

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Perilaku aman pejalan kaki dapat dipahami sebagai tindakan nyata yang tampak pada individu ketika sedang berjalan kaki, mencakup kesediaan untuk mengikuti jalur pedestrian yang sudah disediakan, memanfaatkan fasilitas penyeberangan seperti *zebra cross*, serta menghindari perilaku berisiko seperti *distracted walking*, yaitu berjalan sambil menggunakan *gadget* di area yang dilalui kendaraan (Ananda & Putranto, 2021). Apabila perilaku tidak aman semacam ini dibiarkan tanpa penanganan, konsekuensinya dapat berupa kecelakaan kerja yang mengakibatkan cedera fisik, menurunnya produktivitas karyawan, kerugian material bagi perusahaan, bahkan hilangnya nyawa.

Lebih jauh lagi, ketidakmampuan mengelola aspek keselamatan pejalan kaki di lingkungan kerja berpotensi menimbulkan konsekuensi hukum bagi perusahaan, mengingat Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja mewajibkan setiap pengusaha untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman bagi seluruh pekerjanya. Karena itu, kajian mengenai faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku aman pejalan kaki di lingkungan perkantoran menjadi hal yang mendesak untuk dilakukan, dengan merujuk pada pendekatan *People-Based Safety* dari (Geller, n.d.) yang menjelaskan bahwa perilaku aman terbentuk dari interaksi antara faktor individu dan kondisi lingkungan secara bersama-sama.

Pada skala global, keselamatan kerja masih merupakan persoalan besar yang belum tuntas diatasi. *International Labour Organization* (ILO) mencatat bahwa hampir tiga juta pekerja di seluruh dunia meninggal dunia setiap tahunnya akibat kecelakaan maupun penyakit yang berkaitan dengan pekerjaan, dengan sekitar 330.000 kematian di antaranya disebabkan langsung oleh kecelakaan kerja, sementara 395 juta pekerja lainnya mengalami cedera kerja nonfatal setiap tahun (ILO, 2023). Angka ini

menegaskan bahwa risiko keselamatan kerja tidak hanya melekat pada aktivitas produksi yang selama ini dianggap berbahaya, tetapi juga pada berbagai aktivitas keseharian pekerja, termasuk mobilitas berjalan kaki di dalam maupun di sekitar tempat kerja. Secara lebih khusus, *World Health Organization* (WHO, 2023) melaporkan bahwa pejalan kaki menyumbang sekitar 23% dari keseluruhan kematian akibat kecelakaan lalu lintas di dunia, atau sekitar 274.000 jiwa setiap tahunnya, sementara 80% ruas jalan di dunia belum memenuhi standar keselamatan bagi pejalan kaki. Kondisi ini menunjukkan bahwa persoalan tersebut bukan semata isu jalan raya, melainkan juga isu keselamatan di berbagai ruang tempat manusia beraktivitas, termasuk lingkungan kerja perkantoran.

Di tingkat nasional, persoalan keselamatan kerja di Indonesia justru menunjukkan kecenderungan yang kian mengkhawatirkan. Data dari Kementerian Ketenagakerjaan Republik Indonesia memperlihatkan kenaikan yang tajam, dari 265.334 kasus kecelakaan kerja pada tahun 2022 menjadi 370.747 kasus pada 2023, kemudian melonjak menjadi 462.241 kasus pada 2024, atau meningkat hampir dua kali lipat hanya dalam kurun dua tahun (Kemenaker RI, 2024). Senada dengan itu, BPJS Ketenagakerjaan (2024) mencatat peningkatan kecelakaan kerja yang konsisten selama lima tahun terakhir, dengan penyebab yang didominasi oleh tindakan tidak aman (34,43%), kelalaian dalam penggunaan APD (32,12%), serta kondisi lingkungan kerja yang membahayakan (32,25%).

Masalah ini tidak berdiri sendiri sebagai masalah kecelakaan kerja secara umum, tetapi secara khusus tercermin dalam pola kecelakaan pejalan kaki di jalan tol. Data dari *Integrated Road Safety Management System* (IRSMS) Korps Lalu Lintas Kepolisian Negara Republik Indonesia mencatat ribuan pejalan kaki menjadi korban kecelakaan lalu lintas di berbagai wilayah Indonesia setiap tahunnya, dengan mayoritas kasus terjadi pada pejalan kaki yang menyeberang di lokasi yang sembarangan (Korlantas Polri dalam Pusiknas Bareskrim Polri, 2023). Faktanya, perilaku menyeberang secara sembarangan tercatat menyumbang lebih dari separuh total korban, sekitar 54,84% dari seluruh kasus yang dilaporkan. Temuan ini memperkuat kecurigaan bahwa akar permasalahan tidak semata-mata terletak pada aspek teknis kecelakaan kerja, tetapi

pada pola perilaku pejalan kaki yang berulang dan konsisten itu sendiri di berbagai lokasi, sehingga relevan untuk dikaji lebih lanjut dalam konteks lingkungan kerja perkantoran.

Sementara itu, kualitas fasilitas pedestrian di kawasan perkantoran Indonesia pun masih tergolong jauh dari memadai. Studi yang dilakukan (Setiawan & Arsandrie, 2024) pada kawasan perkantoran *Alam Sutera Town Center (ASTC)* mendapati bahwa skor aksesibilitas jalur pejalan kaki hanya sebesar 1,8 dari skala 5, dengan skor keamanan yang bahkan lebih rendah, yakni 1 dari 5. Temuan yang tidak jauh berbeda juga diperoleh (Fetria et al., 2023) di lingkungan kampus Universitas Islam Indonesia, yang menunjukkan bahwa jalur pedestrian di sana dinilai kurang nyaman dari segi sirkulasi maupun keamanan, dengan berbagai kekurangan seperti tidak adanya *guiding block*, selokan yang terbuka, serta jalur yang tidak terdefinisi secara jelas.

Situasi serupa juga dijumpai di wilayah DKI Jakarta, yang menjadi lokasi penelitian ini. *Institute for Transportation and Development Policy (ITDP)* Indonesia dalam dokumen "*Peta Jalan Pengembangan Infrastruktur Pejalan Kaki dan Pesepeda DKI Jakarta 2023 – 2027*", menyebutkan bahwa proses perencanaan maupun pembangunan infrastruktur pejalan kaki di Jakarta masih berjalan tumpang tindih dan kurang terkoordinasi antar instansi, sehingga menghasilkan jalur pedestrian yang terputus dan tidak menerus di berbagai wilayah (ITDP Indonesia, 2023). Penelitian di jalur pedestrian kawasan Jakarta Timur, khususnya di Jalan DI. Panjaitan dan Jalan Jatinegara Timur, juga menemukan sejumlah masalah pada aspek aksesibilitas dan keamanan pejalan kaki yang belum sesuai dengan standar peraturan yang berlaku (Kisti Nur Aini & Amelia, 2025). Persoalan fasilitas pedestrian juga tercatat cukup signifikan, sebagaimana data Dinas Bina Marga DKI Jakarta yang menunjukkan bahwa masih banyak ruas jalan di Jakarta yang belum memiliki trotoar sesuai standar, ditambah kondisi marka pejalan kaki yang telah pudar dan minimnya fasilitas penyeberangan yang layak di kawasan perkantoran (Dinas Bina Marga DKI Jakarta, 2023). Kondisi-kondisi tersebut sejalan dengan tantangan yang dihadapi perusahaan-perusahaan yang beroperasi di kawasan perkantoran Jakarta, tidak terkecuali Kantor Pusat PT X di Pulo Gadung, Jakarta Timur.

Standar ideal penyelenggaraan fasilitas jalur pejalan kaki di lingkungan kerja sebenarnya telah diatur dalam Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 272 Tahun 2023 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Pejalan Kaki, yang antara lain mensyaratkan tersedianya jalur pejalan kaki yang menerus dan terpisah secara fisik dari jalur kendaraan, marka dan *zebra cross* yang jelas, rambu peringatan, ramp yang aksesibel, serta pencahayaan yang mencukupi. Namun, kondisi di lapangan pada banyak lingkungan perkantoran di Indonesia, termasuk di PT X, masih jauh dari standar tersebut. Kesenjangan antara ketentuan ideal dalam regulasi dan kenyataan di lapangan inilah yang turut menjadi penyebab masih terjadinya perilaku tidak aman pejalan kaki, yang pada gilirannya berisiko menimbulkan kecelakaan kerja.

Di antara berbagai faktor penyebab kecelakaan kerja yang telah dikaji, perilaku tidak aman (*unsafe action*) terbukti menjadi faktor yang paling dominan. Heinrich menyebutkan bahwa 88% kecelakaan kerja disebabkan oleh tindakan tidak aman manusia, sementara 10% lainnya disebabkan oleh kondisi lingkungan yang tidak aman (Heinrich dalam Irkas et al., 2020). Penelitian oleh (Irkas et al., 2020) turut membuktikan secara empiris adanya hubungan yang signifikan antara *unsafe action* dan *unsafe condition* dengan kejadian kecelakaan kerja pada pekerja industri. Secara lebih spesifik dalam konteks pejalan kaki, salah satu bentuk *unsafe action* yang kian menjadi perhatian adalah *distracted walking*, yakni kebiasaan berjalan sambil menggunakan *smartphone* yang menyebabkan penurunan kesadaran situasional secara nyata. Penelitian Schwebel DC et al., (2022) yang dimuat dalam Traffic Injury Prevention menunjukkan bahwa tingkat *distracted walking* bervariasi tergantung situasi dan lingkungan, tetapi secara konsisten berkaitan dengan perilaku menyeberang yang tidak aman serta meningkatnya risiko kecelakaan. Studi tersebut juga menegaskan bahwa penggunaan *smartphone* saat berjalan memperpanjang durasi penyeberangan, membuat langkah menjadi kurang stabil, dan menurunkan kemampuan seseorang mendeteksi bahaya di sekitarnya, sehingga *distracted walking* layak dijadikan salah satu indikator perilaku tidak aman yang perlu mendapat intervensi di lingkungan kerja.

Dalam upaya memahami dan mengkaji faktor-faktor yang membentuk Perilaku aman pejalan kaki, pendekatan *People-Based Safety* (PBS) yang dikembangkan oleh (Geller n.d. 2001) menjadi landasan teori yang paling sesuai. Melalui konsep *Safety Triad*, Geller menjelaskan bahwa perilaku aman di tempat kerja lahir dari interaksi dinamis antara tiga domain, yaitu *Person* (faktor individu), *Environment* (kondisi lingkungan), dan *Behavior* (perilaku yang teramati). Pada domain *Person*, pengetahuan (*knowledge*) dan sikap (*attitude*) memegang peran yang sangat penting. Penelitian oleh Uyun & Widowati (2022) menunjukkan adanya hubungan yang signifikan antara pengetahuan K3 dengan perilaku tidak aman pekerja ($p=0,039$), di mana pekerja dengan tingkat pengetahuan rendah cenderung lebih sering melakukan tindakan tidak aman. Di sisi lain, Pratiwi & Sukmandari (2019) menemukan hubungan yang signifikan antara sikap K3 dengan perilaku tidak aman pada pekerja konstruksi, yang menegaskan bahwa seseorang yang sudah memiliki pengetahuan tentang bahaya namun bersikap acuh atau meremehkan risiko tetap berpotensi berperilaku tidak aman. Kedua temuan tersebut memperkuat argumen bahwa pengetahuan dan sikap perlu dikaji secara bersamaan sebagai prediktor perilaku keselamatan. Adapun pada domain *Environment*, budaya serta iklim keselamatan kerja yang mencerminkan kondisi lingkungan sosial-organisasional terbukti berhubungan signifikan dengan perilaku tidak aman pekerja konstruksi, sementara kondisi fisik lingkungan berupa fasilitas pedestrian yang tidak memadai juga terbukti mendorong perilaku tidak aman pejalan kaki di berbagai konteks (Setiawan & Arsandrie, 2024).

Meskipun penelitian mengenai faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku tidak aman pekerja telah cukup banyak dilakukan, masih terdapat celah penelitian (*research gap*) yang cukup nyata dalam literatur yang ada. Penelitian-penelitian terdahulu umumnya lebih berfokus pada perilaku tidak aman dalam konteks industri produksi Uyun & Widowati (2022) maupun konstruksi Pratiwi & Sukmandari (2019) bukan pada aktivitas berjalan kaki di lingkungan perkantoran. Sementara itu, penelitian tentang jalur pedestrian yang telah ada, seperti Setiawan & Arsandrie (2024) dan Fetria et al., (2023), lebih menitikberatkan pada evaluasi fisik infrastruktur dari sudut pandang teknik sipil dan arsitektur, bukan pada faktor-faktor yang berhubungan dengan

Perilaku Aman Pejalan Kaki dari perspektif K3. Sejauh ini belum ditemukan penelitian yang secara khusus mengkaji hubungan antara pengetahuan K3 pedestrian, sikap terhadap keselamatan dan kondisi fasilitas jalur pejalan kaki dengan Perilaku Aman Pejalan Kaki di lingkungan kerja perkantoran melalui pendekatan *People-Based Safety* Geller. Penelitian ini bermaksud mengisi kekosongan tersebut dengan memadukan perspektif K3 dan evaluasi infrastruktur pedestrian dalam satu kerangka penelitian yang komprehensif.

Sebagai dasar pemilihan lokasi penelitian, Kantor Pusat PT X di Pulo Gadung, Jakarta Timur merupakan perusahaan perkebunan kelapa sawit dengan tingkat mobilisasi karyawan yang tinggi di area kantor setiap harinya. Berdasarkan studi pendahuluan berupa Identifikasi Bahaya dan Penilaian Risiko (IBPR) yang dilakukan pada tahun 2026, ditemukan dua potensi bahaya dengan kategori risiko sedang (Nilai Risiko = 5, *Probabilitas* = 5, *Severity* = 1) pada sub-aktivitas berjalan di area kantor, yaitu bahaya lalu lalang kendaraan yang berisiko menimbulkan tertabrak, serta marka pejalan kaki yang tidak jelas. Hasil penentuan prioritas masalah dengan Metode Bryant menempatkan persoalan "pejalan kaki berjalan di luar jalur yang disediakan" sebagai Prioritas I dengan nilai tertinggi, yakni 54 poin dari lima masalah yang teridentifikasi. Analisis *Fishbone* mengungkap penyebab persoalan tersebut pada empat kategori, yaitu *Man* (perilaku dan pengetahuan karyawan), *Material* (kondisi marka yang telah pudar), *Method* (belum tersosialisasinya prosedur pedestrian), dan *Environment* (tidak adanya pemisahan fisik antara jalur kendaraan dan pejalan kaki), yang selaras dengan domain *Person* dan *Environment* dalam *Safety Triad* Geller. Temuan ini menegaskan bahwa Kantor Pusat PT X memang menghadapi persoalan nyata terkait keselamatan pejalan kaki yang memerlukan kajian ilmiah yang mendalam.

Berdasarkan seluruh uraian tersebut, terdapat kebutuhan yang mendesak untuk mengkaji secara ilmiah faktor-faktor yang berhubungan dengan Perilaku Aman Pejalan Kaki karyawan di Kantor Pusat PT X. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis hubungan antara domain *Person* (pengetahuan K3 pedestrian dan sikap terhadap keselamatan) serta domain *Environment* (kondisi fasilitas jalur pejalan kaki) dengan Perilaku Aman Pejalan Kaki karyawan, dengan menggunakan desain

kuantitatif *cross-sectional*. Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi dasar ilmiah bagi manajemen PT X dalam merancang intervensi K3 yang tepat sasaran, sekaligus memperkaya khazanah keilmuan di bidang K3 perkantoran yang hingga kini masih terbatas di Indonesia.

1.2 Rumusan Masalah

Isu keselamatan pejalan kaki di area Kantor Pusat PT X telah diidentifikasi melalui hasil Identifikasi Bahaya dan Pengendalian Risiko (IBPR) 2026, yang menunjukkan dua temuan risiko dengan kategori sedang (Nilai Risiko = 5) serta masalah berjalan di luar jalur yang ditentukan, yang masuk dalam Prioritas I menurut Metode *Bryant* (skor 54). Namun, hingga saat ini, belum ada pemahaman ilmiah yang jelas mengenai bagaimana pengetahuan pejalan kaki, sikap terhadap keselamatan dan kondisi sarana pejalan kaki berkaitan dengan Perilaku Aman Pejalan Kaki karyawan di area tersebut pada tahun 2026. Tanpa pemahaman yang tepat mengenai faktor-faktor ini, program intervensi kesehatan dan keselamatan kerja perusahaan mungkin tidak tepat sasaran dan kurang efektif dalam mengurangi risiko kecelakaan pejalan kaki di Kantor Pusat PT X.

1.3 Pertanyaan Penelitian

Mengacu pada rumusan masalah di atas, pertanyaan penelitian yang diajukan adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana gambaran Perilaku Aman Pejalan Kaki karyawan di area Kantor Pusat PT X tahun 2026?
2. Bagaimana gambaran tingkat pengetahuan pedestrian karyawan di area Kantor Pusat PT X tahun 2026?
3. Bagaimana gambaran sikap karyawan terhadap keselamatan pejalan kaki di area Kantor Pusat PT X tahun 2026?
4. Bagaimana gambaran kondisi fasilitas jalur pejalan kaki di area Kantor Pusat PT X tahun 2026?
5. Apakah terdapat hubungan antara pengetahuan pedestrian dengan Perilaku Aman Pejalan Kaki karyawan di area Kantor Pusat PT X tahun 2026?

6. Apakah terdapat hubungan antara sikap terhadap keselamatan dengan Perilaku Aman Pejalan Kaki karyawan di area Kantor Pusat PT X tahun 2026?
7. Apakah terdapat hubungan antara kondisi fasilitas jalur pejalan kaki dengan Perilaku Aman Pejalan Kaki karyawan di area Kantor Pusat PT X tahun 2026?

1.4 Tujuan Penelitian

1.4.1 Tujuan Umum

Menganalisis faktor-faktor dari domain *Person* (pengetahuan dan sikap terhadap keselamatan) serta domain *Environment* (kondisi fasilitas jalur pedestrian) yang berhubungan dengan Perilaku Aman Pejalan Kaki karyawan di area Kantor Pusat PT X tahun 2026.

1.4.2 Tujuan Khusus

1. Mengetahui gambaran Perilaku Aman Pejalan Kaki karyawan di area Kantor Pusat PT X tahun 2026
2. Mengetahui gambaran tingkat pengetahuan pedestrian karyawan di area Kantor Pusat PT X tahun 2026
3. Mengetahui gambaran sikap karyawan terhadap keselamatan pejalan kaki di area Kantor Pusat PT X tahun 2026
4. Mengetahui gambaran kondisi fasilitas jalur pejalan kaki di area Kantor Pusat PT X tahun 2026
5. Mengetahui hubungan antara pengetahuan K3 pedestrian dengan Perilaku Aman Pejalan Kaki karyawan di area Kantor Pusat PT X tahun 2026
6. Mengetahui hubungan antara sikap terhadap keselamatan dengan Perilaku Aman Pejalan Kaki karyawan di area Kantor Pusat PT X tahun 2026
7. Mengetahui hubungan antara kondisi fasilitas jalur pejalan kaki dengan Perilaku Aman Pejalan Kaki karyawan di area Kantor Pusat PT X tahun 2026.

1.5 Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan bagi pengembangan ilmu pengetahuan di bidang Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3), khususnya dalam memperluas penerapan teori *People-Based Safety* dari Scott Geller (2001) pada konteks keselamatan pejalan kaki di lingkungan kerja perkantoran. Penerapan *Safety Triad* Geller pada konteks tersebut masih tergolong terbatas di Indonesia, sehingga temuan penelitian ini diharapkan dapat memperkaya kajian ilmiah mengenai relevansi teori tersebut di luar area penelitian yang selama ini lebih banyak terpusat pada sektor industri produksi dan konstruksi. Di samping itu, hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi rujukan sekaligus data awal bagi penelitian berikutnya yang mengangkat faktor-faktor yang berhubungan dengan Perilaku Aman Pejalan Kaki di lingkungan kerja, baik melalui penambahan variabel baru, perluasan lokasi penelitian, maupun pengembangan desain penelitian yang lebih komprehensif seperti studi *longitudinal* atau intervensi.

1.5.1 PT X

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan gambaran ilmiah yang berbasis data mengenai faktor-faktor yang berhubungan dengan Perilaku Aman Pejalan Kaki karyawan, sehingga dapat menjadi dasar bagi manajemen *Safety, Health and Environment* (SHE) dan *General Affair* (GA) dalam membuat program intervensi perilaku aman yang tepat sasaran, seperti pelatihan, sosialisasi K3, atau kampanye keselamatan pedestrian, sekaligus memprioritaskan perbaikan fasilitas jalur pejalan kaki sesuai standar teknis yang berlaku dan memperkuat sistem pengawasan keselamatan pada titik-titik rawan konflik antara pejalan kaki dan kendaraan.

1.5.2 Universitas Mohammad Husni Thamrin

Penelitian ini diharapkan dapat menambah referensi ilmiah di bidang Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) pada Program Studi S1 Kesehatan Masyarakat Universitas Mohammad Husni Thamrin, khususnya terkait penerapan teori *People-Based Safety* Scott Geller dalam konteks keselamatan pejalan kaki di lingkungan perkantoran yang masih jarang dikaji di Indonesia, sekaligus

mempererat kemitraan antara program studi dengan dunia industri dalam pengembangan keilmuan K3.

1.5.3 Peneliti Selanjutnya

Hasil dari penelitian ini bisa menjadi rujukan dan data awal bagi penelitian berikutnya mengenai Perilaku Aman Pejalan Kaki di lingkungan kerja, baik melalui penambahan variabel baru, perluasan lokasi penelitian, maupun pengembangan desain penelitian yang lebih komprehensif seperti studi longitudinal atau intervensi

1.5.4 Bagi Pekerja/Karyawan PT X

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat langsung bagi para karyawan di Kantor Pusat PT X, terutama dalam meningkatkan kesadaran dan pemahaman mengenai pentingnya keselamatan saat berjalan di sekitar area kantor. Dengan mengidentifikasi faktor-faktor yang berkaitan dengan Perilaku Aman Pejalan Kaki, karyawan diharapkan dapat menerima program intervensi keselamatan dan kesehatan kerja yang lebih tepat sasaran, baik dalam bentuk pelatihan, sosialisasi, maupun perbaikan fasilitas pejalan kaki, sehingga risiko tertabrak kendaraan dan kecelakaan akibat *distracted walking* di area kantor dapat berkurang. Pada gilirannya, peningkatan Perilaku Aman Pejalan Kaki juga akan membantu menciptakan lingkungan kerja yang lebih aman, nyaman, dan kondusif bagi seluruh karyawan saat menjalankan aktivitas sehari-hari di Kantor Pusat PT X.

1.6 Ruang Lingkup Penelitian

Penelitian ini adalah penelitian kuantitatif dengan pendekatan *cross-sectional* yang bertujuan untuk menganalisis faktor-faktor yang berkaitan dengan Perilaku Aman Pejalan Kaki di antara karyawan di wilayah Kantor Pusat PT X, Pulo Gadung, Jakarta Timur, pada tahun 2026. Penelitian ini dilaksanakan pada bulan Agustus 2026. Populasi penelitian mencakup seluruh karyawan yang berjalan di sekitar area kantor, sedangkan ukuran sampel dihitung menggunakan rumus *Lemeshow*, dengan pemilihan sampel dilakukan melalui *accidental sampling*

sesuai dengan kriteria inklusi dan eksklusi yang ditetapkan. Variabel dependen dalam penelitian ini adalah Perilaku Aman Pejalan Kaki, sedangkan variabel independennya terdiri dari faktor personal, yaitu pengetahuan K3 pejalan kaki dan sikap terhadap keselamatan, serta faktor lingkungan, yaitu kondisi fasilitas jalur pejalan kaki. Penelitian ini dibatasi pada pembahasan hubungan antara variabel-variabel tersebut berdasarkan data yang diperoleh selama penelitian berlangsung.