

Persepsi Masyarakat Terhadap Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan Dan Kebijakan Perlindungan Kecelakaan Jalan

Antoni S. Sitorus¹, Budi Sitorus^{*2}, Tulus Irpan Harsono Sitorus³, Christina Natalia Sitorus⁴

¹Kementerian Kominfo, ²Kementerian Perhubungan, ³IDI Kota Bekasi, ⁴Badan Kebijakan Transportasi Kementerian Perhubungan
E-mail: *budi.sitorus76@google.com

Received 14-04-2022; Reviewed 09-05-2022; Accepted 23-05-2022
Journal Homepage: <http://ktj.pktj.ac.id/index.php/ktj>
DOI: 10.46447/ktj.v9i1.426

Abstract

Safety is an important part in using motor vehicles and public transportation, where in 2019 the road transport mode ranks third after the flight mode and cruise mode with a contribution of 24.9%, for that safety can be a safe culture in travel. The purpose of the study was to determine the perception of society related to SWDKLLJ and the level of community satisfaction. The research method is using qualitative descriptive approach with data collection using Gay and Diehl data collection techniques with a sample of 28 respondents, using google form. This data collection was given randomly to respondents and secondary data was obtained from literature and research results to support this study. The results showed that (1) knowledge about iruan SWDKLLJ majority of respondents do not know as much as 51.9%, (2) utilizing the mandatory donation of road traffic accident funds (SWDKLLJ) the majority of respondents are not as much as 88.9%, (3) other insurance funding as a replacement, the majority of respondents answered No 44%, (4) Officer services in making claims using SWDKLLJ, the majority of respondents answered quite satisfied 44%. Further studies are needed to reveal the public satisfaction of swdkllj contribution services and highway safety protection policies.

Keywords: SWDKLLJ, Road Accident Insurance, Quick Response Accident

Abstrak

Keselamatan menjadi bagian penting dalam menggunakan kendaraan bermotor maupun transportasi umum, dimana tahun 2019 moda angkutan jalan menempati peringkat ketiga jumlah kecelakaan setelah moda penerbangan dan moda pelayaran dengan kontribusi sebesar 24,9%, untuk itu keselamatan dapat menjadi budaya dalam masyarakat. Hal yang tidak dapat dihindarkan ketika terjadi kecelakaan lalu lintas, dimana untuk meringankan biaya tersebut diperlukan asuransi kecelakaan maupun kebijakan respon cepat terhadap kecelakaan lalu lintas. Permasalahan studi adalah kurangnya informasi manfaat dari SWDKLLJ kepada masyarakat, asuransi yang dimiliki masyarakat berasal dari asuransi perusahaan maupun dana pribadi. Tujuan penelitian adalah mengetahui persepsi masyarakat terkait SWDKLLJ dan memberikan masukan terhadap asuransi kecelakaan agar dapat menggabungkan nilai manfaat asuransi yang dimiliki masyarakat dengan SWDKLLJ, serta kebijakan respon cepat penanganan kecelakaan. Metode penelitian yaitu menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif dengan pengumpulan data menggunakan teknik pengumpulan data Gay dan Diehl dengan sampel sebanyak 28 responden. Hasil studi menunjukkan bahwa (1) pengetahuan tentang iruan SWDKLLJ mayoritas responden belum mengetahui sebanyak 51,9%, (2) memanfaatkan

Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan (SWDKLLJ) mayoritas responden Tidak sebanyak 88,9%, (3) pendanaan asuransi lainnya sebagai penggantinya, mayoritas responden menjawab Tidak ada 44%, (4) pelayanan Petugas dalam melakukan klaim dengan menggunakan SWDKLLJ, mayoritas responden menjawab Cukup Puas 44%.

Kata Kunci: Iuran SWDKLLJ, Asuransi Kecelakaan Jalan, Respon Cepat Kecelakaan

PENDAHULUAN

Keselamatan merupakan hal utama dalam berkendara, dimana setiap pengemudi wajib mempersiapkan fisik maupun mental ketika bertemu dengan berbagai karakter pengemudi maupun hambatan di jalan. Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*) mengandung pengertian suatu usaha yang dilakukan dalam meminimalisir tingkat bahaya dan memaksimalkan keamanan dalam berkendara, demi menciptakan suatu kondisi, dimana kita berada pada titik yang tidak membahayakan pengendara lain dan menyadari kemungkinan bahaya yang dapat terjadi di sekitar kita serta pemahaman akan pencegahan dan penanggulangannya. Seiring dengan pertumbuhan jumlah kendaraan keselamatan transportasi jalan menjadi masalah global (Oktopianto, Nabil, et al., 2021). Semakin tingginya mobilitas dari tahun ke tahun tentunya akan menjadi sebuah permasalahan transportasi jalan di masa depan jika tidak dilakukan penanganan yang tepat (Oktopianto, Prasetyo, et al., 2021).

Berbagai upaya telah diciptakan untuk meningkatkan keselamatan pada pengguna jalan. Namun hal ini tidak mudah karena dalam sistem transportasi jalan raya melibatkan tiga unsur utama manusia, sarana transportasi dan prasarana transportasi (Hidayat et al., 2020). Beberapa hal yang mengakibatkan terjadinya kecelakaan dapat disebabkan oleh faktor manusia, kendaraan, lingkungan jalan, seperti diungkapkan (Austroads, 2002) yaitu dipengaruhi oleh faktor manusia, kendaraan, dan lingkungan jalan, serta interaksi dan kombinasi dua atau lebih faktor tersebut. (Carter & Homburger, 1978) mendefinisikan sebagai suatu peristiwa yang terjadi akibat kesalahan fasilitas jalan dan lingkungan, kendaraan serta pengemudi sebagai bagian dari sistem lalu lintas, baik berdiri sendiri maupun saling terkait yaitu manusia, kendaraan, jalan dan lingkungan.

Kecelakaan lalu lintas mengakibatkan banyak kerugian, baik biaya kerusakan properti atau kendaraan maupun biaya perawatan medis (Oktopianto & Anggara, 2022). SWDKLLJ adalah Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan, yang berfungsi sebagai jaminan bagi pengendara jika seandainya mengalami kecelakaan di jalan. Dasar hukum SWDKLLJ adalah Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang. Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 tentang Ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang. Dana SWDKLLJ ini tertulis dalam STNK, namun banyak pemilik kendaraan yang masih belum mengerti manfaat pentingnya SWDKLLJ, sehingga tidak dapat diklaim atau dicairkan.

Informasi kepada masyarakat terkait Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan (SWDKLLJ) masih belum optimal, menjadi faktor yang menghambat masyarakat untuk melakukan klaim atau mencairkannya. Demikian pula masyarakat dalam penelitian ini telah memiliki asuransi seperti asuransi kesehatan, asuransi jaminan kerja yang dibayarkan oleh perusahaan dan asuransi pribadi yang dibayarkan tiap bulannya. Persepsi masyarakat terhadap iuran SWDKLLJ merupakan gambaran individu melalui rangkaian proses yaitu pengenalan dan pemahaman terhadap objek

ataupun subjek serta peristiwa yang didefinisikan melalui indra, proses tersebut kemudian diinterpretasikan menjadi sebuah informasi atas pelayanan yang diberikan maupun pada saat membayar pajak kendaraan bermotor (STNK).

Berdasarkan latar belakang yang telah di uraikan diatas, rumusan masalah yang dapat dikemukakan adalah sebagai berikut: (1) Bagaimana persepsi masyarakat terhadap iuran SWDKLLJ?, (2) Bagaimana membangun respon cepat terhadap penanganan kecelakaan lalu lintas. Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah diatas, maka tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah (1) Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui tingkat kepuasan masyarakat terhadap SWDKLLJ, (2) Melalui sistem penanganan kecelakaan terpadu melalui IT yang diteruskan kepada berbagai pihak terkait serta didukung kebijakan Pemerintah untuk melakukan tindakan promotif maupun korektif untuk menekan kecelakaan lalu lintas.

METODE PENELITIAN

Metode penelitian ini menggunakan menggunakan deskriptif kualitatif, yaitu metode penelitian yang menggambarkan faktor penyebab kecelakaan, perlindungan kecelakaan yang ditinjau dari tindakan promotif dan preventif. Iuran SWDKLLJ tertulis dalam Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) dimana aturan penyelenggaraan melalui Peraturan Menteri Keuangan.

Metode deskriptif berdasarkan pada filsafat *postpositivisme* digunakan untuk meneliti pada kondisi objek yang alamiah (sebagai lawannya adalah eksperimen) dimana peneliti sebagai instrument kunci teknik pengumpulan data dilakukan secara trigulasi (Sugiyono, 2018).

Instrumen Pengumpulan Data

Pengumpulan data menggunakan data primer dan sekunder. Data sekunder diperoleh dari buku-buku, literatur yang berkaitan dan menunjang penelitian ini. Pengumpulan data primer yaitu melakukan survei kepuasan masyarakat terhadap pelayanan SWDKLLJ. Responden studi diambil dengan sistem acak dengan populasi sebanyak 270 responden, dengan menggunakan *google form* melalui pendekatan rumus Gay dan Diehl. (Gay & Diehl, 1992) penelitian deskriptif memiliki sampel 10% dari populasi, penelitian korelasional, paling sedikit tiga puluh elemen populasi, penelitian perbandingan kausal (*causal comparative*), tiga puluh elemen per kelompok, dan untuk penelitian eksperimen lima belas elemen per kelompok.

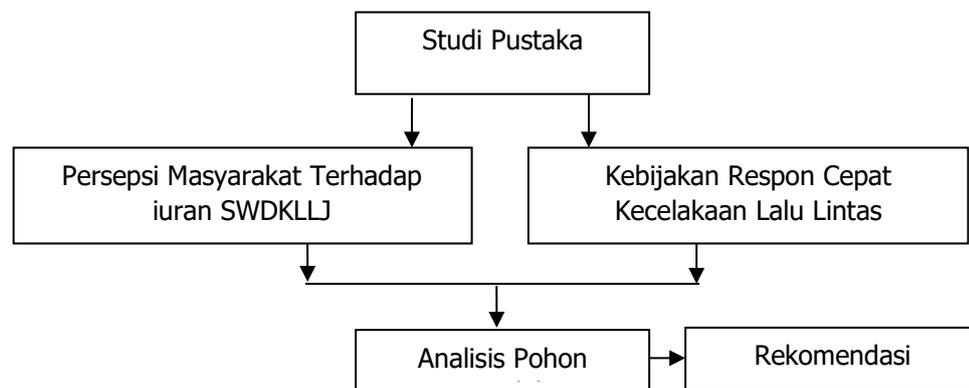
Menurut (Sugiyono, 2018) metode (*simple random sampling*) sederhana (simpl) karena pengambilan anggota sampel dari populasi dilakukan secara acak tanpa memperhatikan strata yang ada dalam populasi itu, cara ini dilakukan jika anggota populasi homogen. Menurut (Sugiyono, 2012) populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas obyek atau subyek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Sedangkan sampel menurut (Arikunto, 2019) adalah sebagian atau wakil dari populasi yang diteliti. Berdasarkan jumlah populasi penelitian sebanyak 270 orang maka sampel yang dibutuhkan dengan rumus Gay dan Diehl: $N=270$ maka $n = 270 \times 10\% = 27$ responden. Dimana N: populasi n: sampel

Teknik Analisis Data

Analisis data adalah menggunakan analisis pohon masalah (*Problem Tree*), yaitu menerangkan hubungan sebab akibat (Asmoko, 2014). Analisis pohon masalah ini

menerangkan permasalahan dari pohon di bawah menuju pohon di atas. Menurut (Duffy et al., 2012) tree diagram merupakan suatu alat generic yang dapat diadaptasikan untuk berbagai maksud yang luas diantaranya: (1) Mengembangkan langkah-langkah logis untuk mencapai hasil yang spesifik, (2) melakukan analisis five whys dalam mengeksplorasi penyebab, (3) Mengkomunikasikan untuk mendorong keterlibatan dalam pengembangan hasil yang didukung bersama, (4) Menggali pada level yang lebih rinci suatu alur proses, (5) Menggambarkan secara grafik suatu perkembangan hirarkis, seperti silsilah atau skema klasifikasi.

Untuk menjelaskan permasalahan tersebut disusunlah kerangka pikir maupun analisis pohon masalah. Berdasarkan latar belakang permasalahan penelitian maka disusunlah kerangka pikir penelitian pada gambar 1.



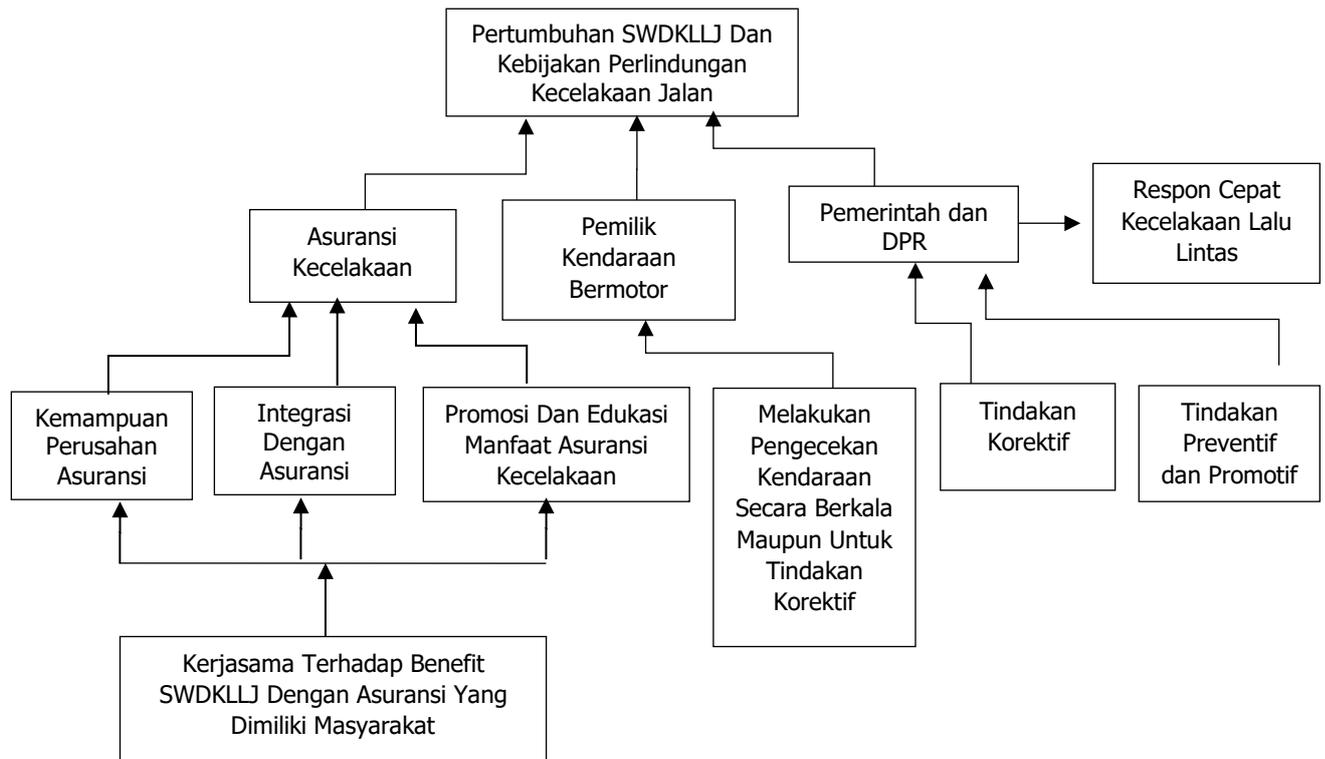
GAMBAR 1. Kerangka Pikir

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pada dasarnya keselamatan transportasi menjadi hal utama dalam pelayanan transportasi, dimana Pemerintah memiliki tujuan *zero accident* sehingga semangat tersebut dapat menjadi sikap yang sama bagi semua stakeholder (perusahaan penyedia jasa transportasi, pemilik kendaraan bermotor, maupun Pemerintah). Keselamatan berkendara di jalan harus terus ditingkatkan, sedangkan untuk mengurangi biaya yang harus ditanggung oleh korban dapat meringankan korban, melalui iuran SWDKLLJ yang tertulis dalam STNK.

Persepsi masyarakat terhadap iuran SWDKLLJ masih belum banyak mengetahui akan manfaat maupun cara untuk melakukan klaim, dan beberapa masyarakat menyatakan puas terhadap pelayanan petugas ketika melakukan klaim, seperti yang tertuang dalam hasil survei. Dengan adanya integrasi asuransi yang ada maupun antara SWDKLLJ dan asuransi yang dimiliki masyarakat sangat membantu masyarakat. Melalui permasalahan tersebut dituangkan dalam analisis pohon masalah.

Penanganan kecelakaan di jalan masih bersifat parsial, belum melibatkan pemangku kepentingan. Akan lebih baik jika penanganan kecelakaan dimulai dari tindakan promotif, dilanjutkan preventif, kuratif maupun rehabilitatif. Sebagaimana sering terjadi bahwa kecelakaan di jalan, salah satunya bahwa pengemudi kurang memperhatikan laik jalan kendaraannya serta analisis terhadap hambatan yang dihadapi oleh karena itu sangat diperlukan pengetahuan *safety riding* sebelum membuat Surat Izin Mengemudi (SIM).



Gambar 2. Analisis Pohon Masalah

Peranan SWDKLLJ dalam kecelakaan lalu lintas sangat dibutuhkan masyarakat untuk membantu meringankan biaya korban maupun kemudahan yang ditawarkan dalam proses klaim asuransi. Layanan informasi maupun strategi pemasaran dari SWDKLLJ yang diselenggarakan oleh PT Jasa Raharja telah mengalami perubahan dengan adanya aplikasi yang dapat digunakan oleh masyarakat. Keunggulan produk SWDKLLJ dapat terus dikembangkan dan di masa mendatang produk asuransi yang ada dapat terintegrasi dengan asuransi yang dimiliki oleh masyarakat, sehingga masyarakat dapat menerima manfaat dari asuransi yang dimilikinya.

Menurut (Ari & Astiti, 2012) dalam penelitian Persepsi Individu Terhadap Asuransi dan Model Kepercayaan Kesehatan dalam Pengambilan Keputusan Menggunakan Asuransi Jiwa, dengan hasil penelitian menunjukkan ketika individu memutuskan untuk menggunakan asuransi jiwa, maka faktor yang paling dominan ialah bagaimana produk asuransi yang ditawarkan memberikan keistimewaan lebih dibanding produk asuransi lainnya. Kelebihan produk asuransi jiwa ini dapat dilihat dari jaminan-jaminan yang tercakup dalam penawaran produknya, yaitu jaminan masa tua, jaminan kecelakaan, jaminan kematian, jaminan pendidikan, dan lainnya. Untuk aspek ethical profile and image, adalah bagaimana individu melihat kualitas sebuah produk asuransi. Kualitas dari produk asuransi memegang peranan penting dalam pengambilan keputusan individu untuk menggunakan asuransi jiwa.

Pola Pikir (*Mindset*) Keselamatan di Jalan

Dengan kesadaran atau pemahaman faktor penyebab kecelakaan maka masyarakat wajib merubah pola pikir terhadap keselamatan lalu lintas jalan. Melakukan perubahan pola pikir (*mindset*) dilakukan secara bertahap dalam diri pengguna kendaraan bermotor dengan menyadari bahwa manusia sebagai faktor

penyebab kecelakaan. Perubahan tersebut harus dilakukan dengan melakukan *safety first* /budaya selamat.

Tinjauan Singkat Pendekatan Keselamatan Jalan di Singapura dengan referensi sebagai berikut: (1) Menegakkan impor kendaraan yang ketat melalui izin impor kendaraan dari negara yang telah mengadopsi standar tinggi keselamatan kendaraan yang diakui dan memberlakukan sistem kuota yang ketat; (2) Pendidikan keselamatan jalan yang aman dan memadai melalui kontribusi dari Polisi Lalu Lintas Singapura, organisasi non-Pemerintah seperti Sekretariat Koordinasi Keamanan Nasional berkontribusi terhadap pendidikan keselamatan jalan di Singapura; (3) Memastikan jalan yang aman dan memadai melalui audit keselamatan jalan, Tinjauan Keselamatan Proyek (PSR) yang dilakukan dengan pedoman LTA; (4) Menerapkan kamera pemantau kecepatan atau *speed camera* di 87 jaringan kamera yang ditempatkan secara strategis di sepanjang jaringan jalan; (5) Manajemen kecepatan melalui mengatur kecepatan pada daerah rentan pengguna jalan bersentuhan seperti "zona khusus", zona perak dan zona sekolah.

Perubahan pola pikir dengan mengacu dari faktor penyebab kecelakaan (Austroads, 2002) dan referensi dari (Bank Dunia, 2019) maupun tindakan promotif dan preventif, sebagai berikut:

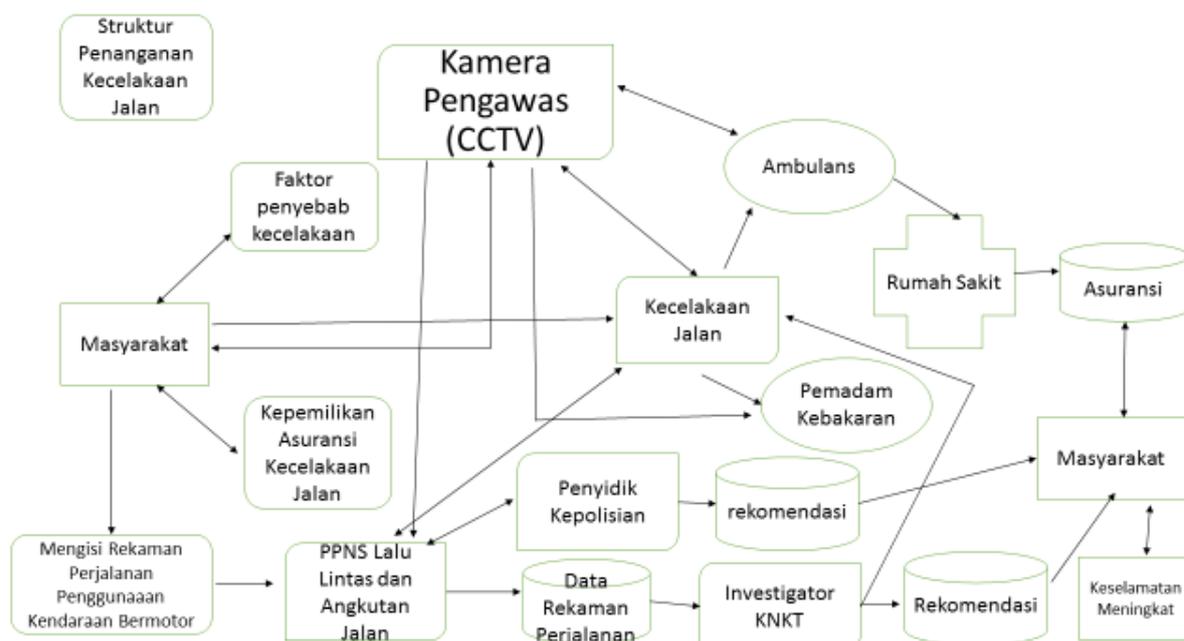
- a. Mentaati batas kecepatan kendaraan sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 111 Tahun 2015 tentang Tata Cara Penetapan Batas Kecepatan;
- b. Menggunakan alat keselamatan seperti helm, sabuk keselamatan (*Seatbelt*), dan pelindung diri (menggunakan sepatu dan jaket saat berkendara);
- c. Memberikan isyarat ketika hendak berpindah lajur dan saat mengalami hambatan;
- d. Menyediakan transportasi umum yang aman, nyaman dan selamat;
- e. Memperbaiki akses bagi pejalan kaki maupun jalur khusus sepeda untuk melakukan perpindahan angkutan lanjutan menggunakan transportasi umum;
- f. Menegakkan pembatasan izin impor kendaraan ketat dari negara yang telah mengadopsi standar tinggi keselamatan kendaraan;
- g. Mewajibkan pemeriksaan kendaraan pribadi maupun transportasi umum maupun kendaraan pribadi untuk dilakukan uji emisi dan uji berkala;
- h. Memperbaiki geometrik jalan yang diatur dalam Pasal 8 butir (d) Undang Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 dimana perbaikan geometrik jalan pada jalan yang rentan terhadap kecelakaan;
- i. Memasang rambu/marka untuk zona selamat sekolah (ZOSS), zona penyeberang jalan;
- j. Mampu mengendalikan tingkat emosi di jalan raya melalui peristiwa kemacetan pengemudi kendaraan bermotor menggunakan pedestrian, pengemudi memotong arah dan berjalan tidak sesuai dengan kecepatannya;
- k. Membuat rekaman perjalanan dimana setiap pengguna kendaraan melakukan rekaman perjalanan yang berisi asal-tujuan, kecepatan dan gangguan/hambatan dalam perjalanan;
- l. Menggunakan single Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (TNKB) untuk 1 (satu) kendaraan yang terdaftar di Samsat maupun Kepolisian RI.

Kebijakan Respon Cepat Penanganan Kecelakaan

Penanganan kecelakaan, sebaiknya dimulai dari pemahaman pemilik kendaraan terhadap kendaraannya, memeriksa kelaikan kendaraan, dan kesadaran untuk

mematuhi batas kecepatan di jalan raya. Pembatasan kecepatan di jalan raya telah diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan, namun untuk menjadi budaya selamat berkendara menurut hemat penulis mewajibkan setiap pengguna kendaraan untuk mencatat kecepatan dalam buku manual perjalanan terkait kecepatan kendaraan, jenis kendaraan yang digunakan, dan jarak yang ditempuh. Melalui rekaman informasi ini kepada Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) lalu lintas dan angkutan jalan, yang dapat digunakan sebagai tindakan promotif atau mengetahui budaya selamat seorang pengendara.

Kamera pengawas (CCTV) ditempatkan di seluruh jaringan jalan untuk melakukan pemantauan terhadap batas kecepatan maupun memberikan peringatan kepada pengemudi supaya mengurangi kecepatannya sebanyak 3 kali jika masih melanggar dilakukan tindakan pelanggaran (tilang) melalui ETLE. Kamera pengawas (CCTV) dapat mengirimkan data kepada PPNS Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Investigator KNKT maupun Penyidik Kepolisian, jika terdapat pengemudi yang masih melanggar maupun mendapatkan informasi yang diperlukan guna penyidikan kecelakaan. Selain itu Kamera Pengawas juga dapat dipergunakan memberitahukan kepada ambulans, pemadam kebakaran dan Rumah Sakit untuk menangani korban, pada gambar 3.



Gambar 3. Struktur Pegangan Kecelakaan Jalan
 Sumber: Budi Sitorus, 2021

Hasil Survei Kepuasan Masyarakat

Besarnya Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan (SWDKLLJ) ditetapkan melalui Peraturan Menteri Keuangan Nomor 36 Tahun 2008, untuk sepeda motor 50-250 cc dikenakan Rp32 ribu, sepeda motor di atas 250 cc Rp80 ribu, dan mobil penumpang Rp140 ribu. Berdasarkan Peraturan Menteri Keuangan RI No.15 dan 16 /PMK.10/2017 Tanggal 13 Februari 2017, besaran santunan bagi korban kecelakaan lalu lintas darat/laut/udara pada tabel 1.

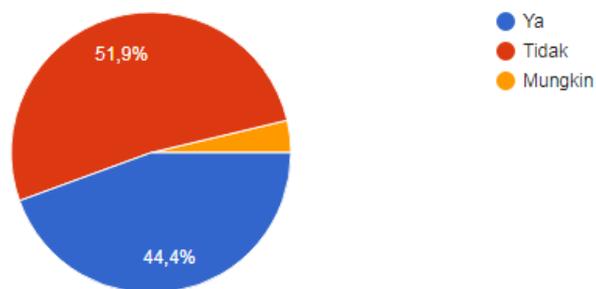
Tabel 1. Jenis Santunan Yang Diberikan Jasa Raharja

Jenis Santunan	Jenis Alat Angkutan	
	Darat, Laut (Rp.)	Udara (Rp.)
Meninggal Dunia	50.000.000	50.000.000
Cacat Tetap (Maksimal)	50.000.000	50.000.000
Perawatan (Maksimal)	20.000.000	25.000.000
Penggantian Biaya Penguburan (Tidak mempunyai ahli waris)	4.000.000	4.000.000
Manfaat Tambahan Penggantian Biaya P3K	1.000.000	1.000.000
Manfaat Tambahan Penggantian Biaya Ambulance	500.000	500.000

Sumber: Jasaraharja.co.id

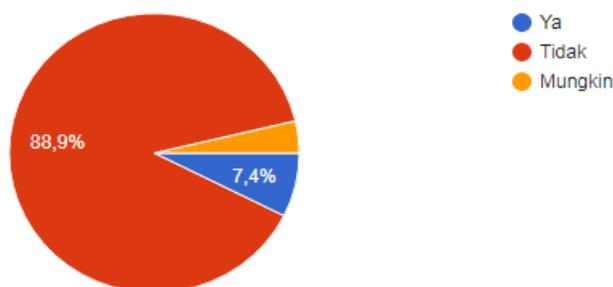
Berdasarkan hasil survei kepuasan masyarakat terhadap Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan, sebagai berikut:

- a. Apakah Saudara/Saudari mengetahui Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan (SWDKLLJ), jumlah responden menjawab Ya sebanyak 44,4%, responden yang menjawab Tidak sebanyak 51,9%, dan responden yang menjawab Mungkin sebanyak 3,7%



Gambar 4. Tingkat Pengetahuan terhadap SWDKLLJ

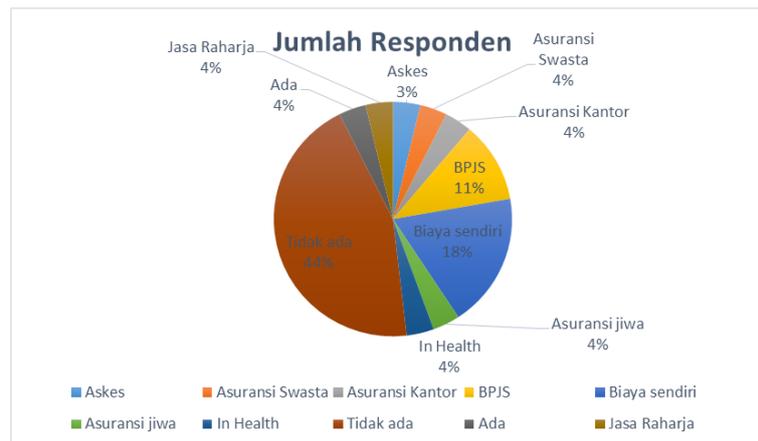
- b. Pernahkah Saudara/Saudari memanfaatkan Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan (SWDKLLJ) dalam kecelakaan lalu lintas, jumlah responden menjawab Ya sebanyak 7,4%, Tidak sebanyak 88,9% dan Mungkin sebanyak 3,7%



Gambar 5. Tingkat Memanfaatkan SWDKLLJ

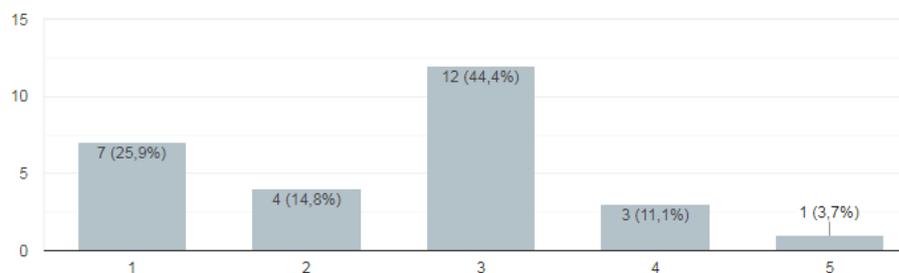
- c. Jika Saudara/Saudari tidak menggunakan Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan (SWDKLLJ) pendanaan asuransi lainnya sebagai penggantinya, jumlah responden menjawab Aseks sebanyak 3%, Asuransi Swasta 4%, Asuransi kantor

4%, BPJS 11%, Biaya sendiri 18%, Asuransi Jiwa 4%, In Health 4%, Tidak ada 44%, Ada 4%, Jasa Raharja 4%.



Gambar 6. Pendanaan Asuransi

- d. Bagaimana pelayanan Petugas dalam melakukan klaim dengan menggunakan SWDKLLJ, jumlah responden menjawab Sangat Tidak Puas 25%, Kurang Puas 14%, Cukup Puas 44%, Puas 11% dan Sangat Puas 3,7%.



Gambar 7. Tingkat Pelayanan SWDKLLJ

Memaksimalkan Iuran SWDKLLJ untuk mengurangi Risiko Pengendara

Tahun 2019 McKinsey mencatat bahwa premi global asuransi jiwa mencapai US\$2.582 miliar, dimana negara maju memberi kontribusi sebesar 76 persen atau sekitar US\$1.962,32 miliar atau tumbuh US\$295,47 dari tahun 2010. Kontribusi negara berkembang menjadi 24 persen atau sekitar US\$619,68 miliar atau tumbuh US\$324,53 miliar. Dalam satu dekade terakhir tercatat adanya pertumbuhan premi asuransi jiwa secara global sebesar US\$621 miliar. Dari jumlah tersebut, 52 persen di antaranya berasal dari negara berkembang dan 48 persen dari negara maju (Rini, 2020). Masyarakat berharap untuk selamat dalam berkendara di jalan, namun risiko di jalan kerap kali dapat terjadi seperti kendaraan mogok, kendaraan rusak maupun kecelakaan lalu lintas yang tak dapat dihindarkan. Organisasi Kesehatan Dunia menyebutkan cedera di jalan menyumbang 1,35 juta kematian di tahun 2016 menempati urutan ke 8 dari 10 besar penyebab kematian global (WHO, 2018).

Berdasarkan hasil survei kepuasan masyarakat untuk meningkatkan pelayanan klaim iuran SWDKLLJ, yaitu pelayanan satu atap 3%, dapat dikembalikan apabila tidak digunakan 4%, edukasi kepada masyarakat 4%, lebih inisiatif dalam membantu korban kecelakaan 4%, lebih transparan 4%, kemudahan dokumen 4%, lebih ditingkatkan

lagi 4%, lebih cepat prosesnya 4%, mudah mengklaim 15%, sosialisasi melalui medsos 18% dan namanya sumbangan tidak wajib 4%. Beberapa hal yang dapat dilakukan untuk memaksimalkan Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan, yaitu: (1) Melakukan layanan informatif tentang manfaat SWDKLLJ kepada masyarakat melalui berbagai media dan penggunaan teknologi yang dapat digunakan di gawai (*gadget*) pengguna; (2) Kemudahan mengurus persyaratan terhadap kecelakaan di jalan, dan proses cepat mengurus klaim dengan kesigapan petugas membantu korban atau keluarga korban kecelakaan; (3) Lebih transparan dalam pengelolaan iuran SWDKLLJ, juga dalam melakukan klaim.

Asuransi kecelakaan lalu lintas belum semua masyarakat memilikinya, sedangkan asuransi yang dimiliki oleh masyarakat yaitu asuransi kesehatan dan tenaga kerja, untuk itu asuransi kecelakaan di jalan dan/atau iuran SWDKLLJ dapat digabungkan dengan asuransi yang dimiliki oleh masyarakat dan/atau dengan memisahkan nilai manfaat dari nilai pertanggungan asuransi yang digunakan masyarakat dan/atau pembayaran harga premi untuk asuransi kecelakaan dengan harga terjangkau.

Meningkatkan Peran Petugas Dalam Melayani Masyarakat

Peran petugas dalam melayani masyarakat merupakan hal terpenting dalam memberikan pelayanan dan memberikan pengetahuan tentang job deskripsi masing masing bidang sangat membantu masyarakat dalam membutuhkan informasi dan waktu untuk menyelesaikan kebutuhan masyarakat tersebut. *Job description* (Hasibuan, 2007) adalah gambaran tertulis yang menguraikan tugas dan tanggung jawab, kondisi pekerjaan, hubungan pekerjaan dan aspek-aspek pekerjaan pada suatu jabatan tertentu dalam organisasi. *Job description* (uraian jabatan) (Stone, 2011) yaitu dokumen formal organisasi yang berisi ringkasan informasi penting mengenai suatu jabatan untuk memudahkan dalam membedakan jabatan yang satu dengan yang lain dalam suatu organisasi. Uraian jabatan disusun dalam suatu format yang terstruktur sehingga informasi mudah dipahami oleh setiap pihak yang berkaitan di dalam organisasi. Berdasarkan pendapat ahli dapat disimpulkan job description merupakan dokumen formal yang dimiliki organisasi untuk menjalankan pekerjaan agar mudah dipahami oleh pegawainya, jadi setiap pegawai dapat melakukan tugas berdasarkan catatan dan mencatat apa yang ditugaskan.

Setiap perusahaan menginginkan pegawainya memahami job descriptionnya dan meningkatkan kompetensi karyawan dari pengetahuan (*knowledge*), kemampuan / keterampilan (*skill*), sikap (*attitude*) yang pada akhirnya akan menghasilkan kinerja karyawan. Kinerja karyawan akan semakin meningkat diiringi dengan penghargaan maupun promosi, melalui penghargaan dan promosi artinya perusahaan memberikan perhatian kepada seluruh karyawan terutama yang berprestasi. Namun di atas semua itu diharapkan setiap karyawan memiliki budaya kerja yang sama mulai dari level Manajemen sampai karyawan demi kemajuan perusahaan.

SIMPULAN

Keselamatan merupakan hal utama dalam menggunakan kendaraan, setiap pengendara wajib mempersiapkan fisik maupun mental ketika mengemudi. Banyak masyarakat belum mengetahui manfaat SWDKLLJ untuk melakukan klaim, berdasarkan hasil survei sebesar 51,9%. Pelayanan petugas dalam melakukan klaim berdasarkan hasil survei menyatakan cukup puas sebanyak 44%. Sedangkan asuransi

yang dimiliki oleh masyarakat untuk kesehatan, tenaga kerja yang disediakan dari perusahaan dan asuransi yang pribadi.

Sebagai rekomendasi penelitian yaitu melakukan sosialisasi manfaat iuran SWDKLLJ, melakukan integrasi antara iuran SWDKLLJ dengan asuransi yang dimiliki masyarakat agar tidak tumpang tindih dalam menangani biaya asuransi kecelakaan. Pemerintah melakukan tindakan promotif maupun korektif terhadap faktor kecelakaan dan menyiapkan regulasi terkait respon cepat penanganan kecelakaan.

DAFTAR PUSTAKA

- Ari, I. A. G. R. P., & Astiti, D. P. (2012). Peran Persepsi Individu Terhadap Asuransi dan Model Kepercayaan Kesehatan dalam Pengambilan Keputusan Menggunakan Asuransi Jiwa. *Jurnal Psikologi Udayana*, 1(2), 381–388.
- Arikunto, S. (2019). *Prosedur Penelitian*. Rineka Cipta. Jakarta.
- Asmoko. (2014). *Pengembangan Kepemimpinan Transformasional dan Peran Diklat Kepemimpinan Pola Baru*. Balai Diklat Kepemimpinan Magelang.
- Austroroads. (2002). *Road Safety Audit 2nd edition*. Austroroads Publication.
- Bank Dunia. (2019). *Tinjauan Singkat Pendekatan Keselamatan Jalan di Singapura*.
- Carter, E. C., & Homburger, W. S. (1978). *Introduction to transportation Engineering, Institute of Transportation Engineers*.
- Duffy, G., Scott, L., Pradip, M., Goving, R., Natalia, S., & Keith, W. (2012). *Beyond The Basics: Seven New Quality Tools Help Innovate, Communicate, and Plan*.
- Gay, L. R., & Diehl, P. L. (1992). *Research methods for business and management*. Macmillan Coll Div.
- Hasibuan, M. (2007). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. PT. Bumi Aksara.
- Hidayat, D. W., Oktopianto, Y., & Budi Sulisty, A. (2020). Peningkatan Kinerja Simpang Tiga Bersinyal (Studi Kasus Simpang Tiga Purin Kendal). *Jurnal Keselamatan Transportasi Jalan (Indonesian Journal of Road Safety)*, 7(2), 36–45. <https://doi.org/10.46447/ktj.v7i2.289>
- Oktopianto, Y., & Anggara, R. D. (2022). *Penilaian Tingkat Risiko Keselamatan Jalan Pada Jalur Pariwisata*. 6(1), 55–62.
- Oktopianto, Y., Nabil, M. J., & Arief, Y. M. (2021). SOSIALISASI KESELAMATAN TRANSPORTASI JALAN PENGEMUDI GOJEK DI KOTA TEGAL. *Kumawula: Jurnal Pengabdian Kepada Masyarakat*, 4(2), 242 – 248.
- Oktopianto, Y., Prasetyo, T., & Maulana Arief, Y. (2021). Analisis Penanganan Daerah Rawan Kecelakaan Kabupaten Karanganyar. *Borneo Engineering: Jurnal Teknik Sipil*, 5(2), 201–214. <https://doi.org/10.35334/be.v5i2.2018>
- Rini, A. S. (2020). *Asuransi Jiwa Tumbuh Pesat di Negara Berkembang 1 Dekade Terakhir*.
- Stone, R. W. (2011). *Controlling institutions: International organizations and the global economy*. Cambridge University Press.
- Sugiyono. (2012). *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R dan B*. Alfabeta.
- Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Kombinasi (Mixed Methods)*. Alfabeta. Bandung.
- WHO. (2018). *Global Status Report On Road Safety 2018*.