

## BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA

### 2.1 Keselamatan dan Kesehatan Kerja

Dunia kerja adalah dunia dimana aspek manusia, peralatan dan lingkungan saling berinteraksi. Interaksi ketiganya dapat mempengaruhi kinerja dari pekerjaan yang dihasilkan. Jika manusianya kurang menguasai peralatan dapat berakibat kecelakaan pada pekerja ataupun kesehatannya dapat terganggu. Begitu juga dengan lingkungan kerja. Lingkungan kerja yang mendukung bagi kegiatan pekerja akan menghasilkan pekerjaan yang selamat dan sehat.

Aspek kesehatan dan keselamatan kerja (K3) sangat diperlukan di tempat kerja. Khususnya bagi sebuah perusahaan hal tersebut merupakan unsur penting untuk menjalankan roda bisnisnya. Jika aspek K3 dapat terselenggara dengan baik maka tujuan dari kegiatan perusahaan dapat tercapai dengan baik dimana para pekerja maupun aset-aset perusahaan tidak mengalami kerusakan yang berujung pada kerugian pada perusahaan. Tentu hal tersebut tidak diinginkan oleh perusahaan manapun.

Selain di tempat kerja, aspek keselamatan juga berlaku di dalam perjalanan pekerja menuju tempat kerjanya. Kecelakaan kerja yang terjadi dapat murni terjadi di tempat kerja atau juga dapat terjadi di dalam perjalanan pekerja menuju tempat kerja. Menurut UU No.2 tahun 1992 tentang Jamsostek, pasal 1 poin 6 menyatakan:

*“Kecelakaan kerja adalah kecelakaan yang terjadi berhubungan dengan hubungan kerja, termasuk penyakit yang timbul karena hubungan kerja, demikian pula kecelakaan yang terjadi dalam perjalanan berangkat dari rumah menuju tempat kerja, dan pulang ke rumah melalui jalan yang biasa atau wajar dilalui.”*

<http://www.jamsostek.blogspot.com>

Selain untuk meminimalisir kerugian, keselamatan dan kesehatan kerja juga merupakan hak bagi semua tenaga kerja dan itu juga merupakan kewajiban perusahaan dalam memenuhinya. Bila kita merujuk pada ketentuan hukum, pada dasarnya konstitusi Indonesia memberikan perlindungan

menyeluruh bagi rakyat Indonesia dimana pasal 27 ayat (2) dari Undang-Undang Dasar 1945 menyatakan :

*”Setiap warga negara berhak atas pekerjaan dan penghidupan yang layak bagi kemanusiaan.”*

Berdasarkan pasal tersebut dikeluarkanlah undang-undang No.14 Tahun 1969 tentang Pokok-Pokok Tenaga Kerja di mana perlindungan atas keselamatan karyawan dijamin dalam Pasal 9:

*”Setiap tenaga kerja berhak mendapat perlindungan atas keselamatan, kesehatan, pemeliharaan moral kerja, serta perlakuan yang sesuai dengan martabat manusia dan moral agama.”*

Untuk itu, pemerintah kemudian mengeluarkan undang-undang Keselamatan dan Kesehatan Kerja No.1 Tahun 1970. Undang-undang ini memberikan perlindungan hukum kepada tenaga kerja yang bekerja agar tempat dan peralatan produksi senantiasa berada dalam keadaan selamat dan aman bagi tenaga kerja. Tetapi pada dasarnya undang-undang tersebut tidak ditujukan pada tindakan kuratif atas kecelakaan kerja melainkan bahwa kecelakaan kerja itu harus dicegah jangan sampai terjadi, dan lingkungan kerja harus memenuhi syarat-syarat kesehatan.

Sesungguhnya, setiap kecelakaan kerja itu dapat diramalkan atau diduga dari awal jika perbuatan dan kondisi tidak memenuhi persyaratan. Oleh karena itu, kewajiban berbuat secara selamat, dan mengatur peralatan serta perlengkapan produksi sesuai dengan standar diwajibkan oleh UU ini. Statistik mengungkapkan bahwa 80% kecelakaan disebabkan oleh perbuatan tidak selamat (*unsafe act*), dan hanya 20% oleh kondisi yang tidak selamat (*unsafe condition*). Dengan demikian setiap tenaga kerja diwajibkan oleh undang-undang tersebut memelihara Keselamatan dan Kesehatan Kerja secara maksimal. (Silalahi, B.N.B,1985)

Menurut Frank E. Bird dan George L.Germain (1990), kecelakaan adalah suatu kejadian yang tidak diinginkan yang berakibat cedera pada manusia, kerusakan pada peralatan atau gangguan pada pekerjaan. Biasanya merupakan hasil kontak dengan sumber atau substansi energi (*chemical, thermal,*

*acoustical, menchanical, electrical, dll*) melebihi nilai ambang batas (TLV) yang mampu diterima tubuh.

Teori penyebab kecelakaan seperti The ILCI LOSS CAUSATION MODEL (Bird & Germain, 1990) memiliki 5 kunci yang mempengaruhi secara beruntun terjadinya kecelakaan. Teori tersebut mengatakan kerugian (Loss) karena kecelakaan dapat meliputi jiwa, properti, dan proses. Kerugian ini didahului oleh insiden (kontak dengan energi atau substansi). Insiden tersebut didahului oleh penyebab langsung dari tindakan dan kondisi yang tidak tepat. Penyebab langsung didahului oleh penyebab dasar yakni faktor manusia dan pekerjaannya. Penyebab dasar tersebut didahului oleh kurangnya kontrol terhadap program yang tidak tepat, standard yang tidak tepat, pelaksanaan standard yang tidak tepat.

## **2.2 Keselamatan di perlintasan jalur kereta api**

Pada pemanfaatan jalur kereta api, aspek keselamatan tidak dapat diabaikan. Aspek keselamatan itu ditujukan tidak hanya pada pihak pengelola perkeretaapian nasional (PT.KAI) tetapi juga kepada pihak pengguna (penumpang) dan masyarakat sekitar. Aspek yang dibahas disini adalah masyarakat sekitar dalam hal ini para pengendara kendaraan bermotor dan pejalan kaki yang melintasi perlintasan rel kereta api yang sebidang dengan jalan kendaraan bermotor dan pejalan kaki.

Melintasi rel kereta api tidak boleh sembarangan, harus di tempat yang sudah diberi izin. Ada beberapa aturan yang mesti dipenuhi jika pintu perlintasan ingin dibuat. Menurut Undang-undang 23 tahun 2007, Pasal 181, mengatakan:

- “(1) *Setiap orang dilarang:*
- a. *berada di ruang manfaat jalur kereta api;*
  - b. *menyeret, menggerakkan, meletakkan, atau memindahkan barang di atas rel atau melintasi jalur kereta api; atau*
  - c. *menggunakan jalur kereta api untuk kepentingan lain, selain untuk angkutan kereta api.*
- (2) *Ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak berlaku bagi petugas di bidang perkereta apian yang mempunyai surat tugas dari Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian.”*

(<http://www.dephub.go.id>)

Oleh karenanya, sesungguhnya ada sanksi yang diberikan jika terjadi pelanggaran seperti melintasi rel kereta api sembarangan. Menurut Undang-undang 23 tahun 2007, pasal 199 mengatakan:

*“Setiap orang yang berada di ruang manfaat jalan kereta api, menyeret barang di atas atau melintasi jalur kereta api tanpa hak, dan menggunakan jalur kereta api untuk kepentingan lain selain untuk angkutan kereta api yang dapat mengganggu perjalanan kereta api sebagaimana dimaksud dalam pasal 181 ayat (1), dipidana dengan penjara paling lama 3 (tiga) bulan atau denda paling banyak Rp15.000.000,00 (lima belas juta rupiah).*

(<http://www.dephub.go.id>)

Menurut Aunurohman dalam referensi MTI, mengatakan pada KM No.53 tahun 2000 tentang Perpotongan dan/atau Persinggungan antara Jalur Kereta Api dengan bangunan Lain, Pasal 2 menyebutkan perpotongan antara jalur kereta api dengan bangunan lain dapat berupa perpotongan sebidang atau tidak sebidang. Perpotongan sebidang keberadaannya dapat di atas maupun di bawah jalur kereta api, sementara itu pada pasal 6, untuk melindungi keamanan dan kelancaran pengoperasian kereta api pada perlintasan sebidang, kereta api mendapat prioritas berlalu lintas. Untuk keamanan dan kelancaran operasi kereta api **perlintasan wajib** dilengkapi rambu peringatan, rambu larangan, marka berupa pita pengaduh, pintu perlintasan, dan isyarat suara adanya kereta api yang melintas.

Melintasi rel kereta api yang tidak memiliki rambu-rambu merupakan tindakan yang tidak aman. Karena tidak adanya rambu-rambu akan membuat kita lengah dan tidak waspada akan kedatangan kereta api. Lebih aman jika kita melintasi di perlintasan yang sudah diberi rambu-rambu sehingga kita lebih mawas diri dan memperkirakan bahwa kereta api mungkin akan lewat. Jika kereta api akan lewat maka kita akan lebih aman karena kita sudah terlebih dahulu mengantisipasinya.

Selain itu aturan mengenai perlintasan kereta api juga ada di Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No: SK.770/KA.401/DRJD/2005 Tentang Pedoman Teknis Perlintasan Sebidang Antara Jalan dengan Jalur Kereta Api. Peraturan tersebut juga menjelaskan bahwa pada poin 4.3 perlintasan kereta api dibagi menjadi dua bentuk pintu perlintasan yakni pintu perlintasan yang dilengkapi dengan palang pintu baik yang otomatis dan yang

tidak otomatis, serta pintu perlintasan yang tidak dilengkapi dengan palang pintu. Untuk perlintasan yang tidak memiliki pintu wajib dilengkapi dengan rambu, marka, isyarat suara dan lampu lalu lintas satu warna yang berwarna merah berkedip atau dua lampu satu warna yang berwarna merah menyala bergantian sesuai pedomannya. (<http://www.hubdat.co.id>)

### 2.3 Psikologi Keselamatan

Manusia dilahirkan sebagai organisme yang memiliki jiwa, rasa, dan pikiran. Sehingga berbeda dengan benda mati yang tidak memiliki jiwa, rasa dan pikiran. Setiap harinya selalu berinteraksi dengan lingkungan sekitarnya. Oleh karenanya, manusia memiliki elemen yang disebut perilaku. Biasanya sinonim yang sering disebut dengan perilaku adalah aktivitas, aksi, penampilan, reaksi dan respon. Menurut Skinner (1938) dalam buku Soekidjo, perilaku merupakan respons atau reaksi seseorang terhadap stimulus (rangsangan dari luar). Respons tersebut berbentuk dua jenis.

1. *respondent respons*, yakni respons yang ditimbulkan oleh stimulus tertentu. Stimulus ini disebut *eliciting stimulation* karena menimbulkan respons-respons yang relatif tetap. Misalnya : makanan yang lezat menimbulkan rasa lapar.
2. *operant respons*, yakni respons yang timbul dan berkembang kemudian diikuti oleh stimulus atau perangsang tertentu. Perangsang tersebut disebut *reinforcing stimulation* karena memperkuat respon sebelumnya. Misalnya: seseorang mengerjakan tugasnya dengan baik, kemudian dia diberi hadiah sehingga untuk tugas berikutnya dia berusaha menjadi lebih baik lagi.

Bila dilihat dari bentuk respon terhadap stimulus tersebut, perilaku sebenarnya dapat dibedakan menjadi dua jenis.

1. perilaku tertutup (*covert behavior*), respons seseorang yang tidak terlihat atau terselubung. Respons ini masih terbatas pada perhatian, persepsi, pengetahuan/kesadaran, dan sikap yang terjadi pada orang yang menerima stimulus itu dan tidak dapat diamati secara jelas oleh orang lain.

2. perilaku terbuka (*overt behavior*), respon seseorang terhadap stimulus yang terbentuk dalam tindakan nyata. Responsnya dapat diamati oleh orang lain.

Perilaku itu sendiri merupakan hal yang dipengaruhi oleh bermacam faktor. Salah satunya L. Green dalam buku Soekidjo mengatakan ada tiga faktor yakni:

1. faktor-faktor predisposisi, yang terwujud dalam pengetahuan, sikap, kepercayaan, keyakinan, nilai-nilai, dan sebagainya.
2. faktor-faktor pendukung, yang terwujud dalam lingkungan fisik, adakah tersedianya fasilitas atau sarana misalnya obat-obatan, alat-alat keselamatan dan sebagainya.
3. faktor-faktor pendorong, yang terwujud dalam sikap dan perilaku petugas keselamatan, peraturan dan sebagainya.

Walaupun L. Green mencoba menerapkan teorinya pada perilaku kesehatan tetapi dapat dipakai pada teori perilaku keselamatan juga. Selain berperilaku sehat kita juga perlu berperilaku aman. Contoh berperilaku aman adalah misalnya memakai helm jika ingin berkendara dengan sepeda motor, memakai sabuk pengaman jika ingin berkendara dengan mobil atau memegang pegangan tangga jika ingin menggunakan tangga. Hal demikian bertujuan agar kita dalam melakukan pekerjaan sehari-hari terhindar dari luka, atau terjatuh karena tindakan kita yang ceroboh karena tidak menggunakan peralatan keselamatan. Terlebih lagi jika kita melakukan pekerjaan tertentu di tempat kerja. Oleh karena itu ada istilah keselamatan dan kesehatan kerja. Namun aspek K3 tersebut tidak hanya berlaku di tempat-tempat yang banyak pekerjaannya tetapi di tempat umum pun aspek tersebut berlaku.

Menurut Geller (2001), budaya aman itu membutuhkan perhatian dari tiga domain yang saling terkait.

1. faktor lingkungan (termasuk peralatan, perlengkapan, penempatan fisik, prosedur, standard, dan temperature).
2. faktor manusia (termasuk sikap seseorang, keyakinan/beliefs, dan kepribadiannya)

3. faktor perilaku (termasuk praktek kerja yang aman dan praktek ditempat yang beresiko)

Segitiga dari faktor yang berhubungan dengan keselamatan disebut dengan "*The Safety Triad*". Masing-masing faktor saling dinamis dan berinteraksi. Perubahan di salah satu faktor akan memberi efek pada dua lainnya.

Kecelakaan yang ditimbulkan dapat disebabkan oleh perilaku yang tidak aman atau tindakan yang tidak aman. Menurut Heinrich (1980) dalam teori Dominonya, ternyata ada faktor perilaku tidak aman yang dapat menyebabkan kecelakaan. Penyebab ini merupakan penyebab tidak langsung dari kecelakaan. Selain perilaku tidak aman juga ada kondisi tidak aman yang sekaligus dapat terjadi dengan perilaku tidak aman. Perilaku tidak aman dan kondisi tidak aman ini tidak hanya dihasilkan oleh si pembuat kecelakaan. Mereka adalah gejala dari kebijakan yang buruk, pengendalian yang buruk, kurangnya pengetahuan, tidak tepatnya pengukuran adanya bahaya, atau oleh faktor personal lainnya. Tindakan tidak aman itu dapat berupa penggunaan alat tanpa perizinan, penggunaan alat yang salah, mengambil posisi bekerja yang tidak benar, dan lainnya. Sedangkan kondisi yang tidak aman seperti sarana pendukung yang tidak lengkap, tanda persinyalan yang kurang lengkap, kurangnya pencahayaan, buruknya kebersihan tempat dan lain sebagainya.

Selain L.Green, Geller, dan Heinrich, ada teori tentang perilaku yang dibuat oleh ahli lain yang berhubungan dengan psikologi yakni Isec Ajzen. Menurut Isec Ajzen (2005), berdasarkan *Theory of Planned Behavior*, yang disingkat TPB, intensi (dan perilaku) merupakan fungsi dari tiga penentu dasar, pertama sifat alami dari pribadi seseorang, ke dua cerminan pengaruh sosial, dan ke tiga berhubungan dengan masalah pengendalian.

Bagian dari faktor personal adalah sikap terhadap perilaku (*attitude toward the behavior*). Sikap ini adalah penilaian positif atau negatif dari bentuk perilaku yang dimaksud. Faktor kedua yang mempengaruhi adalah persepsi tekanan sosial seseorang untuk melakukan atau tidak melakukan perilaku dengan pertimbangan. Ketika hal tersebut berhubungan dengan aturan norma-norma yang teramati, faktor ini disebut norma subjektif. Terakhir, faktor ketiga adalah perasaan kemampuan diri (*self-efficacy*) atau kemampuan untuk

membentuk perilaku yang dimaksud, dinamai *perceived behavioral control* (persepsi kontrol perilaku). Jika disimpulkan, manusia berkeinginan untuk membentuk sebuah perilaku ketika mereka menilai hal itu secara positif, ketika mereka mengalami tekanan sosial untuk membentuk hal itu, dan ketika mereka mempercayai bahwa mereka memiliki sumber daya dan kesempatan untuk melakukan perilaku tersebut.

#### Faktor sikap terhadap perilaku

Berdasarkan teori *Planned Behavior*, sikap perilaku dipengaruhi oleh keyakinan yang dimiliki tentang konsekuensi dari perilaku, disebut keyakinan behavioral. Setiap keyakinan behavioral itu memiliki hubungan dengan outcome (hasil) dari perilaku. Dengan mengalikan kekuatan keyakinan (*beliefs*) dan penilaian hasil (*evaluation of outcome*) dan menjumlah hasilnya, kita dapatkan estimasi sikap terhadap perilaku. Secara simbol persamaan seperti:

$$A_B \propto \sum b_i e_i$$

$A_B$  = sikap terhadap perilaku

$b_i$  = keyakinan behavioral (kemungkinan subjektif) memunculkan perilaku

$e_i$  = penilaian outcome i

#### Faktor norma subjektif terhadap perilaku

Berdasarkan teori *Planned Behavior*, norma subjektif adalah faktor kedua yang mempengaruhi intensi, juga diasumsikan sebagai fungsi dari keyakinan, tetapi keyakinan yang berbeda, disebut keyakinan seseorang terhadap persetujuan atau tidak persetujuan individu atau kelompok untuk memunculkan perilaku. *Referent* sosial dapat termasuk istri, suami, orangtua, teman, teman satu kerja, ataupun juga petugas kesehatan. dan lainnya. Keyakinan tersebut disebut keyakinan normatif. Pada umumnya, seseorang yang meyakini *referentnya* merasa dia harus memunculkan perilaku dan termotivasi untuk mengikuti akan mempersepsikan tekanan sosial tersebut untuk melakukan seperti yang dianjurkan (disebut *motivation to comply*).

Persamaannya seperti:

$$SN \propto \sum n_i m_i$$

SN = norma subjektif terhadap perilaku

$n_i$  = keyakinan normatif

$m_i$  = motivasi untuk mengikuti

#### Faktor persepsi kontrol perilaku terhadap perilaku

Berdasarkan teori *Planned Behavior*, persepsi kontrol perilaku adalah diasumsikan sebagai fungsi dari keyakinan, kali ini keyakinan tentang adanya atau tidak adanya faktor yang menghambat atau membantu untuk memunculkan perilaku. Keyakinan ini dapat berdasarkan pengalaman masa lalu dengan perilaku tersebut, tetapi biasanya mereka akan terpengaruh oleh informasi orang kedua, dengan mengobservasi orang terdekatnya dan teman-temannya, dan oleh faktor lain dapat meningkatkan atau mengurangi persepsi hambatan untuk memunculkan perilaku tersebut. Keyakinan terhadap sumber daya dan kesempatan dapat dilihat sebagai dasar dari persepsi kontrol perilaku. Persamaannya seperti:

$$PBC \propto \sum c_i p_i$$

PBC = persepsi kontrol perilaku (Perceived Control Perilaku)

$c_i$  = keyakinan kontrol

$p_i$  =kekuatan faktor untuk mendukung atau menghambat kemunculan perilaku

## BAB 3

### KERANGKA TEORI & KONSEP

#### 3.1 Kerangka Teori

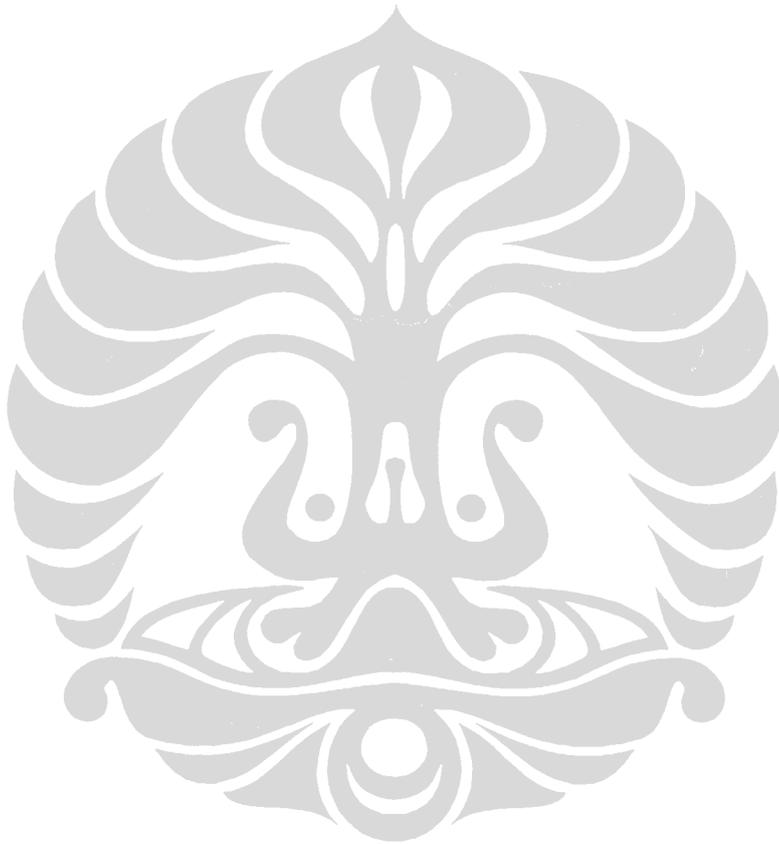
Menurut Geller (2001), budaya aman itu membutuhkan perhatian dari tiga domain yang saling terkait.

1. faktor lingkungan (termasuk peralatan, perlengkapan, penempatan fisik, prosedur, standard, dan temperature).
2. faktor manusia (termasuk sikap seseorang, keyakinan/*beliefs*, dan kepribadiannya)
3. faktor perilaku (termasuk praktek kerja yang aman dan praktek ditempat yang beresiko)

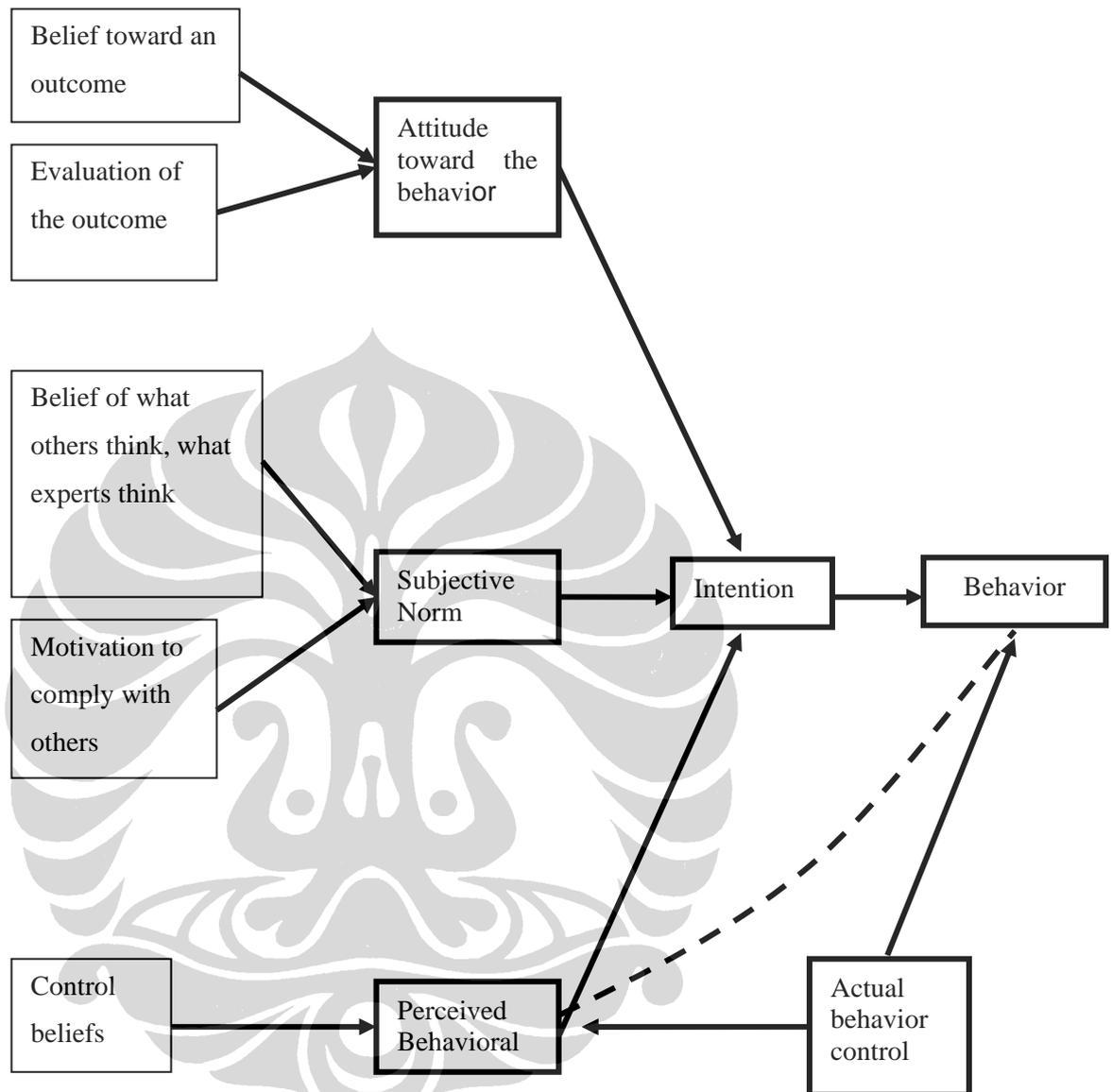
Segitiga dari faktor yang berhubungan dengan keselamatan disebut dengan “The Safety Triad”. Masing-masing faktor saling dinamis dan berinteraksi. Perubahan di salah satu faktor akan memberi efek pada dua lainnya.

Selain Geller ada ahli lain yang menyisipkan intensi sebagai faktor pendahulu dari pembentukan perilaku. Menurut Isec Ajzen (2005), berdasarkan Theory of Planned Behavior, yang disingkat TPB, intensi (dan perilaku) merupakan fungsi dari tiga penentu dasar, satu sifat alami dari pribadi seseorang, satu cerminan pengaruh sosial, dan ke tiga berhubungan dengan masalah pengendalian. Bagian dari faktor personal adalah sikap terhadap perilaku (*attitude toward the behavior*). Sikap ini adalah penilaian positif atau negatif dari bentuk perilaku yang dimaksud. Faktor kedua yang mempengaruhi adalah persepsi tekanan sosial seseorang untuk melakukan atau tidak melakukan perilaku dengan pertimbangan. Ketika hal tersebut berhubungan dengan aturan norma-norma yang teramati, faktor ini disebut norma subjektif. Terakhir, faktor ketiga adalah perasaan kemampuan diri (*self-efficacy*) atau kemampuan untuk membentuk perilaku yang dimaksud, dinamai *perceived behavioral control* (persepsi kontrol perilaku). Jika disimpulkan, manusia berkeinginan untuk membentuk sebuah perilaku ketika mereka menilai hal itu secara positif, ketika mereka mengalami tekanan sosial untuk

membentuk hal itu, dan ketika mereka mempercayai bahwa mereka memiliki maksud dan kesempatan untuk melakukannya.

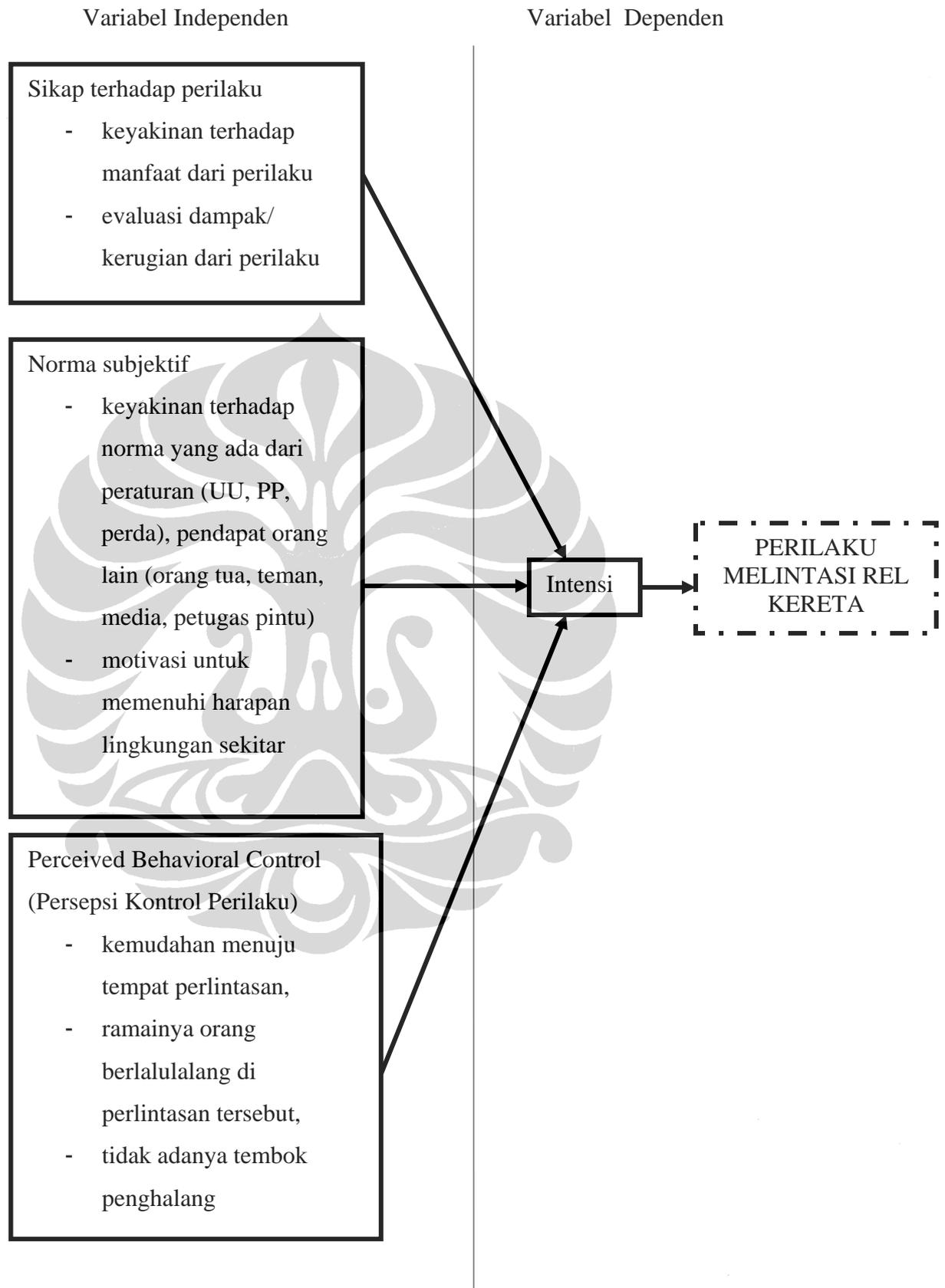


Kerangka Teori :



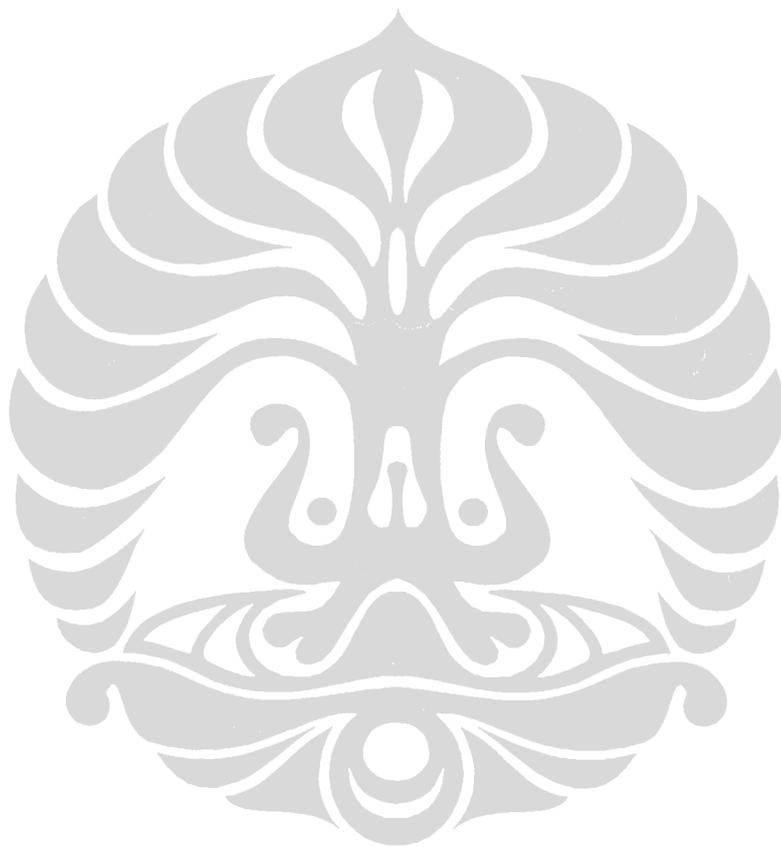
TPB (Ajzen, 2005)

### 3.2 Kerangka Konsep



### 3.3 Hipotesa

- ada hubungan antara sikap, norma subjektif, dan persepsi kontrol perilaku dalam membentuk intensi untuk berperilaku melintasi rel di Gang Senggol FKM-UI



### 3.4 Definisi Operasional

Variabel Independen	DO	Cara ukur	Alat	Hasil	Skala
1. Sikap	Sikap adalah kesiapan responden untuk berperilaku melintasi rel. Sikap ini dipengaruhi oleh keyakinan terhadap manfaat dari melintasi rel tidak resmi dan evaluasi dari perilaku melintasi rel tidak resmi	wawancara	kuesioner	Skor 1-4 - sikap + - sikap -	interval
2. Norma subjektif	Nilai-nilai subjektif yang dimiliki responden terhadap perilaku melintasi rel. Subjektif ini dipengaruhi oleh dua hal yaitu keyakinan terhadap norma yang ada baik yang berasal dari peraturan atau hukum yang ada (UU, PP, Perda dan lain sebagainya) pendapat orang lain, orang tua, saudara kandung, teman, media, petugas pintu) dan bagaimana motivasinya untuk memenuhi harapan dari norma yang ada	wawancara	kuesioner	Skor 1-4 -SN tinggi -SN rendah	interval

Variabel Independen	DO	Cara ukur	Alat	Hasil	Skala
3. Persepsi kontrol perilaku	Persepsi responden terhadap kemampuan mereka untuk memunculkan perilaku melintasi rel. Persepsi ini dipengaruhi oleh kemudahan dan hambatan mereka dalam memunculkan perilaku tersebut, diantaranya dipengaruhi oleh kemudahan menuju tempat perlintasan, ramainya orang berlalulalang di perlintasan tersebut, tidak adanya tembok penghalang.	wawancara	kuesioner	Skor 1-4 -PBC rendah -PBC tinggi	interval
Variabel Dependen					
4. Intensi	Gambaran kognitif dari kesiapan responden untuk memunculkan perilaku melintasi rel tidak resmi.	wawancara	kuesioner	Skor 1-4 -intensi tinggi -intensi rendah	interval