

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Diterangkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 63 Tahun 2019 Tentang Standar Pelayanan Minimum (SPM) Angkutan Orang Dengan Kereta Api, setidaknya ada 6 aspek pemberian layanan kepada penumpang yang telah ditetapkan dan sepenuhnya wajib direalisasikan untuk dapat diterima setiap penumpang, baik di stasiun maupun saat perjalanan. Keenam aspek tersebut meliputi keamanan, keselamatan, kehandalan, kenyamanan, kemudahan dan kesetaraan.

*Mass Rapid Transit*/Moda Raya Terpadu (MRT) Jakarta atau yang umum dikenal dengan sebutan MRTJ merupakan salah satu jenis transportasi perkeretaapian yang berada di Daerah Khusus Ibukota (DKI) Jakarta. Saat ini MRTJ telah beroperasi melayani angkutan penumpang yang dimulai dari tahun 2019 tepatnya pada 24 Maret untuk lintas operasional Fase 1, dimulai dari Stasiun Lebak Bulus hingga Stasiun Bundaran HI.

Keselamatan merupakan salah satu aspek yang ditekankan dalam pemberian pelayanan oleh pengelola angkutan perkeretaapian, dimana perkeretaapian sendiri merupakan satu kesatuan sistem yang terdiri atas prasarana, sarana, dan sumber daya manusia, serta norma, kriteria, persyaratan, dan prosedur untuk penyelenggaraan transportasi kereta api, sesuai yang tertera pada Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian. Terjaminnya keselamatan terhadap seluruh penumpang yang menggunakan jasa angkutan kereta api tanpa terkecuali adalah wajib.

Keberadaan akses evakuasi dalam keadaan darurat pada sarana bertujuan untuk mengeluarkan seluruh penumpang dari dalam sarana sekaligus menjauhkan penumpang jika keadaan bahaya tersebut berasal dari dalam sarana kereta api itu sendiri. Ratangga merupakan nama lain dari suatu rangkaian sarana kereta api milik PT. MRT Jakarta telah menyediakan akses evakuasi darurat untuk penumpang yang hendak menyelamatkan diri dengan aman dan teratur, yaitu pintu darurat dan

tangga darurat pada masing-masing ujung tiap rangkaian, tepatnya pada tiap kabin masinis. Namun keberadaan akses darurat yang telah disediakan ini belum optimal pada beberapa kondisi, seperti ukuran pintu darurat yang memiliki kekurangan dimana lebar pintu darurat yang ada pada saat ini memiliki ukuran 660 mm atau 0,66 meter, sehingga akan menyulitkan proses evakuasi apabila dilewati oleh penumpang dengan obesitas ataupun dilewati oleh ibu hamil, ditambah lagi desain tangga darurat yang menyulitkan evakuasi penumpang dengan penyandang disabilitas serta penumpang dengan kategori lanjut usia.

Bagaimana sebenarnya efektifitas pintu darurat yang telah disediakan oleh Ratangga? Berapa lama waktu yang dibutuhkan untuk penumpang dapat keluar dari dalam sarana menuju *walkway* sebagai jalur darurat apabila sarana berhenti di tengah lintas dan tidak mampu melanjutkan perjalanan menuju stasiun terdekat? Lalu apakah ada opsi lain untuk mengeluarkan penumpang terutama apabila jumlah penumpang didalam sarana sudah relatif banyak ataupun penuh? Atas dasar itulah penulis mengangkat penelitian dengan judul **“EVALUASI PINTU DARURAT PENUMPANG PADA SARANA MRT JAKARTA”**.

## **B. Identifikasi Masalah**

Permasalahan yang dapat dilakukan identifikasi terhadap latar belakang sebelumnya adalah:

1. Ukuran pintu darurat yang menyulitkan penumpang dengan lebar badan diatas 0,66 meter untuk keluar.
2. Waktu yang diperlukan seorang penumpang untuk keluar dari dalam sarana hingga menapakan kedua kaki di jalur evakuasi darurat melalui pintu darurat memakan waktu banyak terlebih dalam kondisi rangkaian penuh.
3. Tidak adanya akses lain untuk jalur evakuasi dari dalam sarana untuk penumpang berusia produktif dan tidak memiliki gangguan fungsi pada anggota tubuh.

### **C. Rumusan Masalah**

Berdasarkan identifikasi masalah yang telah dijabarkan sebelumnya, maka dapat dirumuskan permasalahan-permasalahan sebagai berikut:

1. Berapa lama waktu yang diperlukan seorang penumpang untuk keluar dari dalam sarana menuju *walkpad* jalur darurat di lintas?
2. Berapa lama waktu yang diperlukan seorang penumpang untuk menjauhi sarana sebagai pusat bahaya hingga sampai di stasiun terdekat?
3. Bagaimana cara tercepat untuk mengeluarkan penumpang dari dalam kereta saat evakuasi keadaan darurat pada sarana?

### **D. Maksud dan Tujuan**

Maksud dari dilaksanakannya penelitian ini adalah untuk mengetahui efektifitas ketersediaan akses evakuasi darurat yang telah disediakan pada sarana, serta mengidentifikasi faktor-faktor yang berpengaruh terhadap efektifnya akses darurat pada sarana.

Adapun tujuan dari dilaksanakannya penelitian ini adalah:

1. Mengetahui berapa lama waktu yang diperlukan seorang penumpang untuk keluar dari dalam sarana menuju *walkpad* jalur darurat di lintas.
2. Mengetahui berapa lama waktu yang diperlukan seorang penumpang untuk menjauhi sarana sebagai pusat bahaya hingga sampai di stasiun terdekat.
3. Memberikan saran alternatif evakuasi tercepat untuk mengeluarkan penumpang dari dalam kereta saat evakuasi keadaan darurat pada penumpang dari dalam sarana.

### **E. Batasan Masalah**

Untuk mencegah meluas dan melencengnya pembahasan serta aspek yang akan dilakukan analisis, maka penelitian ini:

1. penelitian ini tidak merancang desain tangga darurat baru pada sarana
2. penelitian ini tidak merubah desain eksisting pintu darurat pada kabin masinis.

3. Penelitian ini tidak memperhitungkan biaya perancangan dan pembuatan desain baru terhadap pintu darurat dan tangga darurat yang sudah ada.
4. Untuk analisa waktu yang diperlukan penumpang untuk menjauhi sarana sebagai sumber bahaya dalam keadaan darurat menuju stasiun terdekat, maka lintas yang diambil sebagai sampel adalah Stasiun Blok A-Stasiun Blok M.
5. Ruang lingkup kondisi atau jenis keadaan darurat yang terdapat dalam penelitian ini ialah kebakaran dalam kereta, kebakaran di jalur lintas, kegagalan daya listrik atau keadaan darurat lain yang mengharuskan evakuasi penumpang ditengah lintas antara 2 stasiun berdasarkan instruksi dari *Operation Control Center/OCC*.