

# PENGARUH PENGETAHUAN, USIA, PENDIDIKAN, DAN PELAKSANAAN PATROL KESELAMATAN TERHADAP TINGKAT PERILAKU SELAMAT PEKERJA BAGIAN BEKISTING BIDANG 1 STASIUN HALIM TAHUN 2022

Warendi<sup>1</sup>, Amalia Dwi Lestari<sup>2</sup>, Nur aini<sup>3</sup>  
Institut Kesehatan Dan Tehnologi Jakarta PKP<sup>1</sup>, Universitas Binawan<sup>2</sup>, SMRHJ<sup>3</sup>  
[rendisubang27@gmail.com](mailto:rendisubang27@gmail.com)

## ABSTRAK

Proyek konstruksi dengan karakteristiknya yang unik dan berbeda antara yang satu dengan yang lain sering kali membahayakan para pekerja. Bekerja dibagian bekisting memiliki potensi bahaya yang besar. Pekerjaan bekisting telah memiliki standar operasional prosedur, seperti penggunaan alat pelindung diri disetiap pekerjaan. Metodologi Penelitian ini bersifat analitik dengan rancangan studi cross sectional. Sampel yang digunakan yaitu seluruh populasi pekerja bagian bekisting berjumlah 45 pekerja. Teknik pengumpulan data melalui obeservasi dan pengisian kuesioner pada seluruh pekerja bagian bekisting. Data di olah dengan analisis univariat dan analisis bivariate dengan uji *chi-square*. Dari Hasil penelitian menyatakan dari 45 responden, variabel patroli keselamatan menunjukkan terdapat pengaruh pelaksanaan Patroli keselamatan terhadap perilaku pekerja bagian Bekisting (*p value*= 0,004) dan variabel yang tidak terdapat pengaruh terhadap perilaku bekerja bagian bekisting adalah umur (*p value*= 0,458) dan tingkat Pendidikan (*p value*= 0,428)

**Kata Kunci:** Patroli Keselamatan, Bekisting, Perilaku

## *THE INFLUENCE OF THE INFLUENCE OF AGE LEVELS, EDUCATION LEVELS AND IMPLEMENTATION OF SAFETY PATROLS ON WORKERS' BEHAVIOR IN FORMWORK SECTION 1 HALIM STATION OF THE PT.WIJAYA KARYA FAST TRAIN PROJECT IN 2022*

## ABSTRACT

*Construction projects with their unique characteristics and differ from one another often endanger the workers. Working in the formwork section has a great potential danger. Formwork work has standard operating procedures, such as the use of personal protective equipment in each job. Method This research is analytic with cross sectional study design. The sample used is the entire population of formworkers totaling 45 workers. Data collection techniques through observation and questionnaires for all formwork workers. Data were processed by univariate analysis and bivariate analysis by chi-square test. Results The results of the study stated that of the 45 respondents, the patroli keselamatan variable showed that there was an effect on the implementation of Patroli keselamatan on the behavior of Formwork workers (*p value* = 0.004) and the variables that had no influence on the work behavior of the formwork section were age (*p value* = 0.458) and the level of Education (*p value* = 0.428)*

**Keywords:** Safety Patrol, formwork, behavior

## PENDAHULUAN

Globalisasi menyebabkan terjadi percepatan produksi dan pembangunan infrastruktur demi mendukung keberlangsungan pertumbuhan ekonomi. Seiring dengan pembangunan tersebut, risiko pembangunan infrastuktur akan meningkat sesuai dengan maraknya pekerjaan konstruksi. Dalam upaya mencegah kecelakaan dan penyakit akibat kerja pada sektor

konstruksi, maka azas penerapan K3 merupakan syarat utama yang berpengaruh besar terhadap nilai investasi, kualitas dan kuantitas konstruksi. Kondisi tersebut harus kita jadikan sebagai tantangan sekaligus peluang dalam meraih keberhasilan perdagangan global.

Dengan maraknya pembangunan infrastruktur konstruksi maka banyak pekerjaan konstruksi yang melibatkan banyak pekerja dan *sub-contractor* yang bergabung dalam membangun sebuah proyek. Konstruksi adalah pekerjaan yang memiliki risiko tinggi, yang menyebabkan tingginya potensi kecelakaan kerja. Beberapa penyebab kecelakaan kerja antara lain karena banyaknya pekerjaan yang dilakukan satu proyek itu sendiri, kondisi cuaca ekstrim, maupun bangunan yang tidak strategis dapat berdampak negatif untuk lingkungan sekitar bangunan konstruksi perusahaan yang menjalankan yaitu jasa konstruksi.<sup>1</sup>

Proyek konstruksi dengan karakteristiknya yang unik dan berbeda antara yang satu dengan yang lain sering kali membahayakan para pekerja. Faktor risiko proyek konstruksi yang begitu besar sering kali menyebabkan kecelakaan kerja.<sup>2</sup> Semakin banyaknya penggunaan alat-alat kerja yang canggih, walaupun telah dilengkapi dengan sistem keamanan, resiko kecelakaan tetap semakin besar. Sesuai teori Maslow, kebutuhan rasa aman akan muncul setelah kebutuhan tingkat pertama (fisik dan biologis) terpenuhi, sehingga mulai sekarang keselamatan merupakan hal yang harus diusahakan pemenuhannya. Teori lama menganggap bahwa kecelakaan terjadi karena kesalahan pekerja (individual).<sup>3</sup>

Menurut Endroyo & Tugino (2007) Penyebab kecelakaan kerja pada proyek konstruksi dapat ditinjau dari 3 aspek, yaitu aspek perilaku manusia yang tidak aman (*unsafe behavior*), kondisi kerja yang tidak aman (*unsafe condition*), dan aspek lingkungan kerja. Tiga aspek tersebut berpotensi menciptakan terjadinya sebuah kecelakaan, dimana bisa merenggut aset perusahaan ataupun sumber daya manusia.

Kecelakaan kerja merupakan kecelakaan yang terjadi berkaitan 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. Kecelakaan kerja secara umum disebabkan oleh dua hal yaitu perilaku kerja tidak aman (*unsafe behavior*) dan kondisi kerja yang tidak aman (*unsafe condition*). Menurut Heinrich pada tahun 1980 memperkirakan 85% kecelakaan adalah hasil kontribusi perilaku bahwa perilaku manusia merupakan unsur yang memegang peranan penting dalam mengakibatkan suatu kecelakaan.<sup>4</sup>

Angka kecelakaan kerja, berdasarkan laporan *International Labour Organization* (ILO)

pada tahun 2018, setiap tahunnya sebanyak 2,78 juta pekerja meninggal karena kecelakaan kerja dan penyakit akibat kerja, sekitar 2,4 juta (86,3 %) dikarenakan kecelakaan kerja.<sup>5</sup> Angka kecelakaan kerja di Indonesia tergolong cukup tinggi. Sepanjang tahun 2018, BPJS ketenagakerjaan mendapati data kasus kecelakaan kerja di Indonesia sebanyak 157.313 kasus. Termasuk dalam beberapa kategori kecelakaan kerja adalah kecelakaan lalu lintas pada perjalanan pekerja menuju tempat kerja, serta perjalanan pulang dari tempat kerja menuju tempat tinggal. Semetara itu, data Badan Pusat Statistik (BPS) pada agustus 2018 sebanyak 58,76 persen dari total angkatan kerja Indonesia adalah tamatan SMP ke bawah. Hal tersebut berdampak pada kesadaran pentingnya perilaku selamat dalam bekerja.

Pekerja konstruksi memiliki 1 dari 300 peluang kematian saat bekerja dan kemungkinan menjadi cacat lebih besar dibandingkan sektor lain (Abdelhamid, 2000). Jenis kecelakaan kerja yang terjadi di sektor konstruksi yaitu jatuh atau terpeleset dari ketinggian, tersengat listrik, kejatuhan benda dari atas, terkena barang yang runtuh atau roboh, kontak dengan suhu panas atau dingin, terjatuh, terguling, terjepit, terlindas, tertabrak, dan terkena benturan keras.<sup>6</sup>

Perilaku tenaga kerja terhadap perusahaan dipengaruhi oleh berbagai faktor, baik yang berasal dari dalam maupun dari luar, perilaku dari dalam tergantung dari kesadaran pekerja serta seberapa besar pengetahuan tentang keselamatan dan kesehatan yang dipunyai. Sedangkan pengaruh dari luar tergantung budaya keselamatan yang ada di organisasi tersebut (Gunawan, 2013).

Suatu keberhasilan proyek konstruksi secara keseluruhan tergantung dari keberhasilan setiap individu pekerja yang ada dalam proyek tersebut, sedangkan ada faktor yang mempengaruhi keberhasilan suatu pekerja agar menjadi lebih produktif dalam bekerja, beberapa faktor antara lain perilaku pekerja dan pengalaman pekerja, mampu menyebabkan kecelakaan kerja jika tidak diarahkan dengan sebaik mungkin. Pentingnya dilakukan usaha untuk melindungi keselamatan karyawan di dalam menjalankan pekerjaannya telah mendapat perhatian dari pemerintah melalui Undang-Undang Keselamatan Kerja No. 1 tahun 1970. Undang-Undang tersebut merupakan sarana utama untuk pencegahan kecelakaan, cacat dan kematian akibat kecelakaan kerja atau penyakit akibat kerja. Kecelakaan pada prinsipnya dapat dicegah (Santoso. G, 2004), oleh karena pemerintah membuat peraturan dalam rangka melindungi tenaga kerja.

Saat ini diproyek kereta cepat Jakarta-Bandung masih banyak pekerjaan struktur, antara lain proses bekisting. Bekisting adalah cetakan sementara yang digunakan untuk menahan beton selama beton dituang dan dibentuk sesuai dengan bentuk yang diinginkan, dimana disetiap

pekerjaan bekisting memiliki potensi bahaya yang besar, pada pekerjaan bekisting tersebut memiliki standar operasional prosedur, seperti bekerja dengan aman atau dalam penggunaan alat pelindung diri setiap pekerja. Potensi bahaya yang teridentifikasi pada pekerjaan bekisting adalah pekerja terjatuh dari kerangka atas tulangan, tertusuk besi/kawat/paku, tersandung kerangka besi, tergores sling tower crane, terkena serpihan kayu, terpleset. Potensi bahaya tergores atau tertajuh ini bisa terjadi dikarenakan saat pekerjaan bekisting rata-rata pekerja dibagian bekisting berperilaku tidak aman dengan tidak memakai alat pelindung diri atau tidak disiplin dalam melakukan pekerja

Berdasarkan analisa peneliti dilapangan ditemukan bahaya yang sering terjadi yaitu tertusuk atau tergores besi/paku/kawat potensi bahaya ini dikarenakan saat bekerja pekerja tidak memakai Alat pelindung diri atau tidak disiplin dalam melakukan pekerjaan, tersandung besi akibat kondisi lingkungan yang tidak aman dikarenakan penempatan barang atau alat yang tidak teratur. Oleh sebab itu, penulis mengangkat judul Pengaruh Pelaksanaan Patroli keselamatan Terhadap Tingkat Perilaku Selamat Pekerja Bagian Bekisting Bidang 1 Stasiun Halim Proyek Kereta Cepat PT.Wijaya Karya.

## **METODE PENELITIAN**

Desain penelitian ini Kualitatif, dengan pendekatan *cross-sectional* Peneliti akan mengambil variabel perilaku aman sebagai variabel terikat dan variabel patroli keselamatan, usia dan pendidikan sebagai variabel bebas. Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer. Pengumpulan data menggunakan kuesioner pada responden. Analisis data yang digunakan adalah tabel distribusi frekuensi dan melakukan uji *chi square*. Populasi dalam penelitian ini adalah berjumlah 45 orang dan sampel yang akan diambil adalah seluruh pekerja bagian Bekisting Bidang 1 Stasiun Halim Proyek Kereta Cepat. Seluruh pekerja bagian Bekisting yang berjumlah 45 orang

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

Untuk mengetahui perbedaan antara variabel dependen (perilaku selamat) dan independen (usia) dilakukan analisis bivariat. Analisis ini menggunakan uji *chi square* dengan tingkat kemaknaan atau *p value*  $\leq 0,05$  CI (%). Jika *p value*  $\leq 0,05$  maka disimpulkan bahwa terdapat perbedaan bermakna antara variabel dependen dengan variabel independen.

**Tabel Analisis Tingkat Usia Dengan Tingkat Perilaku Selamat**

		Salah		Benar		Total	P	PR	CI
		Value							
		N	%	N	%				
<b>Usia</b>	Dewasa								
	Madya	2	18,2%	9	81,8%	11			0,136
	(41 - 60)						0,458	-	-
	Dewasa	12	35,3%	22	64,7%	34			1,955
	Awal								
	(18 - 40)								

Berdasarkan hasil tabel diatas dapat diketahui bahwa dari total 11 responden yang berusia dewasa madya (40 – 60 tahun), terdapat 2 responden (18,2%) yang berperilaku selamat yang salah dan 9 responden (81,8%) yang berperilaku selamat yang benar. Sedangkan dari total 34 responden yang berusia dewasa awal (18 - 40 tahun), terdapat 12 responden (35,3%) yang berperilaku selamat yang salah dan 22 responden (64,7%) yang berperilaku selamat yang benar. Hasil uji statistik dengan menggunakan *chi square* untuk menguji pengaruh tingkat usia terhadap tingkat perilaku selamat pada pekerja menunjukkan nilai *p value* = 0,458 (dimana  $0,458 > 0,050$ ) artinya tidak terdapat pengaruh antara tingkat usia terhadap tingkat perilaku selamat pekerja bagian bekisting.

**Tabel Analisis Pendidikan Dengan Tingkat Perilaku Selamat**

Perilaku Selamat		Salah		Benar		Total	P	PR	CI
		Value							
		N	%	N	%				
<b>Pendidikan</b>	Pendidikan								
	Rendah	9	36%	16	64%	25			0,573
	Pen. Tinggi						0,428	-	- 7
		5	25%	15	75%	20			3,619

Berdasarkan hasil tabel diatas dapat diketahui bahwa dari total 25 responden yang berpendidikan rendah, terdapat 9 responden (36%) berperilaku selamat yang salah dan 16 responden (64%) yang berperilaku selamat yang benar. Sedangkan dari total 20 responden yang berpendidikan tinggi, terdapat 5 responden (25%) berperilaku selamat yang salah dan 15 responden (75%) berperilaku

selamat yang benar. Hasil uji statistik dengan menggunakan *chi square* untuk menguji pengaruh tingkat pendidikan terhadap tingkat perilaku selamat pada pekerja menunjukkan nilai *p value* = 0,428 (dimana  $0,428 > 0,050$ ) artinya tidak terdapat pengaruh antara pendidikan terhadap perilaku selamat pekerja bagian bekisting.

**Tabel Analisis Patroli keselamatan Dengan Tingkat Perilaku Selamat**

		Salah		Benar		Total	P Value	PR	CI
		N	%	N	%				
<b>Safety</b>	Kurang								
<b>Patrol</b>	Baik	8	66,7%	4	33,3%	12			1,604
	Baik	6	18,2%	27	81,8%	33	0,004	3,667	-
									8,383

Berdasarkan hasil tabel diatas dapat diketahui bahwa dari total 12 responden yang patroli keselamatannya kurang baik, terdapat 8 responden (66,7%) berperilaku selamat yang salah dan 4 responden (33,3%) berperilaku selamat yang benar. Sedangkan dari total 33 responden yang patroli keselamatannya baik, terdapat 6 responden (18,2%) berperilaku selamat yang salah dan 27 responden (81,1%) berperilaku selamat yang benar. Hasil uji statistik dengan menggunakan *chi square* untuk menguji pengaruh pelaksanaan patroli keselamatan terhadap tingkat perilaku selamat pada pekerja menunjukkan nilai *p value* = 0,004 (dimana  $0,004 < 0,050$ ) artinya terdapat pengaruh antara pelaksanaan patroli keselamatan terhadap tingkat perilaku selamat pekerja bagian bekisting. Nilai *prevalensi ratio* sebesar 3,667 dengan 95% CI yaitu 1,604 – 8,383 sehingga memiliki arti bahwa *patroli keselamatan* yang kurang baik memiliki risiko 3,6 kali lebih besar terhadap terjadinya perilaku selamat yang salah pada pekerja dibandingkan dengan patroli keselamatan yang baik. Hal ini menunjukkan bahwa patroli keselamatan yang kurang baik adalah risiko perilaku selamat yang salah.

## PEMBAHASAN

### **Pengaruh Tingkat Usia Terhadap Tingkat Perilaku Selamat Pekerja Bagian Bekisting Proyek Kereta Cepat**

Berdasarkan Hasil penelitian ini usia tidak berpengaruh terhadap perilaku selamat pekerja bagian

bekisting proyek kereta cepat PT. Wijaya Karya tahun 2020. Meskipun menurut teori daya tangkap dan pola pikir seseorang semakin bertambahnya umur akan semakin berkembang pula daya tangkap dan pola pikirnya sehingga pengetahuan yang diperoleh semakin baik.<sup>(16)</sup> Hal ini dapat dipengaruhi hal lain seperti dengan bertambah usia dan berpengalaman dalam rutinitas yang sama membuat pekerja mengabaikan keselamatan. Sejalan dengan penelitian pada pekerja Lambung Galangan Kapal menunjukkan hasil uji statistic bahwa tidak terdapat hubungan bermakna antara usia dengan perilaku tidak aman.

### **Pengaruh Tingkat Pendidikan Terhadap Tingkat Perilaku Selamat Pekerja Bagian Bekisting Proyek Kereta Cepat**

Penelitian ini menunjukkan tidak terdapat pengaruh antara pendidikan terhadap perilaku selamat pekerja bagian bekisting proyek kereta cepat PT. Wijaya Karya tahun 2020. Dari teori Arikunto bahwa pendidikan dapat mempengaruhi seseorang termasuk juga perilaku seseorang akan pola hidup terutama dalam motivasi untuk sikap berperan serta dalam pembangunan, semakin tinggi pendidikan seseorang maka semakin mudah menerima informasi. Namun beberapa hal lain termasuk adaptasi pekerja yang kurang dapat menjadikan seseorang dengan berpendidikan tinggi abai terhadap keselamatan. Oleh karena perlu pelatihan yang kontinue sesuai dengan bidang keahlian dan pekerjaan.

### **Pengaruh Pelaksanaan Patroli keselamatan Terhadap Tingkat Perilaku Selamat Pekerja Bagian Bekisting Proyek Kereta Cepat**

Dari data yang telah analisis bahwa terdapat pengaruh antara pelaksanaan patroli keselamatan terhadap perilaku selamat pekerja bagian bekisting proyek kereta cepat PT. Wijaya Karya tahun 2020. Nilai *prevalensi ratio* sebesar 3,667 dengan 95% CI yaitu 1,604 – 8,383 sehingga memiliki arti bahwa patroli keselamatan yang kurang baik memiliki risiko 3,6 kali lebih besar terhadap terjadinya perilaku selamat yang salah pada pekerja dibandingkan dengan patroli keselamatan yang baik. Hal ini menunjukkan bahwa patroli keselamatan yang kurang baik adalah risiko perilaku selamat yang salah. Variabel Patroli Keselamatan mempengaruhi Variabel Perilaku Selamat sebesar 17,1%. Patroli keselamatan (Faktor penguat) adalah faktor yang mendorong atau memperkuat terjadinya perilaku.<sup>21</sup> Hasil penelitian menunjukkan bahwa pekerja bagian bekisting yang jika patroli keselamatannya baik maka lebih banyak pekerja dengan perilaku selamat. Hal ini memperlihatkan bahwa dengan patroli keselamatan yang baik pekerja bagian bekisting berperilaku selamat. Patroli keselamatan yang baik bisa didapatkan dengan melakukan secara

rutin dan terkoordinasi dengan baik. Hal ini menandakan bahwa dengan patroli keselamatan yang baik pada pekerja bagian bekisting membuat pekerja berperilaku selamat yang benar.

## **KESIMPULAN**

Berdasarkan hasil dari penelitian yang telah peneliti lakukan dengan 45 responden pada pekerja bagian bekisting proyek kereta cepat jakarta – bandung, di peroleh kesimpulan sebagai berikut:

1. Adanya pengaruh usia terhadap tingkat perilaku selamat pada pekerja menunjukkan nilai *p value* = 0,458 (dimana  $0,458 > 0,050$ ) artinya tidak terdapat pengaruh antara usia terhadap tingkat perilaku selamat pekerja bagian bekisting.
2. Adanya pengaruh pendidikan terhadap tingkat perilaku selamat pada pekerja menunjukkan nilai *p value* = 0,428 (dimana  $0,428 > 0,050$ ) artinya tidak terdapat pengaruh antara pendidikan terhadap tingkat perilaku selamat pekerja bagian bekisting.
3. Adanya pengaruh pelaksanaan patroli keselamatan terhadap tingkat perilaku selamat pada pekerja menunjukkan nilai *p value* = 0,004 (dimana  $0,004 < 0,050$ ) artinya terdapat pengaruh antara pelaksanaan patroli keselamatan terhadap tingkat perilaku selamat pekerja bagian bekisting. Nilai prevalensi ratio sebesar 3,667 sehingga memiliki arti bahwa patroli keselamatan yang kurang baik memiliki risiko 3,6 kali lebih besar terhadap terjadinya perilaku selamat yang salah pada pekerja dibandingkan dengan patroli keselamatan yang baik.

## **DAFTAR PUSTAKA**

1. Balai Pemerintah Kota Depok. No Title. Depok. 2015.
2. Dewan Perwakilan Rakyat Indonesia. No Title. Undang Undang Republik Indones No18 Jasa Konstr. 1999;
3. Mallapiang F, Santy Damayati D, Fadillah N. Gambaran Perilaku Tenaga Kerja Dan Pelaksa-Naan Program Kesehatan Dan Keselamatan Kerja (K3) Konstruksi Dalam Pembangunan Balai Diklat Bpk-Ri Makassar Oleh Pt. Wijaya Karya (Persero) Tbk. Al-Sihah Public Heal Sci J. 2017;9(1):72–84.
4. Sipil JT. Bambang Endroyo Jurusan Teknik Sipil , Fakultas Teknik Universitas Negeri Semarang ( UNNES ). Peran Manaj K3 Dalampencegahan Kecelakaan Kereja. 2006;III(1):8–15.
5. Faida AN, Santik YDP. Higeia Journal of Public Health. Higeia J Public Heal Res Dev. 2018;1(3):84–94.

6. Warnaningrum YF, Lestari PW. Pengetahuan dan perilaku penggunaan alat pelindung diri di proyek grand Kamala Lagoon Bekasi. *Binawan Student J.* 2019;1(1):39–43.
7. Dr. Izal M.Kes. *Dasaer Dasar Kesehatan dan Keselamatan Kerja.* jakarta: kencana; 2016.
8. MENTERI TENAGA KERJA REPUBLIK INDONESIA. Peraturan Menteri Tenaga Kerja. 1996;5(13):Pasal 1.
9. Tarwaka. *Keselamatan dan Kesehatan Kerja. Manajemen dan Implementasi K3 di tempat kerja.* surakarta: Harapan Press; 2008.
10. Wijaya Karya. Safety [Internet]. 2020. Available from: <https://wika.co.id/>
11. Notoatmodjo S. *Kesehatan Masyarakat Ilmu & Seni.* Rineka Cipta. 2011.
12. Notoatmodjo S 2014. *IPKJRC. Ilmu Perilaku Kesehatan.* Jakarta: Rineka Cipta. Biomass Chem Eng. 2015.
13. Yusmardian. faktor faktor yang berhubungan dengan alat pelindung diri. 2005;
14. Notoatmodjo S. *Promosi Kesehatan & Ilmu Perilaku.* Jakarta: Rineka Cipta. 2012.
15. Arikunto S. *Prosedur Penelitian: Suatu Pendekatan Praktik.* Edisi Revisi. Jakarta: Rineka Cipta. *J Ilm Farm Farmasyifa.* 2010;
16. A. Wawan dan Dewi M. *Teori dan Pengukuran Pengetahuan, Sikap, dan Perilaku Manusia.* In: *Teori dan Pengukuran Pengetahuan, Sikap, dan Perilaku Manusia.* 2016.
17. Azwar S. *Sikap Manusia: Teori dan Pengukurannya.* *Sikap Manusia: Teori dan Pengukurannya.* yogyakarta; 2013.
18. Winardi. *Manajemen Perilaku Organisasi.* Jakarta: Pustaka Binaman Pressindo. 2004.
19. L M Kurniawidjaja. *Teori dan Aplikasi Kesehatan Kerja.* jakarta: UI Press; 2010.
20. Yusnita AR. Analisis Faktor - Faktor yang Berhubungan Dengan Perilaku Penggunaan Alat Pelindung Diri Pada Petugas Kesehatan Di Ruang Rawat Inap Penyakit Bedah RSUD Dr. H. Abdul Moelek Provinsi Lampung. 2017; Available from: <http://digilib.unila.ac.id/27201/3/skripsi%2520tanpa%2520bab%2520pembahasan.pdf>
21. Manullang M. *Dasar Dasar Manajemen, Edisi Revisi, Cetakan Ketujuh.* ketujuh. Jakarta: Ghalia Indonesia;
22. Handoko TH. *Manajemen Personalia dan Sumber Daya Manusia.* Pengantar Manaj. 2011;
23. Notoatmodjo S. *Pendidikan dan Perilaku Kesehatan.* Jakarta: PT Rineka Cipta (2005). *Metodol Penelit Kesehat.* 2003;
24. Sarwono. *Psikologi Sosial Individu dan teori Psikologi Sosial.* Jakarta: Balai Pustaka; 2002.
25. danggur kodarus. *Keselamatan dan Kesehatan Kerja “Membangun SDM kerja yang sehat,*

- Produktif dan Kompetitif.” jakarta: Litbang danggur 7 partners; 2006.
26. Aksorn T, Hadikusumo BHW. The unsafe acts and the decision-to-err factors of Thai construction workers. *J Constr Dev Ctries*. 2007;12(1):1–25.
  27. Wigbout F. *Pedoman Tentang Beksiting Cetakan Kedua*. jakarta: erlangga; 1987.
  28. Permenakertrans. *Permenakertrans Per/Men/1980 No.1 Tentang Keselamatan Kerja dan Konstruksi Bangunan*. 1980;
  29. Dr.Drs Ismail Nurdin dan Dra Sri Hartati. *Metode Penelitian Sosial*. surabaya: Media Sahabat Cendekia; 2019.
  30. Lestari PW, Lestari NP. Supervision of Unsafe Act on Formwork Workers at Project “X” Bekasi City. *J Kesehat Masy*. 2018;