

ANALISIS KETAHANAN SOSIAL & EKONOMI PENGEMUDI OJEK ONLINE DI KAWASAN RAWAN BANJIR CILEDUG RAYA

Zabbal Rekhma Assyifa⁽¹⁾, Nayla Kamila Falobo⁽²⁾, Najwa⁽³⁾,
Nazwa Salsabilla⁽⁴⁾, Nabel Mumtaz⁽⁵⁾, Fathin Aulia Rahman^{*(6)}

¹Program Studi Manajemen Bencana, Universitas Budi Luhur, Jakarta Indonesia

e-mail: 2434500050@student.budiluhur.ac.id, 2434500159@student.budiluhur.ac.id,

2434500191@student.budiluhur.ac.id, 2434500533@student.budiluhur.ac.id, 2434500092@student.budiluhur.ac.id,

*fathin.auliarahman@budiluhur.ac.id

ABSTRACT

This study analyzes the social and economic resilience of online motorcycle taxi drivers operating in the flood-prone area of Ciledug Raya, South Jakarta. Using a quantitative descriptive approach, data were collected from 40 respondents through structured questionnaires and in-depth interviews. The results show that flooding significantly disrupts driver mobility, reduces income, and increases occupational safety risks, though some drivers capitalize on flood conditions by accepting passengers outside the application at higher fares. Social resilience is maintained through peer solidarity, community involvement, and real-time information sharing via WhatsApp. Dominant adaptation strategies include route changes, working hour adjustments, and income diversification. Government and platform support remain largely inadequate, leaving drivers to rely primarily on self-reliant and socially embedded coping mechanisms.

Keywords: Social Resilience; Economic Resilience; Online Motorcycle Taxi; Flood; Ciledug Raya

ABSTRAK

Penelitian ini menganalisis ketahanan sosial dan ekonomi pengemudi ojek online di kawasan rawan banjir Ciledug Raya, Jakarta Selatan. Menggunakan pendekatan deskriptif kuantitatif, data dihimpun dari 40 responden melalui kuesioner terstruktur dan wawancara mendalam. Hasil penelitian menunjukkan bahwa banjir berdampak signifikan terhadap mobilitas, pendapatan, dan keselamatan kerja pengemudi, meskipun sebagian memanfaatkan kondisi tersebut sebagai peluang dengan menerima penumpang di luar aplikasi dengan tarif lebih tinggi. Ketahanan sosial dibangun melalui solidaritas sesama pengemudi, keterlibatan komunitas, dan berbagi informasi melalui WhatsApp. Strategi adaptasi yang dominan meliputi perubahan rute, penyesuaian jam kerja, dan diversifikasi pendapatan. Dukungan pemerintah dan platform dinilai masih belum memadai, sehingga ketahanan pengemudi lebih bertumpu pada kapasitas mandiri dan jaringan sosial.

Kata kunci: Ketahanan Sosial; Ketahanan Ekonomi; Ojek Online; Banjir; Ciledug Raya

1. Pendahuluan

Banjir merupakan salah satu bencana yang paling merugikan, terutama di kota-kota seperti Jakarta, karena menyebabkan kerugian material akibat kerusakan harta benda, genangan banjir, serta penyakit akibat degradasi sanitasi di daerah yang

tergenang (Alwan et al., 2025). Banjir merupakan masalah lingkungan yang terjadi hampir setiap tahun di berbagai kota di Indonesia karena banyak sungai besar yang melintasi wilayah perkotaan, khususnya di Pulau Jawa. Geomorfologi beberapa kota di pesisir utara Pulau Jawa

seperti Jakarta, Semarang, dan Surabaya berupa dataran rendah hasil aktivitas fluvial, fluviomarine, dan pesisir sehingga memiliki tingkat kerawanan banjir yang tinggi (Karondia et al., 2022). Banjir terjadi akibat rusaknya ekosistem lingkungan sehingga penanganannya perlu dilakukan secara bersama (Rusnani et al., 2021). Selain itu, curah hujan yang tinggi dan kondisi permukaan tanah yang lebih rendah dibandingkan muka air laut menjadi faktor alam yang mempengaruhi terjadinya banjir.

Salah satu wilayah yang sering terdampak banjir adalah Ciledug Raya yang meliputi wilayah Jakarta Selatan, Kota Tangerang, dan Tangerang Selatan. Di beberapa titik sepanjang Jalan Ciledug Raya masih ditemukan kebiasaan masyarakat membuang sampah ke badan air dan saluran sungai sehingga menyebabkan penyumbatan drainase. Saluran drainase yang mengalami pendangkalan akibat sedimentasi, sampah domestik, dan material lainnya menyebabkan aliran air tidak berjalan dengan baik sehingga meluap ke ruas Jalan Ciledug Raya (Ma'dika, 2026). Kawasan Kelurahan Cipulir merupakan jalur utama yang dimanfaatkan sebagai akses transportasi, pertokoan, dan perkantoran sehingga banjir mengganggu mobilitas masyarakat serta aktivitas perekonomian. Oleh karena itu, diperlukan analisis sistem saluran drainase agar mampu berfungsi secara optimal dan mengurangi risiko banjir di wilayah tersebut (Rahmawati et al., 2025).

Transportasi memiliki peranan penting dalam pembangunan perekonomian karena berkaitan dengan distribusi barang dan jasa. Perkembangan teknologi melahirkan transportasi berbasis aplikasi atau ojek online (ojol) yang menjadi salah satu mata pencaharian masyarakat (Februara et al., 2024). Perusahaan seperti go-jek, grab, In-Driver, dan Maxim membuka peluang kerja serta membantu memenuhi kebutuhan ekonomi rumah tangga. Namun, pekerjaan sebagai pengemudi ojek online masih menghadapi berbagai tantangan, seperti

pendapatan yang tidak stabil, perlindungan sosial yang minim, serta pemotongan tarif yang dinilai melebihi aturan. Kondisi tersebut semakin berat ketika banjir terjadi karena banyak ruas jalan tergenang sehingga mobilitas pengemudi menjadi terbatas, waktu penyelesaian pesanan lebih lama, risiko kecelakaan meningkat, biaya perbaikan kendaraan bertambah, dan pendapatan mengalami penurunan (Muhyiddin et al., 2024). Kondisi tersebut berdampak terhadap kemampuan pengemudi dalam mempertahankan ekonomi rumah tangga (Suhada et al., 2026).

Meskipun demikian, sebagian pengemudi ojek online tetap mampu bertahan melalui berbagai strategi adaptasi. Pengemudi memanfaatkan informasi mengenai kondisi jalan untuk mencari rute alternatif yang lebih aman agar terhindar dari genangan air (Soulthoni et al., 2025). Selain itu, mereka melakukan penyesuaian jam kerja dengan memilih waktu operasional yang lebih aman, sementara sebagian pengemudi memilih menghentikan sementara aktivitas untuk menghindari kerusakan kendaraan. Solidaritas antar sesama pengemudi juga menjadi faktor penting melalui pertukaran informasi mengenai kondisi lalu lintas, titik banjir, dan rute yang masih dapat dilalui (Muzakki & Erawati, 2023). Sebagian pengemudi juga memiliki sumber pendapatan tambahan atau pekerjaan sampingan ketika jumlah pesanan menurun akibat banjir sehingga tetap dapat mempertahankan keberlangsungan ekonomi rumah tangga (Febrina et al., 2026). Berdasarkan latar belakang tersebut, penelitian mengenai gangguan banjir terhadap kondisi sosial ekonomi pengemudi ojek online di wilayah Ciledug Raya penting dilakukan untuk mengungkap tingkat ketahanan sosial ekonomi dan strategi adaptasi pengemudi ojek online dalam menghadapi banjir menggunakan teknik *accidental sampling* terhadap

pengemudi yang ditemui di lokasi dan bersedia menjadi responden.

2. Metode

Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif kuantitatif guna menggambarkan ketahanan sosial ekonomi pengemudi ojek online dalam menghadapi banjir. Lokasi penelitian berfokus di kawasan Ciledug Raya yang meliputi delapan kelurahan, yaitu Kramat Pela dan Gunung di Kecamatan Kebayoran Baru; Kebayoran Lama Utara dan Cipulir di Kecamatan Kebayoran Lama; serta Ulujami, Petukangan Utara, dan Petukangan Selatan di Kecamatan Pesanggrahan, Jakarta Selatan. Pemilihan lokasi tersebut didasarkan pada karakteristik wilayah sebagai jalur utama berkepadatan tinggi yang rawan banjir, sehingga berdampak langsung pada mobilitas dan pendapatan pengemudi ojek online.

Data primer dihimpun melalui kuesioner terstruktur untuk menjaring data kuantitatif indikator ketahanan, serta wawancara mendalam dengan beberapa pengemudi guna memperdalam informasi mengenai

pengalaman, hambatan, dan strategi adaptasi mereka. Selain itu, studi pustaka dari jurnal dan dokumen relevan digunakan sebagai landasan teoretis pendukung.

Data kuesioner dianalisis menggunakan teknik statistik deskriptif berupa perhitungan frekuensi dan persentase, yang kemudian disajikan dalam bentuk tabel. Hasil tersebut diinterpretasikan untuk menjelaskan karakteristik responden, dampak banjir, Kapasitas Manusia, ketahanan sosial, akses informasi, dukungan eksternal, dan strategi adaptasi. Sementara itu, data wawancara dianalisis secara kualitatif sebagai triangulasi data untuk memperkuat dan memperdalam interpretasi hasil kuesioner. Populasi penelitian mencakup seluruh pengemudi ojek online yang beroperasi di sekitar Jalan Ciledug. Mengingat jumlah populasi yang dinamis dan tidak diketahui pasti, sampel diambil menggunakan teknik *accidental sampling* terhadap pengemudi yang ditemui di lokasi dan bersedia menjadi responden.

Variabel yang digunakan dalam penelitian ini terdiri atas enam indikator, yaitu:

Tabel 1. Variabel dan Indikator Penelitian

Variabel	Indikator	Referensi
Gangguan Akses Banjir	a) Frekuensi Banjir	(de Bruijn et al., 2022)
	b) Tinggi Genangan	
	c) Gangguan Mobilitas	
	d) Dampak Pendapatan	
	e) Risiko Kerja	
Kapasitas Manusia	a) Pengalaman Banjir	(Bakic & Ajdukovic, 2021)
	b) Kemampuan Bertahan	
	c) Perencanaan	
	d) Kesiapan Mental	
Ketahanan Sosial	a) Bantuan Sesama Driver	(Lee, 2024)
	b) Komunitas	
	c) Gotong Royong	
	d) Kepercayaan	
Akses Informasi	a) Kemudahan Informasi	(Houston et al., 2021)
	b) Akurasi Informasi	
	c) Pemanfaatan Informasi	
Dukungan Eksternal	a) Bantuan Pemerintah	(Soetanto et al., 2022)
	b) Bantuan Platform	

Strategi Adaptasi	c) Bantuan Masyarakat	(Köhler et al., 2023)
	a) Perubahan Rute	
	b) Perubahan Jam Kerja	
	c) Tetap Bekerja	
	d) Pengurangan Aktivitas	
	e) Pekerjaan Alternatif	

3. Hasil dan Pembahasan

3.1. Karakteristik Responden

Penelitian ini melibatkan 40 responden pengemudi ojek online yang beroperasi di kawasan Jalan Ciledug Raya. Karakteristik responden yang dianalisis meliputi usia, status bekerja sebagai pengemudi ojek online. Informasi mengenai karakteristik responden digunakan untuk memberikan gambaran umum mengenai latar belakang responden sebagai dasar dalam analisis

Tabel 2. Karakteristik Responden

Usia	Jumlah	Presentase (%)
<25 tahun	5	12,5
26-35 tahun	17	42,5
>35 tahun	14	45,0
Status	Jumlah	Presentase (%)
Penuh Waktu	27	67,5
Paruh Waktu	13	32,5
Pengalaman Menghadapi Banjir	Jumlah	Presentase (%)
Tidak Pernah	5	87,5
Pernah	35	12,5

3.2. Gangguan Akses Banjir

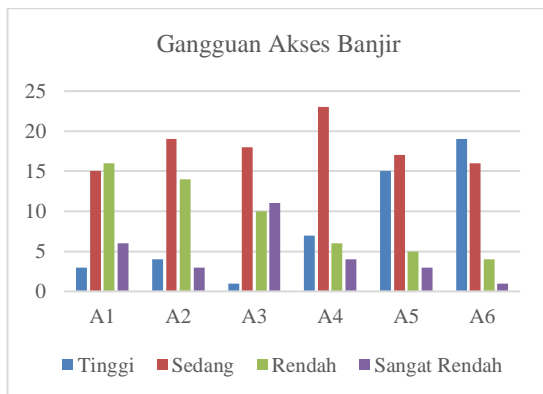
Indikator gangguan akses banjir yang digunakan untuk mengetahui sejauh mana banjir mempengaruhi aktivitas kerja pengemudi ojek online di Kawasan Ciledug Raya. Indikator ini meliputi frekuensi kejadian banjir, kondisi tinggi genangan banjir, gangguan terhadap mobilitas, dampak banjir terhadap pendapatan pengemudi, dampak terhadap kesehatan pengemudi, dampak terhadap kondisi kendaraan.

Tabel 3. Rekapitulasi Gangguan Akses Banjir

Frekuensi Mengalami Banjir	Jumlah	Presentase (%)
Tidak Pernah	3	7,5
Jarang	15	37,5

Tinggi Genangan	Jumlah	Presentase (%)
Sering	16	40,0
Sangat Sering	6	15,0
Tidak Ada	4	10,0
Rendah	19	47,5
Cukup Tinggi	14	35,0
Sangat Tinggi	3	7,5
Gangguan Mobilitas	Jumlah	Presentase (%)
Tidak Terganggu	1	2,5
Sedikit Terganggu	18	45,0
Cukup Terganggu	10	25,0
Sangat Terganggu	11	27,5
Dampak Pendapatan	Jumlah	Presentase (%)
Tidak Ada	7	17,5
Sedikit Turun	23	57,5
Cukup Turun	6	15,0
Sangat Turun	4	10,0
Dampak Terhadap Kesehatan	Jumlah	Persentase (%)
Tidak Berpengaruh	15	37,5
Sedikit Berpengaruh	17	42,5
Cukup Berpengaruh	5	12,5
Sangat Berpengaruh	3	7,5
Dampak Terhadap Kondisi Kendaraan	Jumlah	Presentase (%)
Motor tetap normal dan dapat digunakan dengan baik	19	47,5
Motor sedikit mengalami gangguan tetapi masih dapat digunakan	16	40,0
Motor cukup sering mengalami gangguan saat melewati banjir	4	10,0
Motor mengalami kerusakan/mogok sehingga tidak dapat digunakan sementara/permanen	1	2,5

Sumber: Data Penelitian yang Sudah Diolah, 2026.



A1 Frekuensi Mengalami Banjir

A2 Tinggi Genangan

A3 Gangguan Mobilitas

A4 Dampak Pendapatan

A5 Dampak Terhadap Kesehatan

A6 Dampak Terhadap Kendaraan

Gambar 1. Gangguan Akses Banjir

Berdasarkan Tabel 3 dan Gambar 1, sebagian besar responden sering mengalami banjir saat bekerja di sekitar Jalan Ciledug, yaitu sebanyak 16 responden (40,0%). Sementara itu, responden yang jarang mengalami banjir berjumlah 15 orang (37,5%), sedangkan yang sangat sering mengalami banjir sebanyak 6 orang (15,0%). Hanya 3 responden (7,5%) yang menyatakan tidak pernah mengalami banjir.

Kondisi genangan yang paling banyak dihadapi responden adalah genangan rendah dan masih mudah dilalui sebanyak 19 responden (47,5%). Selain itu, 14 responden (35,0%) menghadapi genangan cukup tinggi yang menghambat perjalanan, sedangkan 3 responden (7,5%) mengalami genangan sangat tinggi dan sulit dilalui. Sebanyak 4 responden (10,0%) menyatakan tidak ada genangan. Dampak banjir terhadap mobilitas sebagian besar berada pada kategori sedikit mengganggu, yaitu sebanyak 18 responden (45,0%). Selanjutnya, 11 responden (27,5%) merasa sangat terganggu, dan 10 responden (25,0%) merasa cukup terganggu. Hanya 1 responden (2,5%) yang menyatakan mobilitasnya tidak terganggu.

Sebagian besar responden mengalami penurunan pendapatan ringan, yaitu sebanyak 23 responden (57,5%). Sebanyak 6 responden (15,0%) mengalami penurunan pendapatan sedang, sedangkan 4 responden (10,0%) mengalami penurunan pendapatan yang besar. Adapun 7 responden (17,5%) menyatakan banjir tidak berdampak pada pendapatan mereka. Berdasarkan hasil wawancara langsung dengan beberapa pengemudi ojek online, ditemukan bahwa tidak semua pengemudi mengalami kerugian saat banjir atau musim hujan. Beberapa pengemudi justru mengaku memperoleh pendapatan yang lebih tinggi dibandingkan hari biasa. Kondisi tersebut terjadi karena sebagian pengemudi memilih mematikan aplikasi dan menerima penumpang secara langsung yang kesulitan mendapatkan transportasi saat hujan atau banjir.

Pada situasi tersebut, tarif perjalanan yang disepakati sering kali mencapai dua kali lipat dibandingkan tarif normal pada aplikasi. Oleh karena itu, bagi sebagian pengemudi, kondisi banjir dan musim hujan tidak selalu berdampak negatif terhadap pendapatan, bahkan dapat menjadi peluang untuk meningkatkan penghasilan. Dampak banjir terhadap kesehatan didominasi oleh kategori sedikit berpengaruh, yaitu sebanyak 17 responden (42,5%). Sebanyak 15 responden (37,5%) menyatakan tidak mengalami pengaruh terhadap kesehatan, sementara 5 responden (12,5%) merasa cukup terpengaruh dan 3 responden (7,5%) merasa sangat terpengaruh.

Sebagian besar responden menyatakan kendaraan mereka tetap normal dan dapat digunakan dengan baik, yaitu sebanyak 19 responden (47,5%). Sebanyak 16 responden (40,0%) mengalami gangguan ringan pada kendaraan, sedangkan 4 responden (10,0%) cukup sering mengalami gangguan saat melewati banjir. Hanya 1 responden (2,5%) yang mengalami kerusakan atau mogok sehingga kendaraan tidak dapat digunakan sementara.

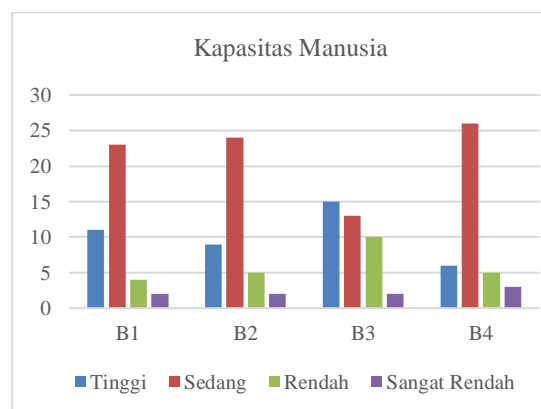
3.3. Kapasitas Manusia

Kapasitas Manusia menggambarkan kemampuan pengemudi ojek online dalam menghadapi dan beradaptasi terhadap banjir. Indikator yang dianalisis meliputi pengalaman menghadapi banjir, kemampuan bertahan saat pendapatan menurun, perencanaan menghadapi banjir, dan kesiapan mental pengemudi.

Tabel 4. Rekapitulasi Kapasitas Manusia

Pengalaman Menghadapi Banjir	Jumlah	Presentase (%)
Tidak Berpengalaman	2	5,0
Kurang Berpengalaman	4	10,0
Cukup Berpengalaman	23	57,5
Sangat Berpengalaman	11	27,5
Kemampuan Bertahan Saat Banjir	Jumlah	Presentase (%)
Tidak mampu bertahan	2	5,0
Kurang mampu bertahan	5	12,5
Mampu bertahan	24	60,0
Sangat mampu bertahan	9	22,5
Perencanaan Menghadapi Banjir	Jumlah	Presentase (%)
Tidak memiliki perencanaan	0	0,0
Kurang memiliki perencanaan	2	5,0
Memiliki perencanaan	10	25,0
Cukup memiliki perencanaan	13	32,5
Sangat memiliki perencanaan	15	37,5
Kesiapan Mental menghadapi banjir	Jumlah	Presentase (%)
Tidak siap	3	7,5
Kurang siap	5	12,5
Cukup siap	26	65,0
Sangat siap	6	15,0

Sumber: Data Penelitian yang Sudah Diolah, 2026.



B1 Pengalaman Menghadapi Banjir
 B2 Kemampuan Bertahan Saat Pendapatan Menurun
 B3 Perencanaan Menghadapi Musim Hujan dan Banjir
 B4 Kesiapan Mental Menghadapi Musim Hujan dan Banjir

Gambar 2. Kapasitas Manusia

Berdasarkan Tabel 4 dan Gambar 2, mayoritas responden berada pada kategori cukup berpengalaman dalam menghadapi banjir saat bekerja, yaitu sebanyak 23 responden (57,5%). Hal ini menunjukkan bahwa sebagian besar responden telah cukup terbiasa menghadapi kondisi banjir di wilayah kerjanya. Sebagian besar responden mampu bertahan ketika pendapatan menurun akibat banjir, yaitu sebanyak 24 responden (60,0%). Temuan ini menunjukkan bahwa mayoritas responden masih dapat memenuhi kebutuhan sehari-hari meskipun mengalami penurunan pendapatan. Sebanyak 15 responden (37,5%) termasuk kategori sangat memiliki perencanaan dalam menghadapi musim hujan dan banjir. Hal ini menunjukkan adanya upaya antisipasi yang cukup baik untuk mengurangi risiko gangguan saat bekerja.

Kesiapan mental responden didominasi oleh kategori cukup siap, yaitu sebanyak 26 responden (65,0%). Hasil ini menunjukkan bahwa sebagian besar responden memiliki kesiapan psikologis yang cukup dalam menghadapi kondisi cuaca ekstrem dan banjir saat bekerja.

3.4. Kapasitas Manusia Sosial

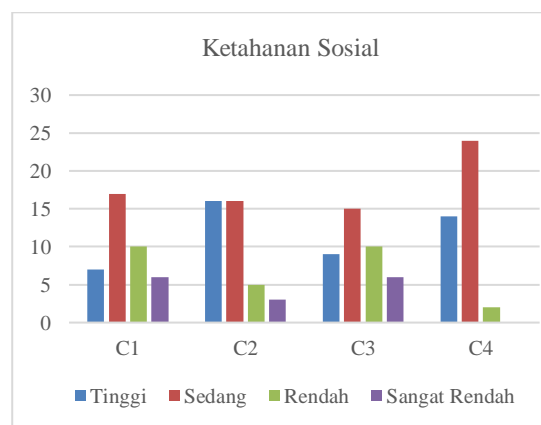
Ketahanan sosial menggambarkan kemampuan pengemudi ojek online dalam membangun hubungan, saling membantu, dan memanfaatkan jaringan sosial ketika

menghadapi banjir. Dalam penelitian ini, ketahanan sosial dianalisis melalui beberapa indikator, yaitu frekuensi memperoleh bantuan dari sesama pengemudi, tingkat saling membantu antar pengemudi, keterlibatan dalam komunitas ojol, serta tingkat kepercayaan terhadap informasi yang diberikan oleh sesama pengemudi.

Tabel 5. Rekapitulasi Kapasitas Modal Sosial

Bantuan dari sesama pengemudi	Jumlah	Presentase (%)
Tidak mendapat bantuan	6	15,0
Jarang mendapat bantuan	10	25,0
Sering mendapat bantuan	17	42,5
Sangat sering / selalu mendapat bantuan	7	17,5
Tingkat Saling Membantu Antar Pengemudi	Jumlah	Presentase (%)
Tidak ada saling membantu	3	7,5
Sedikit saling bantu	5	12,5
Cukup saling membantu	16	40,0
Sangat saling membantu	16	40,0
Keterlibatan dalam Komunitas Ojol	Jumlah	Presentase (%)
Tidak tergabung dalam komunitas	6	15,0
Tergabung dalam komunitas tetapi jarang aktif	10	25,0
Tergabung dalam 1 komunitas dan cukup aktif mengikuti kegiatan atau informasi	15	37,5
Tergabung dalam 2 komunitas atau lebih dan aktif berkomunikasi/berpartisipasi	9	22,5
Tingkat Kepercayaan terhadap Informasi Sesama Pengemudi	Jumlah	Presentase (%)
Sangat Percaya	14	35,0
Percaya	24	60,6
Kurang percaya	2	5,0
Tidak percaya	0	0,0

Sumber: Data Penelitian yang Sudah Diolah, 2026.



C1 Bantuan dari sesama pengemudi
 C2 Tingkat Saling Membantu Antar Pengemudi
 C3 Keterlibatan dalam Komunitas Ojol
 C4 Tingkat Kepercayaan Informasi Sesama Ojol

Gambar 3. Ketahanan Sosial

Berdasarkan Gambar 3 dan Tabel 5, sebagian besar responden menyatakan sering mendapat bantuan dari sesama pengemudi saat banjir, yaitu sebanyak 17 responden (42,5%). Selain itu, 7 responden (17,5%) bahkan mengaku sangat sering atau selalu mendapatkan bantuan. Hasil ini menunjukkan bahwa hubungan sosial antar pengemudi cukup baik dan menjadi salah satu bentuk dukungan yang membantu mereka menghadapi kondisi banjir saat bekerja. Sebagian besar responden menilai bahwa antar pengemudi memiliki tingkat kepedulian yang tinggi saat terjadi banjir. Kategori sangat saling membantu dan cukup saling membantu masing-masing memperoleh 16 responden (40,0%). Temuan ini menunjukkan bahwa budaya gotong royong masih kuat di kalangan pengemudi ojek online, terutama ketika menghadapi situasi darurat seperti banjir.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa sebagian besar responden tergabung dalam komunitas sesama driver. Sebanyak 15 responden (37,5%) tergabung dalam satu komunitas dan cukup aktif mengikuti kegiatan maupun informasi yang dibagikan. Selain itu, 9 responden (22,5%) tergabung dalam dua komunitas atau lebih dan aktif berpartisipasi. Temuan ini menunjukkan bahwa komunitas driver berperan sebagai wadah berbagi informasi, pengalaman, dan dukungan saat menghadapi banjir.

Tingkat kepercayaan responden terhadap informasi yang diberikan sesama pengemudi tergolong tinggi. Sebagian besar responden menyatakan percaya (60,0%), sementara 35,0% responden menyatakan sangat percaya. Hanya sebagian kecil responden yang kurang percaya (5,0%). Hasil ini menunjukkan bahwa sesama pengemudi menjadi sumber informasi yang cukup dipercaya dalam memberikan informasi mengenai kondisi banjir dan situasi jalan saat bekerja.

3.5. Akses Informasi

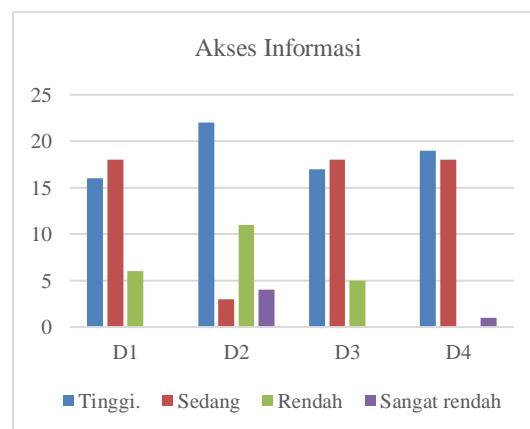
Akses informasi merupakan salah satu faktor penting dalam meningkatkan ketahanan pengemudi ojek online dalam menghadapi banjir. Informasi yang cepat dan akurat dapat membantu pengemudi dalam menentukan rute perjalanan, menghindari wilayah terdampak banjir, serta meminimalkan risiko kerugian selama bekerja. Dalam penelitian ini akses informasi dianalisis berdasarkan kemudahan memperoleh informasi, sumber informasi yang digunakan, tingkat akurasi informasi yang diterima, serta pekerjaan dan rute perjalanan.

Tabel 6. Rekapitulasi Akses Informasi

Kemudahan Mendapatkan Informasi Banjir	Jumlah	Presentase (%)
Sangat mudah mendapatkan informasi	14	35,0
Mudah mendapatkan informasi	22	55,0
Sulit mendapatkan informasi	4	10,0
Sangat sulit mendapatkan informasi	0	0,0
Jumlah Sumber Informasi yang Digunakan	Jumlah	Presentase (%)
Informasi dari driver lain	32	80,0
WhatsApp	30	75,0
Instagram, Threads, Twitter, Facebook, dan TikTok	21	52,5
Informasi dari pengguna jalan	11	27,5
Aplikasi info BMKG atau sejenisnya	3	7,5
Telegram	2	5,0
Website Pemerintah	1	2,5

Akurasi Informasi Banjir yang Diterima	Jumlah	Presentase (%)
Tidak akurat	0	0,0
Kurang akurat	5	12,5
Cukup akurat	21	52,5
Sangat akurat	14	35,0
Manfaat Informasi Banjir dalam Menentukan Pekerjaan atau Rute	Jumlah	Presentase (%)
Sangat membantu	21	52,5
Membantu	17	42,5
Kurang membantu	1	2,5
Tidak membantu	1	2,5

Sumber: Data Penelitian yang Sudah Diolah, 2026.



D1 Kemudahan Mendapatkan Informasi Banjir
 D2 Sumber Informasi Terkait Banjir
 D3 Akurasi Informasi Banjir
 D4 Manfaat Informasi Banjir

Gambar 4. Akses Informasi

Berdasarkan Tabel 6 dan Gambar 4, sebagian besar responden menyatakan mudah mendapatkan informasi terkait banjir, yaitu sebanyak 22 responden (55,0%). Selain itu, 14 responden (35,0%) menyatakan sangat mudah mendapatkan informasi. Hanya sebagian kecil responden yang mengalami kesulitan memperoleh informasi banjir, yaitu sebanyak 4 responden (10,0%). Temuan ini menunjukkan bahwa akses informasi banjir bagi pengemudi ojek online relatif baik.

Berdasarkan hasil penelitian dan wawancara, pengemudi ojek online memperoleh informasi banjir dari Website Pemerintah, aplikasi BMKG, media sosial (Instagram, Threads, Twitter, Facebook, dan TikTok), WhatsApp,

Telegram, sesama driver, serta pengguna jalan. Sumber informasi yang paling banyak digunakan adalah WhatsApp, diikuti media sosial dan informasi dari sesama driver. WhatsApp banyak dimanfaatkan melalui grup komunitas driver untuk berbagi informasi terkait banjir, kondisi jalan, dan cuaca secara cepat sehingga membantu pengemudi dalam menentukan rute perjalanan. Selain mudah diakses, informasi yang diterima juga dinilai cukup baik, dimana sebagian besar responden menilai informasi yang diterima cukup akurat 21 responden (52,5%) dan sangat akurat 14 responden (35,0%). Informasi tersebut juga terbukti bermanfaat dalam mendukung aktivitas kerja, dengan 21 responden (52,5%) responden menyatakan sangat membantu dan 17 responden (42,5%) menyatakan membantu dalam menentukan pekerjaan maupun rute perjalanan saat banjir. Temuan ini menunjukkan bahwa akses informasi yang cepat dan akurat memiliki peran penting dalam membantu pengemudi ojek online menghadapi kondisi banjir.

3.6. Dukungan Eksternal

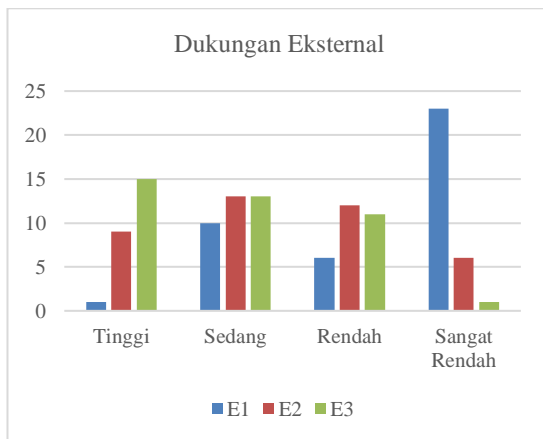
Indikator dukungan eksternal digunakan untuk mengetahui bantuan yang diterima pengemudi ojek online dari pemerintah, platform ojek online, dan masyarakat dalam menghadapi banjir saat bekerja. Dukungan tersebut berperan dalam membantu mengurangi dampak banjir terhadap aktivitas kerja dan pendapatan pengemudi.

Tabel 7. Dukungan Eksternal

Bantuan Pemerintah terhadap Driver Ojol Saat Banjir	Jumlah	Presentase (%)
Tidak ada bantuan	25	62,5
Bantuan kurang membantu	2	5,0
Bantuan yang cukup membantu	12	30,0
Bantuan sangat membantu	1	2,5

Dukungan dari Aplikasi/Platform Ojol Saat Banjir	Jumlah	Presentase
Kebijakan argo naik	28	70,0
Informasi cuaca dari platforms	13	32,5
Tidak ada sanksi pembatalan order	6	15,0
Peringatan atau notifikasi area rawan banjir	6	15,0
Tidak ada dukungan khusus dari platform saat banjir	5	12,5
Bonus target harian	4	10,0
Fleksibilitas jam kerja saat kondisi banjir	3	7,5
Bantuan atau kompensasi ketika terjadi kerusakan kendaraan akibat banjir	1	2,5
Dukungan Masyarakat atau Penumpang kepada Pengemudi Ojek Online Saat Banjir	Jumlah	Presentase
Memberikan tip tambahan kepada driver	28	70,0
Memahami keterlambatan pengantaran akibat kondisi banjir	22	55,0
Membantu menunjukkan jalur alternatif yang lebih aman	11	27,5
Memberikan tempat berteduh sementara saat hujan atau banjir	8	20,0
Memberikan bantuan peralatan darurat seperti jas hujan atau plastik pelindung	5	12,5
Membantu mengangkat atau mengamankan barang bawaan saat banjir	3	7,5
Memberikan makanan, minuman, atau snack	2	5,0
Membantu mendorong motor saat mogok akibat banjir	1	2,5
Tidak pernah mendapatkan dukungan dari masyarakat atau penumpang saat banjir	1	2,5
Menyediakan tempat <i>free charging</i> untuk handphone driver	0	0,0

Sumber: Data Penelitian yang Sudah Diolah, 2026



E1 Bantuan Pemerintah
E2 Bantuan Platform Ojek Online
E3 Dukungan Dari Masyarakat

Gambar 5. Dukungan Eksternal

Berdasarkan Gambar 5 dan, Tabel 7 sebagian besar responden menyatakan tidak ada bantuan dari pemerintah saat banjir, yaitu sebanyak 25 responden (62,5%). Sebanyak 12 responden (30,0%) menilai bantuan yang diberikan cukup membantu, sedangkan 2 responden (5,0%) menyatakan bantuan yang diterima kurang membantu. Terdapat 1 responden (2,5%) yang menilai bantuan pemerintah sangat membantu. Temuan ini menunjukkan bahwa sebagian besar pengemudi ojek online masih merasa dukungan pemerintah saat banjir belum dirasakan secara langsung dalam aktivitas kerja mereka.

Berdasarkan hasil penelitian dukungan yang diterima pengemudi ojek online saat menghadapi banjir berasal dari platform ojek online maupun masyarakat atau penumpang. Dari sisi platform, bentuk dukungan yang paling banyak dirasakan responden adalah kebijakan argo naik, yaitu sebanyak 28 responden (70,0%), diikuti oleh informasi cuaca dari platform sebanyak 13 responden (32,5%). Sementara itu, dukungan berupa tidak adanya sanksi pembatalan order menuju lokasi banjir serta peringatan atau notifikasi area rawan banjir masing-masing dirasakan oleh 6 responden (15,0%). Namun demikian, masih terdapat 5 responden (12,5%) yang menyatakan tidak memperoleh dukungan khusus dari platform saat banjir. Dari sisi masyarakat

atau penumpang, bentuk dukungan yang paling banyak diterima responden adalah pemberian tip tambahan kepada driver, yaitu sebanyak 28 responden (70,0%), diikuti oleh pemahaman terhadap keterlambatan pengantaran akibat kondisi banjir sebanyak 22 responden (55,0%). Selain itu, sebanyak 11 responden (27,5%) menyatakan memperoleh bantuan berupa informasi mengenai jalur alternatif yang lebih aman, sedangkan 8 responden (20,0%) mendapatkan tempat berteduh sementara saat hujan atau banjir. Hanya 1 responden (2,5%) yang menyatakan tidak pernah memperoleh dukungan dari masyarakat atau penumpang saat banjir.

3.7. Strategi Adaptasi

Indikator strategi adaptasi digunakan untuk mengidentifikasi langkah-langkah yang dilakukan pengemudi ojek online dalam menghadapi banjir agar tetap dapat bekerja dan mempertahankan pendapatnya.

Tabel 8. Rekapitulasi Strategi Adaptasi

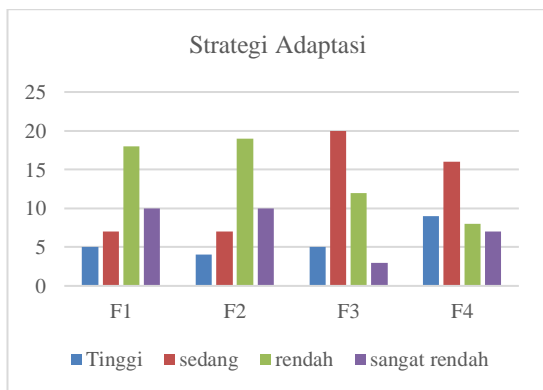
Mengubah Rute untuk Menghindari Banjir	Jumlah	Presentase (%)
Tidak pernah	5	12,5
Jarang	7	17,5
Sering	21	52,5
Sangat sering	7	17,5
Mengubah Jam Kerja Saat Banjir	Jumlah	Presentase (%)
Tidak pernah	3	7,5
Jarang	6	15,0
Sering	20	50,0
Sangat sering	11	27,5
Keputusan Tetap Bekerja Saat Banjir	Jumlah	Presentase (%)
Tidak pernah	4	10,0
Jarang	11	27,5
Sering	20	50,0
Sangat Sering	5	12,5
Pengurangan Aktivitas Kerja Saat Banjir	Jumlah	Presentase (%)
Tidak mengurangi aktivitas	8	20,0
Sedikit mengurangi aktivitas	17	42,5

Cukup mengurangi aktivitas	7	17,5
Sangat mengurangi aktivitas	8	20,0

Sumber: Data Penelitian yang Sudah Diolah, 2026

Upaya Mencari Penghasilan Lain	Jumlah
Tidak mencari penghasilan lain	29
Mencari penghasilan lain	11

Sumber: Data Penelitian yang Sudah Diolah, 2026



- F1 Mengubah Rute untuk Menghindari Banjir
- F2 Mengubah Jam Kerja Saat Banjir
- F3 Keputusan Tetap Bekerja Saat Banjir
- F4 Pengurangan Aktivitas Kerja Saat Banjir

Gambar 6. Strategi Adaptasi

Berdasarkan Tabel 8 dan **Error! Reference source not found.**, Sebagian besar responden sering mengubah rute untuk menghindari banjir, yaitu sebanyak 21 responden (52,5%). Selain itu, 7 responden (17,5%) bahkan sangat sering mengubah rute. Temuan ini menunjukkan bahwa perubahan rute merupakan strategi adaptasi yang paling umum dilakukan pengemudi untuk menghindari hambatan akibat genangan dan banjir. Sebanyak 20 responden (50,0%) menyatakan sering mengubah jam kerja saat banjir, sedangkan 11 responden (27,5%) sangat sering melakukannya.

Hasil ini menunjukkan bahwa penyesuaian jam kerja menjadi salah satu strategi yang banyak digunakan untuk menghindari kondisi cuaca dan lalu lintas yang kurang mendukung. Mayoritas responden tetap memilih bekerja saat banjir terjadi. Sebanyak 20 responden (50,0%) menyatakan sering tetap bekerja saat banjir, sedangkan 5 responden (12,5%) sangat sering melakukannya. Hal ini menunjukkan bahwa sebagian besar pengemudi tetap berusaha menjalankan aktivitas kerja meskipun menghadapi risiko dan hambatan akibat banjir. Sebagian besar responden melakukan sedikit pengurangan aktivitas kerja saat banjir, yaitu sebanyak 17 responden (42,5%). Sementara itu, masing-masing 8 responden (20,0%) tidak mengurangi aktivitas maupun sangat mengurangi aktivitas kerja. Temuan ini menunjukkan bahwa sebagian besar pengemudi tetap berusaha bekerja, meskipun dengan mengurangi jam kerja atau jumlah order yang diterima.

Berdasarkan hasil Tabel 7, sebagian besar responden menyatakan tidak mencari penghasilan lain selain dari ojek online. Namun demikian, beberapa responden memiliki sumber pendapatan tambahan sebagai bentuk strategi adaptasi ekonomi saat pendapatan dari ojek online menurun akibat banjir. Bentuk pekerjaan tambahan yang ditemukan antara lain ShopeeFood, Maxim, usaha warung sembako, kontrakan, coffee shop, jasa antar jemput anak sekolah, pekerjaan part-time di kafe, hingga jasa jaga indekos. Temuan ini menunjukkan bahwa sebagian kecil pengemudi melakukan diversifikasi sumber pendapatan untuk meningkatkan ketahanan ekonomi ketika kondisi banjir berdampak pada aktivitas kerja mereka.



Gambar 7. Tempat Berkumpulnya Ojek Online yang Beroperasi di Sekitar Ciledug Raya



Gambar 8. Dokumentasi Pengambilan Data Lapangan dengan Pengemudi Ojek Online

4. Simpulan dan Saran

Banjir di kawasan Ciledug Raya memberikan dampak nyata terhadap aktivitas kerja pengemudi ojek online, meliputi terbatasnya mobilitas akibat genangan, penurunan pendapatan, gangguan kondisi kendaraan, serta peningkatan risiko keselamatan saat bekerja. Meskipun demikian, tidak semua pengemudi mengalami kerugian, sebagian justru memanfaatkan kondisi tersebut sebagai peluang dengan menerima penumpang secara langsung di luar aplikasi dengan tarif yang lebih tinggi.

Ketahanan sosial pengemudi dibangun melalui solidaritas antar sesama, keterlibatan dalam komunitas driver, serta tingginya kepercayaan terhadap informasi yang dibagikan melalui grup WhatsApp sebagai sumber utama informasi kondisi

banjir dan rute aman. Strategi adaptasi yang paling dominan dilakukan adalah perubahan rute perjalanan, penyesuaian jam kerja, dan keputusan untuk tetap beroperasi dalam kondisi terbatas, sementara sebagian kecil pengemudi melakukan diversifikasi pendapatan melalui pekerjaan sampingan sebagai bentuk ketahanan ekonomi jangka pendek.

Kepada pemerintah daerah, disarankan untuk mengintegrasikan pengemudi ojek online ke dalam skema perlindungan sosial berbasis kebencanaan agar mereka memperoleh jaminan pendapatan saat banjir melumpuhkan akses kerja. Kepada pihak platform ojek online, disarankan untuk mengembangkan fitur peringatan dini banjir yang lebih komprehensif serta menerapkan kebijakan keringanan target harian pada kondisi darurat. Kepadapeneliti

selanjutnya, disarankan untuk melakukan kajian serupa dengan pendekatan longitudinal dan cakupan wilayah yang lebih luas guna memperoleh gambaran yang lebih komprehensif mengenai ketahanan pekerja platform di kawasan rawan bencana perkotaan. ditujukan. Ditulis dalam bentuk essay, bukan dalam bentuk numerikal.

Ucapan Terimakasih

Kami mengucapkan terima kasih kepada dosen pengampu Mata Kuliah Ketahanan Masyarakat bapak FAR yang telah memberikan ilmu, arahan, dan masukan selama proses pembelajaran. Kami juga mengucapkan terima kasih kepada Program Studi Manajemen Bencana, Universitas Budi Luhur, atas dukungan akademik serta kepada seluruh responden mitra pengemudi ojek online di wilayah Ciledug Raya.

Daftar Pustaka

- Alwan, N., Saepudin, E. A., Ernawati, S., Susilawati, S., Imanda, M. A., & Hikmatulaila, E. A. (2025). Efektivitas Sistem Manajemen Bencana Di Indonesia: Studi Kasus Banjir Jakarta. *Journal of Multidisciplinary Inquiry in Science, Technology and Educational Research*, 2(1b), 1741–1749. <https://jurnal.serambimekkah.ac.id/index.php/mister/article/view/2744>
- Bakic, H., & Ajdukovic, D. (2021). Resilience after natural disasters: the process of harnessing resources in communities differentially exposed to a flood. *European Journal of Psychotraumatology*, 12(1). <https://doi.org/10.1080/20008198.2021.1891733>
- de Bruijn, K. M., Jafino, B. A., Merz, B., Doorn, N., Priest, S. J., Dahm, R. J., Zevenbergen, C., Aerts, J. C. J. H., & Comes, T. (2022). Flood risk management through a resilience lens. *Communications Earth & Environment*, 3(1), 285. <https://doi.org/10.1038/s43247-022-00613-4>
- Febrina, I., Nouval, F. M., Ramadhani, R., & Ihsan, R. N. (2026). *Ketahanan Masyarakat Menghadapi Banjir di Kelurahan Ulujami, Jakarta Selatan : Analisis Modal Fisik dan Modal Alam dalam Kerangka Pentagon Aset (Livelihood Assets)*. 6(6), 1508–1524.
- Februara, M. S., Arindri, E. E., Simamora, I. B., Sihombing, S. M., & Hidayati, D. A. (2024). Perkembangan Transportasi Ojek Online dan Pengaruhnya Terhadap Perubahan Sosial Ekonomi di Bandarlampung. *SOSIETAS*, 14(1), 31–42. <https://doi.org/10.17509/sosietas.v14i1.70447>
- Houston, D., Ball, T., Werritty, A., & Black, A. R. (2021). Social Influences on Flood Preparedness and Mitigation Measures Adopted by People Living with Flood Risk. *Water*, 13(21), 2972. <https://doi.org/10.3390/w13212972>
- Karondia, L. A., Handoko, E. Y., & Handayani, H. H. (2022). Analisa Kerentanan Pesisir Kota Semarang menggunakan algoritma CVI (Coastal Vulnerability Index). *Geoid*, 18(1), 99. <https://doi.org/10.12962/j24423998.v18i1.12969>
- Köhler, L., Masson, T., Köhler, S., & Kuhlicke, C. (2023). Better prepared but less resilient: the paradoxical impact of frequent flood experience on adaptive behavior and resilience. *Natural Hazards and Earth System Sciences*, 23(8), 2787–2806. <https://doi.org/10.5194/nhess-23-2787-2023>
- Lee, D. W. (2024). The Effects of Social Support on Disaster Resilience: Focusing on Disaster Victims. *International Journal of Public Administration*, 47(2), 106–116. <https://doi.org/10.1080/01900692.2022.2093365>
- Ma'dika, Z. P. (2026). Ketahanan Masyarakat Perkotaan Menghadapi Banjir Studi Kasus Kelurahan Ulujami

- Jakarta Selatan. *Geodika: Jurnal Kajian Ilmu Dan Pendidikan Geografi*, 10(1), 81–92. <https://doi.org/10.29408/geodika.v10i1.33750>
- Muhyiddin, M., Annazah, N. S., Henriko Tobing, H., Habibi, N., Fauziyah, F., & Harsiwie, R. I. P. (2024). The Ambiguity of Employment Relationship in Indonesia's Gig Economy: A Study of Online Motorcycle Taxi Drivers. *Jurnal Ketenagakerjaan*, 19(3), 262–280. <https://doi.org/10.47198/jnaker.v19i3.416>
- Muzakki, A. F., & Erawati, D. (2023). Aksi Solidaritas Sosial (Studi Pada Komunitas Driver Ojek Online dan Non Komunitas di kota Palangka Raya). *Sosio E-Kons*, 15(3), 266. <https://doi.org/10.30998/sosioekons.v15i3.20631>
- Rahmawati, D. R., Maulana, A., & ... (2025). Analisis Sistem Saluran Drainase dalam Upaya Penanggulangan Banjir di Jalan Ciledug Raya, Kelurahan Cipulir, Kecamatan Kebayoran Lama, Jakarta Selatan. *Jejak Digital: Jurnal Ilmiah ...*, 1(5), 2909–2914. <http://indojurnal.com/index.php/jejakdigital/article/view/781%0Ahttps://indojurnal.com/index.php/jejakdigital/article/download/781/678>
- Rusnani, Enita, Tukidi, & Haryanto, E. (2021). Journal of scientech research and development. *Journal of Scientech Research and Development*, 3(1), 24–32. <https://idm.or.id/JSCR/index.php/JSCR/article/view/14>
- Soetanto, R., Hermawan, F., Drosou, N., Bosher, L., & Hatmoko, J. U. D. (2022). Perceptions of Social Responsibility for Community Resilience to Flooding: A Comparison between Communities in Indonesia and the UK. *Water*, 14(3), 433. <https://doi.org/10.3390/w14030433>
- Soulthoni, H. P. N., Upe, A., Mugambiwa, S., & Johar, S. S. (2025). Digital Platform Transformation and Socio-economic Resilience Among Indonesia's Motorcycle Ride-hailing Drivers. *Indonesian Journal of Innovation and Applied Sciences (IJIAS)*, 5(3), 231–241. <https://doi.org/10.47540/ijias.v5i3.2254>
- Suhada, K., Zulkarnain, I. P., & Azzahra, S. (2026). *Peran Ojek Online Indralaya dalam Menompang Ketahanan Ekonomi Rumah Tangga Perkotaan*. 716–726.