAPUS
- Pasal 179 Ijin penyelenggaraan angkutan orang tdk dalam trayek diubah
- Pasal 185 Subsidi angkutan penumpang diubah
- Pasal 199 Sanksi Administratif diubah
- Pasal 220 Rancang bangun kendaraan diubah
- Pasal 308 Ketentuan Pidana DIHAPUS

**Dari 326 pasal UU LLAJ
diubah oleh UU Cipta
Kerja sebanyak 20 pasal
dan 7 pasal dihapus
(8,28%) sudah tidak
relevan lagi**

USULAN REVISI KETENTUAN UMUM

- Pasal 1 Ketentuan Umum poin:

7. Kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Tidak Bermotor. Ini perlu dilengkapi kendaraan listrik

39 Menteri adalah pembantu Presiden yang memimpin kementerian negara dan bertanggung jawab atas urusan pemerintahan di bidang Jalan, bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, bidang industri, bidang pengembangan teknologi, atau bidang pendidikan dan pelatihan.

Usulan:

Menteri adalah pembantu Presiden yang bertanggung jawab atau membidangi urusan transportasi

PASAL-PASAL YANG PERLU DIHAPUS KARENA TERLALU TEKNIS

- Pasal 117
- Pasal 119
- Pasal 122 ayat (2) Pesepeda dilarang membawa Penumpang, kecuali jika sepeda tersebut telah dilengkapi dengan tempat Penumpang.
- Pasal 124 ayat (2) Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum untuk angkutan orang dalam trayek dengan tarif ekonomi wajib mengangkut anak sekolah.
- Pasal 125 Pengemudi Kendaraan Bermotor angkutan barang wajib menggunakan jaringan jalan sesuai dengan kelas jalan yang ditentukan. Pasal ini sama sekali tidak terindahkan
- Pasal 135
- Kendaraan yang mendapat hak utama sebagaimana dimaksud dalam Pasal 134 harus dikawal oleh petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia dan/atau menggunakan isyarat lampu merah atau biru dan bunyi sirene. Pasal ini perlu perumusan ulang terkait dengan penggunaan bunyi sirene, sementara Presiden Jokowi sendiri mencontohkan tidak menggunakan sirene

USULAN AMANDEMEN ASAS DAN TUJUAN

- Pasal 2 : Perlu ditambahkan asas **MELAYANI**
- Pasal 3 butir a Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan dengan tujuan: terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang **aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu** dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkukuh persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa;
- **Usulan :**
- terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang **selamat, aman tertib, lancar, dan terpadu** dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkukuh persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa;

USULAN AMANDEMEN PEMBINA LLAJ

- Pasal 5 ayat (3)
- Pembinaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilaksanakan oleh instansi pembina sesuai dengan tugas pokok dan fungsinya yang meliputi:
- Usulan:
- **Pembinaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilaksanakan oleh Menteri yang bertanggung jawab untuk urusan transportasi yang dilaksanakan secara koordinatif dengan Kementerian/Lembaga terkait**
- Alasan : Banyaknya Pembina dalam UU LLAJ 2009 menjadikan UU LLAJ seperti banci, krn dalam implementasinya saling menunggu
- Pasal 6 perlu dirumuskan ulang mengacu pada bunyi pasal 5 ayat (3) yang baru

USULAN AMANDEMEN FORUM LLAJ

- Rumusan Pasal 13 ayat (4)
- Keanggotaan forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) terdiri atas unsur pembina, penyelenggara, akademisi, dan masyarakat.

Usulan revisi:

- Keanggotaan forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) terdiri atas unsur pembina, **K/L terkait**, penyelenggara, akademisi, **dan perwakilan unsur** masyarakat.
- Pasal 13 ayat (5)
- Ketentuan lebih lanjut mengenai forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diatur dengan peraturan pemerintah.

Usulan :

Pembentukan Forum LLAJ dilakukan oleh Pembina LLAJ

MASUKAN TENTANG RENCANA INDUK JARINGAN JALAN

Pasal 14-18 tentang jaringan Lalin dan Angkutan Jalan, khususnya terkait dengan Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Nasional masih relevan, tapi perlu ada dorongan kepada Pembina LLAJ agar Rencana Induk tersebut dapat diwujudkan dan menjadi pedoman pengembangan jaringan lalin dan angkutan jalan. Sampai saat ini belum tersusun

USULAN AMANDEMEN KELAS JALAN

Pasal 19 diubah oleh UU Cipta Kerja namun tidak dg pasal 20, padahal pasal 20 ayat (3) mengacu pada pasal 19 ayat (1) dan (2), sehingga perlu sinkronisasi

USULAN AMANDEMEN PENGGUNAAN DAN PERLENGKAPAN JALAN

Pasal 21 – 24 sebetulnya lebih tepat diatur di UU Jalan. Kalau substansi tersebut sudah diatur di UU Jalan, maka pasal 21-24 sebaiknya dihapuskan dari UU LLAJ. Itu juga konsisten dengan usulan perubahan pasal 5 ayat (3) bahwa Pembina UU LLAJ itu tunggal, yaitu Kementrian Perhubungan

MASUKAN UNTUK PRESERVASI JALAN (1)

- Pasal 29 ayat (4)

Dana Preservasi Jalan dapat bersumber dari Pengguna Jalan dan pengelolaannya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

**Sebaiknya sumbernya perlu dieksplitkan agar tdk multi tafsir.
Usulan revisi**

Dana Preservasi Jalan dapat bersumber dari Pengguna Jalan **antara lain**dan pengelolaannya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Bisa saja antara lainnya itu disebutkan di penjelasan. Saat ini penjelasan pasal 29 Cukup Jelas

MASUKAN UNTUK DANA PRESERVASI JALAN (2)

- Pasal 30
- Pengelolaan Dana Preservasi Jalan harus dilaksanakan berdasarkan prinsip berkelanjutan, akuntabilitas, transparansi, keseimbangan, dan kesesuaian.
- Usulan revisi
- Pengelolaan Dana Preservasi Jalan harus dilaksanakan berdasarkan prinsip kemanfaatan, berkelanjutan, akuntabilitas, transparansi, keseimbangan, dan kesesuaian.
- Pasal 31 sudah jelas sekali bahwa Dana Preservasi Jalan dikelola oleh unit pengelola Dana Preservasi Jalan yang bertanggung jawab kepada Menteri di bidang Jalan.
- Yang diperlukan tinggal eksekusinya saja. Namun sesungguhnya pasal 29-32 ini lebih pas ditempatkan di UU Jalan

PASAL 47

Kendaraan terdiri atas:

Kendaraan Bermotor;

Kendaraan Tidak Bermotor.

Ditambahkan sehingga menjadi

Kendaraan terdiri atas:

Kendaraan Bermotor;

Kendaraan Tidak Bermotor.

Kendaraan listrik

YANG BELUM DIATUR DI DALAM UU NO. 22/2009 NAMUN PENTING UNTUK DIATUR ADALAH:

1. Subsidi untuk angkutan Lebaran serta Natal dan Tahun Baru (Nataru)
2. Pentingnya angkutan pedesaan - bersinergi dengan Kementerian Desa, Pembangunan Daerah Tertinggal, dan Transmigrasi
3. Pentingnya penyediaan angkutan pelajar
4. Pentingnya rute aman dan selamat sekolah
5. Pentingnya angkutan di pedalaman
6. Pelibatan KNKT dalam penyelidikan kasus kecelakaan angkutan umum yang membawa korban sekurang-kurangnya lima orang

MENJADIKAN MOTOR SEBAGAI ANGKUTAN UMUM?



Data menunjukkan scr konsisten dari tahun ke tahun bahwa sepeda motor berkontribusi lebih dr 70% angka laka lantas



Moda motor tdk memenuhi persyaratan angkutan umum yg selamat, aman, dan nyaman seperti diatur dalam pasal 138 UU LLAJ



Kapasitas angkut terbatas (satu orang saja)



Pemborosan BBM

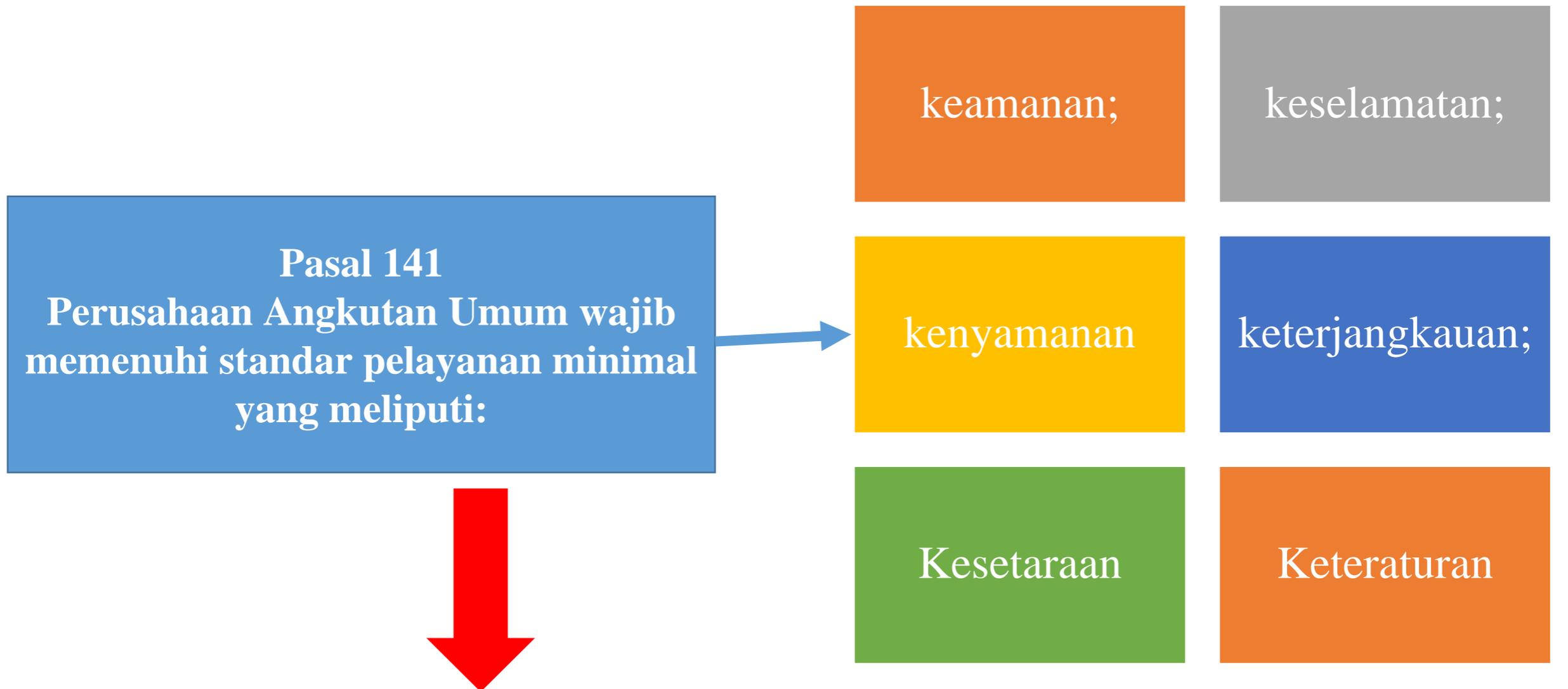


Menambah polusi udara



Dimensi sosial politiknya lebih kompleks dan rumit (sulit dikontrol)

MELEGALISASI OJOL?



Sepeda motor tdk memenuhi aspek keselamatan, keamanan, dan kenyamanan sehingga tdk pas menjadi sarana angkutan umum yang resmi

PANDANGAN YG TERBELAH



Pro Legalisasi

- Ojol dibutuhkan oleh masyarakat
- Masyarakat milih naik ojol daripada angkutan umum reguler
- Memberikan lapangan pekerjaan baru
- Membantu memperlancar mobilitas masyarakat dg biaya lebih murah

Tolak Legalisasi

- Motor bukan moda transportasi yang berkeselamatan
- Ojek motor itu sifatnya transisi (sementara) sebelum layanan angkutan umumnya baik. Perlu peningkatan layanan angkutan umum.

PROBLEM KELEMBAGAAN ANGKUTAN ONLINE



Kominfo

Perizinan



Kemenhub

Izin aplikasi



Polisi

**Penegakan
Hukum**



Kemnaker

**Hubungan
industrial
antara
aplikator dan
driver**

INKONSISTENSI BERSIKAP



Ojol



PKL

Menyerap jutaan tenaga kerja	Menyerap jutaan tenaga kerja
Meningkatkan perekonomian nasional	Meningkatkan perekonomian nasional
Dibutuhkan oleh masyarakat	Dibutuhkan
Menciptakan ketidaktertiban di jalan	Menciptakan ketidaktertiban di jalan

“Pertanyaannya”

Mengapa Ojol harus dilegalkan, tapi kita menolak PKL yang jualan di badan jalan dan trotoar untuk dilegalkan?

Legalisasi Ojol = Legalisasi PKL

Menolak legalisasi PKL jualan di trotoar dan badan jalan ya menolak legislasi Ojol

DOMINASI KENDARAAN RODA DUA

Keterbatasan kapasitas angkut per kendaraan



Menciptakan keruwetan lalu lintas

Menyumbang angka laka yang tinggi



MOTOR DAN KERUWETAN LALU LINTAS



Foto : Tempo.co



Foto : Detik.com



https://www.google.co.id/search?q=foto+gerombolan+grabbike&dcr=0&tbm=isch&source=iu&ictx=1&fir=ZtawLBfrkcVR1M%253A%252C_lpc6c2b0rXRmZM%252C_&usg=

MANIPULASI NARASI (Sharing Economy vs Ekonomi Eksploitatif)

Layanan transportasi yg dalam mendapatkan penumpang berbasis teknologi IT kurang tepat disebut sebagai sharing economy, yg terjadi justru ekonomi eksploitatif, karena moda produksi disediakan semua oleh driver, sedangkan aplikator hanya menyediakan aplikasinya saja, tapi memiliki kuasa penuh dan mengutip komisi 20%. Itu sama dg calo di terminal2 yg hanya teriak-teriak “Blok M, Blok M” lalu ngutip uang dari pengemudi

AMBIVALENSI SIKAP APLIKATOR

Mereka menolak disebut perusahaan transportasi, tapi menjalankan fungsi transportasi seperti yang diatur dalam UU LLAJ No. 22 Tahun 2009 Pasal 1 ayat (10) *“Kendaraan Bermotor Umum adalah setiap Kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran”*.

Aplikator juga menjalankan fungsi operator angkutan umum: merekrut pengemudi, memberikan/memotong bonus pada pengemudi yang berprestasi/tidak berprestasi, memecat pengemudi yang tidak perform, dan mengutip komisi (upah) atas setiap penumpang yang diangkut.

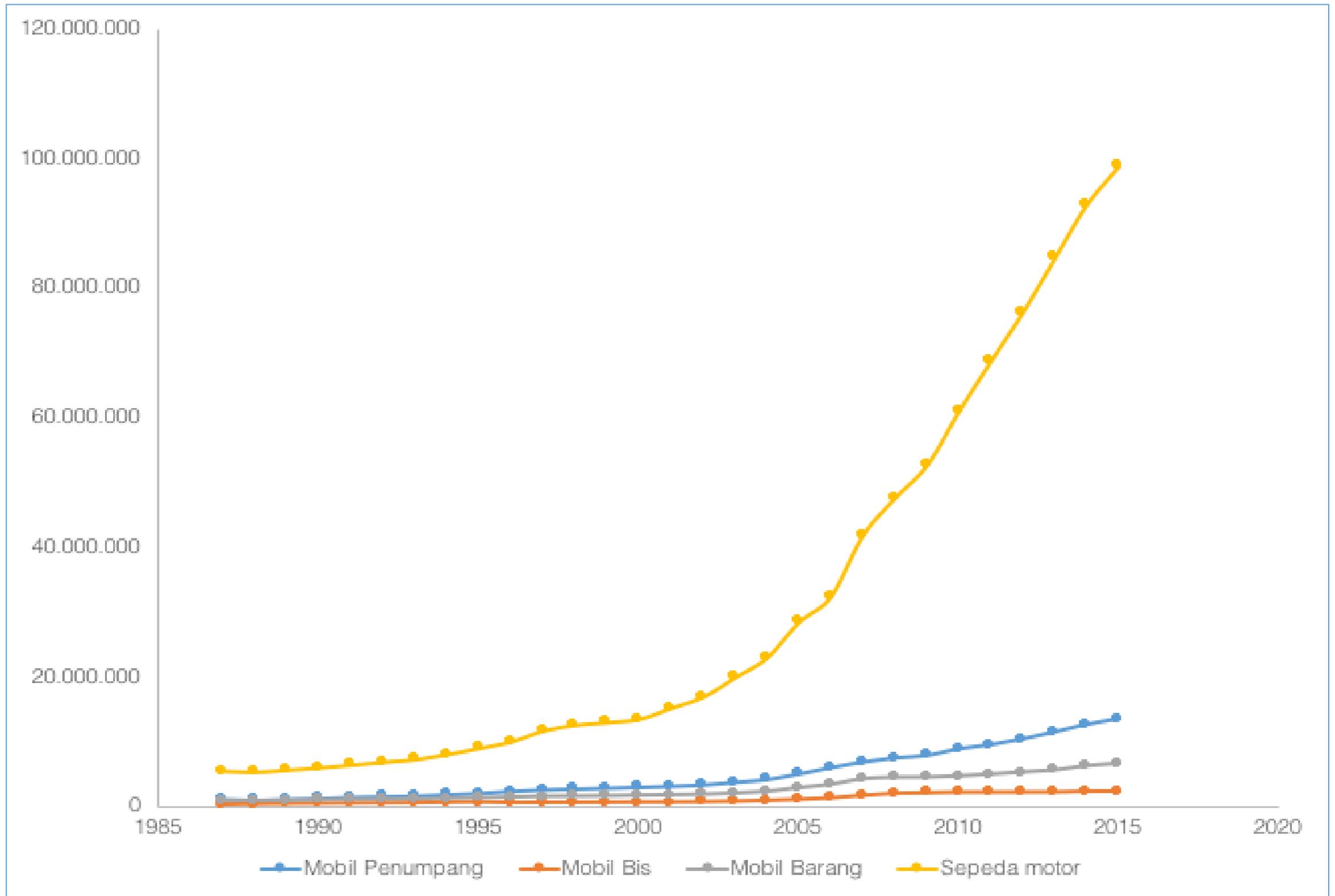


PROBLEM KOORDINASI ANTAR K/L

Kominfo sesuai kewenangannya mengeluarkan izin untuk aplikator namun tanpa koordinasi dengan K/L yang akan terkena dampak teknis dari implementasi izin tsb, seperti: Kemenhub, Kemenaker, Kementrian Keuangan, dan Polri.

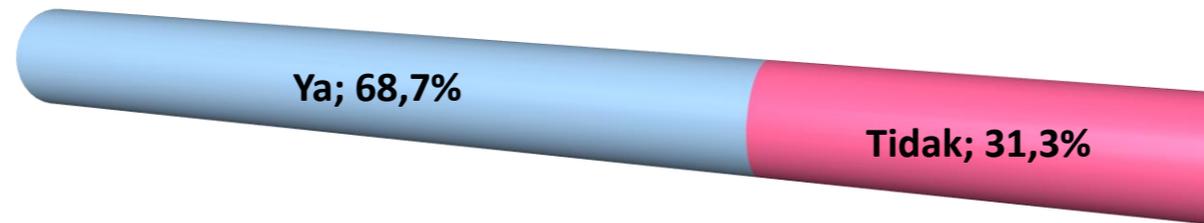
Belum pernah duduk bersama untuk membahas masalah yang ditimbulkan oleh perizinan tersebut

PERTUMBUHAN JUMLAH KENDARAAN BERMOTOR



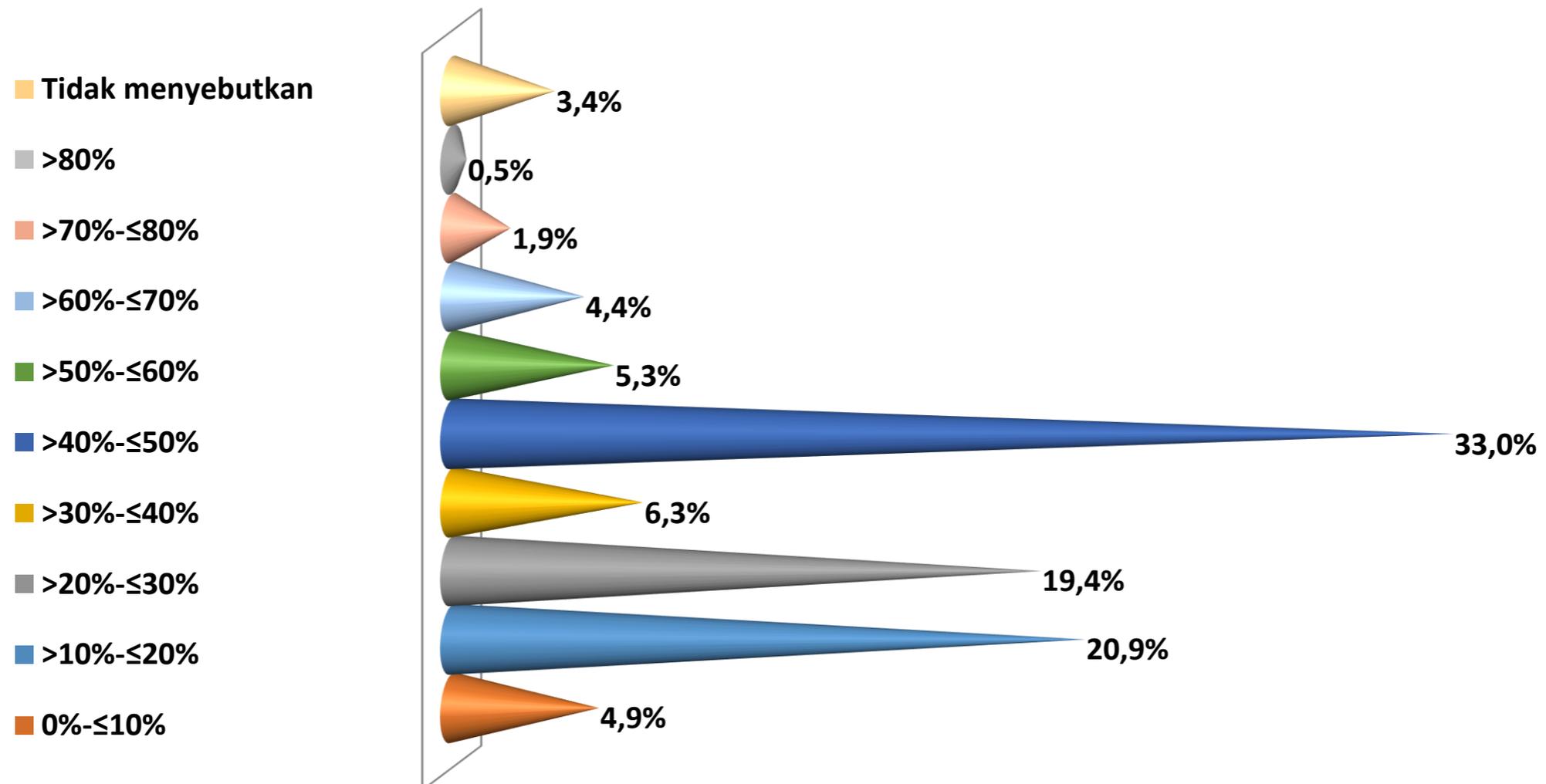
PRODUKTIVITAS PEKERJAAN

Pengemudi Ojol Merasakan Turunnya Pendapatan Dibandingkan Pada Saat Memulai Profesi Mengemudi Ojol



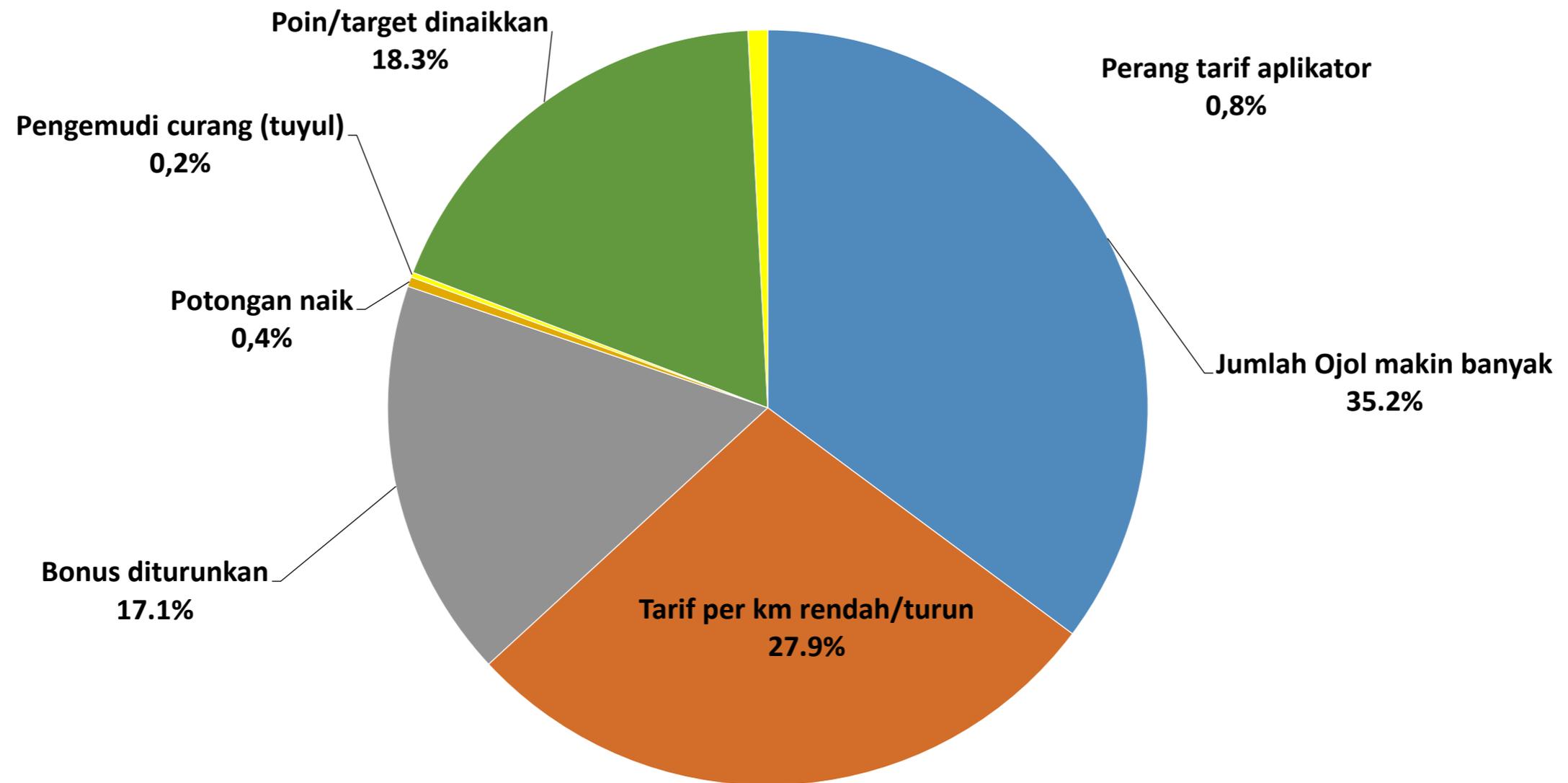
N= 300

Persentase Turunnya Pendapatan Pengemudi Ojol



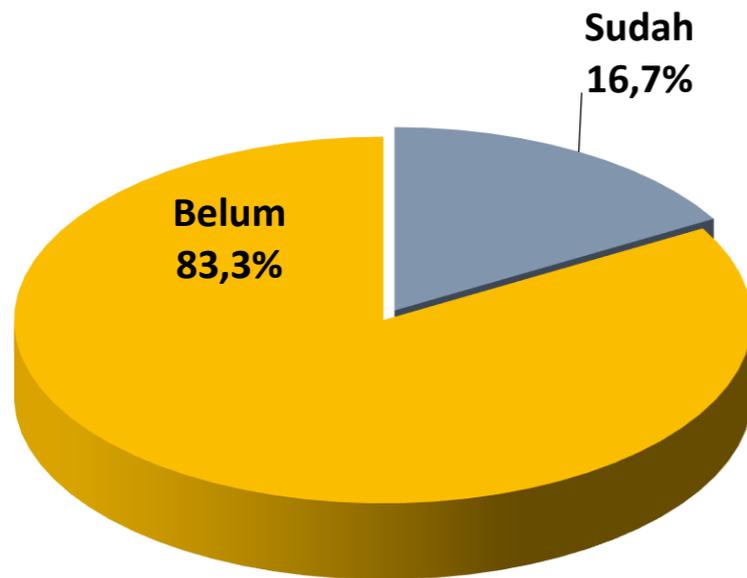
N= 206

Penyebab Turunnya Pendapatan Pengemudi Ojol



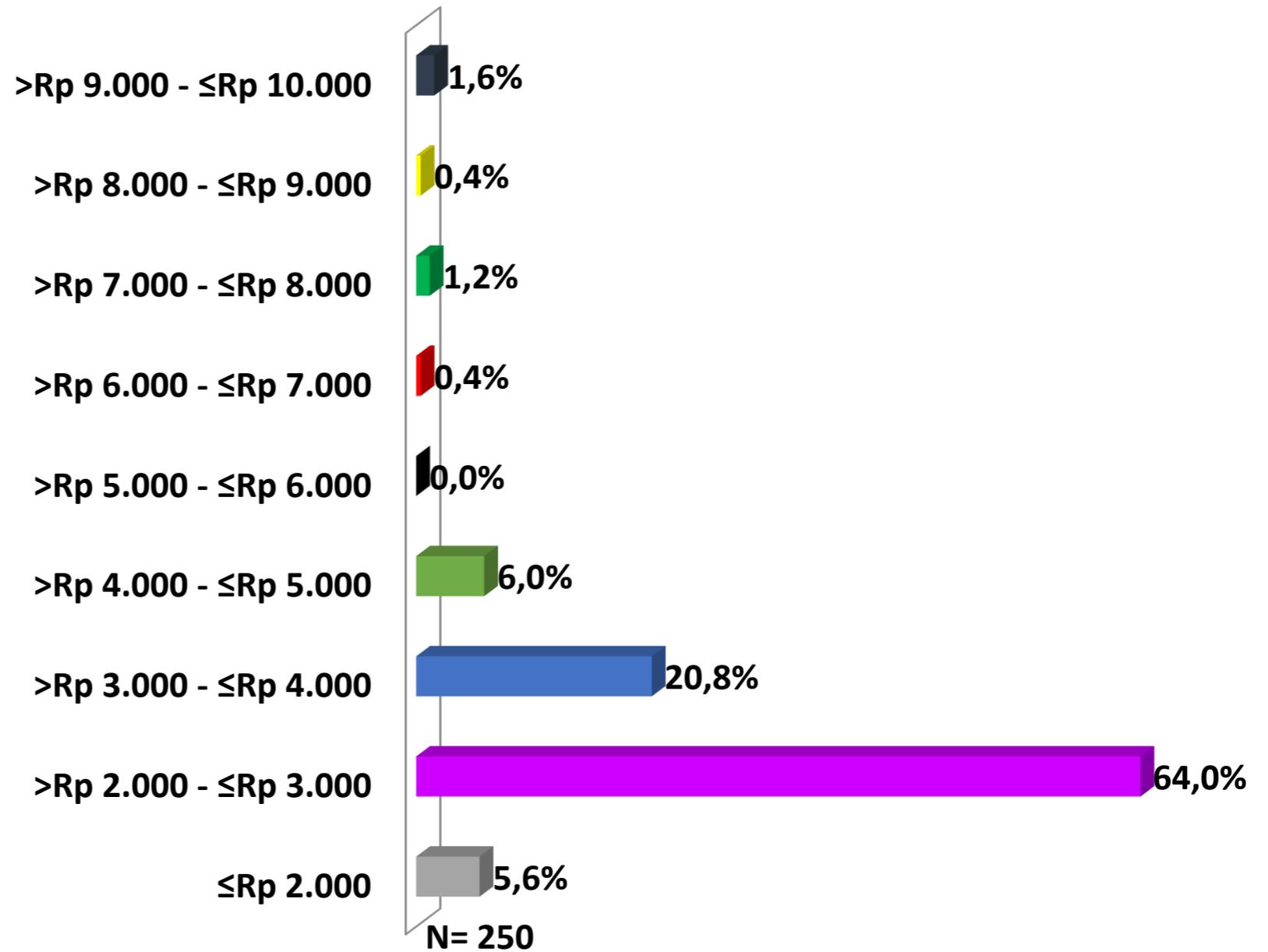
PRODUKTIVITAS PEKERJAAN

Pengemudi Ojol Berpendapat Bahwa Tarif Rp/km Saat Ini Sudah Cukup Ekonomis



N=300

Tarif Ekonomi Rp/km Menurut Pengemudi Ojol



KENYAMANAN DAN STABILITAS PEKERJAAN

Persepsi Bahwa Pengemudi Ojol Hanya Pekerjaan Sementara



Ya; 34,7%



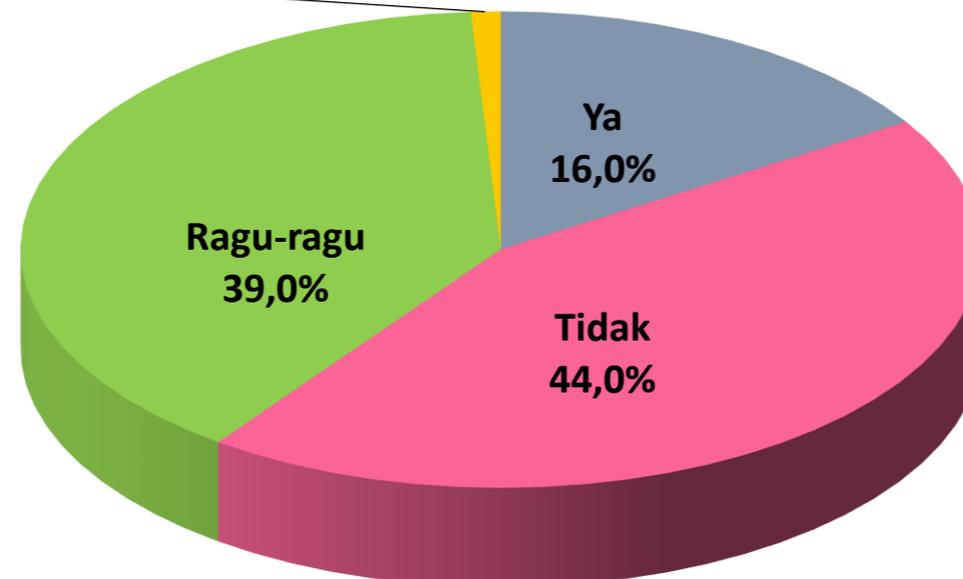
Tidak; 24,3%



Ragu-ragu; 41,0%

Persepsi Pekerjaan Mengemudi Ojol Menjanjikan di Masa Depan

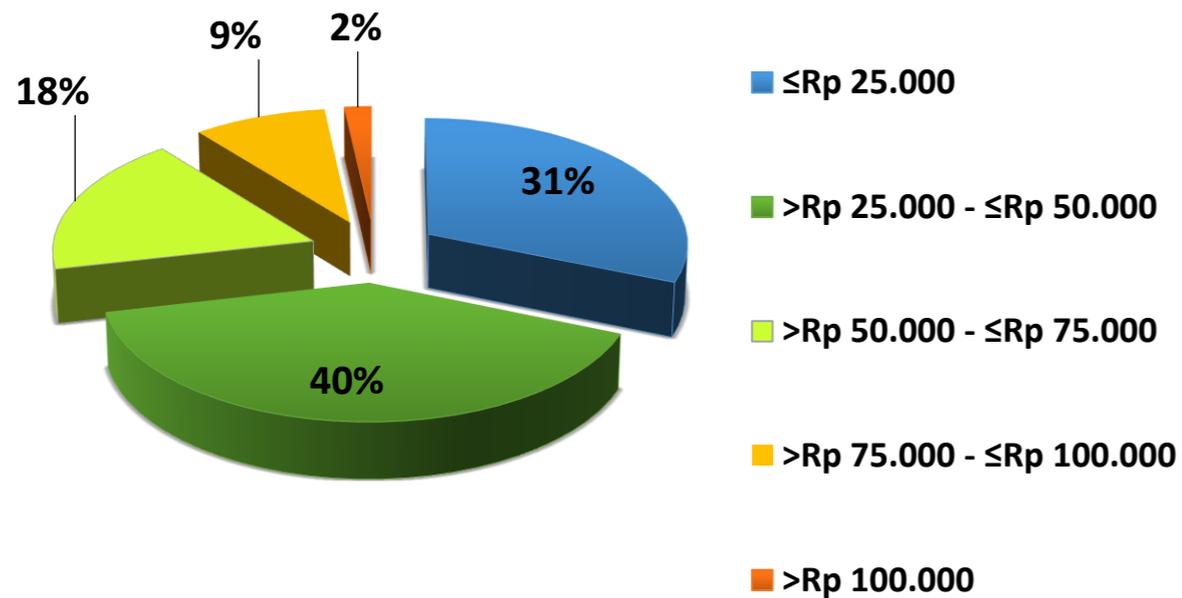
Tidak menjawab
1,0%



N=300

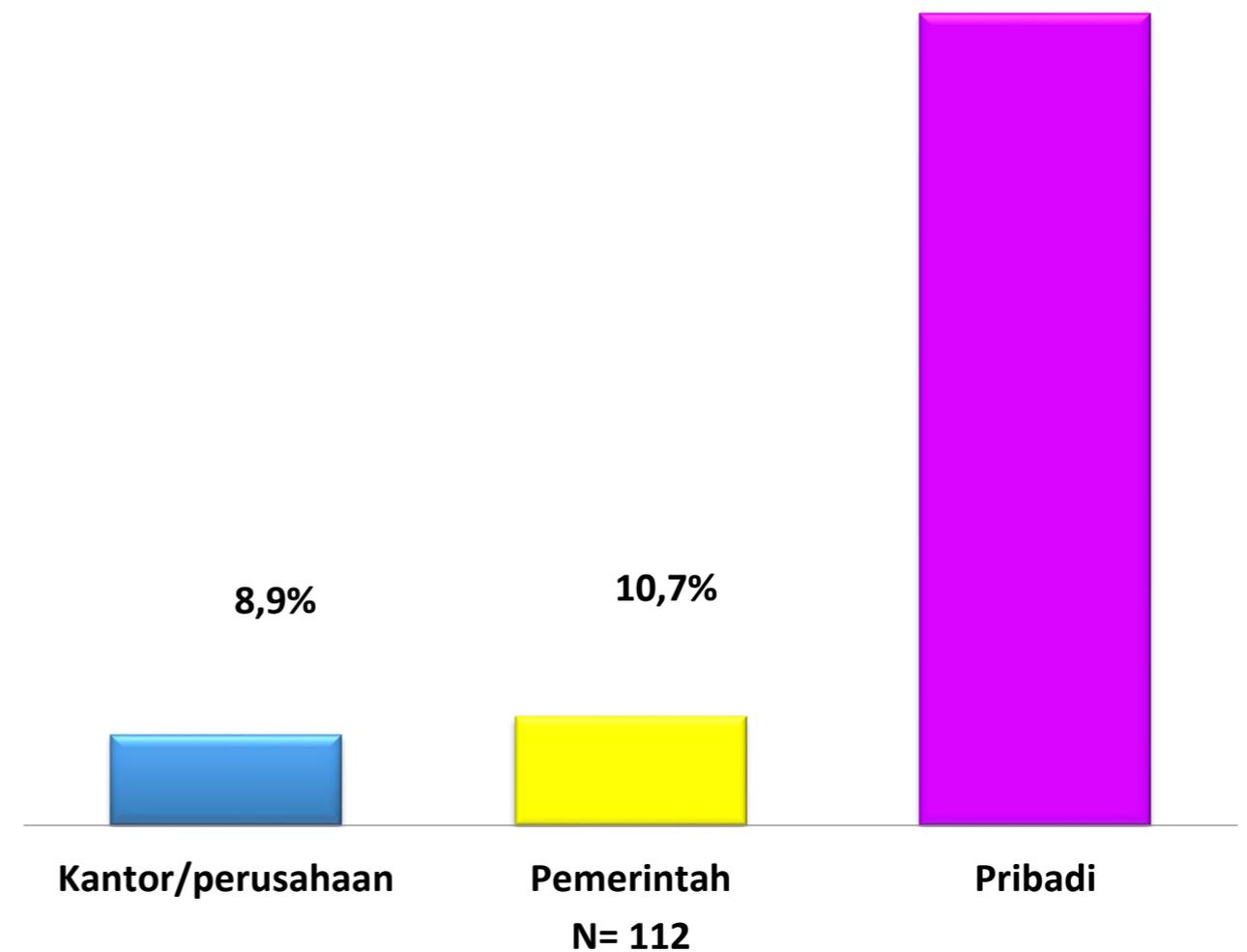
KENYAMANAN DAN STABILITAS PEKERJAAN

Iuran BPJS Kesehatan



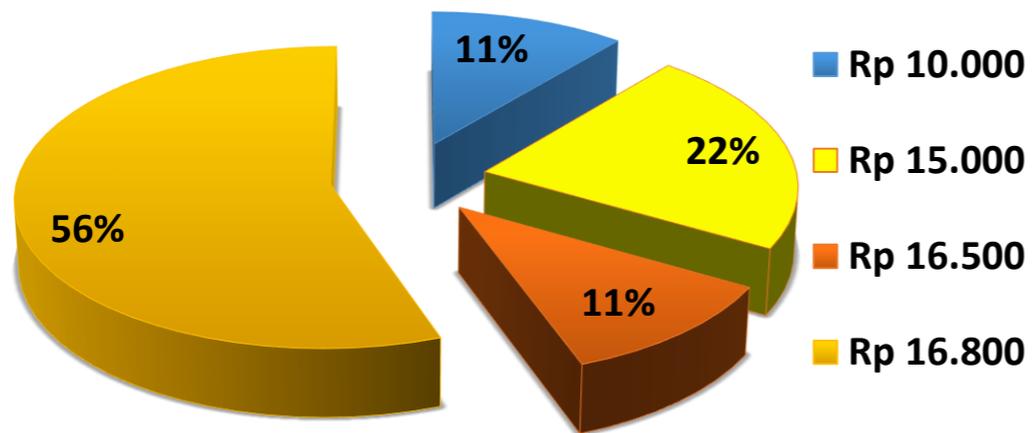
Yang Membayar Iuran BPJS Kesehatan

80,4%

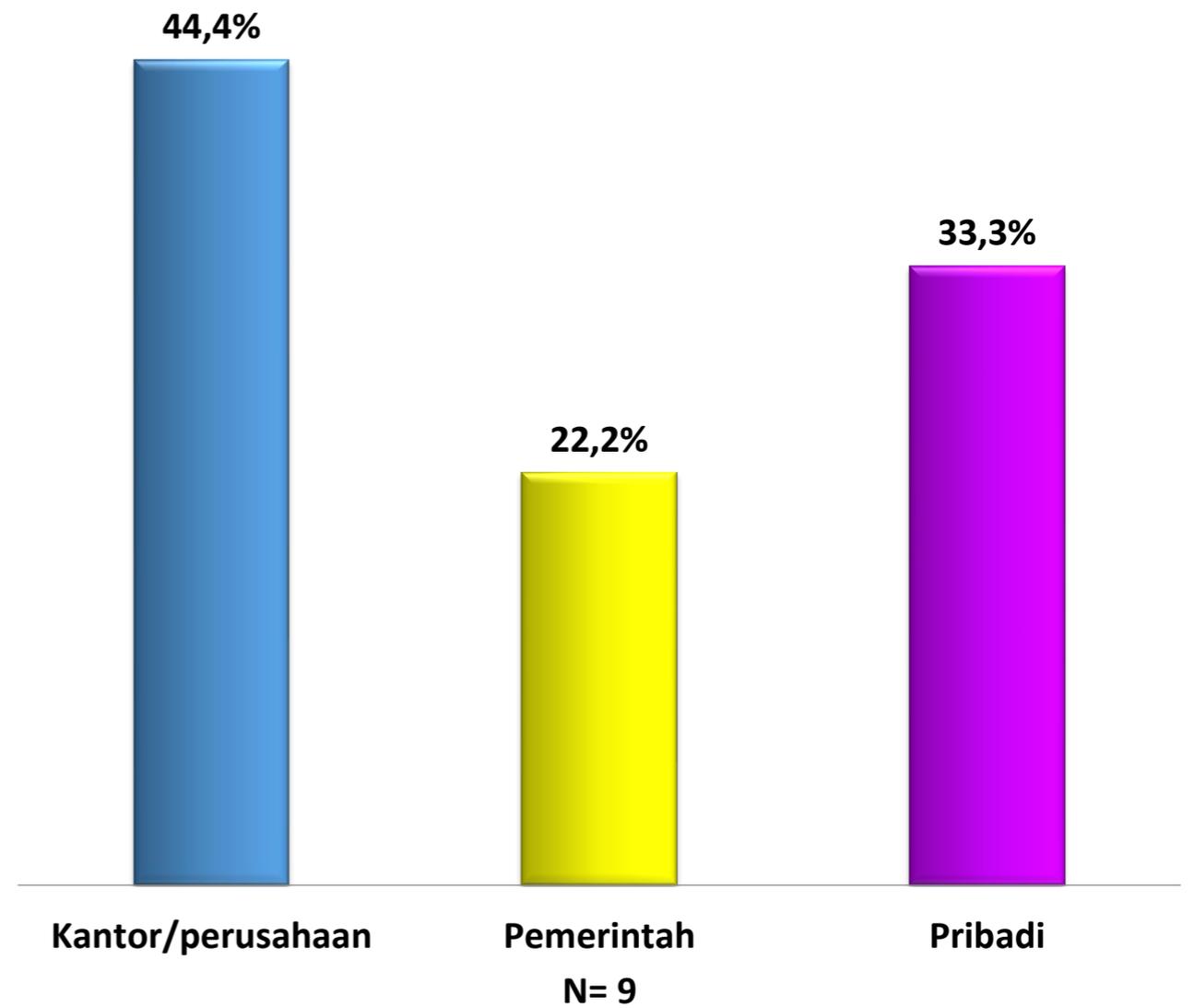


KENYAMANAN DAN STABILITAS PEKERJAAN

Iuran BPJS Ketenagakerjaan

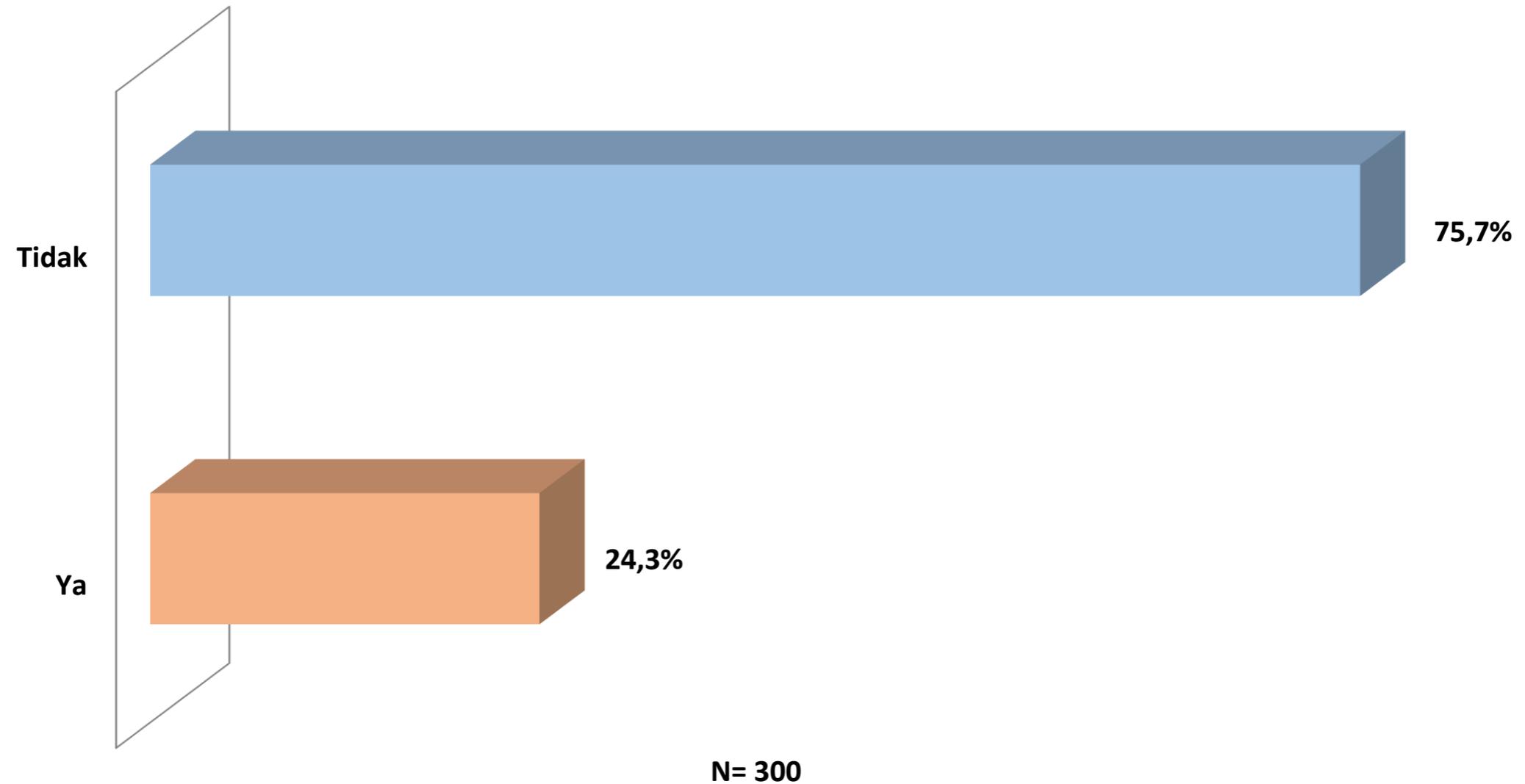


Yang Membayar Iuran BPJS Ketenagakerjaan



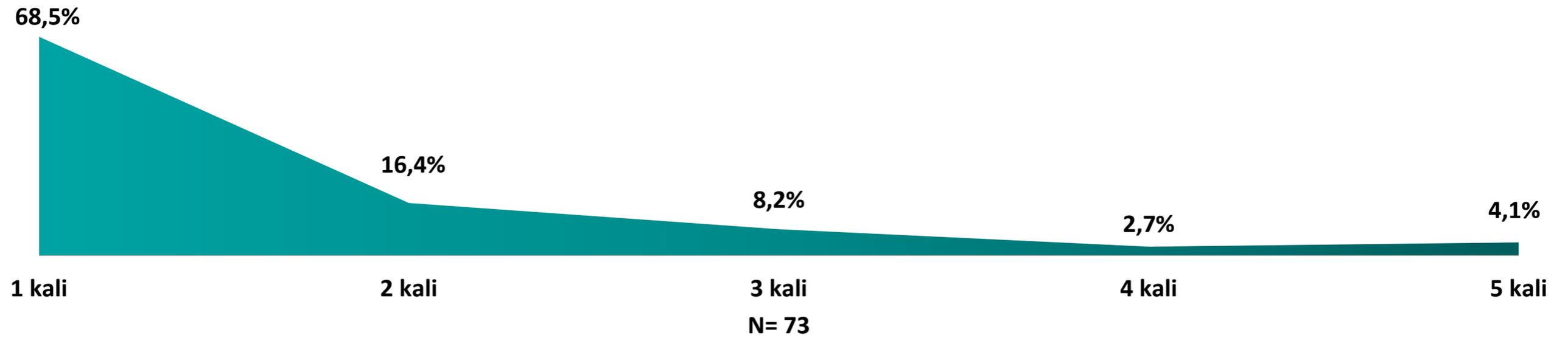
HUBUNGAN INDUSTRIAL

Pengemudi Ojol Pernah Terkena Suspend

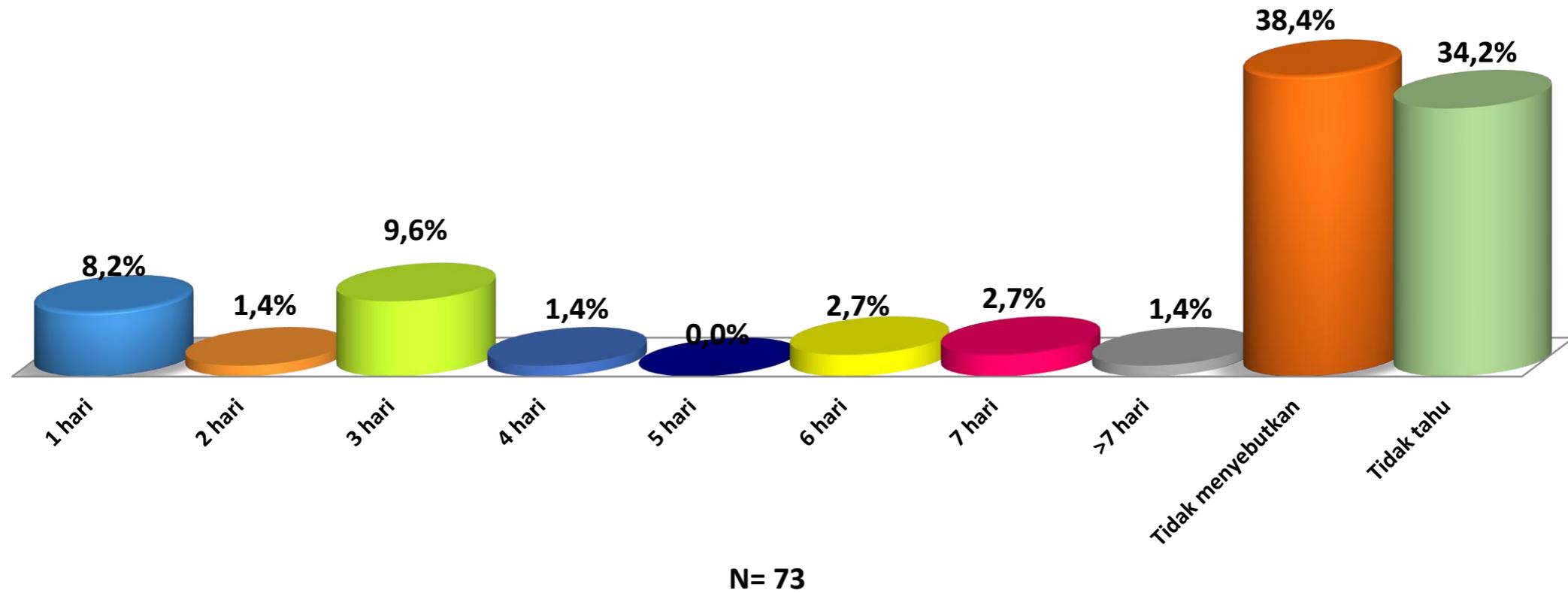


HUBUNGAN INDUSTRIAL

Jumlah Pengalihan Terkena Suspend

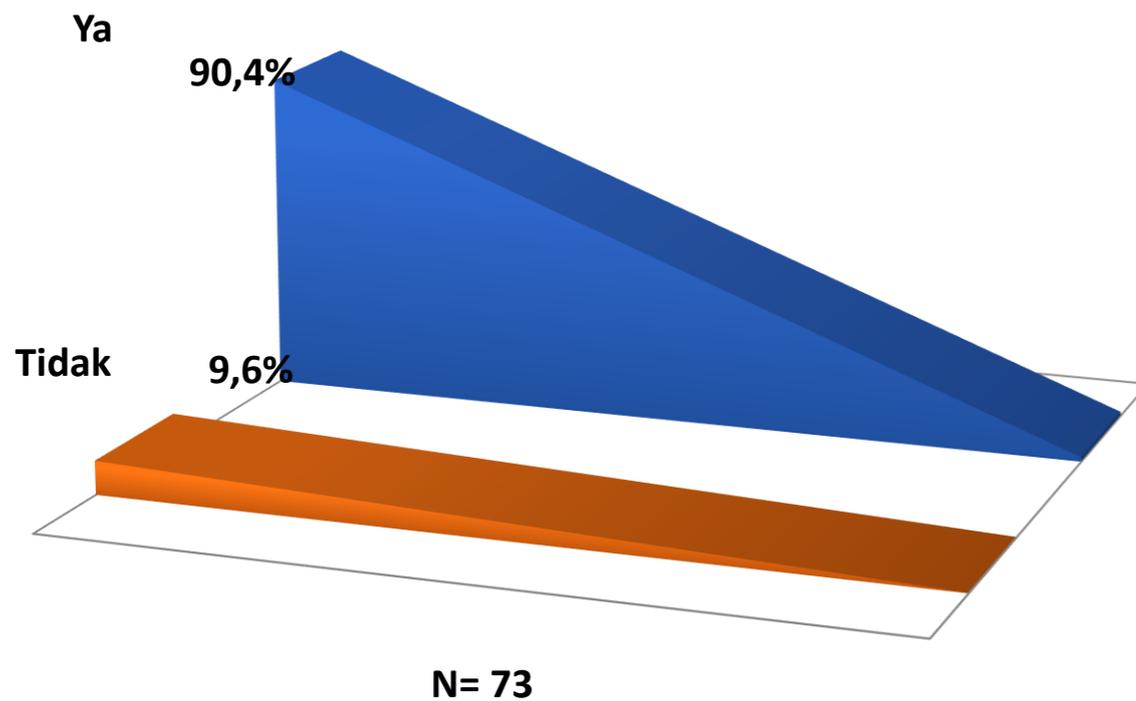


Lama Terkena Suspend

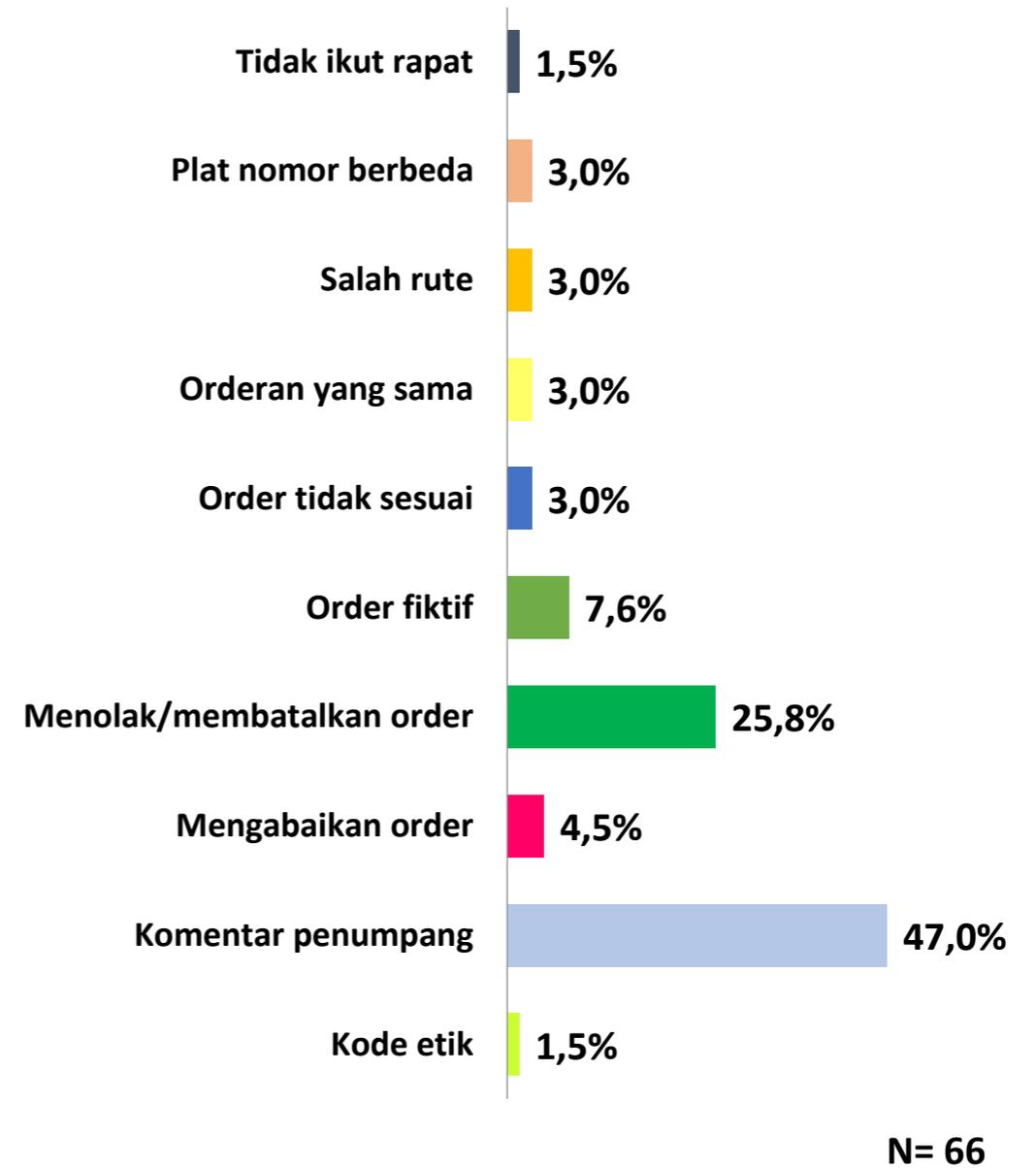


HUBUNGAN INDUSTRIAL

Pengemudi Ojol Mengetahui Penyebab Suspend

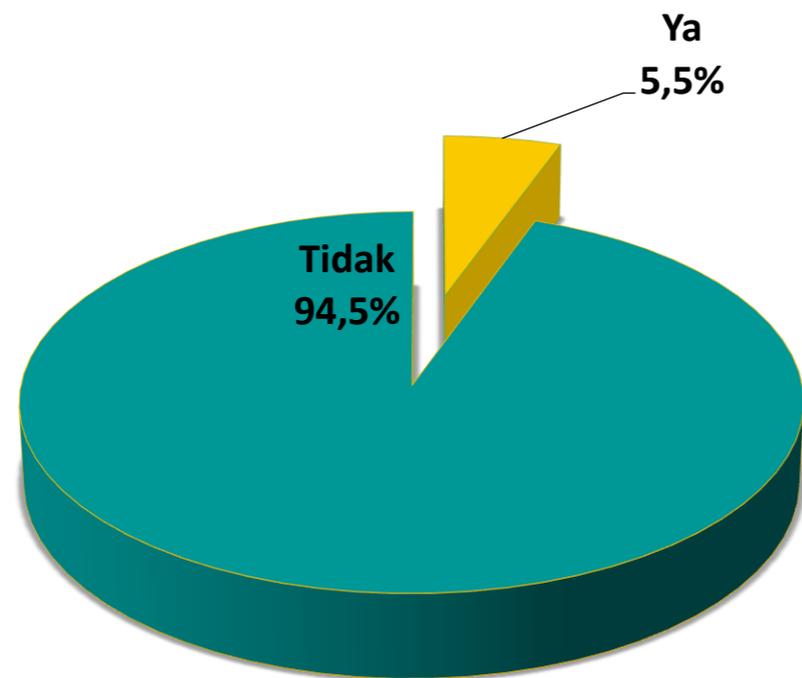


Penyebab Pengemudi Ojol Terkena Suspend



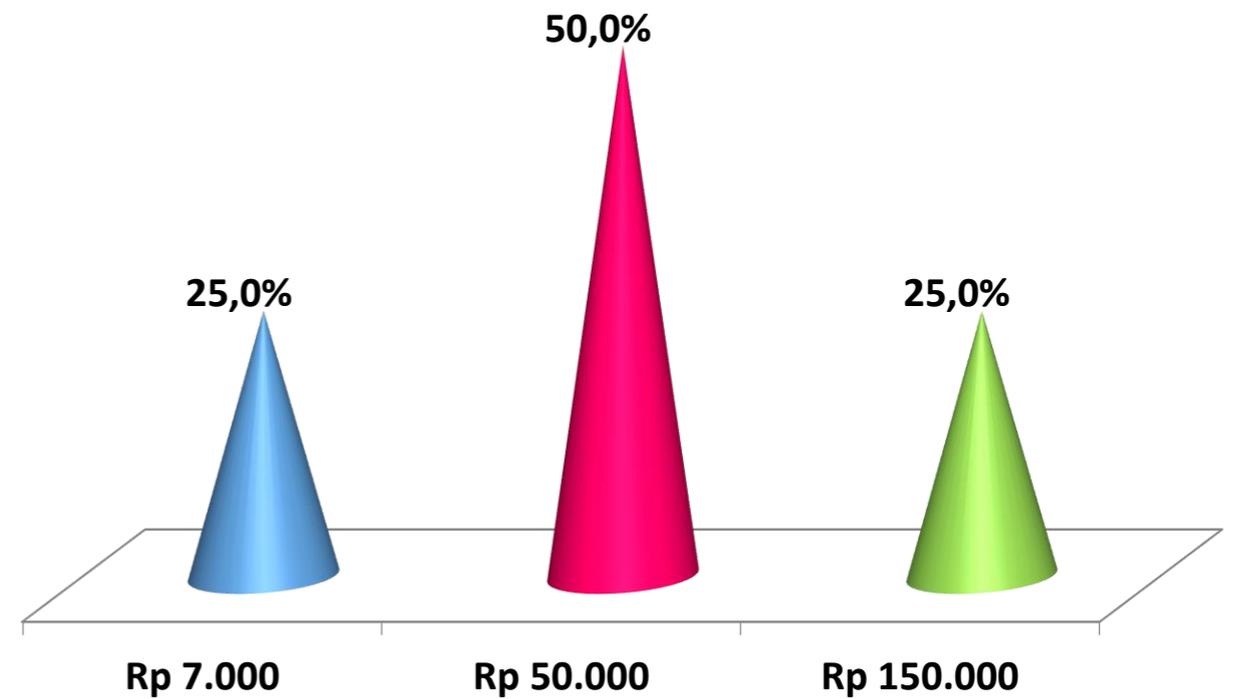
HUBUNGAN INDUSTRIAL

Pengemudi Ojol yang Kehilangan Uang Akibat Suspend



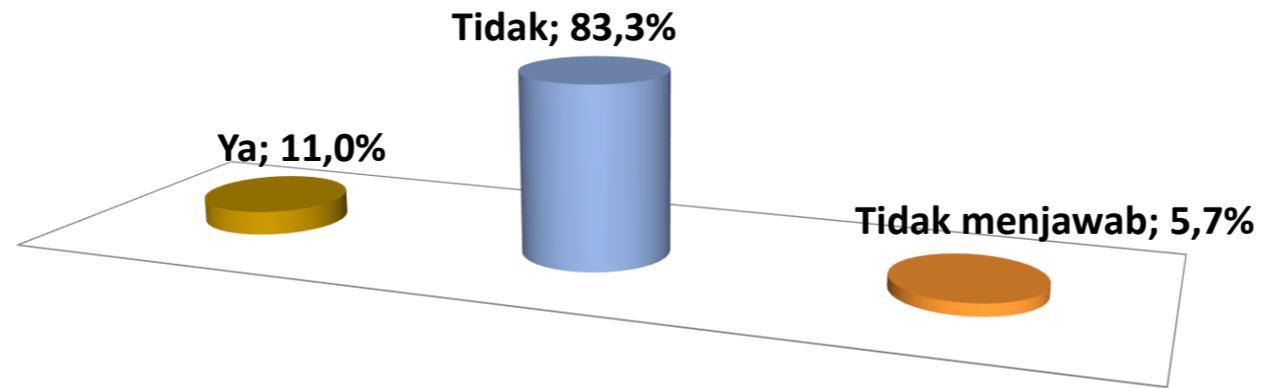
N= 73

Nominal Uang yang Hilang Akibat Suspend



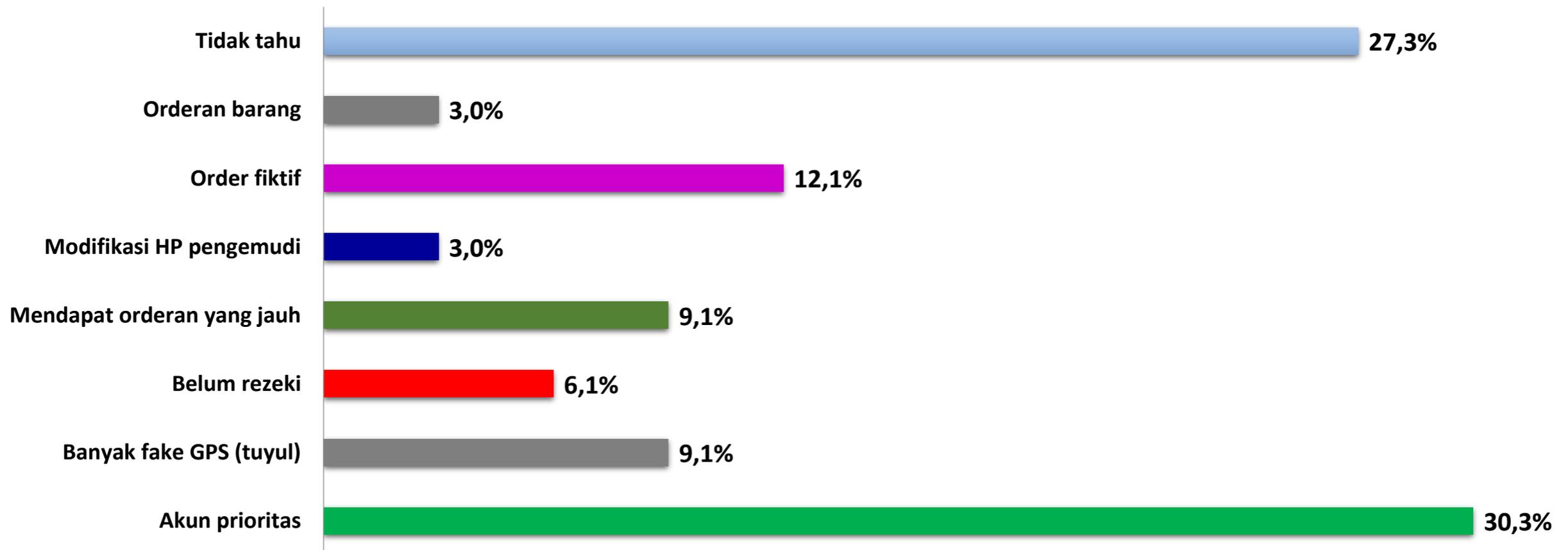
N= 4

HUBUNGAN INDUSTRIAL



N= 300

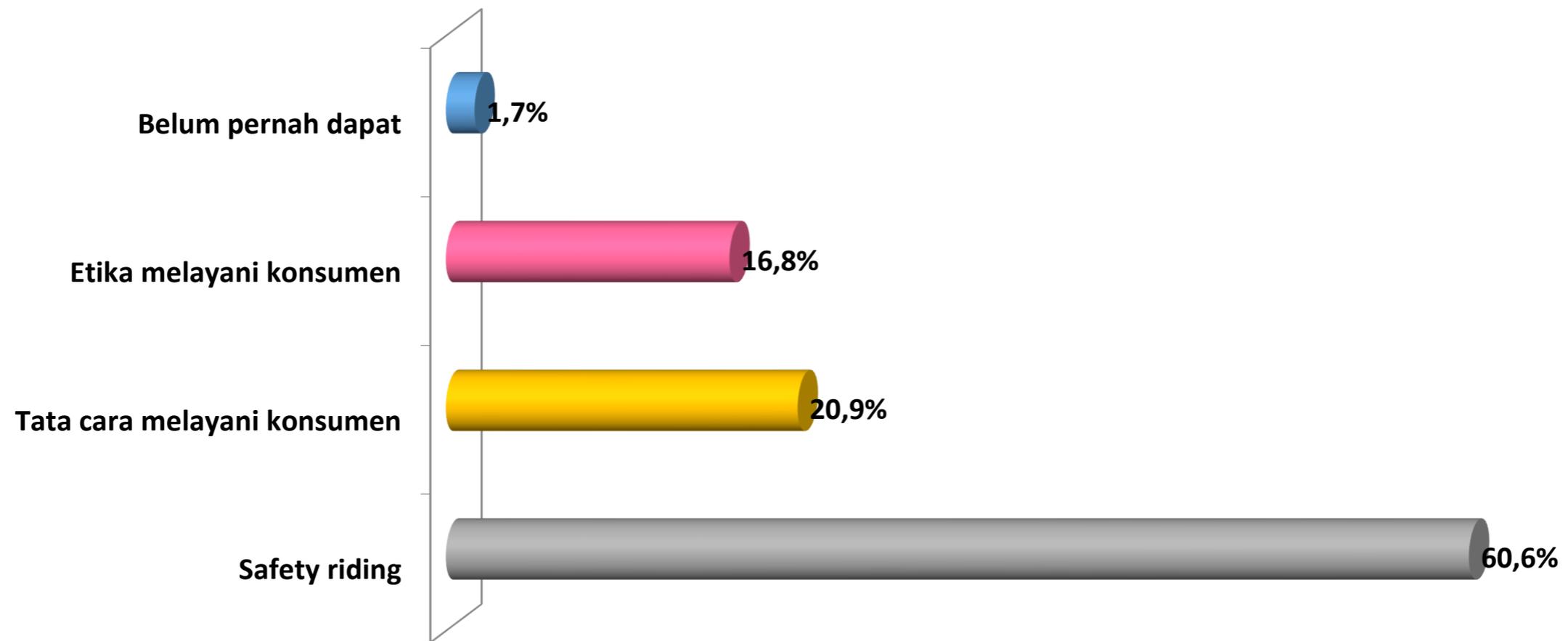
Penyebab Diskriminasi Order Menurut Pengemudi Ojol



N= 33

HUBUNGAN INDUSTRIAL

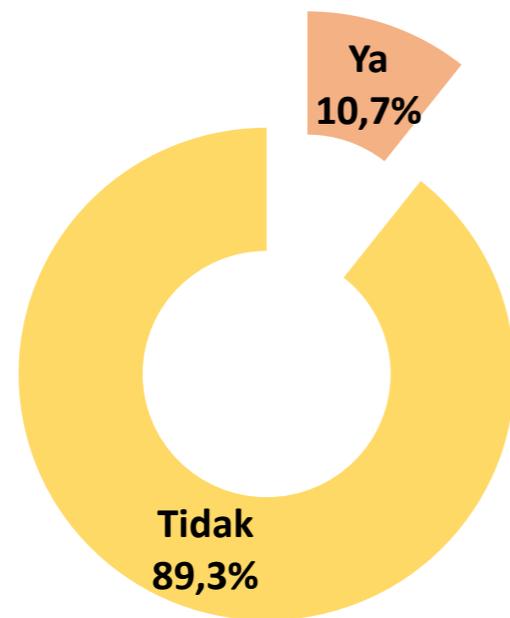
Pelatihan dari Aplikator yang Pernah Diikuti Oleh Pengemudi Ojol



N= 470, responden menjawab lebih dari 1

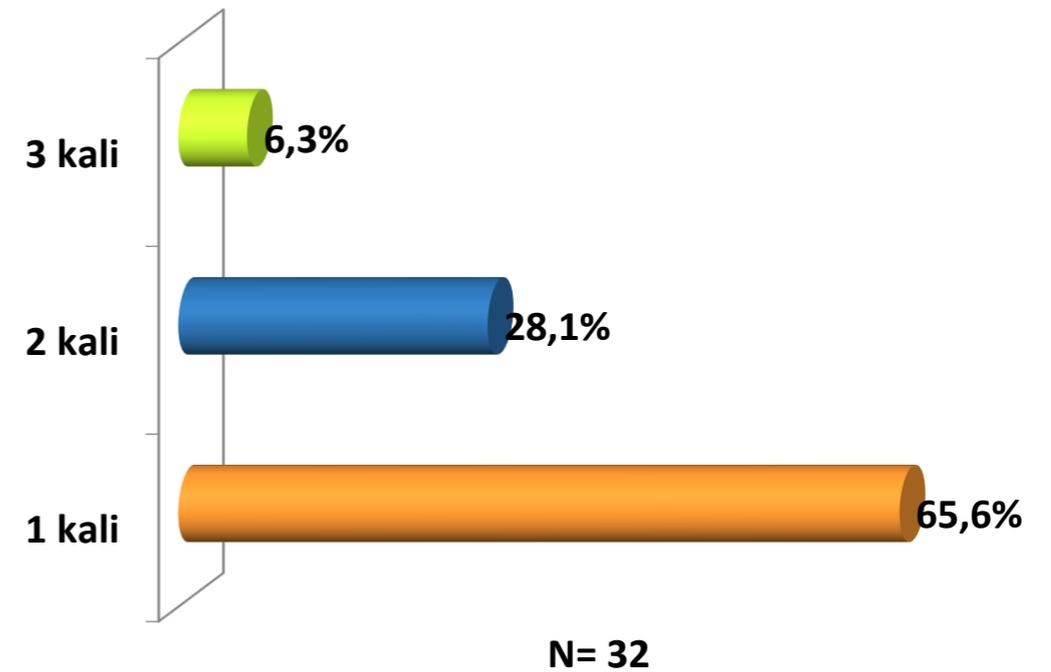
HUBUNGAN INDUSTRIAL

Pengemudi Ojol Pernah Mengalami Kecelakaan Saat Membawa Penumpang



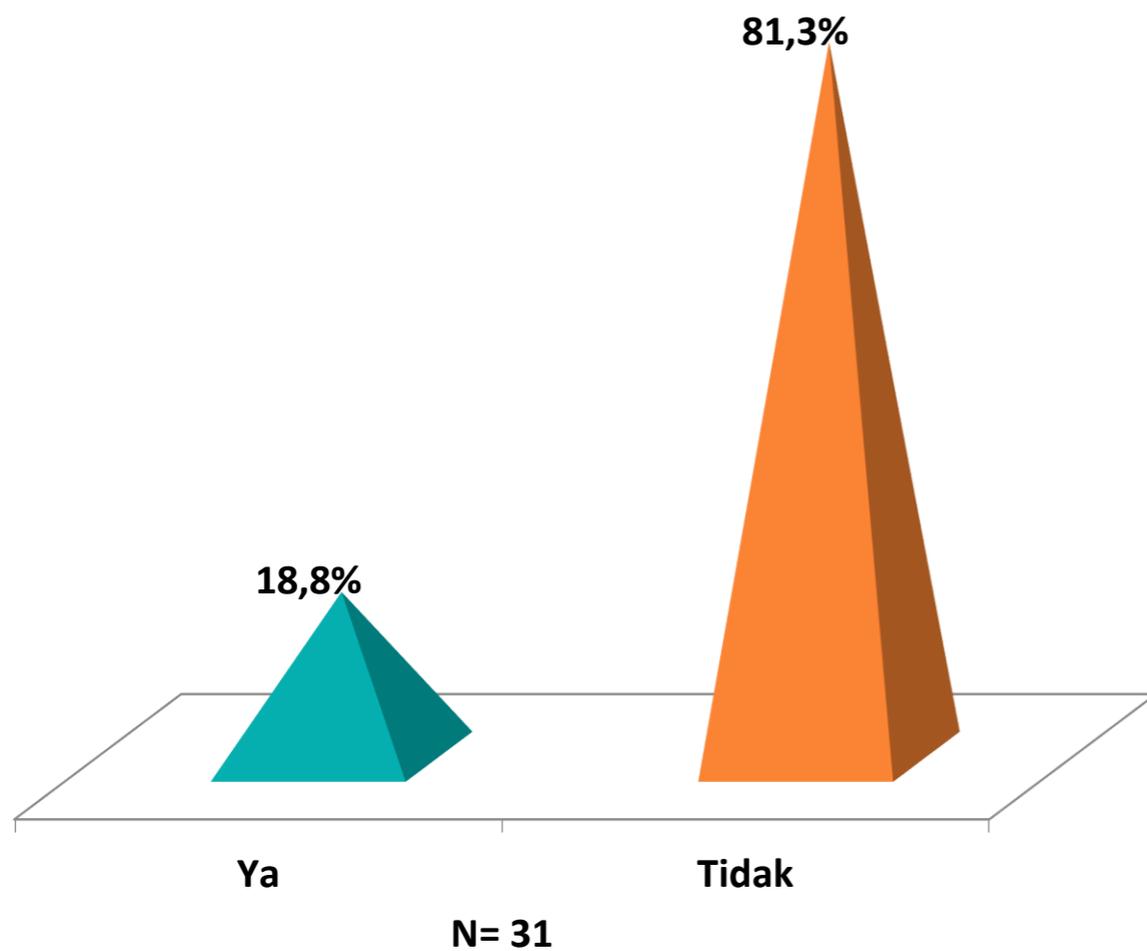
N= 300

Jumlah Kecelakaan yang Pernah Dialami Pengemudi Ojol Saat Membawa Penumpang

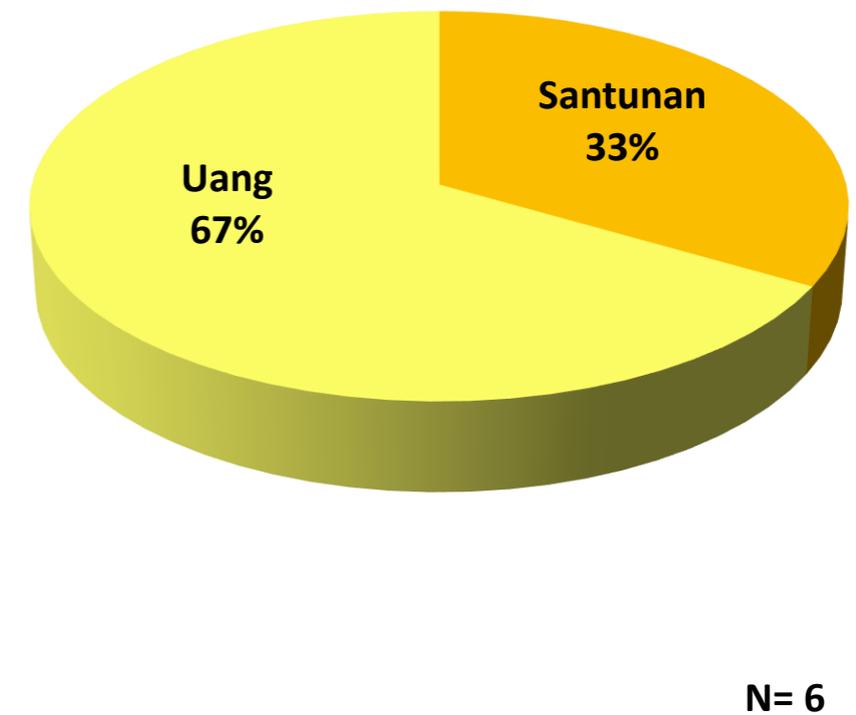


HUBUNGAN INDUSTRIAL

Pengemudi Ojol Mendapat Bantuan dari Perusahaan Aplikator Ketika Mengalami Kecelakaan

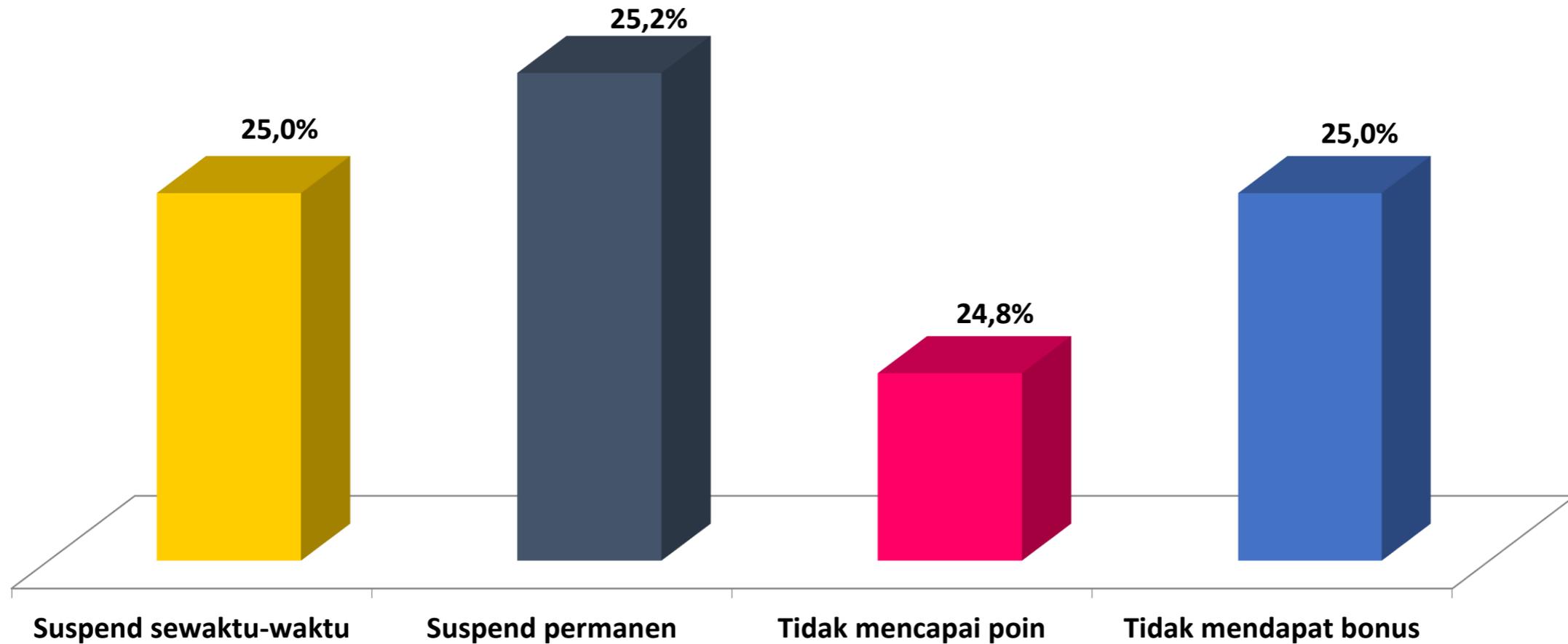


Bentuk Bantuan dari Perusahaan Aplikator



HUBUNGAN INDUSTRIAL

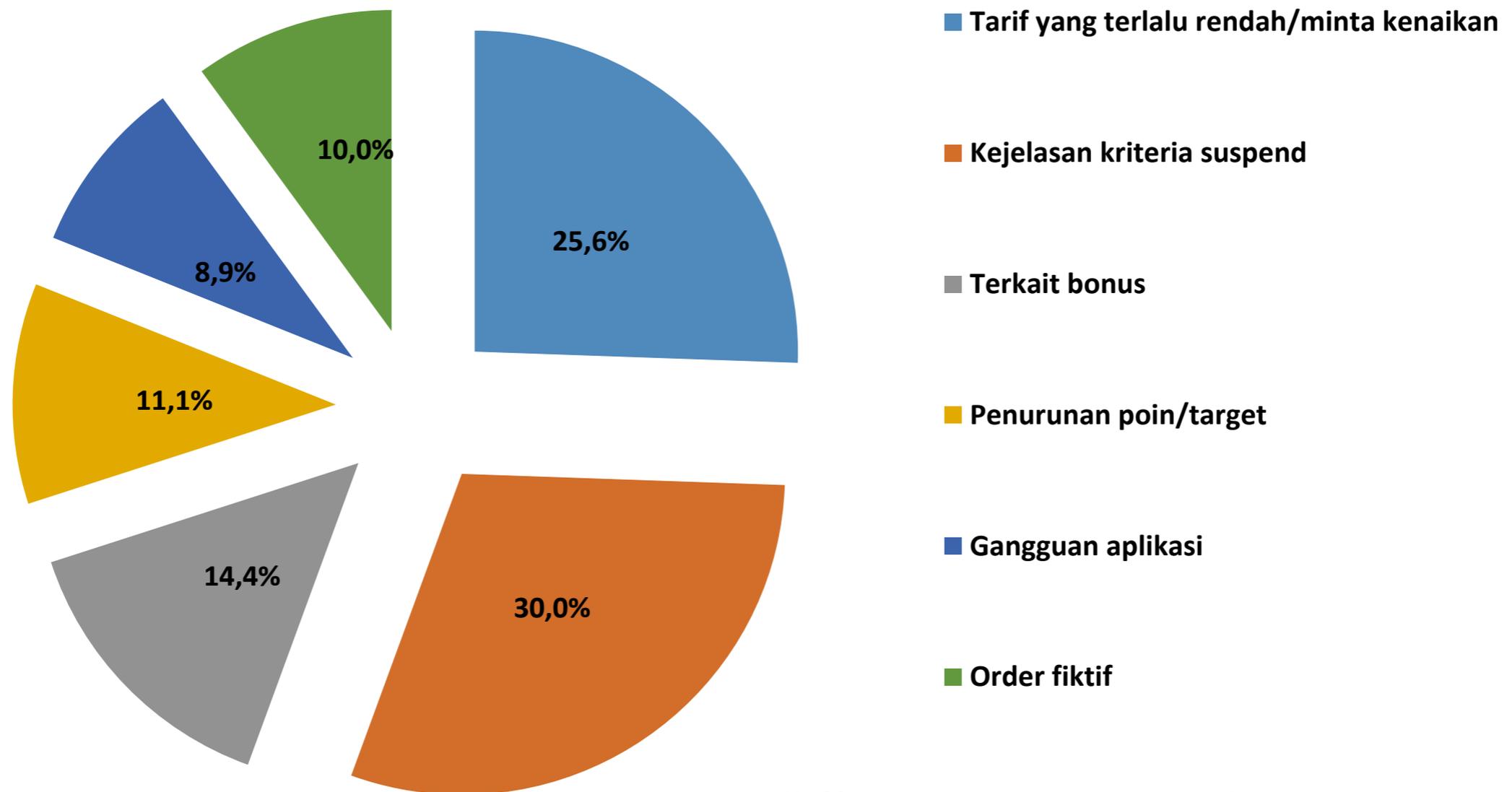
Hal yang Paling Dicemaskan Pengemudi Ojol



N= 1175, responden menjawab lebih dari 1

HUBUNGAN INDUSTRIAL

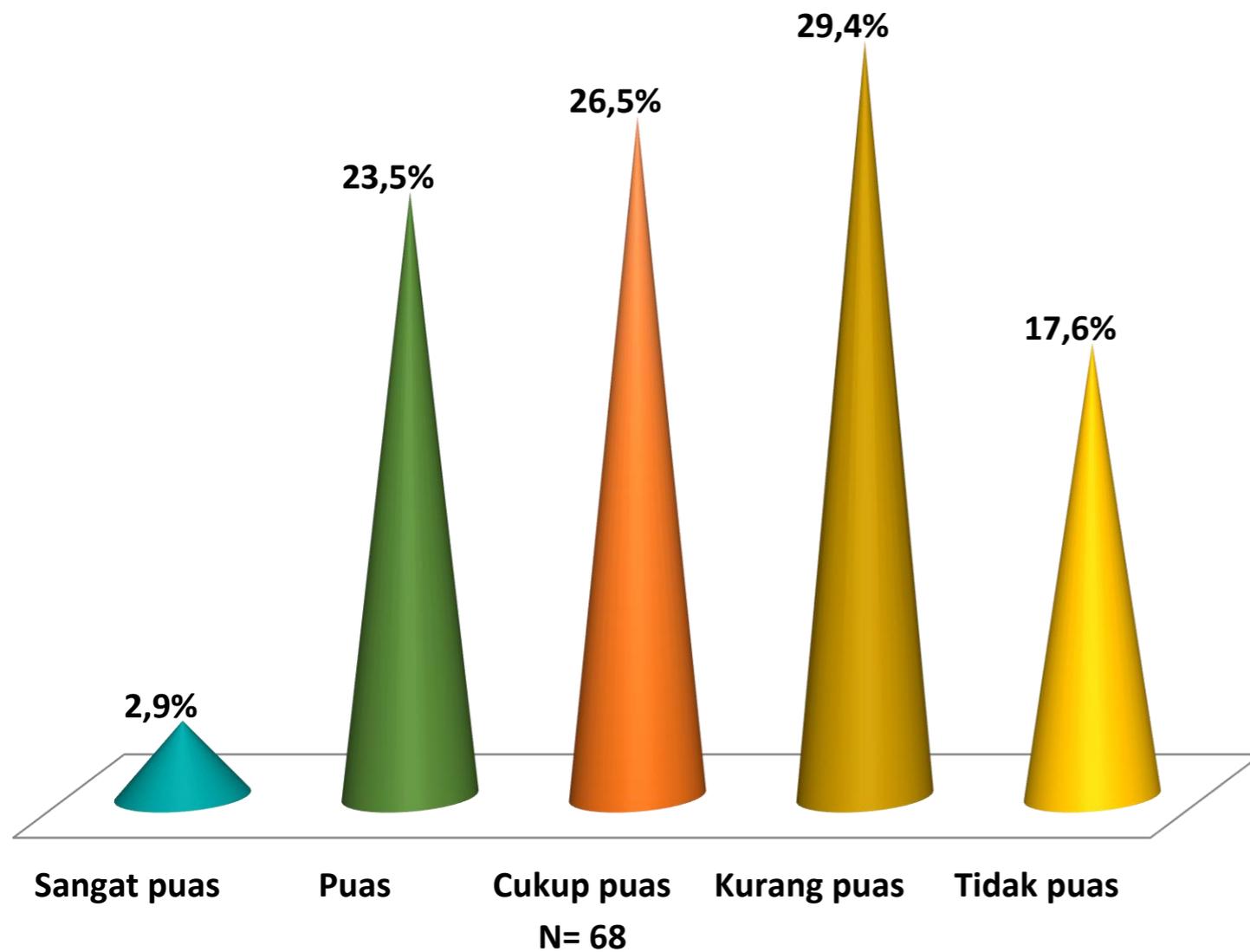
Aspirasi yang Disampaikan oleh Pengemudi Ojol Kepada Aplikator



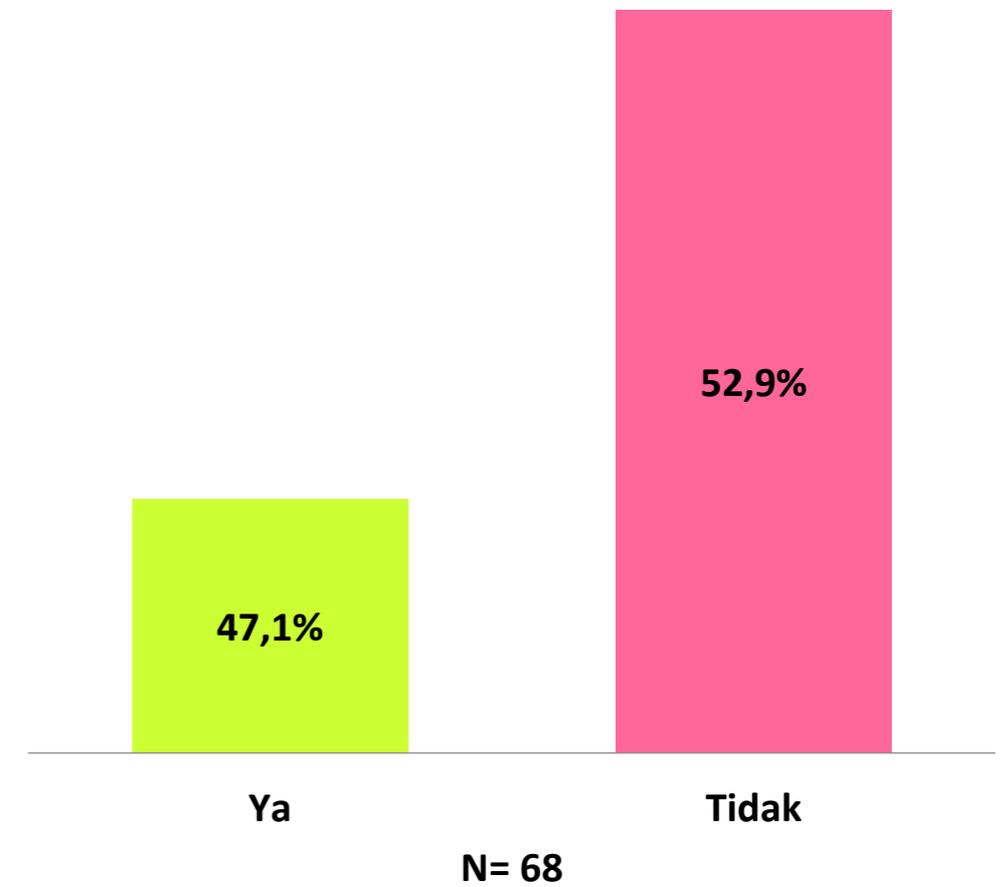
N= 90, responden menjawab lebih dari 1

HUBUNGAN INDUSTRIAL

Kepuasan Pengemudi Ojol Terhadap Prosedur dan Respon Komunikasi Aplikator

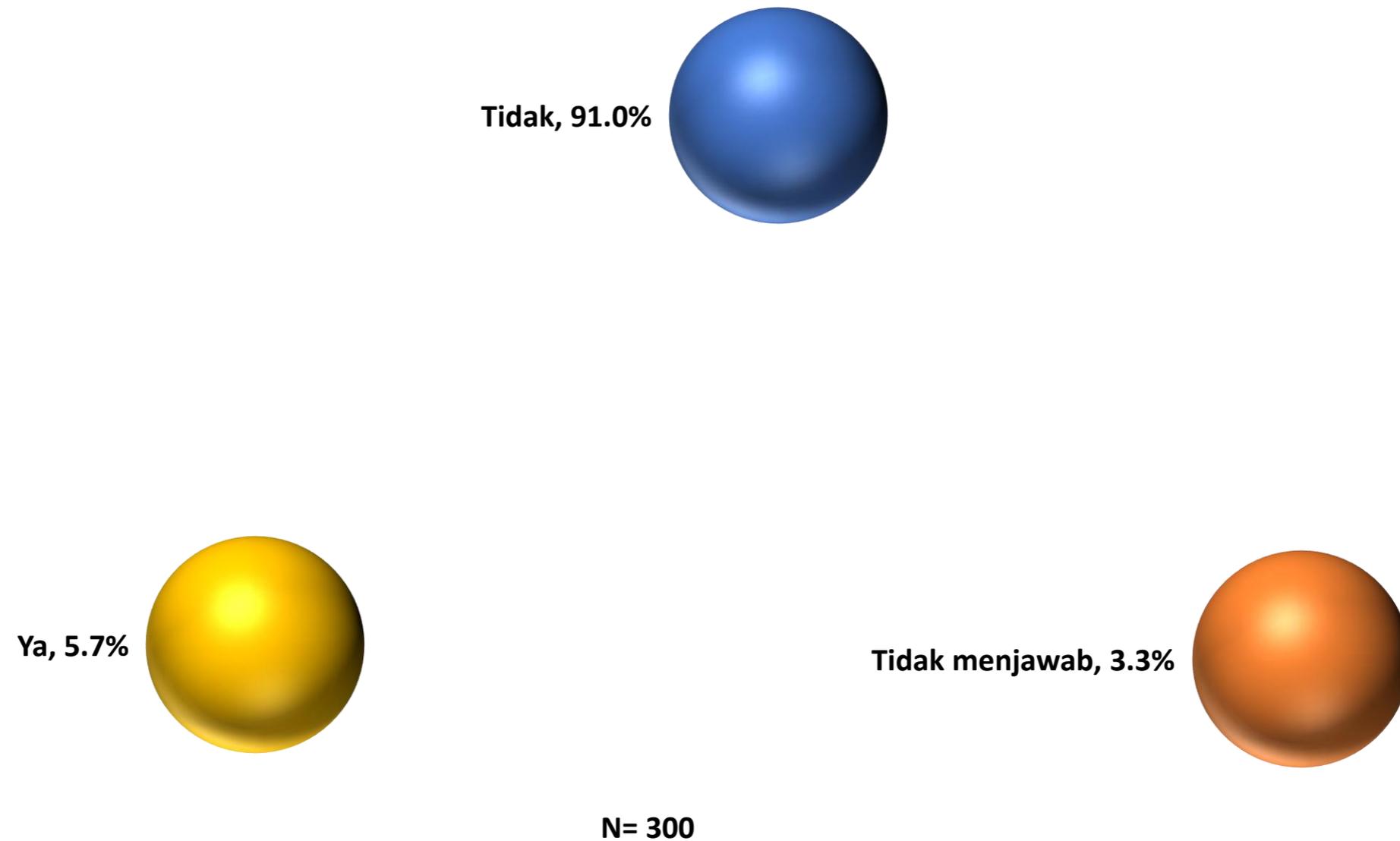


Aspirasi Pengemudi Ojol Ditindaklanjuti oleh Aplikator



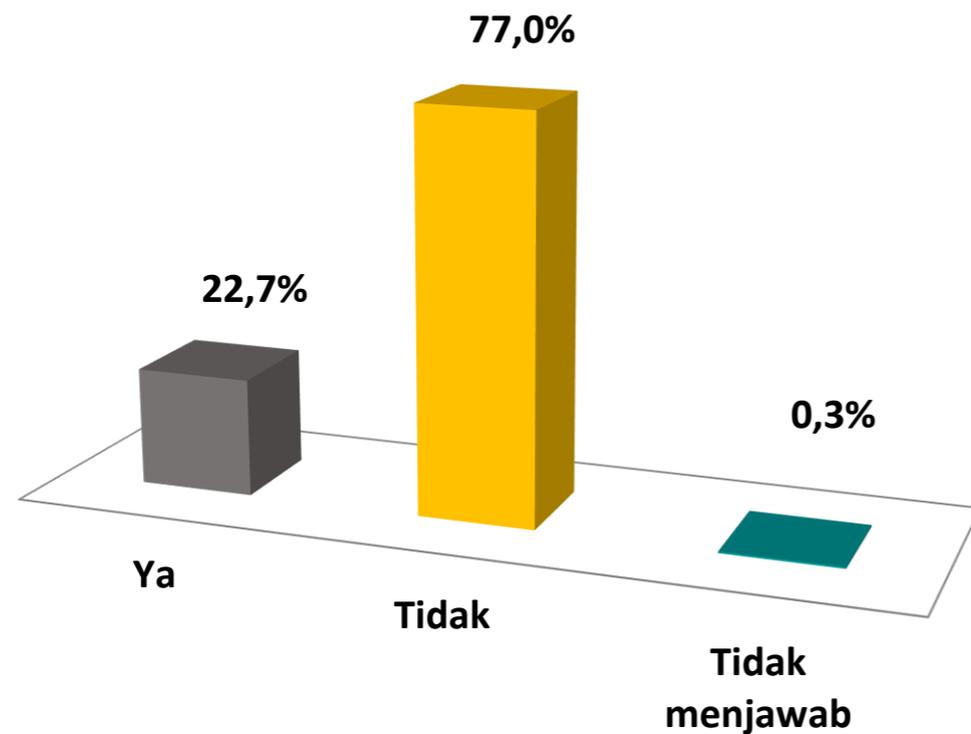
HUBUNGAN INDUSTRIAL

Kebijakan Ganjil Genap Menurunkan Jumlah Orderan Penumpang



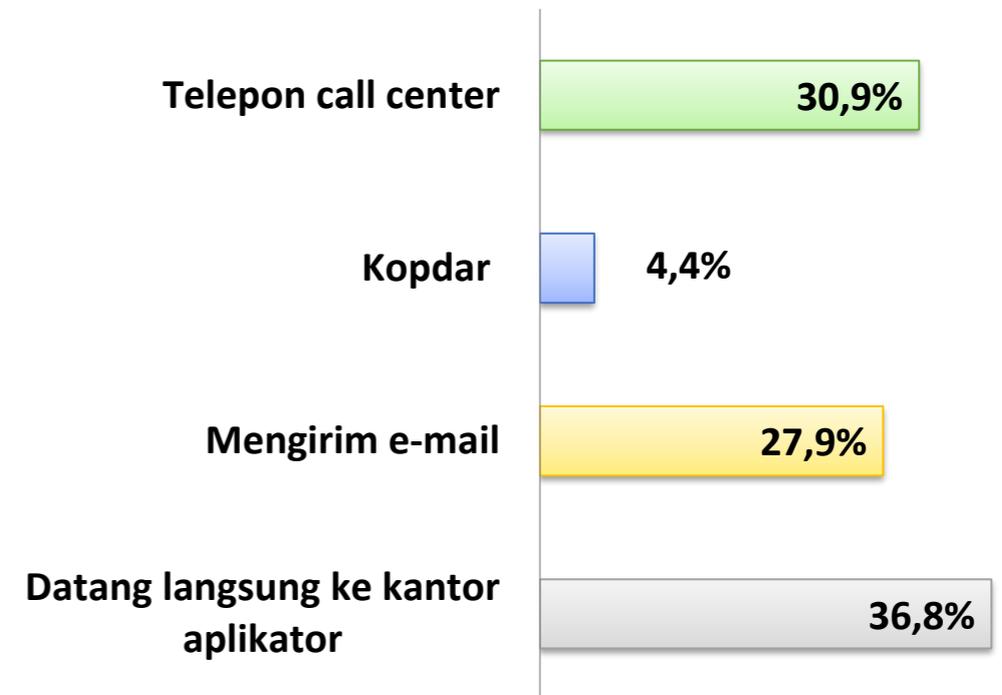
HUBUNGAN INDUSTRIAL

Pengemudi Ojol Pernah Menyampaikan Aspirasi Kepada Aplikator



N= 300

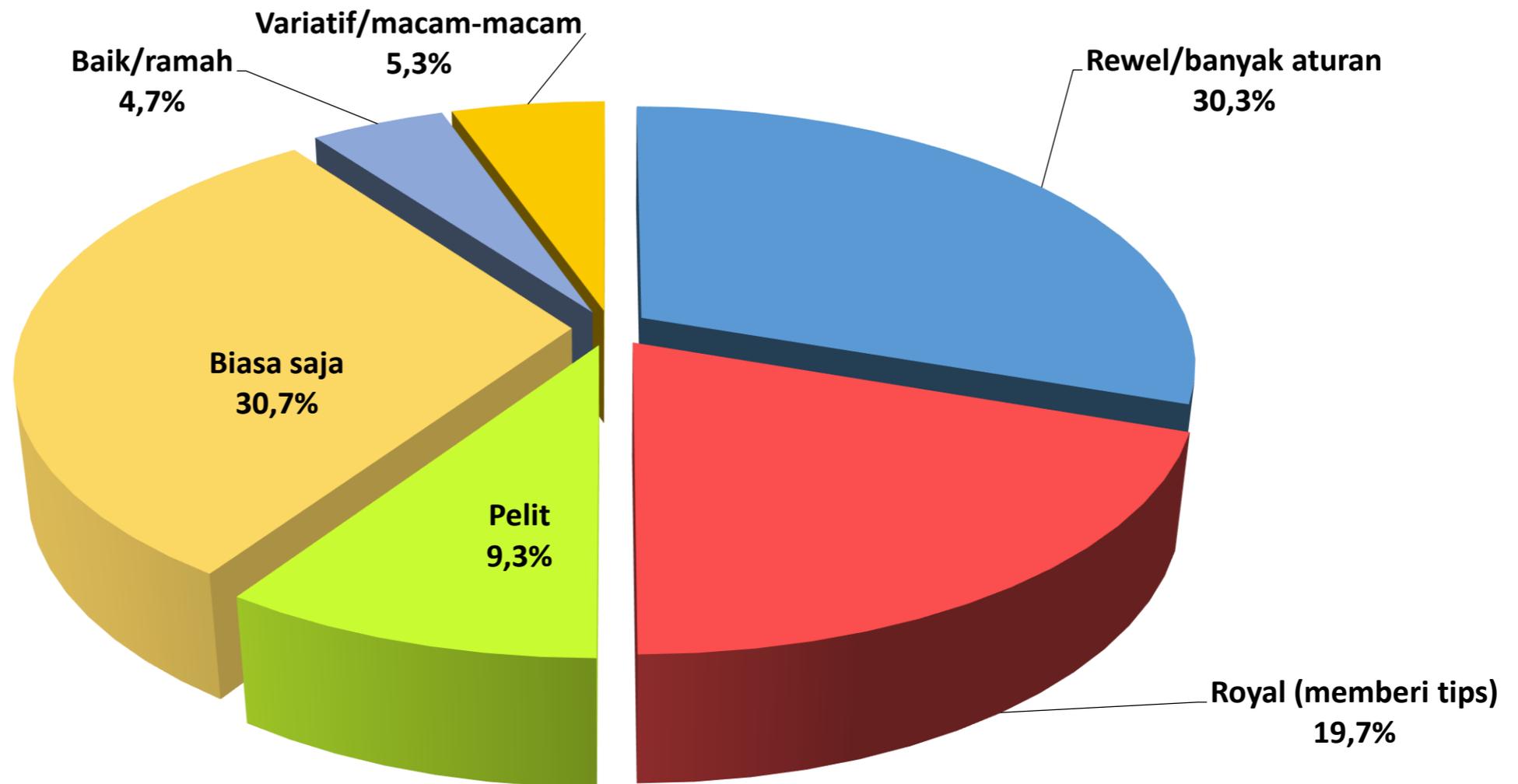
Sarana Komunikasi yang Digunakan Pengemudi Ojol Untuk Menyampaikan Aspirasi



N- 68

RELASI DENGAN KONSUMEN DAN SESAMA PENGEMUDI OJOL

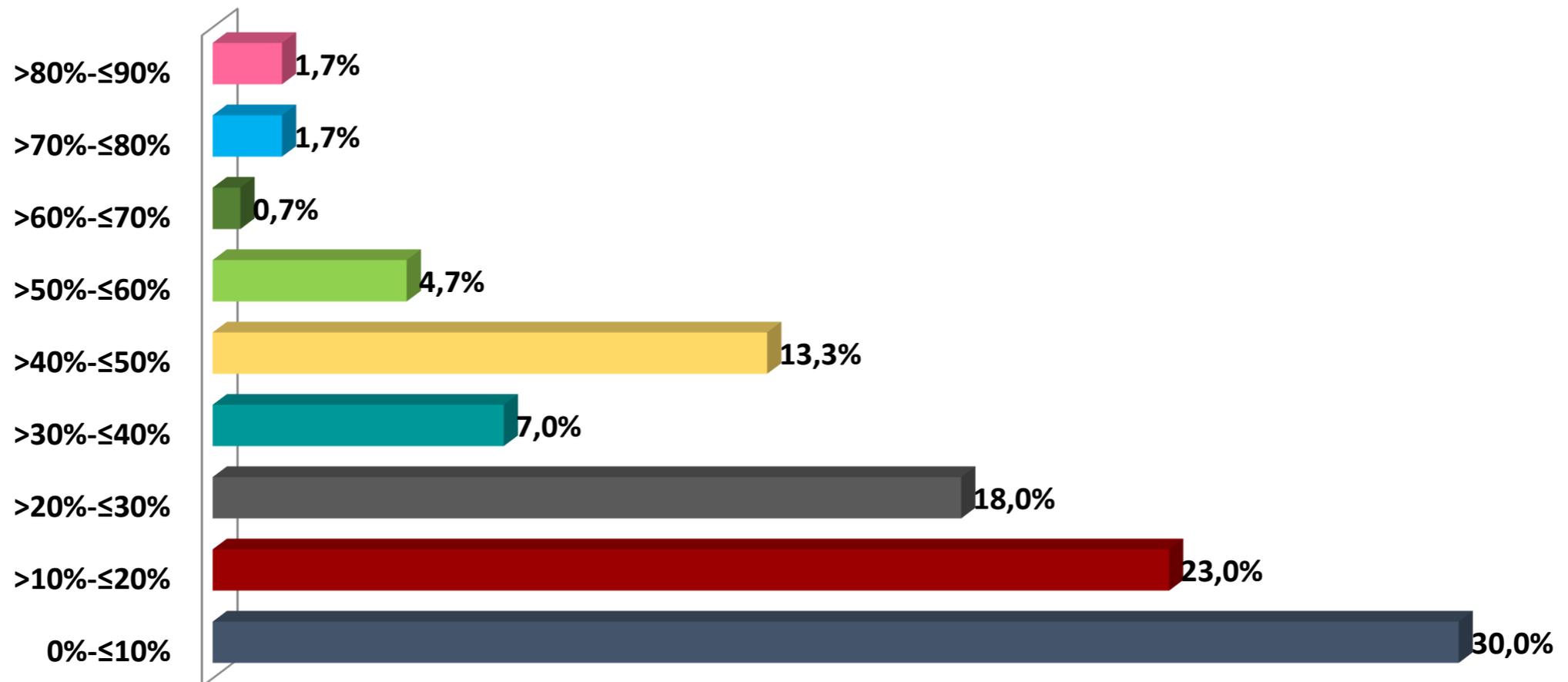
Kesan Pengemudi Ojol Terhadap Konsumen



N= 300

RELASI DENGAN KONSUMEN DAN SESAMA PENGEMUDI OJOL

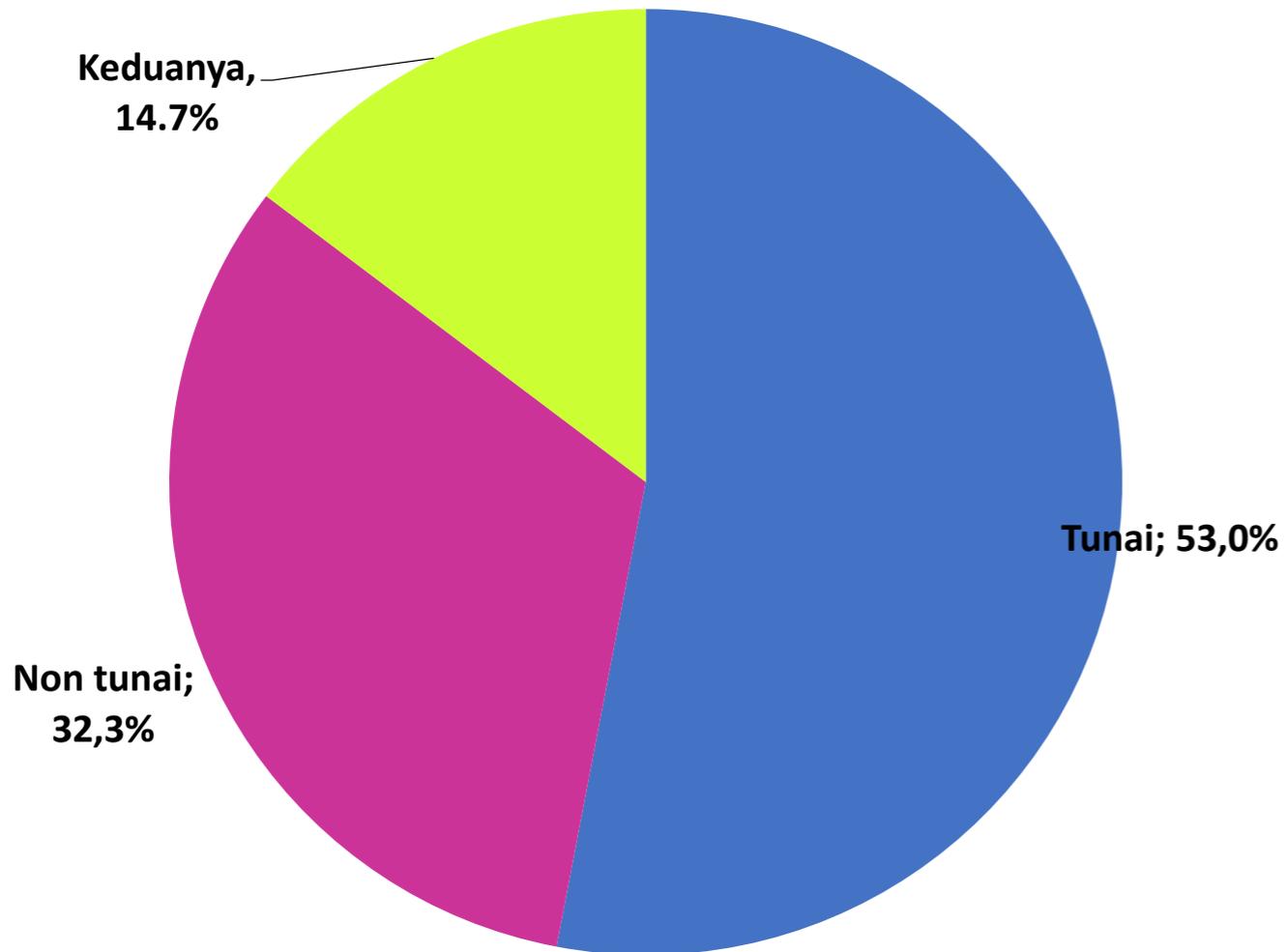
Penumpang yang Membayar Lebih dari Tarif



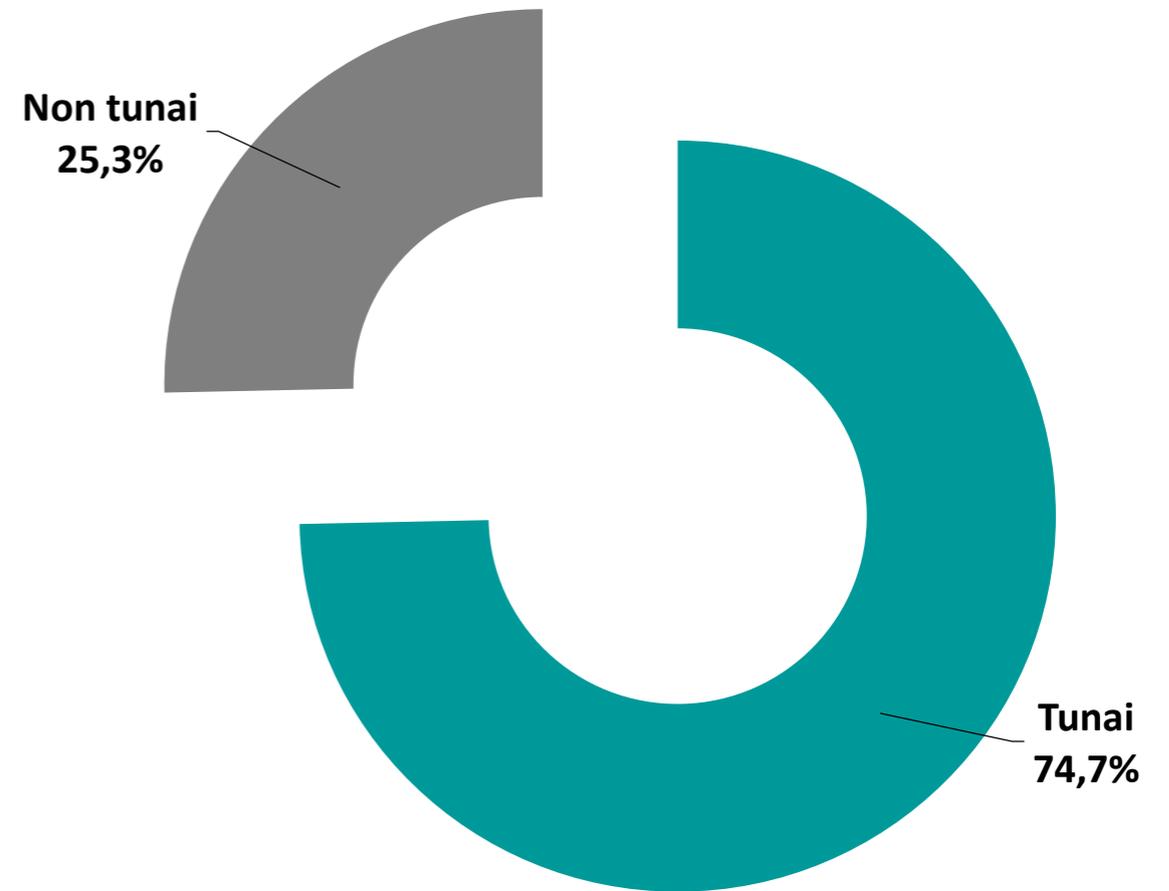
N= 300

RELASI DENGAN KONSUMEN DAN SESAMA PENGEMUDI OJOL

Cara Penumpang Membayar Ojol



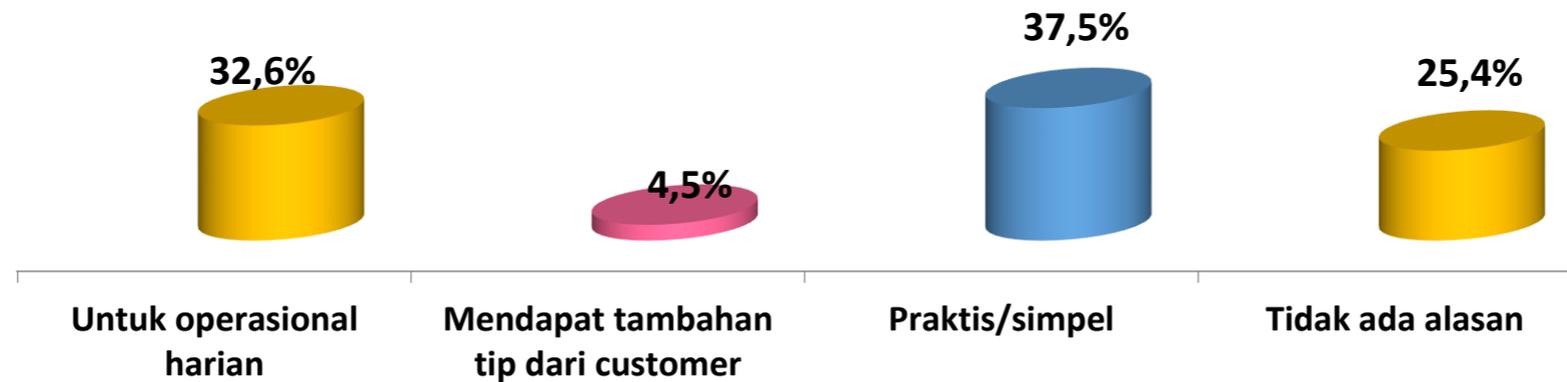
Preferensi Pembayaran Pengemudi Ojol



N= 300

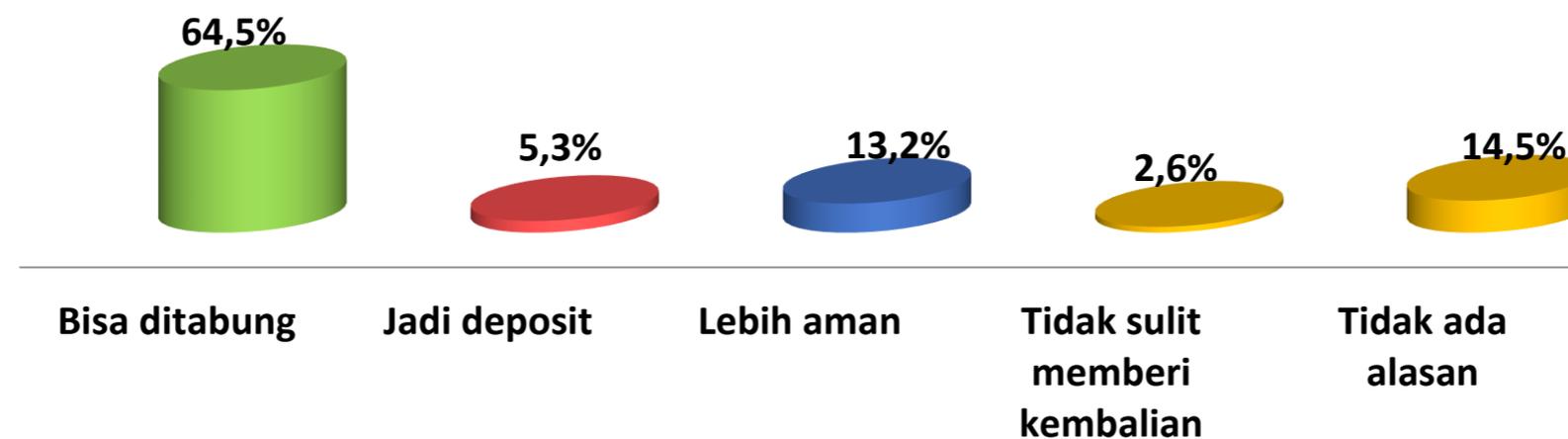
RELASI DENGAN KONSUMEN DAN SESAMA PENGEMUDI OJOL

Alasan Pengemudi Ojol Lebih Menyukai Pembayaran Tunai



N= 224

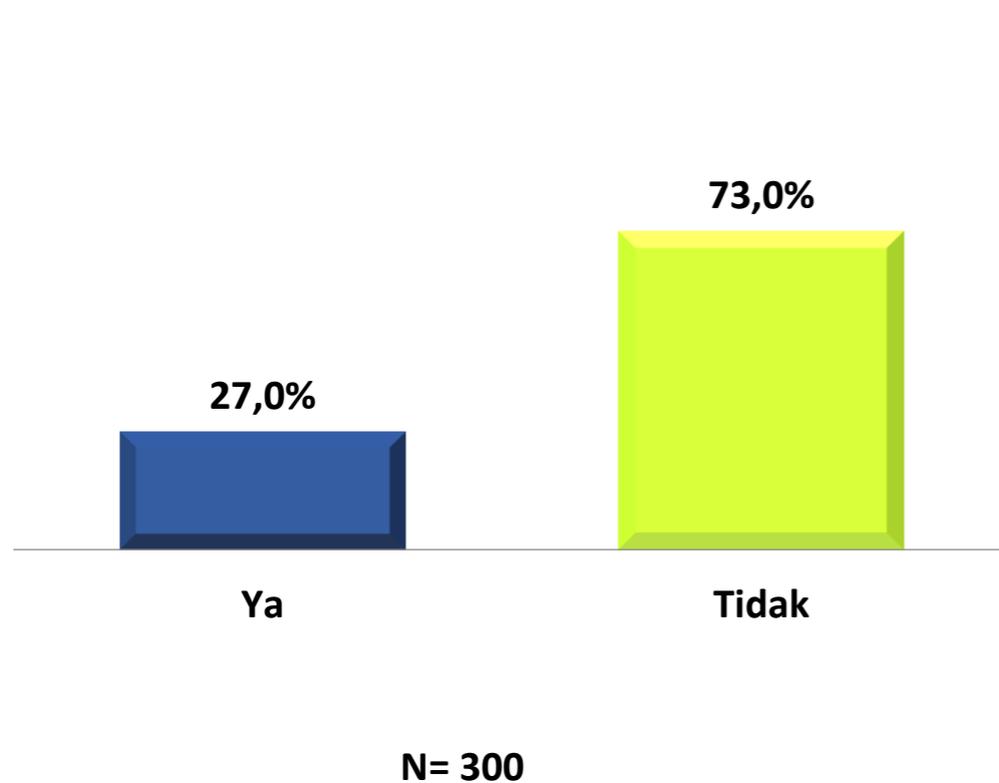
Alasan Pengemudi Ojol Lebih Menyukai Pembayaran Non-Tunai



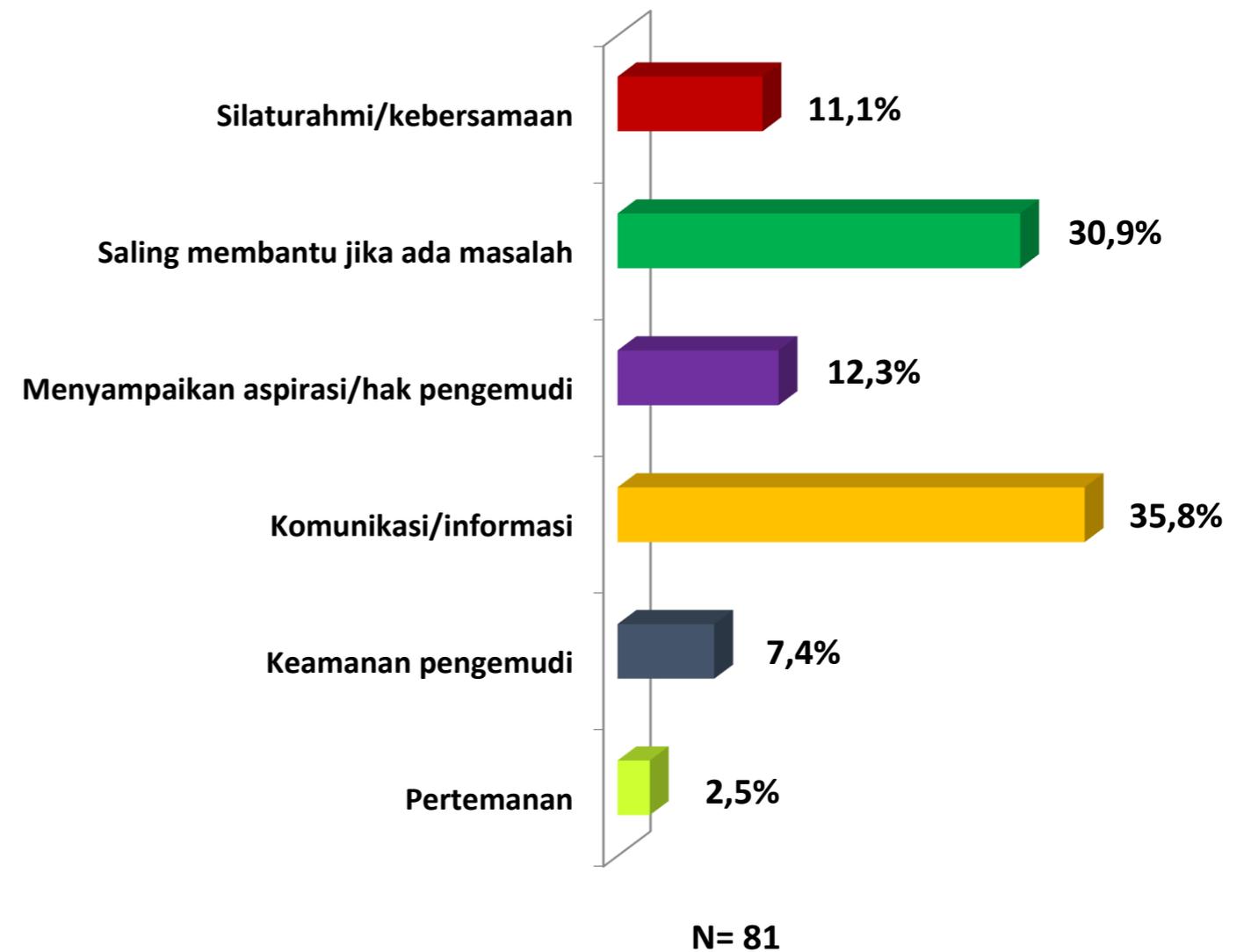
N= 76

RELASI DENGAN KONSUMEN DAN SESAMA PENGEMUDI OJOL

Pengemudi Ojol Tergabung dalam Asosiasi/Paguyuban

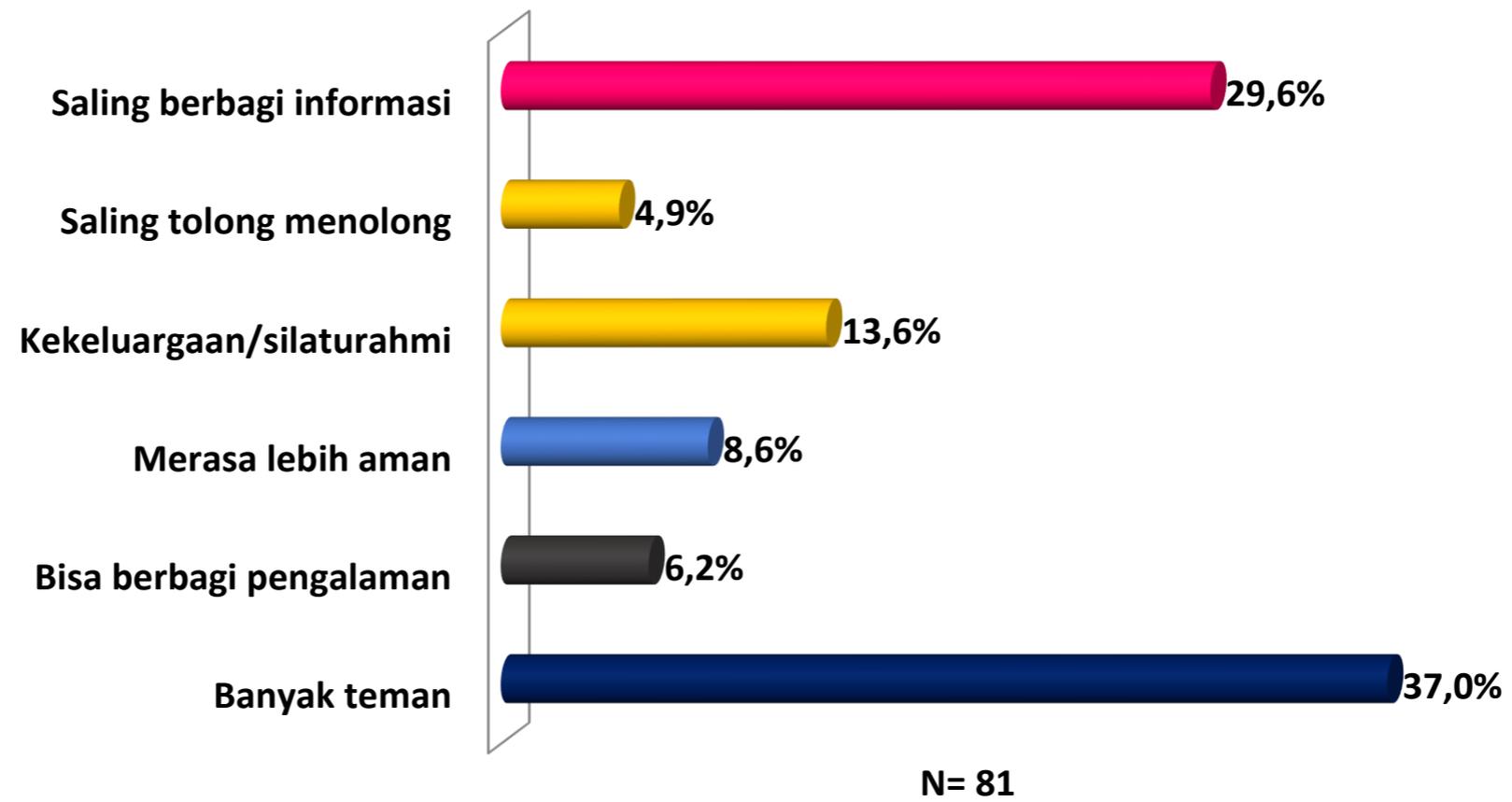


Perjuangan Utama Asosiasi/Paguyuban



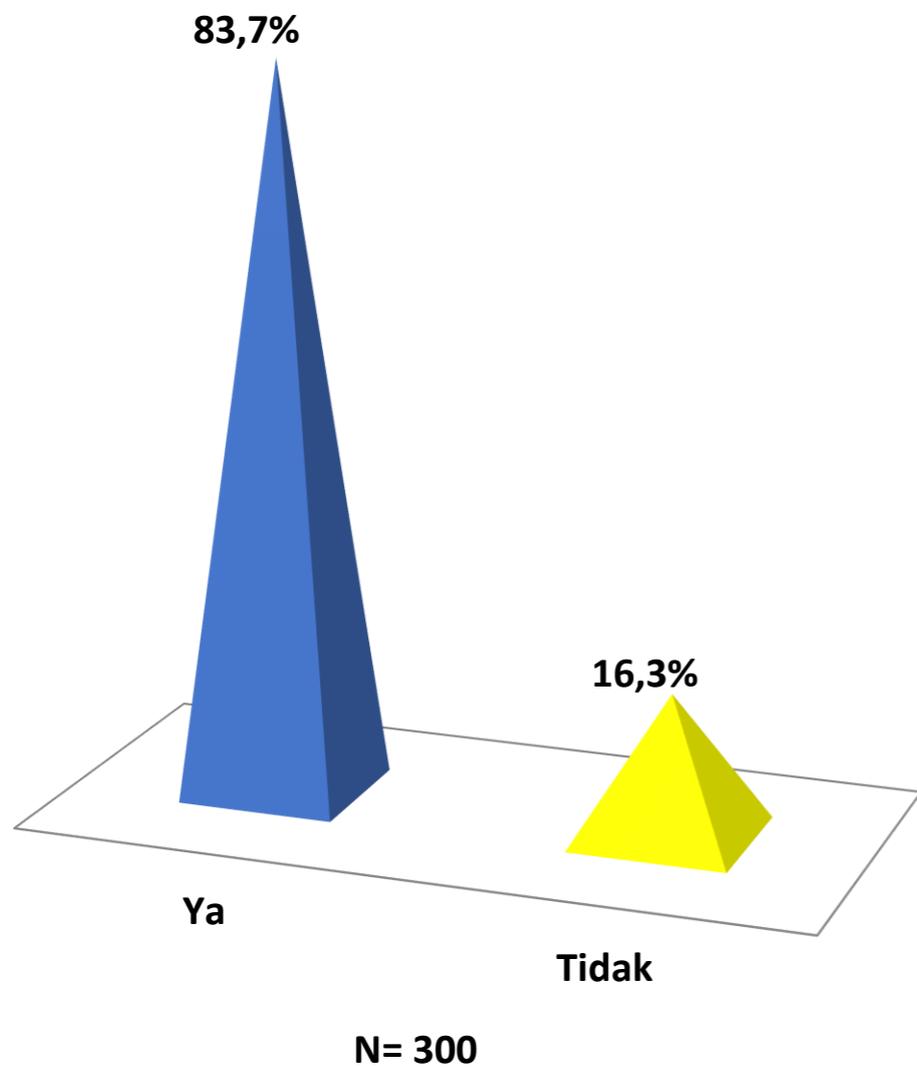
RELASI DENGAN KONSUMEN DAN SESAMA PENGEMUDI OJOL

Manfaat Bergabung dengan Asosiasi/Paguyuban



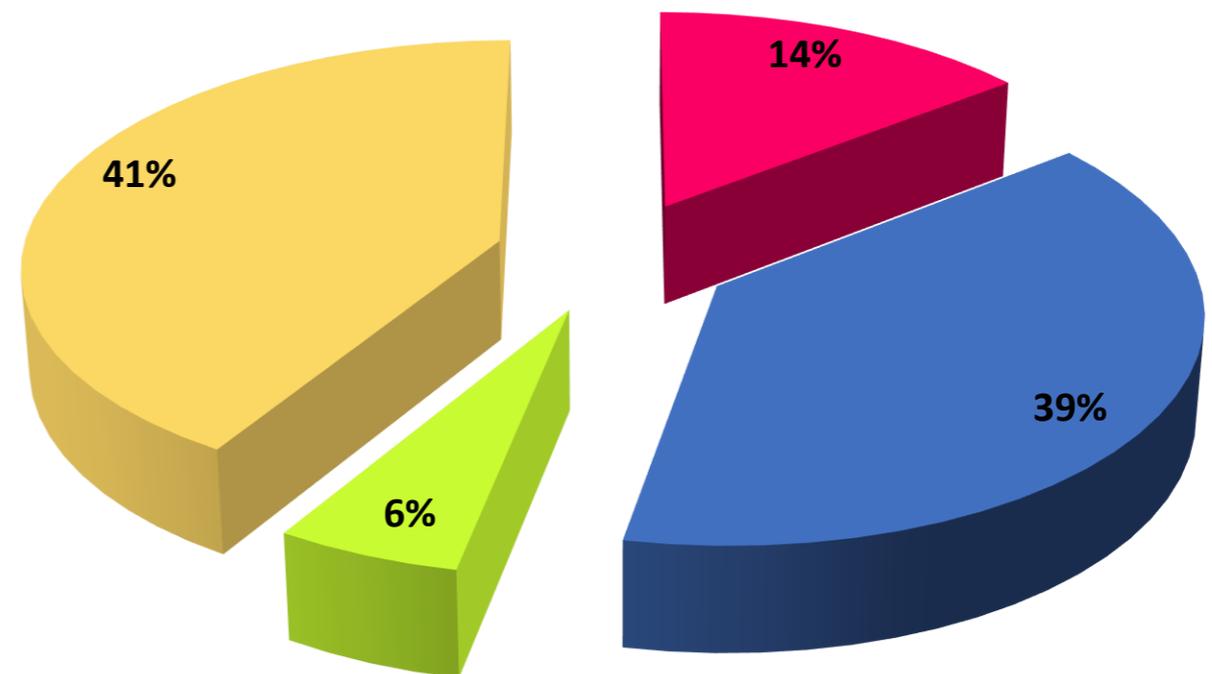
RELASI DENGAN KONSUMEN DAN SESAMA PENGEMUDI OJOL

Pengemudi Ojol Pernah Mendapatkan Order Fiktif



Sumber Ancaman Keselamatan yang Dirisaukan Pengemudi Ojol

Konsumen Pelaku transportasi lain Aparat Preman pelaku kejahatan



N= 414, responden menjawab lebih dari 1