

ANALISIS PERSEPSI KESELAMATAN PERJALANAN KERETA API TERHADAP STRES KERJA MASINIS DI STASIUN TUGU YOGYAKARTA

Oleh:

Ajeng Tyas Damayanti, API Madiun, Email: ajeng@api.ac.id

ABSTRACT

The availability of qualified human resources will affect the safety of rail travel. Guaranteed safety of this trip materialized from the minimum number of train accidents that occurred. In identifying the causes of train accidents, the human error factor is largely the main cause. This is what causes human resources to become an important concern in the operation of trains. Data were collected by using questionnaires consisting of perception questionnaire on railway safety and work stress. Interviews were used to complete the questionnaire results. Data analysis was done by regression analysis to know the influence of safety perception to work stress. The results showed that 77% of the respondents had low safety perception, while the other 23% had high perception of safety. As many as 70% of machinists have high work stress, while 30% have low work stress. Safety perception proved to be related to work stress experienced by machinist. This is indicated by a variable of $r = -0.338$ which states that the relationship between perception of safety proved to have a relationship with job stress of 0.338 with a negative relationship. This relationship analysis is evidenced by Pearson Correlation. Regression analysis obtained correlation coefficient of 0.114 which states that 11.4% work stress is influenced by the perception of safety.

Keywords: perception of safety, work stress, machinist

1. LATAR BELAKANG

Ketersediaan sumber daya manusia yang berkualitas akan mempengaruhi adanya jaminan keselamatan perjalanan kereta api. Jaminan keselamatan perjalanan ini terwujud dari minimalnya jumlah kecelakaan kereta api yang terjadi. Kebanyakan insiden kereta, dampaknya bisa menyebabkan gangguan sementara dalam pengoperasian kereta, dan bahkan berpotensi membahayakan keselamatan manusia. Sejumlah kecelakaan kereta api pernah terjadi, dengan jumlah korban meninggal maupun luka berat yang bervariasi. Penyebabnya pun beragam, mulai dari aspek kelalaian manusia, masalah tidak lengkapnya perlintasan kereta dengan palang pintu, hingga masalah perawatan kereta yang kurang baik (seperti rem blong) hingga menyebabkan kecelakaan.

Sikap yang mempunyai kesadaran terhadap keselamatan perjalanan kereta api inilah yang penting dalam sebuah perjalanan kereta api. Sikap ini diaplikasikan dalam bentuk

kepatuhan terhadap aturan yang berlaku. Hal ini sangat sesuai dengan beban pekerjaan yang terbilang berat, bukan hanya mengemudikan dan membunyikan klakson tetapi masinis harus membaca sinyal, mengendalikan kereta dengan hati-hati, berkomunikasi dengan petugas atau stasiun melalui radio. Masinis juga harus mempunyai perhitungan kecepatan yang tepat saat melalui jalur-jalur tertentu.

Berdasarkan banyaknya perjalanan kereta secara otomatis akan memerlukan jaminan keselamatan terhadap perjalanan kereta api tersebut, maka dirasa perlu untuk memastikan bahwa masinis memiliki persepsi terhadap keselamatan perjalanan kereta api dan terbebas dari stres yang dapat ditimbulkan dari pekerjaan tersebut.

1.1 Tujuan penelitian

Tujuan dari penelitian ini mengetahui bagaimana persepsi mengenai keselamatan perjalanan kereta api yang dapat menimbulkan stres kerja.

1.2 Tinjauan Pustaka

Menurut Young dalam Adrian (2010), persepsi merupakan sebuah aktivitas berupa mengindra, mengintegrasikan, serta memberikan penilaian pada objek-objek fisik ataupun sosial. Penginderaan tersebut biasanya tergantung dari stimulus fisik dan sosial yang berada di dalam lingkungannya. Sensori dari lingkungan ini lah yang akan diolah bersama sama dengan hal lainnya yang sudah dipelajari sebelumnya, baik berupa harapan, nilai, ingatan, sikap dan lainnya.

Setiap pekerjaan yang dilakukan pastilah mengandung bahaya. Menurut Gox, Griffith & Rial Gonzalez (2000) bahaya kerja yang berpotensi menimbulkan dampak kesehatan bagi pekerja dapat dibedakan menjadi dua macam yaitu bahaya fisik dan bahaya psikososial. Contoh bahaya fisik seperti suara bising, getar, pencahayaan dan radiologi. Sedangkan bahaya psikososial merupakan bahaya yang mempengaruhi kesehatan pekerja yang didasarkan pada persepsi dan pengalaman berkaitan dengan interaksi antara isi pekerjaan (*job content*), organisasi kerja, sistem manajemen, kondisi lingkungan dan organisasi serta kompetensi kerja. Pada akhirnya persepsi dan pengalaman seseorang dan interaksinya dengan bahaya psikososial ini menjadi suatu hal yang dapat menimbulkan stres (ILO, 1986).

NIOSH (1997) dalam buku *Stress at Work* mengartikan bahwa stres kerja adalah keadaan berbahaya atau respon emosional yang terjadi ketika syarat suatu pekerjaan tidak sesuai dengan kapasitas, sumber daya atau kebutuhan pekerja yang dapat menyebabkan gangguan kesehatan hingga cedera.

2. METODE PENELITIAN

2.1. Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian dilakukan di Stasiun Tugu Yogyakarta yang berada di bawah DAOP VI Yogyakarta dan waktu pelaksanaan penelitian yaitu pada bulan Juli-Desember 2017.

2.2. Metode Pengumpulan Data

Data primer diperoleh dari responden melalui penyebaran kuesioner dan data sekunder diperoleh dari laporan internal perusahaan serta data pelengkap yang dikumpulkan dari literatur-literatur, studi pustaka, internet dan tulisan terkait.

2.3. Metode Pengambilan Sampel

Teknik pengambilan sampel dalam penelitian ini adalah *accidental sampling* dengan pertimbangan bahwa populasi bervariasi serta bersifat heterogen yang secara kebetulan bertemu saat melakukan observasi.

2.4. Pengolahan dan Analisis Data

Data primer yang diperoleh akan diolah dan dilakukan yaitu analisis statistik deskriptif untuk melihat gambaran tentang karakteristik masinis yang bertugas di Stasiun Tugu Yogyakarta. Analisis data dilakukan dengan bantuan program SPSS. Dalam penelitian ini menggunakan metode analisis regresi linier berganda, hal ini menunjukkan hubungan (korelasi) antara hal yang satu dengan hal lainnya. Regresi dilakukan untuk mengetahui besarnya pengaruh perubahan dari suatu variabel independen terhadap variabel dependen (Gujarati, 1997).

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan hasil pengambilan data sekunder berupa wawancara diketahui bahwa masinis yang bertugas di stasiun Tugu Yogyakarta sejumlah 115 orang. Dari populasi sejumlah 115 orang tersebut diambil sampel sejumlah 60 orang.

3.1. Profil data responden

Dari hasil pengambilan data diperoleh profil responden sebagai berikut:

Tabel 3.1 Gambaran jenis kelamin responden

Jenis kelamin	Frekwensi	Persentase
1 Laki-laki	60	100%
2 Perempuan	0	0%
Jumlah	60	100%

Tabel 3.2 Gambaran usia responden

Usia	Frekwensi	Persentase
1 21-25 tahun	6	10%
2 26-30 tahun	34	57%
3 31-35 tahun	5	8%
4 36-40 tahun	4	7%
5 41-45 tahun	8	13%
6 46-50 tahun	2	3%
7 > 50 tahun	1	2%
Jumlah	60	100%

Tabel 3.3 Gambaran pendidikan terakhir responden

Pendidikan terakhir	Frekwensi	Persentase
1 SMU/SMK	59	98%
2 D3	0	0%
3 S1	1	2%
4 S2	0	0%
Jumlah	60	100%

Tabel 3.4 Gambaran lama waktu menjadi masinis

Lama waktu menjadi masinis	Frekwensi	Persentase
1 1-5 tahun	25	42%
2 6-10 tahun	19	32%
3 11-15 tahun	4	7%
4 16-20 tahun	8	13%
5 > 20 tahun	4	7%
Jumlah	60	100%

Tabel 3.5 Gambaran status responden

Status	Frekwensi	Persentase
1 Menikah	53	88%
2 Belum menikah	7	12%
Jumlah	60	100%

b. Kategorisasi

Kategorisasi persepsi keselamatan kereta api dilakukan berdasarkan skor yang diperoleh dari kuesioner. Dengan pengkategorian ini, diketahui bagaimana kategori responden dalam persepsi keselamatan kereta api.

Tabel 3.6 Gambaran persepsi keselamatan responden

Kategori	Frekwensi	Persentase
Rendah	46	77%
Tinggi	14	23%

Kategorisasi stres kerja yang dialami masinis dilakukan berdasarkan skor yang diperoleh dari kuesioner. Dengan pengkategorian ini, diketahui bagaimana kategori responden dalam hal stres kerjanya. Dari kategori tersebut juga dapat diketahui kategorisasi per indikator.

Tabel 3.7 Gambaran stres kerja responden

Kategori	Frekwensi	Persentase
Rendah	18	30%
Tinggi	42	70%

3.2. Uji normalitas

Menggunakan Kolmogorov-Smirnov Test

Tabel 3.8 Output SPSS uji normalitas dengan menggunakan Kolmogorov-Smirnov Test

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		Unstandardized Residual
N		60
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	,0000000
	Std. Deviation	,23614791
Most Extreme Differences	Absolute	,159
	Positive	,159
	Negative	-,072
Kolmogorov-Smirnov Z		1,235
Asymp. Sig. (2-tailed)		,095

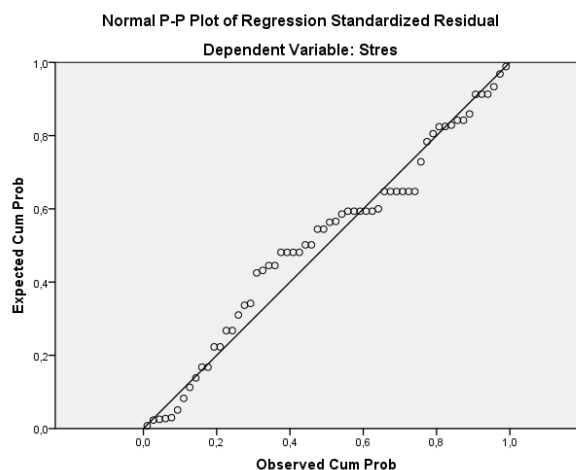
a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

Berdasarkan hasil diatas diketahui bahwa Asym Sig 2 tailed sebesar 0,095 yang berarti data terdistribusi normal ($0,095 > 0,05$).

Menggunakan Grafik

Tabel 3.9 Output SPSS uji normalitas dengan menggunakan grafik



Berdasarkan hasil diatas, diketahui bahwa titik-titik berada di sekitar dan mengikuti garis diagonal sehingga berdasarkan grafik dapat dikatakan bahwa data terdistribusi normal.

3.3. Uji linieritas

Untuk uji linieritas pada SPSS digunakan *Test Of Linierity* dengan taraf signifikansi 0,05. Dua variabel dikatakan mempunyai

hubungan yang linier apabila nilai signifikansi pada *Linierity* kurang dari 0,05 serta jika signifikansi pada *Deviation From Linierity* lebih dari 0,05. Berdasarkan analisis SPSS diperoleh hasil sebagai berikut:

Tabel 3.10 Output SPSS uji linieritas

ANOVA Table

			Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Stress	Between Groups	(Corrected Total)	1,291	59	,21883	1,24	,28
Persepsi Keselamatan	Group	Linearity	,761	1	,761	6,98	,01
		Deviation from Linearity	,464	8	,058	,529	,82
Within Groups			5,489	50	,110		
Total			6,720	59			

Dari hasil analisis SPSS diatas diketahui bahwa:

a. *Linierity* sebesar 0,011 ($0,011 < 0,05$).

b. *Deviation from linierity* sebesar 0,829 ($0,829 > 0,05$).

Kedua hasil diatas menunjukkan bahwa variabel persepsi keselamatan kereta api dan stres kerja berhubungan secara linier.

3.4. Uji regresi linier

Merupakan analisis statistik untuk mengukur besarnya pengaruh antara dua variabel atau lebih variabel independen terhadap satu variabel dependen.

Hasil perhitungan SPSS untuk uji regresi liner ini adalah :

Tabel 3.11 Output SPSS uji regresi linier (1)

ANOVA ^b					
Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1 Regression	,767	1	,767	7,473	,008 ^a
Residual	5,953	58	,103		
Total	6,720	59			

a. Predictors: (Constant), Persepsi

b. Dependent Variable: Stres

Tabel 3.12 Output SPSS uji regresi linier (2)

Model Summary ^b				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
dimensi 1 n0	,338 ^a	,114	,099	,32038

a. Predictors: (Constant), Persepsi

b. Dependent Variable: Stres

Tabel 3.13 Output SPSS uji korelasi

Correlations			
		Stres	Persepsi
Pearson Correlation	Stres	1,000	-,338
	Persepsi	-,338	1,000
Sig. (1-tailed)	Stres	.	,004
	Persepsi	,004	.
N	Stres	60	60
	Persepsi	60	60

Dari hasil perhitungan SPSS diatas dapat diketahui sebagai berikut :

- Hubungan antarvariabel persepsi keselamatan dan stres kerja adalah -,338 yang menunjukkan adanya hubungan antara persepsi keselamatan dan stres kerja ($0,338 > 0,05$).

- Tanda negatif menunjukkan hubungan yang bersifat negatif, yang artinya semakin besar persepsi akan membuat stres kerja kecil.
- Tingkat signifikansi sebesar ,004 yang berarti adanya hubungan korelasi yang signifikan ($0,004 < 0,05$).
- R square ,114 atau koefisien determinan berarti 11,4% stres kerja dapat disebabkan oleh persepsi keselamatan sedangkan sisanya disebabkan oleh hal lain. R square berada pada rentang 0 sampai dengan 1 yang berarti bahwa semakin kecil R semakin lemah hubungan kedua variabel tersebut.
- Didapatkan F hitung sebesar 7,473 dengan probabilitas 0,008. Karena probabilitas $0,008 < 0,05$ maka model regresi dapat digunakan untuk memprediksi stres kerja dapat juga disimpulkan bahwa persepsi keselamatan berpengaruh pada stres kerja.

4. KESIMPULAN

Berdasarkan analisis data penelitian yang telah dilakukan, diperoleh kesimpulan sebagai berikut :

- Responden dengan persepsi keselamatan kereta api kategori rendah sebanyak 77%, sedangkan responden dengan persepsi keselamatan tinggi adalah sebesar 23%.
- Responden terbukti mengalami stres kerja yang tinggi yaitu sebanyak 70%, sedangkan responden dengan stres kerja yang rendah adalah sebesar 30%.
- Terdapat hubungan antara variabel persepsi keselamatan dan stres kerja yang bersifat negatif, artinya semakin kecil persepsi akan membuat stres kerja tinggi.
- Berdasarkan koefisien determinan sebesar 0,114 maka 11,4% stres kerja dapat disebabkan oleh persepsi keselamatan sedangkan sisanya disebabkan oleh hal lain. R square

berada pada rentang 0 sampai dengan 1 yang berarti bahwa semakin kecil R semakin lemah hubungan kedua variabel tersebut.

5. REFERENSI

- Adisasmita, S.A. 2011. Jaringan Transportasi Teori dan Analisis. Yogyakarta.
- Dwiatmoko, H. 2013. *Keselamatan Fasilitas Operasi Kereta Api*. Jakarta.
- Prasi, Taman. 2002. *Studi Tentang Stres Kerja pada Masinis Kereta Api Divisi Angkutan Perkotaan Jabodatabek PT. Kereta Api (Persero) Tahun 2002*. Tesis. Depok. Universitas Indonesia.
- National Institute for Occupational Safety and Health. 1997. *Stres at Work*. Cincinnati : National Institute for Occupational Safety and Health.
- National Institute for Occupational Safety and Health. 1998. *NIOSH Generic Job Stress Questionnaire*.
- Shanfa. YU.et.all. *Factor Analysis for Job Stress of Locomotive Engineer*.
- Tamin, O.Z. 2003. *Transport Planning and Modeling; Theory and Application*. Bandung : Institut Teknologi Bandung Press.
- Sinaga, W.M dan Erwandi, D. 2014. *Gambaran Stres Kerja Pada Masinis Jurusan Luar Kota PT. Kereta Api Indonesia di Stasiun Jatinegara Tahun 2014*. Depok. Indonesia.
- Cox, Tom, Amanda Griffith dan Eusobio Rial-Gonzalez. 2000. *Research on Working Related Stress*. Luxemburg. Germany.
- Andhiyani, L dan Budiharto, S. 2007. *Sikap Terhadap Kesehatan dan Keselamatan Kerja pada Masinis Kereta Api*. Yogyakarta. Indonesia.
- Priyastama, R. 2017. *Buku Sakti Kuasai SPSS*. Yogyakarta. Indonesia.