

## **BAB II TINJAUAN PUSTAKA**

### **II.1 Penjelasan Teori**

#### **II.1.1 Kondisi Darurat**

Kondisi darurat atau keadaan darurat merupakan suatu kondisi atau keadaan yang tidak diinginkan, yang dapat terjadi sewaktu-waktu tidak bisa di prediksi sebelumnya. Kondisi darurat merupakan kejadian yang sangat cepat terjadi sehingga sulit untuk di tanggulasi (Fajria Lola Sagita & Narulita, 2022).

Keadaan darurat pada kendaraan adalah situasi yang merujuk pada keadaan yang tidak terduga dan dapat menimbulkan resiko keselamatan bagi pengemudi, penumpang maupun pengguna kendaraan atau orang lain di sekitar ada beberapa faktor keadaan darurat pada kendaraan. Situasi darurat menuntut penanganan yang cepat dan tepat; peristiwa seperti kebakaran serta korban kecelakaan merupakan contoh kondisi yang memerlukan respons seketika untuk menghindari dampak yang lebih serius (Sugeng, 2023). Kebakaran adalah insiden munculnya api yang tidak terkendali, yang berpotensi membahayakan keselamatan individu maupun lingkungan sekitar (Gunawan et al., 2017) Kebakaran kendaraan terjadi karena adanya korsleting listrik pada rangkaian sistem kelistrikan kendaraan maupun bocornya sistem pembakaran kendaraan.

#### **II.1.2 Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan**

Keselamatan adalah ketika seseorang, kelompok atau masyarakat dalam keadaan atau kondisi yang baik serta terhindar kecelakaan lalu lintas yang mungkin akan terjadi (Kurniati et al., 2017). Keselamatan, menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, diartikan sebagai kondisi aman yang mencakup berbagai aspek kehidupan seperti fisik, sosial, spiritual, politik, emosional, pekerjaan, psikologis, dan pendidikan. Keadaan ini menunjukkan terbebasnya individu dari potensi ancaman terhadap aspek-aspek tersebut, termasuk kejadian yang dapat menimbulkan kerugian secara ekonomi maupun kesehatan.

Sedangkan menurut Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 Tentang Keselamatan Lalu lintas dan Angkutan Umum keselamatan lalu lintas dan angkutan angkutan jalan diartikan sebagai kondisi di mana setiap individu terbebas dari risiko kecelakaan selama berkegiatan di jalan raya, baik yang disebabkan oleh faktor manusia, kendaraan, kondisi jalan, maupun lingkungan sekitarnya.

#### II.1.3 Kecelakaan lalu lintas

Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, kecelakaan lalu lintas didefinisikan sebagai insiden yang terjadi secara tidak sengaja dan mendadak, melibatkan kendaraan dengan atau tanpa partisipasi pengguna jalan lainnya. Terdapat empat faktor utama yang menjadi penyebab kecelakaan di jalan, yaitu faktor manusia, kendaraan, kondisi jalan, dan lingkungan (Mutharuddin et al., 2023)

#### II.1.4 Kendaraan Bermotor

Kendaraan bermotor merupakan alat transportasi darat yang digerakkan oleh sistem teknis penggerak. Pada umumnya, kendaraan ini menggunakan mesin pembakaran dalam sebagai sumber tenaga, meskipun mesin listrik dan jenis mesin lainnya juga telah dimanfaatkan dalam operasionalnya (Guntur, 2015). Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan pasal 1 ayat 8 Kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel (Undang-Undang (UU) Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, 2009).

#### II.1.5 Mobil Bus

Mobil bus merupakan jenis kendaraan bermotor yang digunakan untuk mengangkut penumpang, dengan kapasitas tempat duduk lebih dari delapan orang termasuk pengemudi, atau memiliki bobot melebihi 3.500 kilogram. Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan. Dalam penelitian yang akan dilakukan penulis mengambil objek kendaraan bus besar dalam melakukan pengamatan ketersediaan fasilitas tanggap darurat. Berikut merupakan spesifikasi

kendaraan bus besar menurut Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan:

1. JBB lebih dari 8.000 (delapan ribu) sampai dengan 16.000 (enam belas ribu) kilogram
2. Ukuran panjang keseluruhan tidak melebihi ukuran landasan dan ukuran panjang keseluruhan Kendaraan Bermotor lebih dari 9.000 (sembilan ribu) milimeter sampai dengan 12.000 (dua belas ribu) milimeter; dan
3. Ukuran lebar keseluruhan tidak melebihi ukuran landasan dan ukuran lebar keseluruhan tidak melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter serta tinggi Kendaraan tidak lebih dari 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter dan tidak lebih dari 1,7 (satu koma tujuh) kali lebar Kendaraannya.



**Gambar II. 1** Bus besar

(sumber:<https://images.app.goo.gl/kPiTWvAKYBAY8RQm8>)

#### II.1.6 Terminal

Terminal, sebagaimana tercantum dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, merupakan fasilitas pangkalan kendaraan bermotor umum yang berfungsi untuk mengatur proses kedatangan dan keberangkatan, memfasilitasi aktivitas naik-turun penumpang maupun barang, serta mendukung perpindahan antar moda transportasi. Dalam sistem transportasi, terminal memegang peranan strategis sebagai titik pemberhentian kendaraan umum dan sebagai simpul integrasi antar moda transportasi yang memungkinkan efisiensi mobilitas. Salah satu

jenis terminal adalah Terminal Tipe A, yaitu terminal yang memiliki fungsi utama melayani kendaraan umum untuk angkutan lintas batas negara dan atau antarkota antar provinsi, antarkota dalam provinsi, angkutan perkotaan, dan atau angkutan pedesaan

#### II.1.7 Fasilitas Tanggap Darurat Kendaraan Bermotor

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan, setiap kendaraan bermotor yang beroperasi di jalan wajib memenuhi persyaratan teknis dan kelaikan jalan. Salah satu perlengkapan yang diwajibkan, sebagaimana tercantum dalam Peraturan Menteri Perhubungan Tahun 2021 mengenai Perlengkapan Kendaraan Bermotor, adalah fasilitas tanggap darurat pada kendaraan tersebut. Fasilitas tanggap darurat berdasarkan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP.972 /AJ.502 /DRJD /2020 Tentang Perlengkapan kendaraan pasal 1 ayat 1 Fasilitas tanggap darurat merupakan perlengkapan yang disediakan dalam kendaraan bermotor, yang dapat dimanfaatkan oleh pengemudi maupun penumpang saat menghadapi situasi darurat atau terlibat dalam insiden kecelakaan. Fasilitas tanggap darurat yang tercantum anatara lain akses keluar darurat berupa jendela, pintu dan peralatan tanggap darurat berupa alat pemadam api ringan (APAR), alat pemecah kaca dan alat kendali pembuka pintu utama. Fasilitas tanggap darurat di atas berfungsi untuk membantu penyelamatan diri atau evakuasi saat terjadi keadaan darurat di dalam kendaraan.

Fasilitas tanggap darurat disediakan wajib pada tiap tiap kendaraan yang beroperasi di jalan baik kendaraan barang, kendaraan penumpang maupun kendaraan bus. Fasilitas tanggap darurat pada kendaraan bus meliputi pintu darurat, alat pemadam api ringan (APAR), pemecah kaca dan tombol pembuka pintu utama. Penyediaan fasilitas kendaraan bagi kendaraan bus sesuai peraturan yang ada berbeda dengan fasilitas tanggap darurat pada kendaraan lain, hal ini karena setiap kendaraan memiliki karakteristik berbeda-beda kendaraan bus memiliki resiko kebakaran yang lebih tinggi

karena jumlah kapasitas penumpang yang lebih banyak dan barang yang dimuat pada kendaraan bus serta penggunaan bahan bakar yang lebih besar. Oleh karena itu penyediaan fasilitas tanggap darurat pada kendaraan bus lebih mengutamakan efektifitas penggunaan.

Dengan begitu Pemerintah Melalui Kementerian Perhubungan mengeluarkan regulasi terkait penyediaan fasilitas tanggap darurat pada kendaraan yang tertuang dalam Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP: 972/AJ.502/DRJD/2020. Dalam peraturan tersebut menjelaskan terkait penyediaan dan penggunaan fasilitas tanggap darurat berupa pintu darurat, alat pemadam api ringan (APAR), pemecah kaca dan tombol pembuka pintu utama, fasilitas tanggap darurat disediakan pada kendaraan baik kendaraan barang, kendaraan penumpang, maupun kendaraan bus. Terkait dengan upaya peraturan wajib untuk penyediaan fasilitas tanggap darurat tersebut Pemerintah melalui Kementerian Perhubungan Republik Indonesia mengeluarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 74 Tahun 2021 Tentang Perlengkapan Pasal 30 bagian kedua belas dan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP: 972/ AJ.502/ DRDJ/2020. Di dalam peraturan tersebut wajib untuk di sediakan fasilitas tanggap darurat pada kendaraan, adanya fasilitas tanggap darurat pada kendaraan sebagai bentuk upaya pengurangan angka korban jiwa ketika terjadi kecelakaan atau kondisi darurat seperti kebakaran pada kendaraan.

#### II.1.8 Spesifikasi dan ketentuan Fasilitas tanggap darurat

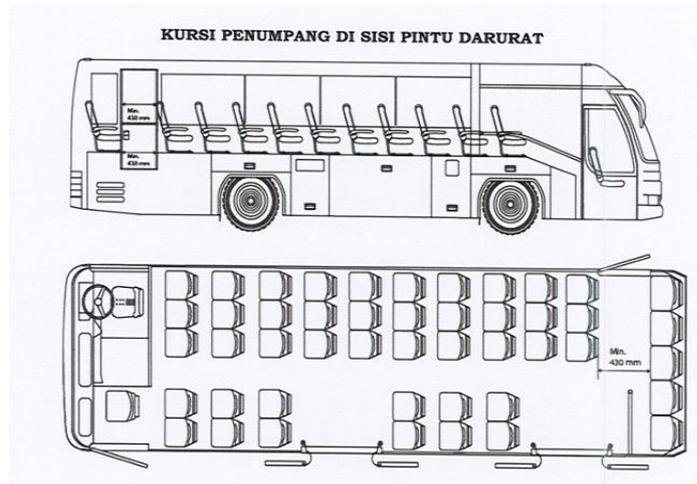
Berikut merupakan spesifikasi fasilitas tanggap darurat sesuai dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP: 972/AJ.502/DRDJ/2020.

1. Jumlah Akses keluar berupa jendela darurat
  - a. Akses keluar berupa 1 pintu (satu) jendela pada sisi kanan dan 1 (satu) jendela pada sisi kiri untuk jumlah tempat duduk tidak lebih dari 26 (dua puluh enam).

- b. Akses keluar berupa 2 (dua) jendela sisi kanan dan kiri untuk jumlah tempat duduk 27 sampai dengan 50.
  - c. Akses keluar berupa 3 (tiga) jendela pada sisi kanan dan kiri dengan jumlah tempat duduk 51 sampai dengan 80.
  - d. Akses keluar berupa 4 (empat) jendela pada sisi kanan dan kiri dengan jumlah tempat duduk lebih dari 80.
2. Ukuran dan syarat ketentuan pintu darurat.
- a. Memiliki lebar paling sedikit 430 milimeter
  - b. Jarak minimum antara kursi pada sisi depan dan belakang yang berada sejajar dengan pintu keluar darurat harus tidak terhalangi, yaitu sekurang-kurangnya 430 milimeter. Pengukuran dilakukan dari bagian belakang sandaran kursi depan hingga bagian atas depan tempat duduk yang berada di belakangnya
  - c. Mudah dibuka dari dalam
  - d. Tidak terhalang
  - e. Terdapat tulisan tanda yang menyatakan akses keluar dan penjelasan mengenai tata cara membuka.



**Gambar II. 2** Tulisan penjelasan akses keluar  
 (Sumber: Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat  
 NOMOR: KP.972 / AJ.502 / DRJD / 2020)



**Gambar II. 3** Posisi pintu darurat

*(Sumber: Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat NOMOR: KP.972 / AJ.502 / DRJD / 2020)*

3. Jumlah APAR

- 1) Kategori kendaraan M1, N1, N2, N3, O1, O2, O,3 dan O4 paling sedikit 1
- 2) Kategori kendaraan M2, M3 paling sedikit 2

4. Kapasitas isi APAR

- a. Paling banyak 1 kilo gram untuk kendaraan mobil barang, landasan mobil penumpang, dan landasan mobil barang dengan JBB 3.500 kilogram.
- b. Paling banyak 1 kilogram untuk mobila barang dan landasan dengan JBB di atas 3.500 kilogram.
- c. Di atas 3 kilogram untuk mobil bus dengan jumlah JBB di atas 3.500 kilogram.



**Gambar II. 4** Alat pemadam api ringan

(Sumber: <https://images.app.goo.gl/nTDDwfvCjCAKk9wAA> )

5. Masa kadaluwarsa atau masa perawatan paling sedikit:
  - a. 8 (delapan) tahun untuk mobil penumpang, mobil barang, landasan mobil penumpang, dan landasan mobil barang dengan JBB sampai 3.500 kilogram.
  - b. 8 (delapan) tahun untuk mobil barang dan landasan mobil barang dengan jumlah JBB di atas 3.500 kilogram.
  - c. 3 (tiga) tahun untuk mobil bus dengan jumlah berat diperbolehkan (JBB) di atas 3.500 kilogram.
6. Ketentuan APAR
  - a. Alat pemadam api ringan (APAR) diletakan pada tempat yang mudah dijangkau oleh pengemudi atau penumpang dan.
  - b. Mudah dibuka dan dioperasikan pada saat indikasi kebakaran.
  - c. Alat pemadam api ringan (APAR) harus tertera informasi tata cara penggunaan yang mudah dibaca.



**Gambar II. 5** Posisi penempatan APAR

(Sumber: <https://patigeni.com/apar-untuk-bus/>)



**Gambar II. 6** Posisi penempatan APAR

(Sumber: <https://patigeni.com/apar-untuk-bus/>)

7. Ketentuan alat pemecah kaca

- a. Peralatan tanggap darurat berupa pemecah kaca atau martil diletakan pada jendela atau tempat yang mudah dijangkau oleh penumpang pada saat keadaan darurat.
- b. Alat pemecah kaca paling sedikit 1 buah pada setiap 1 jendela.



**Gambar II. 7** Alat palu pemecah kaca  
*(Sumber: Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat NOMOR: KP.972/AJ.502/DRJD/2020)*



**Gambar II. 8** Alat pemecah kaca  
*(Sumber: google)*

## II.2 Penelitian Relevan

**Tabel II. 1** Penelitian Relevan

No	Peneliti	Judul Penelitian	Hasil Penelitian	Perbedaan
1.	Abdurahman Habibie, (2021).	Evaluasi Penerapan Tanggapan Darurat Pada Bus Rapid	Penelitian ini menemukan bahwa masih ada kekurangan dalam mengidentifikasi	Penelitian ini berfokus pada kendaraan BRT Transjakarta di wilayah

No	Peneliti	Judul Penelitian	Hasil Penelitian	Perbedaan
		Transit Transjakarta	potensi kondisi darurat dan tidak adanya wewenang khusus kepada tim tanggap darurat menjadi salah satu hambatan dalam efektifitas tanggap darurat.	perkotaan, sedangkan penelitian yang saya lakukan meneliti kendaraan bus AKAP reguler di terminal tipe A berdasarkan standar regulasi teknis SK Dirjen No KP.972/AJ.502/D RJD/2020.
2.	Sukma Dewi Kirana Dkk, (2024).	Evaluasi Kelayakan Bus Transjakarta di Wilayah Jakarta Timur Dari Prespektif Pelanggan.	Hasil penelitian ini bahwa ketersediaan fasilitas keselamatan masih perlu ditingkatkan untuk memastikan keselamatan penumpang.	Penelitian tersebut hanya mengguakan presepsi penumpang, sedangkan penelitian saya menggunakan observasi langsung untuk menilai kondisi aktual fasilitas tanggap darurat pada bus.
3.	Mutharu diddin Dkk, (2023)	Peningkatan Keselamatan Bus Penumpang	menyoroti pentingnya ketersediaan alat pemadam	Penelitian terdahulu menggunakan pendekata HFACS

No	Peneliti	Judul Penelitian	Hasil Penelitian	Perbedaan
		Dengan Metode (HFACS)	kebakaran dan perlengkapan keselamatan lainnya pada bus. Mereka menemukan bahwa kurangnya fasilitas tanggap darurat berkontribusi terhadap tingkat fatalitas kecelakaan yang tinggi.	(Human Factors) dan fokus pada penyebab kecelakaan sedangkan penelitian yang akan dilakukan fokus pada pemenuhan standar fasilitas sesuai regulasi yang berlaku.
4	Atik Wahyudi Dkk, (2023)	Kepentingan dan Kinerja Pelayanan Angkutan Umum Berdasarkan Presepsi Perempuan	Penelitian ini menemukan bahwa fasilitas peralatan keselamatan belum sepenuhnya terdapat informasi tata cara penggunaan fasilitas tersebut pada penumpang	Penelitian sebelumnya berbasis persepsi perempuan (khusus perempuan), sedangkan penelitian yang akan dilakukan mencakup penumpang secara umum dan juga hasil observasi fisik fasilitas dalam satu rangkaian analisis.
5	Triafini Noviarti, (2024)	Analisis Pelayanan Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi dengan metode CSI	Hasil penelitian menunjukkan bahwa masih belum terpenuhinya fasilitas keselamatan pada bus AKDP di terminal Pringsewu	Penelitian tersebut fokus pada AKDP di terminal Pringsewu, sedangkan penelitian yang akan dilakukan

No	Peneliti	Judul Penelitian	Hasil Penelitian	Perbedaan
			seperti belum tersedianya fasilitas APAR, alat Pemecah kaca, dan panduan buku tanggap darurat.	meneliti AKAP di Terminal Tirtonadi, serta lebih menekankan pada evaluasi implementasi regulasi SK Dirjen 972/2020 secara rinci berdasarkan tiap indikator fasilitas.