

**PEMENUHAN FASILITAS BAGI PENUMPANG BERKEBUTUHAN
KHUSUS ANGKUTAN KERETA API DAOP VIII GUBENG SURABAYA
PERSPEKTIF PASAL 54 UNDANG-UNDANG NO. 23 TAHUN 2007 DAN
MASLAHAH**

SKRIPSI

Oleh :

Nuruliah Nufianti

NIM 12220010



**JURUSAN HUKUM BISNIS SYARIAH
FAKULTAS SYARI'AH
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG**

2016

**PEMENUHAN FASILITAS BAGI PENUMPANG BERKEBUTUHAN
KHUSUS ANGKUTAN KERETA API DAOP VIII GUBENG SURABAYA
PERSPEKTIF PASAL 54 UNDANG-UNDANG NO. 23 TAHUN 2007 DAN
MASLAHAH**

SKRIPSI

Oleh :

Nurulia Nufianti

NIM 12220010



**JURUSAN HUKUM BISNIS SYARIAH
FAKULTAS SYARI'AH
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG**

2016

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Demi Allah,

Dengan keasadaran dan rasa tanggung jawab terhadap pengembangan keilmuan, penulis menyatakan bahwa skripsi dengan judul :

**PEMENUHAN FASILITAS BAGI PENUMPANG BERKEBUTUHAN
KHUSUS ANGKUTAN KERETA API DAOP VIII GUBENG SURABAYA
PERSPEKTIF PASAL 54 UNDANG-UNDANG NO.23 TAHUN 2007 DAN
MASLAHAH**

Benar-benar merupakan karya ilmiah yang disusun sendiri, bukan duplikat atau memindah data milik orang lain, kecuali disebutkan referensinya secara benar. Jika kemudian hari terbukti disusun orang lain, ada penjiplakan, duplikasi, atau memindah data orang lain, baik secara keseluruhan atau sebagian, maka skripsi dan gelar yang saya peroleh karenanya, batal demi hukum.

Malang, 6 April 2016

Penulis,



Nuruliah Nufianti

NIM 12220010

HALAMAN PERSetujuan

Setelah membaca dan mengeroksi skripsi saudari Nurulia Nufianti NIM 12220010 Jurusan Hukum Bisnis Syariah Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang dengan judul :

PEMENUHAN FASILITAS BAGI PENUMPANG BERKEBUTUHAN KHUSUS ANGKUTAN KERETA API DAOP VIII GUBENG SURABAYA PERSPEKTIF PASAL 54 UNDANG-UNDANG NO. 23 TAHUN 2007 DAN MASLAHAH

Maka pembimbing menyatakan bahwa skripsi tersebut telah memenuhi syarat-syarat ilmiah untuk diajukan dan diuji pada Majelis Dewan Penguji.

Malang, 6 April 2016

Mengetahui,
Ketua Jurusan
Hukum Bisnis Syariah



Dr. H. Mohamad Nur Yasin, S.H., M.Ag
NIP. 19691024 1999503 1 003

Dosen Pembimbing,

Ali Hamdan, M.A., Ph.D
NIP. 19760101 201101 1 004

HALAMAN PENGESAHAN SKRIPSI

Dewan Penguji Skripsi saudari Nurulia Nufianti, NIM 12220010, Mahasiswa Jurusan Hukum Bisnis Syariah, Fakultas Syariah, Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang, dengan judul :

PEMENUHAN FASILITAS BAGI PENUMPANG BERKEBUTUHAN KHUSUS ANGKUTAN KERETA API DAOP VIII GUBENG SURABAYA PERSPEKTIF PASAL 54 UNDANG-UNDANG NO. 23 TAHUN 2007 DAN MASLAHAH

Telah menyatakan lulus dengan Nilai B (Memuaskan)

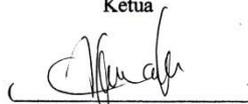
Dengan Penguji;

1. Burhanuddin Susanto, S.HI., M.Hum.
NIP 19780130 200912 002



Ketua

2. Ali Hamdan, MA., Ph.D
NIP 19760101 201101 1 002



Sekretaris

3. Dr. H. Noer Yasin, M.HI.
NIP 19611118 20003 1 001



Penguji Utama

Malang, 3 Mei 2016



Dr. H. Roibin, M.HI

NIP 19681218 199903 1 002



KEMENTERIAN AGAMA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI MAULANA MALIK IBRAHIM
MALANG

FAKULTAS SYARIAH

Terakreditasi "B" SK BAN-PT Depdiknas Nomor : 021/ BAN-PT/Ak-
XIV/S1/VIII/2011

Jl. Gajayana No. 50 Malang 65144 Telp. 0341-551354 Faksimile. 0341-572533

BUKTI KONSULTASI

Nama : Nurulia Nufianti
NIM : 12220010
Jurusan : Hukum Bisnis Syariah
Dosen Pembimbing : Ali Hamdan, M.A., Ph.D
Judul Skripsi : Pemenuhan Fasilitas Bagi Penumpang berkebutuhan Khusus
Angkutan Kereta Api DAOP VIII Gubeng Surabaya
Perspektif Pasal 54 Undang-Undang No. 23 Tahun 2007 dan
Maslahah

No	Tanggal	Materi Konsultasi	Paraf
1	6 Jan 2016	Proposal	1.
2	8 Maret 2016	BAB I – BAB IV	2.
3	21 Maret 2016	Revisi BAB I- BAB IV	3.
4	23 Maret 2016	ACC BAB I-IV, Revisi BAB V	4.
5	24 Maret 2016	ACC BAB V	5.
6	30 Maret 2016	ACC ABSTRAK	6.
7	30 Maret 2016	ACC BAB I, II, III, IV, dan V	7.

Malang, 13 April 2016

Mengetahui,

a.n. Dekan

Ketua Jurusan Hukum Bisnis Syariah



Dr. H. Maslamad Nur Yasin, S.H., M.Ag

NIP. 19601024 1999503 1 003

HALAMAN MOTTO

﴿٦﴾ فَإِذَا فَرَغْتَ فَانصَبْ ﴿٧﴾ وَإِلَىٰ رَبِّكَ فَارْغَبْ ﴿٨﴾

Artinya : “sesungguhnya sesudah kesulitan itu ada kemudahan, maka apabila kamu telah selesai (dari sesuatu urusan), kerjakanlah dengan sungguh-sungguh (urusan) yang lain. (Q.S Al-Insyirah (94) ayat : 6-8)



PRAKATA

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Alhamd li Allahi Rabb al-‘Alamin, la hawl wala Quwwat illa bi Allah al-‘Aliyyah al-‘Adhim, dengan hanya rahmat-Mu serta hidayah-Nya penulisan skripsi ini yang berjudul **“Pemenuhan Fasilitas Bagi Penumpang Berkebutuhan Khusus Angkutan Kereta Api DAOP VIII Gubeng Surabaya Perspektif Pasal 54 Undang-Undang No.23 Tahun 2007 dan Masalah”** dapat diselesaikan dengan curahan kasih sayang-Nya, kedamaian dan ketenangan jiwa. Shalawat serta salam kita haturkan kepada Baginda kita yakni Nabi Muhammad SAW yang telah mengajarkan kita tentang kehidupan dari alam kelapan menuju alam yang terang menderang seperti saat ini. Semoga kita tergolong orang-orang yang beriman dan mendapatkan syafaat dari beliau di akhir kelak.

Amien Ya Robbal ‘Alamin...

Dengan segala daya dan upaya serta bantuan, bimbingan maupun pengarahan dan hasil diskusi dari berbagai pihak dalam proses penulisan skripsi ini, maka dengan segala kerendahan hati penulis menyampaikan ucapan terima kasih yang tiada batas kepada :

1. Prof. Dr. H. Mudjia Raharjo, M.Si., selaku Rektor Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.
2. Dr. H. Roibin, M.H.I., selaku Dekan Fakultas Syari’ah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.

3. Dr. H. Mohamad Nur Yasin, S.H., M.Ag., selaku Ketua Jurusan Hukum Bisnis Syariah Fakultas Syari'ah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.
4. Ali Hamdan, M.A., Ph.D., selaku dosen pembimbing penulis. *Syukron katsir* yang tiada terkira penulis haturkan atas waktu yang telah beliau limpahkan untuk bimbingan, arahan, yang tak pernah lelah dan sabar serta motivasi dalam menyelesaikan penulisan skripsi ini.
5. Muhammad Robith Fuadi, M.Th.I., selaku dosen wali penulis selama menempuh kuliah pada semester 1 sampai semester 7 di Fakultas Syari'ah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang. Terima kasih penulis haturkan kepada beliau yang telah memberikan bimbingan, saran, serta motivasi selama menempuh perkuliahan.
6. Dr. H. Mohamad Nur Yasin, S.H., M.Ag., selaku dosen wali penulis selama menempuh kuliah pada semester 8 di Fakultas Syari'ah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang. Terima kasih penulis haturkan kepada beliau yang telah memberikan bimbingan, saran, serta motivasi selama menempuh perkuliahan.
7. Segenap Dosen Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang yang telah menyampaikan pengajaran, mendidik, membimbing, serta mengamalkan ilmunya dengan ikhlas. Semoga Allah SWT memberikan pahala-Nya yang sepadan kepada beliau semua.

8. Staf serta karyawan Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang, penulis ucapkan terima kasih atas partisipasinya dalam penyelesaian skripsi ini.
9. Pimpinan dan Staf Stasiun Gubeng Surabaya, yang telah menerima penulis untuk melakukan penelitian dan membantu data yang diperlukan guna penyelesaian skripsi ini.
10. Yang tercinta penulis persembahkan cinta dan sayang penulis kepada kedua Orang Tua penulis, dan adik penulis yang telah menjadi motivasi dengan moril maupun materil dan inspirasi, tiada henti memberikan dukungan do'anya buat penulis dan semoga bisa menjadi kebanggaan kalian.
11. Kepada M. Irsal Ramadhan tercinta, terimakasih banyak telah membantu penulis menemani Surabaya-Malang untuk mencari data yang diperlukan sehingga terselesaikan skripsi ini. Dan terimakasih telah menemani hari-hari penulis di Kota Kenangan ini.
12. Teman-Teman LAST12, terimakasih juga penulis persembahkan kepada kalian semua yang senantiasa menjadi penyemangat dan selalu memberikan dukungan, selalu memberikan masukan, saling bertukar pikiran, memberikan support, do'a dan menemani masa-masa di perkuliahan maupun masa-masa di Kota Malang yang penuh canda tawa, suka duka selama ini. "Tiada hari yang indah tanpa kalian semua".

13. Teman-Teman kost an putri ayu sunan kalijaga dalam 9A terimakasih telah menemani setiap hari, belajar masak bareng, selalu saling membantu satu sama lain dan semuanya telah penulis lakukan bersama kalian.

14. Teman-Teman HBS 2012 yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu, terimakasih atas segala kenangan perkuliahan yang telah kita lalui bersama.

Semoga apa yang telah penulis peroleh selama kuliah di Fakultas Syari'ah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang ini, bisa bermanfaat bagi semua pembaca, khususnya bagi penulis pribadi. Di sini penulis sebagai manusia biasa yang tak pernah luput dari salah dan dosa, menyadari bahwasanya skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan. Oleh karena itu, penulis sangat mengharap kritik dan saran dari semua pihak demi kesempurnaan skripsi ini.

Malang, 14 April 2016

Penulis,



Nurulia Nufianti

NIM 12220010

PEDOMAN TRANSLITERASI

Di dalam naskah skripsi ini banyak dijumpai nama dan istilah teknis (*technical term*) yang berasal dari bahasa Arab ditulis dengan bahasa latin. Pedoman transliterasi yang digunakan untuk penulisan tersebut adalah sebagai berikut:¹

A. Konsonan

No	Arab	Indonesia	Arab	Indonesia
1	ا	Tidak dilambangkan	ض	dl
2	ب	B	ط	Th
3	ت	T	ظ	Dh
4	ث	Ts	ع	' (koma menghadap ke atas)
5	ج	J	غ	Gh
6	ح	H	ف	F
7	خ	Kh	ق	Q
8	د	D	ك	K
9	ذ	Dz	ل	l
10	ر	R	م	m
11	ز	Z	ن	n
12	س	S	و	w
13	ش	Sy	هـ	h
14	ص	Sh	ي	y

¹ Tim Penyusun. *Pedoman Penulisan Karya Ilmiah*, (Malang : Fakultas Syariah UIN Maulana Malik Ibrahim,2013),h.73-76.

Hamzah (ء) yang sering dilambangkan dengan alif, apabila terletak di awal kata maka dalam transliterasinya mengikuti vokalnya, tidak dilambangkan, namun apabila terletak di tengah atau akhir kaa, maka dilambangkan dengan tanda koma di atas ('), berbalik dengan koma (') untuk mengganti lambang “ع”.

B. Vokal, Panjang dan Diftong

Setiap penulisan bahasa Arab dalam bentuk tulisan latin vokal *fathah* ditulis dengan “a”, *kasroh* dengan “i”, *dhommah* “u”.

Khusus untuk bacaan ya' nisbat, maka tidak boleh digantikan dengan “i”, melainkan tetap ditulis dengan “iy” agar dapat menggambarkan ya' nisbat diakhirnya.

Begitu juga untuk suara diftong, wawu dan ya' setelah *fathah* ditulis dengan “aw” dan “ay”.

C. Ta' Marbûthah (ة)

Ta' marbûthah ditransliterasikan dengan “t” jika berada di tengah kalimat, tetapi apabila ta' marbûthah tersebut berada di akhir kalimat, maka transliterasikan dengan menggunakan “h”, atau apabila berada ditengah-ditengah kalimat yang terdiri dari susunan *mudhaf* dan *mudhaf ilayh*, maka transliterasikan dengan menggunakan *t* yang disambungkan dengan kalimat berikutnya.

D. Kata Sandang dan Lafdh al-Jalâlah

Kata sandang berupa “al”(ال) ditulis dengan huruf kecil, kecuali terletak di awal kalimat, sedangkan “al” dalam lafadh jalâlah yang berada di tengah-tengah kalimat yang disandarkan (*idhafah*) maka dihilangkan.

E. Nama dan Kata Arab Terindonesiakan

Pada prinsipnya setiap kata yang berasal dari bahasa Arab harus ditulis dengan menggunakan sistem transliterasi. Apabila kata tersebut merupakan nama Arab orang Indonesia atau bahasa Arab yang sudah terindonesiakan, tidak perlu ditulis dengan menggunakan sistem transliterasi.

Malang, 6 April 2016

Peneliti,



Nurulia Nufianti

NIM 12220010

DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL.....	i
HALAMAN JUDUL.....	ii
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI.....	iii
HALAMAN PERSETUJUAN.....	iv
HALAMAN PENGESAHAN.....	v
HALAMAN BUKTI KONSULTASI.....	vi
HALAMAN MOTTO.....	vii
KATA PENGANTAR.....	viii
PEDOMAN TRANSILITERASI.....	ix
DAFTAR ISI.....	xv
DAFTAR TABEL.....	xviii
ABSTRAK.....	xix
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah.....	6
C. Batasan Masalah.....	7
D. Tujuan Masalah.....	7

E. Manfaat Penelitian.....	7
F. Definisi Operasional.....	8
G. Sistematika Pembahasan.....	9
 BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Penelitian Terdahulu	11
B. Kerangka Teori.....	17
1. Kajian Umum Tentang Hukum Pengangkutan Kereta Api.....	17
a. Pengertian Hukum Pengangkutan.....	17
b. Konsep Pengangkutan.....	20
c. Tujuan Pengangkutan.....	22
d. Kewajiban dan Hak Dalam Pengangkutan.....	22
e. Tanggung Jawan Kereta Api.....	24
f. Sarana dan Prasarana Perkeretaapian.....	27
g. Standar Pelayanan Minimum.....	28
h. Pengertian Difabel.....	33
2. Al-Maslahah.....	36
a. Pengertian al-Maslahah.....	36
b. Landasan Syariah Masalah.....	39
c. Macam-Macam Masalah.....	41
d. Syarat-Syarat Masalah.....	45
 BAB III METODE PENELITIAN	
A. Jenis Penelitian.....	47

B. Pendekatan Penelitian	49
C. Lokasi Penelitian.....	50
D. Metode Penentuan Subjek.....	50
E. Sumber Data.....	51
F. Metode Pengumpulan Data.....	52
G. Metode Pengolahan Data dan Analisis Data.....	53
 BAB IV PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
A. Profil Perusahaan Stasiun Gubeng Surabaya	56
B. Data Hasil Penelitian.....	61
1. Pemenuhan Fasilitas Bagi Penumpang Berkebutuhan Khusus Angkutan Kereta Api DAOP VIII Gubeng-Surabaya Ditinjau dari Pasal 54 (1) Undang-Undang No. 23 Tahun 2007.....	65
2. Pemenuhan Fasilitas Bagi Penumpang Berkebutuhan Khusus Angkutan Kereta Api DAOP VIII Gubeng-Surabaya ditinjau dari Masalah.....	77
 BAB V PENUTUP	
A. Kesimpulan	83
B. Saran.....	84
 DAFTAR PUSTAKA	 86
 LAMPIRAN	 90
 RIWAYAT HIDUP.....	 94

DAFTAR TABEL

Tabel 1 : Penelitian Terdahulu



ABSTRAK

Nurulia Nufianti, 12220010, **Pemenuhan Fasilitas Bagi Penumpang Berkebutuhan Khusus Angkutan Kereta Api DAOP VIII Gubeng Surabaya Perspektif Pasal 54 Undang-Undang No.23 Tahun 2007 Dan Masalah.** Skripsi, Jurusan Hukum Bisnis Syariah, Fakultas Syariah, Universitas Islam Negeri (UIN) Maulana Malik Ibrahim,

Dosen Pembimbing: Ali Hamdan M.A., Ph.D.

Kata Kunci : Pemenuhan Fasilitas, Penumpang Berkebutuhan Khusus, Angkutan Kereta Api.

Pengangkutan kereta api merupakan sarana pengangkutan yang diselenggarakan dengan tujuan memperlancar perpindahan orang dan atau secara massal dengan selamat, aman, nyaman, cepat dan lancar, tepat, tertib dan teratur, efisien, serta menunjang pemerataan, pertumbuhan, stabilitas, pendorong, dan penggerak pembangunan nasional. Transportasi publik sejatinya harus bisa digunakan siapapun termasuk mereka yang memiliki keterbatasan fisik, seperti kaum difabel.

Mengacu pada latar belakang diatas terdapat beberapa rumusan masalah yaitu; 1) Bagaimana pemenuhan fasilitas bagi penumpang berkebutuhan khusus angkutan kereta api DAOP VIII Gubeng-Surabaya menurut Pasal 54 Undang-Undang No.23 Tahun 2007? 2) Bagaimana pemenuhan fasilitas bagi penumpang berkebutuhan khusus angkutan kereta api DAOP VIII Gubeng-Surabaya menurut *Maslahah*? Untuk menjawab rumusan masalah tersebut, maka metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian empiris dengan pendekatan yuridis sosiologis, yaitu mengidentifikasi hukum sebagai instansi sosial yang riil dalam sistem kehidupan yang nyata dan sumber data yang di dapat dari hasil wawancara dan dokumentasi dari lapangan.

Hasil dari penelitian ini yaitu, fasilitas yang diberikan PT. Kereta Api terhadap penumpang berkebutuhan khusus tidak sesuai dengan apa yang sudah dijelaskan dalam Undang-Undang dan PT. Kereta Api bukan tidak mau memenuhi fasilitas tersebut, karena untuk memenuhi segala fasilitas untuk kebutuhan khusus tersebut tidak gampang untuk merubah tata ruang letak yang sudah ada di stasiun Gubeng Surabaya. Bentuk kenyamanan yang dirasakan oleh penumpang kurang maksimal karena keterbatasan prasarana yang ada. Sedangkan fasilitas berkebutuhan khusus tidak memberikan manfaat dan kebaikan kepada umat manusia dalam kehidupan di dunia.

ABSTRACT

Nurulia Nufianti, 12220010, **Facility Fulfillment to Passengers with Special Needs of Railways DAOP VIII Gubeng, Surabaya on the Perspective of article 54 of Law No.23 Year 2007 and Masalahah.** Thesis, Department of Syariah Business Law, Faculty of Syariah, State Islamic University (UIN) Maulana Malik Ibrahim, Malang.

Advisor: Ali Hamdan M.A., Ph.D.

Keywords: Facility Fulfillment, Passengers with Special Needs, Railways.

Freight rail is a means of transport that is organized to transport people easily and safely, secure, convenient, fast and smooth, precise, orderly, efficient, and to support pemertaan, growth, stability, courage, and activator of national development. True public transportation should be able to be used by everyone including those who have physical limitation, such as disabled people / those with special needs.

Referring to the background of the study above, statements of the problems are stated as follows; 1) How is the facility fulfillment for passengers with special needs of rail transport DAOP VIII Gubeng, Surabaya according to Article 54 of Law No.23 of 2007? 2) How is the facility fulfillment for passengers with special needs of rail transport DAOP VIII Gubeng, Surabaya according to *Maslahah*? To answer those statements of problem, the method used in this research is empirical sociological juridical approach which is identifying the law as a real social institution in real life system and the data source obtained from interviews and documentation of the field.

The results of this study showed that the facilities provided by PT. Kereta Api for passengers with special needs were not in accordance with what had been described in Law. PT. Kereta Api actually is able to meet the facility for them, but it was not easy to meet any facility with those special needs and to change the spatial layout that is already on the station Gubeng, Surabaya. The form of confort for the passengers was less than maximum due to the limitation of the existing infrastructure. While the special needs facility did not provide benefit and goodness to mankind in life.

ملخص البحث

نوروليا نوفيينتي, 12220010, استيفاء التسهيلات للركاب ذوي الاحتياجات الخاصة في المواصلات القطارية DAOP VIII غوبنغ سورابايا في منظور المادة 54 من القانون رقم 23 عام 2007 والمصلحة. بحث، كلية الشريعة، قسم حكم الإقتصاد الشرعي التجارية في الجامعة الإسلامية الحكومية مولانا مالانج إبراهيم بمالانج.

المشرف : الدكتور علي حمدان الماجستير

الكلمة السرية : استيفاء التسهيلات، الركاب ذوي الاحتياجات الخاصة، المواصلات القطارية

النقل بالقطار إحدى وسيلة من وسائل النقل المنفذة بهدف تسهيل حركة الأشخاص بشكل جماعي بالسلامة والأمان والمريحة والسريعة والسلسلة والدقيقة والمنظم والفعال، ودعم العدالة والنمو والإستقرار، والقيادة، ومحرك التنمية الوطنية. في الحقيقة، لا بد لوسائل النقل العام أن يكون قادرا على استخدامها أي شخص، بما فيهم ذوي الاحتياجات، مثل المعوقين.

مشيرا إلى خلفية البحث المذكورة، كانت هناك بعض صياغة المشكلة، وهي: (1) كيف استيفاء التسهيلات للركاب ذوي الاحتياجات الخاصة في المواصلات القطارية DAOP VIII كوبنغ سورابايا في منظور المادة 54 من القانون رقم 23 عام 2007؟ (2) كيف استيفاء التسهيلات للركاب ذوي الاحتياجات الخاصة في المواصلات القطارية DAOP VIII غوبنغ سورابايا في منظور المصلحة؟ للإجابة على تلك الضياغة أعلاها فكانت المنهج المستخدمة في هذا البحث هي المنهج التحريية بنهج قانوني اجتماعي، أي تحديد القانون كمؤسسة إجتماعية حقيقية في نظم الحياة الواقع، ومصادر البيانات المحسولة هي المقابلات والتوثيق في الميدان.

نتائج البحث وهي أن التسهيلات التي تقدمها شركة القطار باندونسيا (PT. KAI) للركاب ذوي الاحتياجات الخاصة غير موافق مع ما تم وصفه في القانون المذكور و بأن شركة القطار باندونسيا (PT. KAI) غير قادرة على اشتفاء التسهيلات حيث ان استيفاء جميع التسهيلات ليست قضايا سهلة مثل تغيير التصميم و المواقع الموجودة في محطة القطار كوبنغ سورابايا. الراحة التي يشعر بها الركاب أقل من الحد الأقصى بسبب القيود المفروضة على البنية التحتية الموجودة. في حين التسهيلات لذوي الاحتياجات الخاصة غير مقدم على فائدة ومصلحة للبشرية في الحياة الدنيا.



BAB I
PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pesatnya laju pertumbuhan ekonomi dan sosial di Indonesia menyebabkan meningkatnya kebutuhan masyarakat akan transportasi, terutama di kota-kota besar. Kurangnya pelayanan dari sistem transportasi angkutan jalan raya mengakibatkan masyarakat lebih memilih mobil pribadi sebagai sarana angkutan paling ideal. Dengan meningkatnya pertumbuhan penduduk, diiringi perkembangan kebutuhan transportasi khususnya mobil pribadi maka kepadatan lalu lintas akan semakin tidak terbendung. Meskipun semua orang mempunyai kendaraan pribadi tidak lepas akan menggunakan kereta api atau menggunakan kendaraan lainnya seperti kendaraan darat yaitu bus dan kereta api, kendaraan udara yaitu pesawat terbang dan kendaraan di perairan yaitu kapal. Sudah berpuluh-puluh tahun, angkutan Kereta Api telah mendarah daging sebagai salah satu angkutan massal paling banyak digunakan oleh masyarakat Indonesia

khususnya di pulau Jawa karena menghubungkan wilayah pulau Jawa ujung timur dan wilayah pulau Jawa ujung barat. Dan sampai sekarang ini kereta api masih menjadi sarana favorit bagi masyarakat menengah ke bawah, karena di samping harganya lebih terjangkau sehingga masyarakat lebih memilih menggunakan kendaraan kereta api maka dari itu seharusnya pihak pengangkut haruslah memberikan pelayanan dan memfasilitasi fasilitas yang telah ditentukan oleh Undang-Undang bagi calon penumpang. Seperti apa yang telah dipaparkan oleh Bapak Zaky sebagai Pengawas Perkeretaapian Daops Bandung.²

“meskipun mengantri membeli tiket berjam-jam di stasiun padahal sekarang dari perum kereta api telah menyediakan membeli tiket secara online atau bisa membelinya di indomaret akan tetapi masyarakat lebih senang untuk mengantri berjam-jam di stasiun”

PT. Kereta Api Indonesia (Persero) adalah Badan Usaha Milik Negara yang menyelenggarakan usaha perkeretapiian di Indonesia. PT. Kereta Api (Persero) didirikan berdasarkan Peraturan Pemerintah No.19 Tahun 1998 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum (PERUM) menjadi (Persero). Menurut H.M.N Purwosutjipto menyatakan bahwa “Pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, yang di mana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan”³

Jenis pengangkutan di Indonesia ada tiga jenis yaitu angkutan darat, angkutan laut, dan angkutan udara. Jenis angkutan darat yang menarik untuk

² Zaky, *wawancara* (Malang, 8 Februari 2016)

³ Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, (Jakarta: Djambatan, 1995), h. 2

dicermati yaitu angkutan darat dengan menggunakan kereta api. Dalam Pasal 3 , Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian, merumuskan bahwa pengangkutan kereta api merupakan sarana pengangkutan yang diselenggarakan dengan tujuan memperlancar perpindahan orang dan atau secara massal dengan selamat, aman, nyaman, cepat dan lancar, tepat, tertib dan teratur, efisien, serta menunjang pemerataan, pertumbuhan, stabilitas, pendorong, dan penggerak pembangunan nasional.⁴

Transportasi publik sejatinya harus bisa digunakan siapapun termasuk mereka yang memiliki keterbatasan fisik, seperti kaum difabel. Selain hal itu pula transportasi publik merupakan salah satu pelayanan yang harus disediakan oleh pemerintah. Hal ini yang dikemukakan oleh Bapak Gunaryo sebagai manajer pelayanan :

Pihak PT Kereta Api Indonesia (Persero) mengakui memang selama ini belum ada standarisasi penyediaan fasilitas umum bagi penyandang difabel. Pihaknya menjanjikan akan memperbaiki prasarana agar mempermudah akses kaum difabel menggunakan transportasi kereta api, tapi sebagian fasilitas sudah ada untuk difabel kok.⁵

Menjadi difabel ditengah masyarakat yang menganut paham ‘normalisme’, paham pemuja kenormalan, dimana semua sarana umum yang ada didesain khusus untuk ‘orang normal’ tanpa adanya fasilitas bagi difabel adalah sangat sulit. Masyarakat umum terkadang hanya memandang kasihan atau kurang peduli terhadap keberadaan kaum difabel. Bahkan, pusat rehabilitasi sekalipun dibangun untuk menjadikan mereka ‘berbeda’ dari orang lain. Dalam Undang-Undang No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian yang tertera dalam Pasal 54 (1) yang

⁴ Pasal 3 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian

⁵ Gunaryo, *wawancara* (Surabaya, 10 Feb 2016)

menjadi penumpang berkebutuhan khusus yakni seseorang yang memiliki keterbatasan fisik, ibu hamil, lanjut usia, dan anak di bawah umur 5 tahun.

Penumpang berkebutuhan khusus merupakan warga negara Republik Indonesia yang dalam Undang-Undang Dasar 1945 dijamin untuk memiliki kedudukan, hak, kewajiban, dan peran yang sama dengan warga negara lainnya. Kedudukan yang setara bagi seluruh warga negara adalah penting dalam rangka mewujudkan pelayanan di stasiun Gubeng Surabaya.

Pengangkut dalam menjalankan tugasnya mempunyai kewajiban tanggung jawab untuk melaksanakan kewajibannya yaitu mengangkut penumpang sampai di tempat tujuan yang telah disepakati dengan selamat, sedangkan penumpang memiliki kewajiban untuk membayar sejumlah uang atas pelayanan yang ia terima selama dalam perjalanan kereta api. Sejumlah uang tersebut akan memperoleh bukti pembayaran (karcis), dengan adanya karcis menunjukkan bahwa penumpang berhak menerima pelayanan sesuai dengan standar pelayanan, dan pada saat itu pula menimbulkan adanya hak dan kewajiban masing-masing pihak. Karena setiap tindakan manusia harus dipertanggungjawabkan. Tanggungjawab merupakan suatu prinsip dinamis yang berhubungan dengan keseluruhan perilaku manusia hubungannya dengan masyarakat ataupun instansi. Suatu tanggung jawab mempunyai kekuatan untuk mempertahankan kualitas keseimbangan dalam masyarakat. Sedangkan perjanjian yakni suatu perikatan antara *ijab* dan *qabul* dengan cara dibenarkan syara' yang menetapkan adanya akibat-akibat hukum pada objeknya.

Adapun tujuan kereta api antara lain: keamanan, keselamatan, keandalan dan kenyamanan. Selain tujuan tersebut terdapat pula pada pasal 54 (1) menyatakan adanya fasilitas bagi penyandang cacat dan juga kemudahan untuk keperluan naik turunnya penumpang. Dalam tujuan tersebut terdapat adanya kenyamanan bagi penumpang yang sehat namun bagi orang yang berkebutuhan khusus mungkin adanya suatu kendala dalam hal tertentu, hal inilah mungkin terjadi ketidakadilan bagi orang yang berkebutuhan khusus mengenai hal tersebut, karena bagi penumpang berkebutuhan khusus masih terdapat ketidaknyamanan mengenai fasilitas yang diberikan oleh penyelenggara pengangkut kereta api.

Dilihat dari pengertian keadilan yaitu pelaksanaan dalam suatu perjanjian/akad menurut para pihak untuk melakukan yang benar dalam pengungkapan kehendak dan keadaan, memenuhi semua kewajiban. Menurut Undang-Undang KUHPerdata Pasal 1313 menegaskan “Perjanjian adalah suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih. Keadilan yang dimaksud pada umumnya yakni berkonotasi pada penetapan hukum atau kebijakan pemerintah. Konsep keadilan meliputi berbagai hubungan, misalnya hubungan antara individu dengan dirinya sendiri, hubungan antara individu dengan yang berperkara serta hubungan berbagai pihak yang terkait.

Permasalahan ini apabila dikaitkan dengan pemenuhan fasilitas bagi difabel atau orang yang berkebutuhan khusus, adanya suatu manfaat dan ketentuan tersebut memberikan dampak positif bagi orang yang membutuhkannya, maka disebut dengan *masalah* karena dilihat dari pengertian

secara bahasa arti dari *masalah* sendiri yakni manfaat. Dalam hukum Islam terdapat teori *masalah* yang artinya setiap segala sesuatu yang bermanfaat bagi manusia, baik dalam arti menarik atau, menghasilkan, seperti menarik keuntungan atau kesenangan; atau dalam arti menolak atau menghindarkan seperti menolak kerusakan.⁶ Menolak kerusakan adalah menarik kemanfaatan. Dengan demikian, setiap yang menarik manfaat adalah menolak kerusakan dan sebaliknya. Maka dari itu sangat relevan jika peraturan yang tertera dalam Undang-Undang No.23 Tahun 2007 jika memakai dengan analisis *masalah*.

Berdasarkan latar belakang masalah yang ada, maka penulis tertarik membahas permasalahan yang terjadi dan diangkat menjadi sebuah penelitian ilmiah, yang berjudul “PEMENUHAN FASILITAS BAGI PENUMPANG BERKEBUTUHAN KHUSUS ANGKUTAN KERETA API DAOP VIII GUBENG SURABAYA PERSPEKTIF PASAL 54 UNDANG-UNDANG NO.23 TAHUN 2007 DAN MASLAHAH”.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah disajikan diatas, maka yang menjadi permasalahan penelitian dalam skripsi ini adalah :

1. Bagaimana pemenuhan fasilitas bagi penumpang berkebutuhan khusus angkutan kereta api DAOP VIII Gubeng-Surabaya menurut Pasal 54 Undang-Undang No.23 Tahun 2007?
2. Bagaimana pemenuhan fasilitas bagi penumpang berkebutuhan khusus angkutan kereta api DAOP VIII Gubeng-Surabaya menurut *Maslahah*?

⁶ Amir Syarifuddin, *Ushul Fiqh* (Jakarta: Kencana, 2009),h. 343

C. Batasan Masalah

Berdasarkan rumusan masalah diatas maka Peneliti akan membatasi tulisan hanya pada ruang lingkup Pengangkutan Niaga dalam Kereta Api yang dimana lebih fokus pada pemenuhan fasilitas bagi penumpang yang berkebutuhan khusus ditinjau dari Pasal 54 (1) Undang-Undang No.23 Tahun 2007 dan Masalah.

D. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui pemenuhan fasilitas bagi penumpang berkebutuhan khusus angkutan kereta api DAOP VIII Gubeng-Surabaya menurut Pasal 54 Undang-Undang No.23 Tahun 2007
2. Untuk mengetahui pemenuhan fasilitas bagi penumpang berkebutuhan khusus angkutan kereta api DAOP VIII Gubeng-Surabaya menurut *Maslahah*

E. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat yang diharapkan dari penelitian ini melalui dua pandangan diantaranya sebagai berikut :

1. Manfaat teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan wawasan keilmuan bagi mahasiswa hukum bisnis syariah khususnya, dan umumnya bagi perkembangan pengetahuan dan keilmuan mengenai hukum, terutama di bidang pemenuhan fasilitas penumpang jasa kereta api dan layanan transportasi umum.

2. Manfaat Praktis

Penelitian ini memfokuskan kepada komparasi dan implikasi fasilitas difabel perspektif hukum positif dan hukum Islam, sehingga diharapkan pihak lain yang berkepentingan dapat menggunakan hasil penelitian ini sebagai bahan pertimbangan, referensi atau bahan masukan untuk penelitian sejenis.

3. Bagi Penulis

Sebagai persyaratan untuk mendapat gelar S-1 dan juga diharapkan dapat menjadi penambah wawasan keilmuan dalam bidang hukum Pengangkutan Niaga.

4. Bagi Civitas Akademik

Diharapkan dapat menjadi salah satu rujukan tentang pembahasan mengenai hukum pengangkutan niaga dan juga dapat menambah ilmu dan wawasan pengetahuan bagi mahasiswa/i kampus UIN Maulana Malik Ibrahim Malang, khususnya mahasiswa/i fakultas syariah UIN Malang.

F. Definisi Operasional

Penelitian ini berjudul “Pemenuhan Fasilitas Bagi Penumpang Berkebutuhan Khusus Angkutan Kereta Api DAOP VIII Gubeng Surabaya Perspektif Pasal 54 Undang-Undang No.23 Tahun 2007 Dan *Maslahah*”. Untuk mendapatkan gambaran yang lebih jelas mengenai pengertian dalam judul skripsi ini, maka penulis tegaskan beberapa istilah-istilah dan dalam judul tersebut terdapat 2 variabel yakni variabel terikat dan variabel bebas (inti), yang termasuk dalam variabel bebas yakni (Pemenuhan fasilitas bagi penumpang berkebutuhan khusus) dan variabel terikat yakni (Perspektif Undang-Undang dan *Maslahah*)

1. Pemenuhan Fasilitas : merupakan sarana dan prasarana yang wajib dipenuhi oleh pemerintah atau instansi terkait dengan tujuan memberikan kenyamanan bagi calon penumpang.
2. Penumpang Berkebutuhan Khusus : seseorang yang mempunyai keterbatasan fisik, akan tetapi dalam penelitian ini kebutuhan khusus juga merupakan ibu hamil, orang lanjut usia dan anak kecil dibawah usia 5 Tahun.
3. Undang-Undang No. 23 Tahun 2007 : Undang-Undang ini membahas mengenai perkeretaapian, baik itu tanggungjawab, sarana maupun pidana dan lain-lain.
4. *Maslahah* : arti dari *maslahah* yaitu manfaat, yakni perbuatan-perbuatan yang memberikan manfaat bagi orang lain maupun bagi diri sendiri.

G. Sistematika Pembahasan

Dengan maksud agar dalam penyusunan laporan penelitian nanti lebih sistematis dan terfokus pada satu pemikiran, maka peneliti menyajikan sistematika pembahasan sebagai gambaran umum penulisan laporan penelitiannya.

Pertama adalah bagian formalitas yang meliputi halaman sampul, halaman judul.

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini berisi tentang metodologi penyusunan dalam penyusunan laporan penelitian yang meliputi sub-bab antara lain: latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, sistematika pembahasan, dan definisi operasional.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Bab II ini berisi tentang penelitian terdahulu serta pemikiran dan atau konsep-konsep yuridis sebagai landasan teoritis untuk pengkajian dan analisis masalah dan berisi perkembangan data dan/ atau informasi, baik secara substansial maupun metode-metode yang relevan dengan permasalahan penelitian.

BAB III METODE PENELITIAN

Pada bab ini akan dipaparkan mengenai Metodologi Penelitian yang mencakup jenis penelitian, pendekatan penelitian, lokasi penelitian, metode penentuan subjek, sumber data, metode pengumpulan data, dan metode pengolahan data dan analisis data.

BAB IV PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Bab ini menjelaskan tentang Pemenuhan Fasilitas Bagi Penumpang Berkebutuhan Khusus Angkutan Kereta Api Daop VIII Gubeng Surabaya Perspektif Pasal 54 (1) Undang-Undang No.23 Tahun 2007 Dan Masalah.

BAB V PENUTUP

Penutup merupakan bab terakhir yang berisikan kesimpulan dan saran. Kesimpulan pada bab ini bukan merupakan ringkasan dari penelitian yang dilakukan, melainkan jawaban singkat atas rumusan masalah yang telah ditetapkan. Saran merupakan usulan atau anjuran kepada pihak-pihak terkait atau pihak yang memiliki kewenangan lebih terhadap tema yang diteliti demi kebaikan masyarakat, dan usulan atas anjuran untuk penelitian berikutnya dimasa-masa mendatang.



BAB II
TINJAUAN PUSTAKA

A. Penelitian Terdahulu

1. Skripsi Maya Paramita, 2008, Mahasiswa Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga “ Tanggung jawab PT. Kereta Api (Persero) Daerah Operasi VII Yogyakarta Terhadap Kerugian Penumpang Kereta Api Kelas Ekonomi dalam Perspektif Hukum Islam. Dalam penelitian ini yakni membahas mengenai kerugian yang dialami penumpang kelas ekonomi, dalam perjanjian adanya hak dan kewajiban yang timbul diantara masing-masing pihak. Apabila dalam hak dan kewajiban tidak terpenuhi tujuan dari perjanjian maka mengakibatkan adanya tanggungjawab dalam bentuk ganti rugi. Ganti rugi tersebut diberikan kepada orang yang benar-benar

penumpang dengan bukti adanya tiket kereta api yang sesuai pada hari penumpang mengalami kerugian.⁷

2. Skripsi Agung Irawan, 2007, Mahasiswa Universitas Jember Fakultas Hukum “Tinjauan Yuridis Tentang Pelaksanaan Perjanjian Pengangkutan dan Perlindungan Hukum Penumpang Kereta Api dengan PT Kereta Api Indonesia Daerah Operasi IX Jember” dalam penelitian ini lebih fokus kepada kecelakaan, dalam permasalahan yang terdapat pada penelitian ini yakni pelaksanaan perjanjian penumpang dengan pihak pengangkut, perlindungan hukum yang diberikan oleh pihak pengangkut jika terjadi kecelakaan serta akibat hukum yang timbul dari adanya perjanjian pengangkutan penumpang kereta api. Perlindungan hukum yang diberikan oleh PT. KAI adalah selama dalam perjalanan dari stasiun keberangkatan sampai stasiun tujuan apabila terjadi kecelakaan yang membahayakan keselamatan jiwa penumpang maka PT. KAI bertanggungjawab untuk memberikan ganti rugi pada korban berupa santunan dalam hal pemberian santunan PT. KAI bekerja sama dengan PT. Jasa Rajarja.⁸
3. Skripsi Ulung Prestiwi Mukti, 2014, mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Brawijaya Malang, “upaya PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dalam pemenuhan standar pelayanan minimum terkait dengan pelayanan pengangkutan orang (studi di stasiun kota Blitar)” dalam skripsi ini

⁷ Maya Paramita, *Tanggung jawab PT. Kereta Api (Persero) Daerah Operasi VII Yogyakarta Terhadap Kerugian Penumpang Kereta Api Kelas Ekonomi dalam Perspektif Hukum Islam*, Skripsi Sarjana (Yogyakarta : Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga, 2008),h.87

⁸Agung Irawan, *Tinjauan Yuridis Tentang Pelaksanaan Perjanjian Pengangkutan dan Perlindungan Hukum Penumpang Kereta Api dengan PT Kereta Api Indonesia Daerah Operasi IX Jember*, Skripsi Sarjana (Jember : Universitas Jember, 2007),h. 78

membahas mengenai masalah pada upaya PT. Kereta Api Indonesia (Persero) terkait dengan pelayanan pengangkutan orang di stasiun Blitar dan di perjalanan menggunakan jenis kereta api lokal, dalam penelitian ini bahwasanya PT. Kereta Api Indonesia telah terpenuhi dengan baik.⁹

4. Deasy Elfarischa Pramyastiwi, 2013, Mahasiswa Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya Malang, “Perkembangan Kualitas Pelayanan Perkeretaapian Sebagai Angkutan Publik dalam Rangka Mewujudkan Sistem Transportasi Berkelanjutan (Studi Pada PT. Kereta Api Daerah Operasi VIII Surabaya)” dalam hasil penelitian ini menunjukkan bahwa kualitas pelayanan perkeretaapian daerah operasi VIII Surabaya sudah semakin baik dibandingkan dulu. Strategi yang dilakukan oleh PT. KAI untuk meningkatkan kualitas pelayanannya adalah meliputi konsolidasi, peningkatan kapabilitas, inovasi, dan *world class*. Perkembangan kualitas pelayanan KA sekarang ini telah semakin mendekati terwujudnya transportasi berkelanjutan, sehingga perlu peningkatan lebih lanjut untuk mengembangkan transportasi massal yang ramah lingkungan dan bebas macet.¹⁰

Dari keempat penelitian ini mempunyai kesamaan dalam bidang yang diteliti yakni tentang PT. Kereta Api Indonesia (Persero), namun dalam hal ini objek kajian yang dikaji berbeda dan dalam aspek yang berbeda pula. Pada

⁹ Ulung Prestiwi Mukti, *Upaya PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dalam pemenuhan standar pelayanan minimum terkait dengan pelayanan pengangkutan orang (studi di stasiun kota Blitar*, Skripsi Sarjana (Malang : Universitas Brawijaya,2014),h. 98

¹⁰ Deasy Elfarischa Pramyastiwi, *Perkembangan Kualitas Pelayanan Perkeretaapian Sebagai Angkutan Publik dalam Rangka Mewujudkan Sistem Transportasi Berkelanjutan (Studi Pada PT. Kereta Api Daerah Operasi VIII Surabaya)*, Skripsi Sarjana (Malang: Universitas Brawijaya Malang, 2013),h. 101

penelitian yang pertama mengkaji tentang kerugian yang dialami penumpang kelas ekonomi, dalam perjanjian adanya hak dan kewajiban yang timbul diantara masing-masing pihak. Ganti rugi tersebut diberikan kepada orang yang benar-benar penumpang dengan bukti adanya tiket kereta api yang sesuai pada hari penumpang mengalami kerugian. Yang kedua mengkaji tentang kecelakaan, dalam permasalahan yang terdapat pada penelitian ini yakni pelaksanaan perjanjian penumpang dengan pihak pengangkut, perlindungan hukum yang diberikan oleh pihak pengangkut jika terjadi kecelakaan serta akibat hukum yang timbul dari adanya perjanjian pengangkutan penumpang kereta api. Yang ketiga mengkaji pada masalah upaya PT. Kereta Api Indonesia (Persero) terkait dengan pelayanan pengangkutan orang di stasiun Blitar dan di perjalanan menggunakan jenis kereta api lokal. Yang terakhir mengkaji mengenai PT. KAI Gubeng Surabaya untuk meningkatkan kualitas pelayanannya adalah meliputi konsolidasi, peningkatan kapabilitas, inovasi, dan *world class*. Perkembangan kualitas pelayanan KA sekarang ini telah semakin mendekati terwujudnya transportasi berkelanjutan, sehingga perlu peningkatan lebih lanjut untuk mengembangkan transportasi massal yang ramah lingkungan dan bebas macet.

Dalam hal ini belum ada yang meneliti mengenai pemenuhan fasilitas bagi penumpang yang berkebutuhan khusus pada angkutan kereta api menurut Undang-Undang perkeretapian dan masalah.

Tabel 1 : Penelitian Terdahulu

Peneliti/ Tahun	Judul Penelitian	Metode Penelitian	Temuan Hasil
Maya Paramita/Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga/2008	Tanggungjawab PT. Kereta Api (Persero) Daerah Operasi VI Yogyakarta Terhadap Kerugian Penumpang Kereta Api Kelas Ekonomi dalam Perspektif Hukum Islam	<ul style="list-style-type: none"> • Jenis penelitian lapangan • Menggunakan pendekatan yuridis normatif • Menggunakan sumber data primer • Menggunakan analisis data kualitatif induktif 	Tanggungjawab PT. Kereta Api tentang kerugian yang dialami oleh penumpang kelas Ekonomi telah memenuhi dengan baik dengan santunan yang merupakan premi
Agung Irawan/Universitas Jember/ 2007	Tinjauan Yuridis Tentang Pelaksanaan Perjanjian Pengangkutan dan Pelindungan Hukum Penumpang Kereta Api Dengan PT. KAI DAOP IX Jember	<ul style="list-style-type: none"> • Jenis penelitian pustaka (<i>library research</i>) • Menggunakan pendekatan yuridis normatif • Menggunakan sumber data primer sekunder dan 	Pelaksanaan Perjanjian antara Penumpang dan Pengangkut tertuang dalam bentuk karcis, jika terjadi kecelakaan maka PT KAI bertanggungjaw ab untuk memberikan ganti rugi pada

		<ul style="list-style-type: none"> non hukum Analisa data menggunakan deskriptif kualitatif 	korban berupa santunan
Ulung Prestiwi Mukti/2014/Universitas Brawijaya Malang	upaya PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dalam pemenuhan standar pelayanan minimum terkait dengan pelayanan pengangkutan orang (studi di stasiun kota Blitar)	<ul style="list-style-type: none"> Jenis penelitian lapangan Menggunakan pendekatan yuridis sosiologis Menggunakan sumber data primer, dan sekunder Analisa data menggunakan deskriptif 	dalam penelitian ini bahwasanya PT. Kereta Api Indonesia telah terpenuhi dengan baik, akan tetapi juga ada hambatan salah satunya yakni Sumber Daya Manusia masyarakat kurang sehingga kadang sering mengalami kesulitan dalam menjelaskan sistem yang sedang berlaku sekarang
Deasy Elfarischa Pramyastiwi/2013/ Mahasiswa Universitas	Perkembangan Kualitas Pelayanan Perkeretaapian Sebagai Angkutan	<ul style="list-style-type: none"> Jenis penelitian kualitatif Menggunakan sumber data 	penelitian ini menunjukkan bahwa kualitas pelayanan perkeretaapian

Brawijaya Malang	Publik dalam Rangka Mewujudkan Sistem Transportasi Berkelanjutan (Studi Pada PT. Kereta Api Daerah Operasi VIII Surabaya)	primer, dan sekunder • Analisa data menggunakan kualitatif deskriptif	daerah operasi VIII Surabaya sudah semakin baik dibandingkan dulu. Namun pada aspek sarana prasarana juga perlu mendapat dukungan
------------------	---	--	---

B. Kerangka Teori

1. Kajian Umum Tentang Hukum Pengangkutan Kereta Api

a. Pengertian Hukum Pengangkutan

Pengangkutan dapat dirumuskan dalam arti sempit karena hanya meliputi kegiatan membawa penumpang atau barang dari stasiun, terminal, pelabuhan atau bandara tempat pemberangkatan ke stasiun, terminal, pelabuhan atau bandara tujuan. Untuk menentukan pengangkutan itu dalam arti luas atau arti sempit bergantung pada perjanjian pengangkutan yang dibuat oleh pihak-pihak, bahkan kebiasaan masyarakat. Pada pengangkutan dengan kereta api, tempat pemuatan dan tempat penurunan penumpang atau pembongkaran barang disebut stasiun. Pengangkutan penumpang dengan kereta api dilakukan dengan menggunakan kereta. Kereta adalah gerbong khusus kereta api yang digunakan untuk mengangkut penumpang. Dalam keadaan tertentu, misalnya keadaan darurat, bencana alam, jumlah orang yang jauh diatas jumlah rata-rata orang yang

diangkut, dan tidak tersedia kereta pada saat itu maka PT Kereta Api Indonesia dapat melakukan pengangkutan orang dengan gerbong yang digunakan untuk mengangkut barang atas persetujuan pemerintah atau pemerintah daerah.¹¹

Sistem angkutan kereta api (rel atau baja) meliputi atas alat angkut (*vehicles*) yaitu lokomotif, kereta penumpang, gerbong barang dan gerbong peti kemas, jalan (*ways*) yaitu jalan.rel, bantalan/*track*, jembatan, *signals*, navigasi, telekomunikasi, ruang kontrol, dan palang pintu, terminal yaitu stasiun, gudang dan depo (bengkel).¹²

Menurut Sution Usman Adji, yang dimaksud peralatan dari kereta api antara lain terdiri dari lokomotif, gerbong barang, kereta penumpang dan peralatan penunjang, sedang peralatan basisnya antara lain : jalan kereta api (rel, bantalan balas), jembatan, gedung stasiun, peralatan sinyal, peralatan telekomunikasi dan berbagai peralatan lainnya.¹³

Pengangkutan diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Proses pengangkutan merupakan gerakan dari tempat asal, darimana kegiatan angkutan dimulai ke tempat tujuan, kemana kegiatan pengangkutan diakhiri.¹⁴

Menurut H.M.N Purwosutjipto menyatakan bahwa “Pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang

¹¹ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga* (Cet 4; Bandung : PT Citra Aditya Bakti, 2008),h.62-63

¹² M. Nur Nasution, *Manajemen Transportasi* (Jakarta : Ghalia Indonesia, 2004),h. 151

¹³ Sutin Usman Adji, *Hukum Pengangkutan di Indonesia* (Jakarta : Rineka Cipta,1990),h.138

¹⁴ Muchtaruddin Siregar, *Beberapa Masalah Ekonomi dan Management Pengangkutan* (Jakarta : Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia, 1990),h.3

dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan”¹⁵

Ditinjau dari segi keperdataan, hukum pengangkutan ialah keseluruhan peraturan-peraturan yang berdasarkan atas dan bertujuan untuk mengatur hubungan-hubungan hukum yang terbit karena keperluan pemindahan barang-barang dan atau orang-orang dari suatu tempat ke tempat lain untuk memenuhi perikatan-perikatan yang lahir dari perjanjian-perjanjian tertentu, termasuk juga perjanjian-perjanjian untuk memberikan perantaraan-perantaraan pengangkutan.¹⁶

Hukum pengangkutan merupakan bagian dari hukum dagang (perusahaan) yang termasuk dalam bidang hukum keperdataan. Dilihat dari segi susunan hukum normatif, bidang hukum keperdataan adalah subsistem tata hukum nasional. Dengan demikian, hukum pengangkutan adalah bagian dari subsistem tata hukum nasional. Asas-asas tata hukum nasional adalah juga asas-asas hukum pengangkutan.¹⁷

Hukum pengangkutan selalu berwujud ketentuan Undang-Undang dan perjanjian yang dibuktikan oleh dokumen tertulis. Bentuk tertulis selalu berupa kaidah yang menjadi pedoman perilaku pihak-pihak yang berkepentingan dalam pengangkutan. Di samping kaidah tertulis ada pula kaidah tidak tertulis yang berupa kebiasaan dalam pengangkutan yang diikuti oleh pihak-pihak karena praktis dan adil dalam mencapai tujuan pengangkutan.¹⁸

¹⁵ Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, h. 2

¹⁶ Soekardono, *Hukum Dagang Indonesia Jilid II* (Jakarta : PT Intermedia, 2003), h. 221

¹⁷ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, h. 5

¹⁸ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, h. 8-9

b. Konsep Pengangkutan

Agar dapat memahami konsep pengangkutan secara komprehensif, perlu dikaji terlebih dahulu aspek-aspek yang tersirat dalam konsep pengangkutan. Konsep pengangkutan meliputi tiga aspek :¹⁹

- 1) Pengangkutan sebagai usaha (Business)
- 2) Pengangkutan sebagai perjanjian (Agreement)
- 3) Pengangkutan sebagai proses penerapan (applying process)

Ketiga aspek pengangkutan tersebut menyatakan kegiatan yang berakhir dengan pencapaian tujuan pengangkutan. Tujuan kegiatan usaha perjanjian pengangkutan adalah memperoleh hasil realisasi yang diinginkan oleh pihak-pihak; dan tujuan kegiatan pelaksanaan pengangkutan adalah memperoleh keuntungan dan tiba dengan selamat di tempat tujuan. Ketiga aspek pengangkutan tersebut menyatakan kegiatan untuk mencapai tujuan yang diinginkan pelakunya. Tanpa kegiatan tidak mungkin tujuan dapat dicapai. Teori hukum pengangkutan adalah serangkaian ketentuan Undang-Undang atau perjanjian mengenai pengangkutan yang direkonstruksikan sedemikian rupa sehingga menggambarkan proses kegiatan pengangkutan. Teori hukum pengangkutan merupakan gambaran secara jelas rekontruksi ketentuan Undang-Undang atau perjanjian bagaimana seharusnya para pihak berbuat sehingga pengangkutan itu tercapai. Teori hukum pengangkutan ini diterapkan pada pengangkutan, penerapannya disebut praktik hukum pengangkutan. Praktik hukum pengangkutan merupakan rangkaian peristiwa mengenai pengangkutan. Rangkaian peristiwa tersebut merupakan

¹⁹ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, h.1

proses kegiatan mulai dari pemuatan, pemindahan dan penurunan ke tempat tujuan.²⁰ Dalam hal ini terkait dengan unsur-unsur pengangkutan sebagai berikut :

1. Adanya sesuatu yang diangkut;
2. Tersedianya alat angkut sebagai alat angkutnya, dan
3. Ada tempat yang dapat dilalui alat angkut.²¹

Pengangkutan darat dengan kereta api diatur dengan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang perkeretaapian, Lembaga Negara Nomor 65 Tahun 2007. Pengangkutan darat dengan kereta api diadakan berdasarkan perjanjian antara badan penyelenggara pengangkutan dan penumpang atau pemilik barang. Karcis penumpang dan surat pengangkutan barang merupakan tanda bukti telah terjadi perjanjian pengangkutan antara pengangkut dan penumpang atau pengirim.²² Karcis penumpang dan surat pengangkutan barang dapat dialihkan kepada pihak lain karena ada kaitannya dengan asuransi yang melindungi dalam hal terjadi musibah.²³

UU No. 23 Tahun 2007 menggunakan kata pengguna jasa bagi penumpang seperti Pasal 1 angka 12 “Pengguna jasa adalah setiap orang dan/atau badan hukum yang menggunakan jasa angkutan kereta api, baik untuk angkutan orang maupun barang.”²⁴

Selain itu, dapat dikatakan bahwa penumpang adalah pihak yang mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan dan atas dasar ini ia berhak mendapat jasa pengangkutan.

²⁰ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, h.7.

²¹ Ridwan Khairandy, *Pengantar Hukum Dagang* (Yogyakarta : FH UII PRES, 2006),h.178.

²² Pasal 132 dan Pasal 141 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian.

²³ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, h.9

²⁴ Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.

Berdasarkan uraian di atas dapat dipahami kriteria penumpang menurut Undang-Undang pengangkutan Indonesia, yaitu :²⁵

1. Orang yang berstatus pihak dalam perjanjian.
2. Pihak tersebut adalah penumpang yang wajib membayar biaya pengangkutan.
3. Pembayaran biaya pengangkutan dibuktikan oleh karcis yang dikuasai oleh penumpang.

c. Tujuan Pengangkutan

Secara umum dinyatakan bahwa setiap pengangkutan bertujuan untuk tiba di tempat dengan selamat dan meningkatkan nilai guna bagi penumpang ataupun barang diangkut. Tiba ditempat tujuan artinya proses pemindahan dari suatu tempat ke tempat tujuan berlangsung tanpa hambatan dan kemacetan, sesuai dengan waktu yang direncanakan. Secara khusus, setiap jenis pengangkutan mempunyai tujuan yang khusus pula. Demikian juga pengangkutan kereta api bertujuan untuk :

1. Memperlancar perpindahan orang atau barang secara massal dengan selamat, aman, nyaman, cepat dan lancar, tepat, tertib, teratur dan efisien.
2. Menunjang pemerataan, pertumbuhan, stabilitas, pendorong dan penggerak bangunan pembangunan nasional.²⁶

d. Kewajiban dan Hak dalam Pengangkutan

Menurut ketentuan Undang-Undang Perkeretaapian Indonesia , PT KAI wajib mengangkut orang yang telah memiliki karcis. Orang yang telah memiliki

²⁵ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga* , h.71.

²⁶ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, h.16-18

karcis berhak memperoleh pelayanan sesuai dengan tingkat pelayanan yang dipilih. Karcis merupakan tanda bukti terjadinya perjanjian pengangkutan orang.

PT Kereta Api Indonesia wajib menyelenggarakan pengangkutan penumpang dengan kereta api dengan cara :²⁷

1. Mengutamakan keselamatan dan keamanan penumpang.
2. Mengutamakan pelayanan kepentingan umum.
3. Menjaga kelangsungan pelayanan pada lintas yang ditetapkan.
4. Mengumumkan jadwal perjalanan kereta api dan tarif pengangkutan kepada masyarakat.
5. Mematuhi jadwal keberangkatan kereta api; dan
6. Pembatalan, penundaan keberangkatan, keterlambatan kedatangan atau pengalihan pelayanan lintas kereta api disertai dengan alasan yang jelas.

Selama kegiatan pengangkutan orang dengan kereta api, petugas PT Kereta api Indonesia berwenang untuk :

1. Memeriksa karcis yang dimiliki pengguna jasa (penumpang).
2. Menindak pengguna jasa (penumpang) yang tidak mempunyai karcis.
3. Menertibkan pengguna jasa (penumpang) kereta api atau masyarakat yang mengganggu perjalanan kereta api.
4. Melaksanakan pengawasan dan pembinaan terhadap masyarakat yang berpotensi menimbulkan gangguan terhadap perjalanan kereta api.

Dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Hak dan Wewenang Penyelenggaraan Prasarana Perkeretaapian Pasal 90 menyebutkan :

²⁷ Pasal 132 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian.

1. Mengatur, mengendalikan, dan mengawasi perjalanan kereta api;
2. Menghentikan pengoperasian sarana perkeretaapian apabila dapat membahayakan perjalanan kereta api;
3. Melakukan penertiban terhadap pengguna jasa kereta api yang tidak memenuhi persyaratan sebagai pengguna jasa kereta api di stasiun;
4. Mendahulukan perjalanan kereta api di perpotongan sebidang dengan jalan;
5. Menerima pembayaran dari penggunaan prasarana perkeretaapian dan;
6. Menerima ganti rugi atas kerusakan prasarana perkeretaapian yang disebabkan oleh kesalahan penyelenggara sarana perkeretaapian atau pihak ketiga.

e. Tanggung Jawab Kereta Api

Dari kamus Umum Bahasa Indonesia, tanggung jawab berarti keadaan wajib menanggung segala sesuatunya (kalau ada sesuatu hal, boleh dituntut, dipersalahkan, diperkarakan dan sebagainya).²⁸

Tanggungjawab penyelenggara prasarana perkeretaapian diatur dalam Undang-Undang Kereta Api , BAB IV bagian kedelapan Pasal 87 sampai 89. Pada Pasal 87 Undang-Undang Kereta Api dinyatakan sebagai berikut :

1. Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian bertanggung jawab kepada Penyelenggara Sarana Perkeretaapian dan pihak ketiga atas kerugian sebagai akibat kecelakaan yang disebabkan kesalahan pengoperasian prasarana perkeretaapian.

²⁸ W.J.S Poewadarminta, *Kamus Umum Bahasa Indonesia*, (Jakarta : Balai Pustaka, 1985),h. 114

2. Tanggung jawab Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian kepada Penyelenggara Sarana Perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berdasarkan perjanjian kerja sama antara Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian dan Penyelenggara Sarana Perkeretaapian.
3. Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian bertanggung jawab kepada pihak ketiga atas kerugian harta benda, luka-luka, atau meninggal dunia yang disebabkan oleh penyelenggaraan prasarana perkeretaapian.
4. Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian bertanggung jawab terhadap Petugas Prasarana Perkeretaapian yang mengalami luka-luka, atau meninggal dunia yang disebabkan oleh pengoperasian prasarana perkeretaapian.
5. Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dihitung berdasarkan kerugian yang nyata dialami.

Sedangkan tanggungjawab penyelenggara sarana perkeretaapian, diatur dalam Undang-Undang Kereta Api, BAB XI bagian kedelapan Pasal 157 sampai 160. Pada pasal 157 Undang-Undang Kereta Api dinyatakan sebagai berikut :

1. Penyelenggara Sarana Perkeretaapian bertanggung jawab terhadap pengguna jasa yang mengalami kerugian, luka-luka, atau meninggal dunia yang disebabkan oleh pengoperasian angkutan kereta api.
2. Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dimulai sejak pengguna jasa diangkat dari stasiun asal sampai dengan stasiun tujuan yang disepakati.
3. Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dihitung berdasarkan kerugian yang nyata dialami.

4. Penyelenggara Sarana Perkeretaapian tidak bertanggung jawab atas kerugian, luka-luka, atau meninggalnya penumpang yang tidak disebabkan oleh pengoperasian angkutan kereta api.

Tanggungjawab dari penyelenggara prasarana perkeretaapian dan penyelenggara sarana perkeretaapian wajib diasuransikan. Hal ini telah ditegaskan dalam Undang-Undang Kereta Api BAB XII Pasal 166 dengan Pasal 171. Pasal 166 Undang-Undang Kereta Api menyatakan sebagai berikut :

“penyelenggara prasarana perkeretaapian wajib mengasuransikan tanggungjawabnya terhadap penyelenggara sarana perkeretaapian dan pihak ketiga sebagaimana dimaksud dalam Pasal 87.”

Selanjutnya Pasal 167 Undang-Undang Kereta Api menyatakan :

1. Penyelenggara Sarana Perkeretaapian wajib mengasuransikan tanggung jawabnya terhadap pengguna jasa sebagaimana dimaksud dalam Pasal 157 dan Pasal 158.
2. Besarnya nilai pertanggungan paling sedikit harus sama dengan nilai ganti kerugian yang diberikan kepada pengguna jasa yang menderita kerugian sebagai akibat pengoperasian kereta api.

Mengenai tanggung jawab kereta api terhadap penumpang dapat diuraikan sebagai berikut :

1. Pengangkut kereta api, berdasarkan perjanjian pengangkutan, bertanggungjawab terhadap kerugian yang diderita oleh penumpang dalam jangka waktu pengangkutan, kecuali itu terjadi diluar kesalahannya dan diluar perbuatan buruknya.

2. Gangguan teknis, terlambat berangkat atau terlambat datang, tidak menimbulkan hak menuntut ganti rugi.
3. Penumpang yang terlambat masuk kereta api, tidak mempunyai hak untuk mendapat ganti harga karcis.
4. Penumpang tidak berhak untuk mendapat kembali harga karcis, bila dia salah masuk ke dalam kereta api yang lain.²⁹

f. Sarana dan Prasarana Perkeretaapian

1. Sarana Perkeretaapian

Berdasarkan ketentuan Pasal 1 Angka 3 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, sarana perkeretaapian adalah kendaraan yang dapat bergerak di jalan rel.

Berdasarkan ketentuan Pasal 96 ayat (1) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, sarana perkeretaapian menurut jenisnya terdiri atas :

- 1) Lokomotif;
- 2) Kereta;
- 3) Gerbong; dan
- 4) Peralatan khusus.

2. Prasarana Perkeretaapian

Berdasarkan ketentuan Pasal 1 Angka 3 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian dan berdasarkan ketentuan Pasal 1 Angka 3 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM 48 Tahun 2015 tentang Standar

²⁹ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, h.76

Pelayanan Minimum Untuk Angkutan Orang Dengan Kereta Api, prasarana perkeretaapian adalah jalur kereta api, stasiun kereta api dan fasilitas operasi kereta api agar dapat dioperasikan.

Berdasarkan ketentuan Pasal 35 Ayat 1 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, prasarana perkeretaapian meliputi;

- 1) Jalur kereta api;
- 2) Stasiun kereta api;
- 3) Fasilitas operasi kereta api.

g. Standar Pelayanan Minimum

1. Pengertian Standar Pelayanan Minimum

Berdasarkan ketentuan Pasal 1 Angka 10 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM 48 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimum Untuk Angkutan Orang Dengan Kereta Api, Standar pelayanan minimum adalah ukuran minimum pelayanan yang harus dipenuhi oleh penyedia layanan dalam memberikan pelayanan kepada pengguna jasa. Yang harus dilengkapi dengan tolak ukur yang dipergunakan sebagai pedoman penyelenggaraan pelayanan dan acuan penilaian kualitas pelayanan sebagai kewajiban dan janji penyedia layanan kepada masyarakat dalam rangka pelayanan yang berkualitas, cepat, mudah, terjangkau dan terukur.

Standar pelayanan minimum merupakan sebuah ukuran yang dilakukan dalam penyelenggaraan pelayanan publik yang wajib ditaati oleh pemberi dan atau penerima layanan.³⁰ Kriteria pelayanan minimum adalah urusan wajib dan

³⁰ Surjadi, *Pengembangan Kinerja Pelayanan Publik* (Bandung: Refika Aditama, 2009),h.69

merupakan pelayanan yang sangat mendasar yang berhak diperoleh setiap warga secara minimal sehingga dijamin ketersediaannya oleh konstitusi, rencana jangka panjang nasional, dan konvensi internasional yang sudah diratifikasi, tanpa memandang latar belakang pendapatan, sosial ekonomi, dan politik warga.³¹

2. Penggolongan Standar Pelayanan Minimum

Adapun yang termasuk dalam standar pelayanan minimum sesuai ketentuan Pasal 2 Ayat (3) yakni :

- 1) Standar pelayanan minimal di stasiun kereta api; dan
- 2) Standar pelayanan minimal dalam perjalanan.

Kemudian yang termasuk kedalam Pasal 2 ayat (3) 1) standar pelayanan minimal di stasiun kereta api paling sedikit memuat :

- 1) Informasi yang jelas dan mudah dibaca mengenai:
 - a) nama dan nomor kereta api;
 - b) jadwal keberangkatan dan kedatangan kereta api;
 - c) tarif kereta api;
 - d) stasiun kereta api pemberangkatan, stasiun kereta api pemberhentian, dan stasiun kereta api tujuan;
 - e) kelas pelayanan;
 - f) peta jaringan jalur kereta api;
- 2) Locket;
- 3) Ruang tunggu;
- 4) Kemudahan naik/turun penumpang;

³¹ Surjadi, *Pengembangan Kinerja Pelayanan Publik*, h. 72

- 5) Fasilitas penyandang cacat dan kesehatan;
- 6) Fasilitas keselamatan dan keamanan.

Kemudian yang termasuk kedalam Pasal 2 ayat (3) 1) standar pelayanan minimal dalam perjalanan diatur lebih lanjut dengan ketentuan Pasal 4 ayat (1) yakni terbagi atas :

- 1) Kereta api antar kota; dan
- 2) Kereta api perkotaan.

Pada Pasal 4 ayat (2), standar pelayanan minimum dalam perjalanan kereta api antar kota paling sedikit memuat :

- 1) Pintu dan jendela;
- 2) Tempat duduk dengan konstruksi tetap yang mempunyai sandaran dan nomor urut duduk;
- 3) Toilet dilengkapi dengan air sesuai dengan kebutuhan;
- 4) Lampu penerangan;
- 5) Kipas angin;
- 6) Rak bagasi;
- 7) Restorasi;
- 8) Informasi stasiun yang dilewati/disinggahi secara berurutan;
- 9) Fasilitas khusus dan kemudahan bagi penyandang cacat, wanita hamil, anak dibawah 5 (lima) tahun, orang sakit, dan orang lanjut usia;
- 10) Fasilitas kesehatan, keselamatan dan keamanan;
- 11) Nama dan nomor urut kereta;
- 12) Informasi gangguan perjalanan kereta api; dan

13) Ketepatan jadwal perjalanan kereta api.

Pada Pasal 4 ayat (3), standar pelayanan minimum dalam perjalanan kereta api perkotaan meliputi:

- 1) Pintu dan jendela;
- 2) Tempat duduk dengan konstruksi tetap yang mempunyai sandaran
- 3) Lampu penerangan;
- 4) Penyejuk udara;
- 5) Rak bagasi;
- 6) Fasilitas khusus dan kemudahan bagi penyandang cacat, wanita hamil, anak dibawah 5 (lima) tahun, orang sakit, dan orang lanjut usia;
- 7) Fasilitas pegangan untuk penumpang yang berdiri;
- 8) Fasilitas kesehatan, keselamatan dan keamanan;
- 9) Informasi gangguan perjalanan kereta api; dan
- 10) Ketepatan jadwal perjalanan kereta api.

3. Pelayanan Angkutan Kereta Api

Berdasarkan ketentuan Pasal 3 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api, pelayanan angkutan kereta api merupakan pelayanan perkeretaapian yang dapat berupa bagian jaringan multimoda transportasi. Pelayanan angkutan kereta api dapat bersifat komersial atau bersifat penugasan sesuai dengan kebutuhan masyarakat (Pasal 3 Ayat 2).

Pelayanan pengangkutan orang dengan kereta api harus memenuhi standar pelayanan minimum. Standar pelayanan minimum meliputi pelayanan di stasiun keberangkatan, dalam perjalanan, dan di stasiun tujuan. Dalam hal ini pelayanan

standar minimum diatur dalam PM 48 Tahun 2015, Standar Pelayanan Minimum adalah ukuran minimum pelayanan yang harus dipenuhi oleh penyedia layanan dalam memberikan pelayanan kepada pengguna jasa. Dalam standar pelayanan minimum dibagi menjadi dua :

1. Standar pelayanan minimum di stasiun kereta api;
2. Standar pelayanan minimum dalam perjalanan.

Adanya ukuran standar pelayanan yang harus dipenuhi oleh penyedia jasa layanan dan memberikan pelayanan tersebut kepada pengguna jasa. Seperti ketersediaan informasi yang jelas, fasilitas yang dapat dipergunakan oleh pengguna jasa maupun yang tidak boleh dipergunakan, fasilitas khusus penyandang cacat, fasilitas kesehatan, kondisi kendaraan dan bagaimana pelayanan awak perkeretaapian terhadap pengguna jasa. Adapun usaha pengangkutan orang haruslah memenuhi standar pelayanan minimum yang telah ditentukan dan harus dipenuhi oleh penyelenggara sarana perkeretaapian berdasarkan ketentuan Pasal 137 Ayat 1 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Ketentuan lebih lanjut mengenai standar pelayanan minimum untuk angkutan orang dengan kereta api ini diatur oleh Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM 48 Tahun 2015. Penyelenggara perkeretaapian memiliki kewajiban untuk menyediakan sarana, prasarana dan fasilitas-fasilitas yang lain untuk mendorong terwujudnya iklim pelayanan yang baik dan berkualitas sesuai peraturan perundangan yang berlaku. Dan masyarakat berhak untuk mendapatkan pelayanan yang baik sesuai asas dan tujuan pelayanan itu sendiri, dan melalui adanya mekanisme pengaduan jika terdapat pelayanan yang

kurang dan tidak sesuai dengan standar pelayanan yang ditetapkan. Disini dua pihak dapatlah saling mengawasi demi terwujudnya sistem pelayanan yang baik.

Menurut ketentuan Pasal 35 Undang-Undang Kereta Api, penderita cacat dan/atau orang sakit berhak memperoleh pelayanan berupa perlakuan khusus dalam bidang angkutan kereta api. Pelayanan khusus tersebut dimaksudkan agar mereka juga dapat menikmati pelayanan angkutan kereta api dengan baik. Pelayanan khusus itu berupa :

- a. Pembuatan jalan khusus di stasiun dan sarana khusus untuk naik kereta api.
- b. Penyediaan ruang yang disediakan khusus bagi penempatan kursi roda.
- c. Sarana bantu bagi orang yang pengangkutannya mengharuskan dalam posisi tidur.

Yang dimaksudkan dengan penderita cacat dalam ketentuan ini misalnya penumpang yang menggunakan kursi roda karena lumpuh, cacat kaki, tuna netra.³²

h. Pengertian Difabel

Istilah difabel berasal dari bahasa Inggris dengan asal kata *different ability*, yang bermakna manusia yang memiliki kemampuan yang berbeda. Istilah tersebut digunakan sebagai pengganti istilah penyandang cacat yang mempunyai nilai rasa negative dan terkesan diskriminatif. Istilah difabel didasarkan pada realita bahwa

³² Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, h. 112.

setiap manusia diciptakan berbeda. Sehingga yang ada sebenarnya hanyalah sebuah perbedaan bukan kecacatan ataupun ke'abnormalan.³³

Sedangkan pengertian difabel menurut Undang-Undang No 4 tahun 1997 tentang Penyandang Cacat, adalah setiap orang yang mempunyai kelainan fisik dan/atau mental, yang dapat mengganggu atau merupakan rintangan dan hambatan baginya untuk melakukan aktivitas secara selayaknya, yang terdiri dari (a) penyandang cacat fisik, (b) penyandang cacat mental, dan (c) penyandang cacat fisik dan mental.³⁴ Difabel bukan hanya merupakan orang penyandang cacat sejak lahir melainkan juga korban bencana alam atau perang yang mendapatkan kecacatan ditengah-tengah hidupnya maupun para penderita penyakit yang mengalami gangguan melakukan aktivitas secara selayaknya baik gangguan fisik maupun mental. Beberapa jenis gangguan yang menyebabkan tergolongnya seseorang menjadi difabel adalah sebagai berikut : tuna netra (buta), tuna rungu, tuna wicara, tuna daksa, tuna grahita, dan tuna ganda (komplikasi antara dua atau lebih bentuk kecacatan).

Undang-Undang No 4 Tahun 1997 tentang Penyandang Cacat Pasal 1 ayat 4 menyatakan “Aksesibilitas’ adalah kemudahan yang disediakan bagi penyandang cacat guna mewujudkan kesamaan kesempatan dalam segala aspek kehidupan dan penghidupan”. Hal tersebut diperjelas dalam pasal 10 ayat 2 dimana “Penyediaan aksesibilitas dimaksudkan untuk menciptakan keadaan

³³ Sugi Rahayu, Utami Dewi dan Marita Ahdiyana, *Pelayanan Publik Bidang Transportasi Bagi Difabel Di Daerah Istimewa Yogyakarta*, 2 (September, 2013), h.110

³⁴ Undang-Undang No.4 Tahun 1997 tentang Penyandang Cacat.

lingkungan yang lebih menunjang penyandang cacat dapat sepenuhnya hidup bermasyarakat”

Setidaknya terdapat empat azas yang dapat menjamin kemudahan atau aksesibilitas difabel tersebut yang mutlak mestinya harus dipenuhi oleh pemerintah yakni:

- a. Azas kemudahan, artinya setiap orang dapat mencapai semua tempat atau bangunan yang bersifat umum dalam suatu lingkungan.
- b. Azas kegunaan, artinya semua orang harus dapat mempergunakan semua tempat atau bangunan yang bersifat umum dalam suatu lingkungan.
- c. Azas keselamatan, artinya setiap bangunan dalam suatu lingkungan terbangun harus memperhatikan keselamatan bagi semua orang termasuk difabel.
- d. Azas kemandirian, artinya setiap orang harus bisa mencapai, masuk dan mempergunakan semua tempat atau bangunan dalam suatu lingkungan dengan tanpa membutuhkan bantuan orang lain.³⁵

Sementara itu, aksesibilitas yang dijamin dalam PP No. 43 Tahun 1998 tentang Upaya Peningkatan Kesejahteraan Sosial Penyandang Cacat yaitu pengaturan aksesibilitas fisik dan non fisik. Aksesibilitas fisik diterapkan pada sarana dan prasarana umum seperti aksesibilitas pada bangunan umum, jalan umum, pertamanan dan pemakaman umum serta angkutan umum. Sedangkan aksesibilitas non fisik di terapkan pada pelayanan informasi dan pelayanan khusus.

³⁵ Sugi Rahayu, Utami Dewi dan Marita Ahdiyana, *Pelayanan Publik Bidang Transportasi Bagi Difabel Di Daerah Istimewa Yogyakarta*, 2 (September, 2013), h.111

2. Al-Maslahah

Seluruh hukum yang ditetapkan Allah SWT atas hamba-Nya dalam bentuk suruhan atau larangan adalah mengandung *maslahah*. Tidak ada hukum *syara'* yang sepi dari *maslahah*. Seluruh suruhan Allah bagi manusia untuk melakukannya mengandung manfaat untuk dirinya baik secara langsung maupun tidak langsung. Manfaat itu ada yang dapat dirasakannya pada waktu itu juga dan ada yang dirasakan sesudahnya.

a. Pengertian Maslahah

Secara etimologi, *maslahah* berasal dari bahasa 'Arab yang berarti manfaat, faedah, bagus, guna atau kegunaan. Kata *maslahah* merupakan bentuk masdar dari kata kerja *salaha-yasluhu* (صَلَحَ-يُصَلِّحُ) menjadi *sulhun-maslahatan* (صُلْحًا-مَصْلِحَةٌ), yang mengikuti *wazan* (pola) fa'ala-yaf'ulu (فَعَلَ-يَفْعَلُ). Dari sudut pandang ilmu sorof (morfologi), kata *maslahah* satu *wazan* (pola) dengan kata *manfa'ah* (مَنْفَعَةٌ). Kedua kata ini (*maslahah* dan *manfa'ah*) telah di-Indonesiakan menjadi *maslahah* dan *manfaat*.³⁶

Bisa juga dikatakan bahwa *maslahah* itu merupakan bentuk tunggal (*mufrad*) dari kata *al-masalih*. Pengarang kamus *Lisan al-'Arab* menjelaskan dua arti, yaitu *al-maslahah* yang berarti *al-salah* dan *al-maslahah* yang berarti bentuk tunggal dari *al-masalih* semuanya mengandung arti adanya manfaat baik secara asal maupun melalui proses, seperti menghasilkan kenikmatan dan faedah,

³⁶ Asmawi, *Perbandingan Ushul Fiqh* (Jakarta: Amzah, 2011), h.127.

ataupun pencegahan dan penjagaan, seperti menjauhi *kemadaratan* dan penyakit. Semua itu bisa dikatakan *masalahah*.³⁷

Pengertian *masalahah* dalam bahasa ‘arab berarti, “perbuatan-perbuatan yang mendorong kepada kebaikan manusia”. Dalam artinya yang umum yaitu, setiap segala sesuatu yang umum bagi manusia, baik dalam arti menarik atau menghasilkan keuntungan atau kesenangan, atau bahkan dalam arti menolak atau menghindarkan *mudarat*, seperti menolak *kemudaratan* atau kerusakan.³⁸ Jadi setiap yang mengandung manfaat patut disebut *masalahah*. Dengan begitu *masalahah* mengandung dua sisi, yaitu menarik atau mendatangkan *kemaslahatan* dan menolak atau menghindarkan *kemudaratan*.

Secara terminologi, *masalahah* adalah kemanfaatan yang dikehendaki oleh Allah untuk hamba-hamba-Nya, baik berupa pemeliharaan agama mereka, pemeliharaan jiwa/diri mereka, pemeliharaan kehormatan diri serta keturunan mereka, pemeliharaan akal budi mereka, maupun berupa pemeliharaan harta kekayaan mereka.³⁹

Adapun dilihat dari segi batasan pengertiannya, terdapat dua pengertian; yaitu menurut '*urf* dan *syara'*. Menurut '*urf* yang dimaksud dengan *al- Maslahah* ialah:

السَّبَبُ الْمُوَدَّى إِلَى الصَّلَاحِ وَ النَّفْعِ

Sebab yang melahirkan kebaikan dan manfaat

³⁷ Rachmat Syafe'i, *Ilmu Ushul Fiqih* (Bandung:CV Pustaka Setia, 1998), h.117.

³⁸ Amir Syarifuddin, *Ushul Fiqh Jilid 2* (Cet 4; Jakarta: Kencana Prenada Group, 2008),h.324.

³⁹ Asmawi, *Perbandingan Ushul Fiqih*, h.128.

Misalnya: adanya fasilitas merupakan sebab yang akan melahirkan kebaikan atau manfaat pada kaum difabel.

Selanjutnya, pengertian *al-maslahah* secara harfiah ialah :

السَّبَبُ الْمَوْدِي إِلَى مَقْصُودِ الشَّارِعِ عِبَادَةً أَوْ عَادَةً

Artinya : “Sebab-sebab yang membawa dan melahirkan maksud (tujuan) asy-syar’i baik maksud yang berkaitan dengan ibadah maupun muamalah (*al-adat*).”

Dalam mengartikan *maslahah* secara definitif terdapat perbedaan rumusan dikalangan ulama yang kalau dianalisis ternyata hakikatnya sama. Adapun definisi-definisi tersebut antara lain adalah sebagai berikut.⁴⁰

Imam Al-Ghazali mendefinisikan, seperti yang dikutip dalam buku karya Abd. Rahman Dahlan sebagai berikut :

"أَمَّا الْمَصْلَحَةُ فَهِيَ عِبَارَةٌ فِي الْأَصْلِ عَنْ جَلْبِ مَنْفَعَةٍ أَوْ دَفْعِ مَضَرَّةٍ. وَلَسْنَا نَعْنِي ذَلِكَ، فَأَيْنَ جَلْبِ الْمَنْفَعَةِ مَقَامًا صِدْقِ الْخَلْقِ وَصَلَاحِ الْخَلْقِ فِي تَحْصِيلِ مَقَامِ صِدْقِهِمْ لَكِنَّا نَعْنِي بِالْمَصْلَحَةِ الْمُحَافِظَةَ عَلَى مَقْصُودِ الشَّرْعِ"⁴¹

Artinya : “pada dasarnya *al-mashlahah* ialah, suatu gambaran dari meraih manfaat atau menghindarkan kemudharatan. Tetapi bukan itu yang kami maksudkan, sebab meraih manfaat dan menghindarkan kemudharatan tersebut adalah tujuan dan kemashlahatan manusia dalam mencapai maksudnya. Yang kami maksudkan dengan *al-Maslahah* ialah memelihara tujuan-tujuan syara’.

Al-Khawarizmi mendefinisikan, seperti yang dikutip dalam buku karya Abd. Rahman Dahlan sebagai berikut :

الْمُحَفَظَةُ عَلَى مَقْصُودِ الشَّرْعِ بِدَفْعِ الْمَفَاسِدِ عَنِ الْخَلْقِ

Artinya : memelihara tujuan syara’ dengan cara menghindarkan kerusakan dari manusia.

⁴⁰ Amir Syarifuddin, *Ushul Fiqh 2* (Jakarta : Kencana Prenadamedia Group,2014),h.368-369.

⁴¹ Abd. Rahman Dahlan, *Ushul Fiqh* (Cet 3; Jakarta:Amzah, 2014),h. 305-306.

Asy-Syatibi mendefinisikan, seperti yang dikutip dalam buku karya Totok Jumantoro dan Samsul Munir Amin sebagai berikut :

مَا يَرْجَحُ إِلَى قِيَامِ حَيَاةِ الْإِنْسَانِ وَتَمَامِ عَيْشَتِهِ وَنَيْلِهِ مَا تَقْتَضِيهِ أَوْ صَافَهُ الشَّهْوَا تَيْهِ وَالْعُقْلِيَّةِ عَلَى

الْإِطْلَاقِ⁴²

Artinya : “ sesuatu yang kembali pada tegaknya kehidupan manusia, sempurna hidupnya, tercapai apa yang dikehendaki oleh sifat syahwati dan akilnya seara mutlak”.

b. Landasan Syariah Masalahah

Landasan syariah berupa al-Qur’an, hadis, serta kaidah fiqh yang berkaitan dengan *masalahah* akan diuraikan secara terperinci sebagai berikut:

Sebagaimana disebutkan dalam firman Allah Surat al-Anbiya’ (21) ayat 107 sebagai berikut:

﴿ وَمَا أَرْسَلْنَاكَ إِلَّا رَحْمَةً لِّلْعَالَمِينَ ﴾⁴³

Artinya : Dan Tiadalah Kami mengutus kamu, melainkan untuk (menjadi) rahmat bagi semesta alam.

Redaksi ayat diatas sangat singkat, tetapi ia mengandung makna yang sangat luas. Makna *masalahah* yang tersirat dalam ayat ini adalah, bahwa nabi Muhammad yang diutus Allah untuk menjadi rahmat bagi semesta alam salah satunya adalah dengan menebarkan kemaslahatan bagi manusia dimuka bumi.

Juga disebutkan dalam firman Allah SAW surah al-Baqarah (2) ayat 185 sebagai berikut :

⁴² Totok Jumantoro dan Samsul Munir Amin, *Kamus Ilmu Ushul Fikih*, (Jakarta : Amzah, 2005),h.200-201.

⁴³ QS. Al-Anbiya’ (21): 107.

﴿ يُرِيدُ بِكُمْ الْعُسْرَ وَلِتُكْمِلُوا الْعِدَّةَ وَلِتُكَبِّرُوا اللَّهَ عَلَىٰ مَا هَدَاكُمْ وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ ﴾⁴⁴

Artinya : “Allah menghendaki kemudahan bagimu, dan tidak menghendaki kesukaran bagimu. dan hendaklah kamu mencukupkan bilangannya dan hendaklah kamu mengagungkan Allah atas petunjuk-Nya yang diberikan kepadamu, supaya kamu bersyukur.”

Makna yang terdapat pada kalimat Allah menghendaki kemudahan dan tidak menghendaki kesukaran bagimu yaitu sebuah kemaslahatan yang mendatangkan kemudahan juga manfaat, dan menghindarkan kesukaran.

Sumber asal dari metode *Maslahah* adalah diambil dari Al-Qur'an maupun Al-Sunnah yang banyak jumlahnya, seperti pada ayat-ayat berikut :

﴿ يَا أَيُّهَا النَّاسُ قَدْ جَاءَكُمْ مَوْعِظَةٌ مِنْ رَبِّكُمْ وَشِفَاءٌ لِمَا فِي الصُّدُورِ وَهُدًى وَرَحْمَةٌ لِّلْمُؤْمِنِينَ ﴾⁴⁵

Artinya : Hai manusia, sesungguhnya telah datang kepadamu pelajaran dari Tuhanmu dan penyembuh bagi penyakit-penyakit (yang berada) dalam dada dan petunjuk serta rahmat bagi orang-orang yang beriman. (Surah Yunus:57)

﴿ قُلْ بِفَضْلِ اللَّهِ وَبِرَحْمَتِهِ فَبِذَلِكَ فَلْيَفْرَحُوا هُوَ خَيْرٌ مِّمَّا يَجْمَعُونَ ﴾⁴⁶

Artinya : Katakanlah: "Dengan karunia Allah dan rahmat-Nya, hendaklah dengan itu mereka bergembira. Karunia Allah dan rahmat-Nya itu adalah lebih baik dari apa yang mereka kumpulkan". (Surah Yunus: 58)

﴿ وَيَسْأَلُونَكَ عَنِ الْيَتَامَىٰ قُلْ إِصْلَاحٌ لَهُمْ خَيْرٌ وَإِنْ تُخَالِطُوهُمْ فَإِخْوَانُكُمْ وَاللَّهُ يَعْلَمُ الْمُفْسِدَ مِنَ

الْمُصْلِحِ وَلَوْ شَاءَ اللَّهُ لَأَعْتَبْتُمْ إِنْ اللَّهَ عَزِيزٌ حَكِيمٌ ﴾⁴⁷

Artinya : Dan mereka bertanya kepadamu tentang anak yatim, katakanlah: "Mengurus urusan mereka secara patut adalah baik, dan jika kamu menggauli mereka, maka mereka adalah saudaramu dan Allah mengetahui siapa yang membuat kerusakan dari yang mengadakan perbaikan. Dan jika Allah

⁴⁴ QS. Al-Baqarah (2): 185.

⁴⁵ QS. Yunus (10): 57.

⁴⁶ QS. Yunus (10): 58.

⁴⁷ QS. Al-Baqarah (2): 220.

menghendaki, niscaya Dia dapat mendatangkan kesulitan kepadamu. Sesungguhnya Allah Maha Perkasa lagi Maha Bijaksana. (Surah al-Baqarah : 220)

c. **Macam-macam Masalah**

Para ulama ushul fikih membagi *masalah* menjadi beberapa macam, dilihat dari beberapa segi bentuk sebagai berikut :

- 1) Dilihat dari segi kualitas dan kepentingan kemaslahatan, dibagi menjadi tiga bagian yaitu :

- a). *Maslahah Adh-Daruriyah*, adalah kemaslahatan yang berhubungan dengan kebutuhan pokok umat manusia di dunia dan di akhirat. Artinya kehidupan manusia tidak punya arti apa-apa bila satu saja dari prinsip yang lima itu tidak ada. Segala usaha yang secara langsung menjamin atau menuju pada keberadaan lima prinsip tersebut adalah baik atau *masalah* dalam tingkat *dharuri*. Karena itu Allah memerintahkan manusia melakukan usaha bagi pemenuhan kebutuhan pokok tersebut. Segala usaha atau tindakan yang secara langsung menuju pada atau menyebabkan lenyap atau rusaknya satu diantara lima unsur pokok tersebut adalah buruk, karena itu Allah melarangnya. Meninggalkan dan menjauhi larang Allah tersebut adalah baik *masalah* dalam tingkat *dharuri*. Dalam hal ini Allah melarang murtad untuk memelihara agama; melarang membunuh untuk memelihara jiwa; melarang minum-minuman keras untuk memelihara akal; melarang berzina untuk memelihara keturunan; dan melarang mencuri untuk memelihara harta.⁴⁸

⁴⁸ Amir Syarifuddin, *Ushul Fiqh 2*, h. 371.

b). *Maslahah al-hajiyyah* yaitu kemaslahatan yang dibutuhkan dalam menyempurnakan kemaslahatan pokok (mendasar) sebelumnya yang berbentuk keringanan untuk mempertahankan dan memelihara kebutuhan mendasar manusia. Semuanya ini disyariatkan Allah untuk mendukung kebutuhan mendasar *al-masalih al-khamsah*. *Maslahah al-hajiyyah* sering disebut kemaslahatan sekunder. Dengan kata lain, jika tingkat kemaslahatan sekunder ini tidak tercapai, manusia akan mengalami kesulitan memelihara agama, jiwa, akal, keturunan, dan harta mereka.

Contohnya terdapat ketentuan tentang rukhsah shalat dan puasa bagi orang yang sedang sakit atau sedang berpergian (musafir). Aturan rukhsah tersebut tidaklah menjadi kebutuhan primer, tetapi hanya bersifat sekunder saja. Artinya, jika aturan tersebut tidak disyariatkan, tatanan kehidupan manusia tidak sampai rusak, tetapi mereka akan mengalami kesulitan untuk mewujudkannya.⁴⁹

Pemenuhan fasilitas bagi penumpang berkebutuhan khusus termasuk dalam *masalah al-hajiyyah* karena jika fasilitas tersebut tidak dipenuhi oleh pihak pengangkut maka penumpang berkebutuhan khusus akan sulit memelihara, jiwa mereka, memang hal tersebut tidak wajib akan tetapi lebih baik diberi fasilitas supaya mereka bisa memelihara jiwa mereka dengan baik.

c). *Maslahah Al-Tahsiniyyah* adalah kemaslahatan yang sifatnya pelengkap berupa keleluasaan yang dapat melengkapi kemaslahatan sebelumnya. Atau masalah yang kebutuhan hidup manusia kepadanya tidak sampai tingkat daruri, juga tidak sampai tingkat hajiyyah, namun kebutuhan tersebut perlu

⁴⁹ Abd. Rahman Dahlan, *Ushul Fiqh*, h.310.

dipenuhi dalam rangka memberi kesempurnaan dan keindahan bagi hidup manusia. Apabila kemaslahatan ini tidak tercapai, manusia tidak sampai mengalami kesulitan memelihara kelima unsur pokoknya, tetapi mereka dipandang menyalahi nilai-nilai kepatutan, dan tidak mencapai taraf hidup bermartabat. Contohnya dalam hal ibadah ialah adanya syariat menghilangkan najis, bersuci, menutup aurat, mendekatkan diri kepada Allah dengan bersedekah dan melaksanakan perbuatan yang sunah lainnya.⁵⁰

Tiga bentuk *masalah* tersebut, secara berurutan menggambarkan tingkatan peringkat kekuatannya. Yang kuat adalah *masalah daruriyah*, kemudian di bawahnya adalah *masalah hajiyyah dan berikutnya masalah tahsiniyyah*.⁵¹ *Dharuriyat* yang lima juga berbeda tingkat kekuatannya, yang secara berurutan adalah agama, jiwa, akal, keturunan dan harta. Dalam hal ini harus didahulukan *dharuri* atas *hajiyyah* dan didahulukan *hajiyyah* atas *tahsiniyyah*. Begitu pula bila terjadi perbenturan antara sesama yang *dharuri* tersebut, maka tingkat yang lebih tinggi harus didahulukan. Jihad di jalan Allah, disyariatkan untuk menegakkan agama meskipun dengan mengorbankan jiwa dan harta sebagaimana tersebut dalam firman Allah pada surat as-Shaff (61): ayat 11 sebagai berikut :

﴿وَجَاهِدُونَ فِي سَبِيلِ اللَّهِ بِأَمْوَالِكُمْ وَأَنْفُسِكُمْ﴾⁵²

Artinya “berjihad di jalan Allah dengan harta dan jiwamu”.

⁵⁰ Abd. Rahman Dahlan, *Ushul Fiqh*, h.311.

⁵¹ Amir Syarifuddin, *Ushul Fiqih Jilid 2 cet 7*, h. 372

⁵² QS. As-Shaff (61): 11.

Ayat diatas menunjukkan keharusan mendahulukan agama atas jiwa dan harta. Begitu pula syariah membolehkan meminum khamar bagi orang yang tercekik, untuk melepaskan keadaan daruratnya. Hal ini menunjukkan bahwa memelihara jiwa itu harus didahulukan atas memelihara akal.⁵³

2) Dilihat dari segi kandungan *masalahah* dibagi menjadi :

a). *Maslahah al-Ammah* adalah kemaslahatan yang menyangkut kepentingan orang banyak. Kemaslahatan ini tidak berarti untuk kepentingan semua orang, tetapi bisa berbentuk kepentingan mayoritas umat atau kebanyakan umat.⁵⁴

b). *Maslahah al-khashshah* adalah kemaslahatan pribadi dan ini sangat jarang sekali, seperti kemaslahatan yang berkaitan dengan pemutusan hubungan perkawinan seseorang yang dinyatakan hilang (*mauquf*).⁵⁵

3) Dilihat dari segi berubah atau tidaknya *masalahah*, menurut Musthafa Asy-Syalabi, dibagi menjadi :

a). *Maslahah ats-tsabitah* adalah kemaslahatan yang tidak pernah mengalami perubahan dan bersifat tetap sampai akhir zaman. Kemaslahatan ini bersifat tetap walaupun waktu, lingkungan, dan orang-orang yang berhadapan dengan kemaslahatan tersebut telah berubah.⁵⁶

b). *Maslahah al-mutaghayyirah* adalah *al-maslahah* yang mengalami perubahan sejalan dengan perubahan waktu, atau lingkungan, dan atau orang-

⁵³ Amir Syarifuddin, *Ushul Fiqih Jilid 2 cet 7*, h. 372.

⁵⁴ Totok Jumantoro dan Samsul Munir Amin, *Kamus Ilmu Ushul Fikih*, h.201.

⁵⁵ Totok Jumantoro dan Samsul Munir Amin, *Kamus Ilmu Ushul Fikih*, h.202.

⁵⁶ Abd. Rahmad Dahlan, *Ushul Fiqh*, h.314.

orang yang menjalaninya. Hal ini dapat terjadi hanya pada masalah-masalah yang berkaitan dengan muamalah dan kebiasaan (*al-'urf*).⁵⁷

4) Dilihat dari segi keberadaan *maslahah* menurut *syara'* dibagi:

a.) *Maslahah mu'tabarah* adalah kemaslahatan yang didukung oleh *syara'*.

Maksudnya adanya dalil khusus yang menjadi dasar bentuk dan jenis kemaslahatan tersebut.⁵⁸

b.) *Maslahah al-mulghah* adalah kemaslahatan yang ditolak oleh *syara'*, karena bertentangan dengan ketentuan *syara'*.⁵⁹

c.) *Maslahah al-mursalah* adalah memelihara maksud *syara'* dengan jalan menolak segala yang merusakkan makhluk.⁶⁰

d. Syarat-Syarat *Maslahah*

Ulama yang menerima *maslahah* sebagai sumber hukum lebih-lebih Imam Malik sebagai Imam yang populer paling banyak mempergunakannya menentukan beberapa syarat yang harus dipenuhi dalam menerangkannya. Zakaria al-Farisi dalam kitabnya *masadirul ahkamil Islamiyah* memberikan syarat-syarat lain sebagai berikut :⁶¹

a. Bahwa kemaslahatan tersebut bersifat haqiqi bukan bersifat imajinatif dalam arti apabila orang yang berkesempatan dan yang memusatkan perhatian pada itu yakin bahwa membina hukum berdasarkan

⁵⁷ Abd. Rahmad Dahlan, *Ushul Fiqh*, h.314.

⁵⁸ Totok Jumantoro dan Samsul Munir Amin, *Kamus Ilmu Ushul Fikih*, h.206.

⁵⁹ Totok Jumantoro dan Samsul Munir Amin, *Kamus Ilmu Ushul Fikih*, h.203.

⁶⁰ Totok Jumantoro dan Samsul Munir Amin, *Kamus Ilmu Ushul Fikih*, h.203.

⁶¹ Saifudin Zuhri, *Ushul Fiqih Akal Sebagai Sumber Hukum Islam* (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2011),h. 102.

kemaslahatan tersebut akan dapat menarik manfaat dan menolak *mudhorot* bagi umat manusia.

- b. Kemaslahatan itu hendaknya berlaku umum (universal) bagi orang banyak dan tidak parsial.
- c. Hendaknya kemaslahatan itu sejalan dengan maqasid syariah dan tidak bertentangan dengan *nash* atau dalil-dalil *qat'i*. Dengan kata lain, kemaslahatan tersebut sejalan dengan kemaslahatan yang telah ditetapkan syar'i. (ketentuan yang ada ketegasan dalam Al-Qur'an atau sunnah Rasulullah, atau tidak bertentangan dengan *ijma'*).⁶²

Demikian beberapa syarat yang harus dipenuhi dalam penerapan *maslahah* sebagai sumber hukum. Dan dengan mengemukakan beberapa syarat itu dapat dihindari suatu indikasi penerapan *maslahah* berarti menetapkan hukum secara subyektif emosional sebagaimana sering dituduhkan oleh sebagian ulama.⁶³

⁶² Satria Effendi, *Ushul Fiqh* (Jakarta: Prenada Media, 2005), h.153.

⁶³ Saifudin Zuhri, *Ushul Fiqih Akal Sebagai Sumber Hukum Islam*, h,104.

BAB III

METODE PENELITIAN

Bagian ini merupakan salah satu inti dari penelitian yang harus diperhatikan agar tidak terjadi kekeliruan dalam menjalankan penelitian. Metode penelitian adalah cara melakukan sesuatu dengan menggunakan pikiran secara seksama untuk mencapai suatu tujuan dengan cara mencari, mencatat, merumuskan, dan menganalisis sampai menyusun laporan.⁶⁴ Adapun langkah-langkah yang dipakai dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

A. Jenis Penelitian

Menentukan jenis penelitian sebelum terjun ke lapangan adalah hal yang sangat penting, sebab jenis penelitian yang merupakan dasar utama pelaksanaan *research*. Menurut Soerjono Soekanto penelitian hukum dibagi dua, yaitu penelitian hukum normatif dan penelitian hukum empiris.⁶⁵

Penelitian hukum empiris fokus kajian ada pada fenomena dalam hidup bermasyarakat, artinya unsur-unsur dan strukturnya melalui bantuan ilmu sosiologi sehingga dapat didapatkan arti yang sebenarnya. Konsekuensi dari adanya pandangan yang demikian menyebabkan hukum dipengaruhi oleh

⁶⁴ Cholid Narbuko dan Abu Achmadi, *Metodologi Penelitian* (Jakarta PT Bumi Aksara, 2003), h.1

⁶⁵ Dikutip dari Bambang Sunggono, *Metodologi Penelitian Hukum* (Cet 1; Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2007), h.41-42

kenyataan-kenyataan yang hidup dalam masyarakat.⁶⁶ Oleh karenanya penentuan jenis penelitian didasarkan pada pilihan yang tepat. Dengan kata lain, penelitian ini peneliti menggunakan jenis penelitian empiris yaitu pendekatan dengan melihat kenyataan dalam praktek, sejauh mana peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan masalah tersebut diterapkan.⁶⁷

Jenis penelitian yang digunakan pada penelitian ini adalah penelitian yuridis empiris atau hukum empiris. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui sejauh mana bekerjanya hukum dalam masyarakat, yang pangkal tolaknya adalah fenomena hukum masyarakat atau fakta sosial yang terdapat dalam masyarakat.⁶⁸ Hal ini juga sesuai dengan pendapat Abdulkadir Muhammad yang menyatakan bahwa penelitian hukum empiris menggunakan studi kasus hukum empiris berupa perilaku hukum masyarakat.⁶⁹

B. Pendekatan Penelitian

Pendekatan yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan perundang-undangan (*Statute Approach*) yang menelaah Undang-Undang dan regulasi yang berkaitan dengan isu hukum yang sedang diteliti. Yaitu penelitian terhadap norma-norma yang terdapat dalam al-Qur'an dan al-Hadist, Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, Undang-Undang yang berkaitan dengan judul tersebut, maupun peraturan-peraturan lainnya.

⁶⁶ Bahder Lohan Nasution, *Metode Penelitian Ilmu Hukum* (Bandung: CV. Mandar Maju, 2008), h.121

⁶⁷ Bahder Johan Nasution, *Metode Penelitian Ilmu Hukum*, h.123-124

⁶⁸ Bahder Lohan Nasution, *Metode Penelitian Ilmu Hukum*, h.123

⁶⁹ Abdulkadir Muhammad, *Hukum dan Penelitian Hukum* (Cet 1; Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 2004), h.40

Di samping itu juga peneliti menggunakan pendekatan yuridis sosiologis yaitu mempunyai objek kajian mengenai perilaku masyarakat. Perilaku masyarakat yang dikaji adalah perilaku yang timbul akibat berinteraksi dengan sistem norma yang ada. Interaksi itu muncul sebagai bentuk reaksi masyarakat atas diterapkannya sebuah ketentuan perundangan positif dan bisa pula dilihat dari perilaku masyarakat sebagai bentuk aksi dalam memengaruhi pembentukan sebuah ketentuan hukum positif.⁷⁰

Dalam penelitian ini, penulis mendeskripsikan secara detail dan mendalam tentang suatu keadaan dari objek yang diteliti, yaitu mengenai pemenuhan fasilitas bagi penumpang berkebutuhan khusus di DAOP VIII Gubeng Surabaya.

Selain pendekatan perundang-undangan dan yuridis sosiologis, peneliti juga menggunakan pendekatan konseptual yakni dilakukan manakala peneliti tidak beranjak dari aturan hukum yang ada.⁷¹

C. Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan di PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Stasiun Gubeng Surabaya di Jl. Masjid No.1 Gubeng Surabaya. Pemilihan lokasi tersebut juga berdasarkan pertimbangan bahwa permasalahan yang diajukan pada penelitian ini dapat diperoleh data, jawaban dan dokumentasi dari para informan dan nara sumber. Dan juga PT.KAI DAOP VIII Surabaya merupakan salah satu daerah operasi perjalanan kereta api di lingkup Jawa Timur.

⁷⁰ Mukti Fajar dan Yulianto Achmad, *Dualisme Penelitian Hukum Normatif dan Empiris* (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2010),h.51.

⁷¹ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum Edisi Revisi* (Jakarta : Prenadamedia Group, 2011),h.177.

D. Metode penentuan Subjek

Penentuan subjek dalam penelitian ini menggunakan tehnik pengambilan data berupa non probability sampling yaitu tehnik yang tidak memberikan peluang yang sama bagi setiap unsur (anggota) populasi untuk dipilih menjadi sampel dengan menggunakan metode purposive sampling yaitu metode pengambilan sampel berdasarkan pertimbangan tertentu atau ciri-ciri atau sifat-sifat tertentu yang dipandang mempunyai hubungan dengan objek penelitian untuk menjamin bahwa unsur yang diteliti masuk dalam kategori tersebut.⁷²

Penentuan subjek yang diwawancarai, dipilih berdasarkan kriteria tertentu karena objek penelitian merupakan fenomena dalam bidang fasilitas dan juga pelayanan, sehingga studi pandang yang dipilih adalah pihak pengangkut dan pihak penumpang yang memiliki keterbatasan fisik. Pihak-pihak yang dijadikan sebagai narasumber diantaranya :

- A. Pihak pengangkut yang meliputi manajer Pelayanan dan petugas stasiun.
- B. Penumpang baik penumpang non difabel maupun difabel.

E. Sumber Data

Data adalah keterangan atau bahan nyata yang dapat dijadikan dasar kajian (analisis atau kesimpulan).⁷³ Jenis data yang diperlukan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder.⁷⁴

- a. Data Primer

⁷² Amiruddin, Zainanl Asikin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum* (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2006),h. 106.

⁷³ Wahid Murni, *Cara Mudah Menulis dan Laporan Penelitian Lapangan* (Malang :UM Press, 2008),h.41

⁷⁴ Sugiyono, *Metode penelitian kuantitatif kualitatif dan R&D* Cet. XIII, (Jakarta: Alfabeta, 2011), 137.

Data Primer merupakan data dasar yang diperoleh langsung dari sumber pertama atau data yang diperoleh langsung dari sumbernya, diamati dan dicatat untuk pertama kalinya.⁷⁵ Data primer ini didapat dari data dan informasi dari PT.Kereta Api Indonesia (Persero) dan juga dari penumpang.

b. Data Sekunder

Data skunder yaitu semua bahan yang memberikan penjelasan terhadap bahan hukum primer yang berasal dari beberapa buku, jurnal, website yang menjadi pendukung (data yang dikumpulkan, diolah, dan disajikan oleh pihak lain, yang biasanya dalam bentuk publikasi atau jurnal)⁷⁶ dan hasil-hasil penelitian ilmiah yang berkaitan dengan masalah yang diteliti.

Dalam penelitian ini penulis mendapatkan data sekunder berupa dokumen-dokumen dan literatur (kepustakaan yang terkait dengan permasalahan yang akan diteliti. Data sekunder yang akan digunakan adalah literatur berupa buku-buku, jurnal, koran, majalah, serta literatur yang membahas mengenai tentang pengangkutan niaga.

F. Metode Pengumpulan Data

Untuk mempermudah penelitian ini menggunakan beberapa metode pengumpulan data, diantaranya adalah :

a. Wawancara

Wawancara (interview) adalah situasi peran antar pribadi bertatap muka (face to face), ketika seseorang yakni pewawancara mengajukan pertanyaan-

⁷⁵ Marzuki, Joko Suryatno, *Metodologi Riset* (Yogyakarta : PT: Prasetia Widya Pratama, 2000),h.56.

⁷⁶ Zainuddin dan Muhammad Walid, *Pedoman Penulisan Skripsi* (Malang: Fakultas Tarbiyah UIN Malang, 2009),h.43.

pertanyaan yang dirancang untuk memperoleh jawaban-jawaban yang relevan dengan masalah penelitian kepada seseorang responden.⁷⁷

Hadari Nawawi dan Martini Hadari (1998) menyebutkan tiga fungsi wawancara sebagai teknik pengumpul data yaitu :

1. Sebagai alat pengumpul data utama
2. Sebagai alat pengumpul data pelengkap
3. Sebagai alat pengumpul data pembanding atau alat ukur kebenaran data utama.

Jenis wawancara yang akan digunakan yaitu semi terstruktur atau disebut pedoman umum. Dimana pelaksanaannya lebih bebas, tujuannya juga lebih untuk menemukan permasalahan secara lebih terbuka agar pihak yang diajak wawancara bisa lebih mudah di minta pendapat dan ide-idenya.⁷⁸

Wawancara ini dilakukan dengan mendatangi langsung subjek penelitian dan menanyakan kepada mereka beberapa hal yang berhubungan dengan pokok permasalahan. Wawancara dilakukan dengan petugas loket di stasiun Gubeng Lama dan petugas loket di Stasiun Baru, dan kepada manajer pelayanan, serta penumpang yang termasuk dalam pokok permasalahan tersebut.

b. Observasi

Observasi adalah kegiatan memperhatikan secara akurat, mencatat fenomena yang muncul dan mempertimbangkan hubungan antar aspek dalam

⁷⁷ Amiruddin, Zainal Asikin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, h.82.

⁷⁸ Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. (Bandung :Alfabeta, 2009), h.233.

fenomena tersebut.⁷⁹ Disini peneliti mengumpulkan data-data dengan cara langsung terjun terhadap objek yang diteliti.⁸⁰

c. Dokumentasi

Dokumentasi dari asal kata dokumen yang artinya barang-barang tertulis seperti buku, majalah, catatan dan lain-lain yang berkaitan dengan permasalahan penelitian ini. Data yang diperoleh dari dokumentasi ini merupakan data sekunder sebagai pelengkap data primer. Dokumentasi atau dokumen adalah mencatat mengenai hal-hal atau variabel yang berupa catatan, transkrip, buku, surat kabar, majalah, agenda, dan sebagainya.⁸¹ Dokumentasi ini merupakan data untuk mengetahui fasilitas yang ada di Gubeng sudah sesuai atau masih belum terpenuhi dengan literatur dan referensi yang sudah ada. Sehingga di dapatkan data yang autentik dan objektif untuk proses menganalisis data tersebut.

G. Metode Pengolahan Data dan Analisis Data

Analisis Data adalah proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari hasil wawancara lapangan dan dokumentasi, dengan cara menjabarkan ke dalam unit-unit, menyusun ke dalam pola, memilih mana yang penting dan yang akan dipelajari, dan membuat kesimpulan sehingga mudah difahami oleh diri sendiri maupun orang lain.⁸²

Setelah berbagai data terkumpul, maka untuk menganalisisnya peneliti menggunakan analisa data kualitatif dengan metode induktif yaitu menganalisa

⁷⁹ Tarmudi, "Pengertian Observasi". <http://mastarmudi.blogspot.com/2010/07/pengertian-observasi.html> diakses tanggal 22 Oktober 2015

⁸⁰ Moh. Nadzir, *Metodologi Penelitian* (Jakarta: Ghalia Indonesia, 2003) h.175

⁸¹ Suharsimi Arikunto, *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik* (Jakarta: Rineka Cipta, 2006), h. 231.

⁸² Sugiyono, *Memahami Penelitian Kualitatif* (Cet 3; Bandung :Alfabeta, 2007),h.89.

data dari fakta atau keadaan yang ada dilapangan kemudian ditarik kesimpulan berdasarkan hukum yang menjadi dasarnya. Kemudian peneliti akan melakukan analisis data guna memperkaya informasi sepanjang tidak menghilangkan data aslinya. Analisis data dimulai dengan edit, klasifikasi, verifikasi, analisis dan penutup. Adapun penjelasannya sebagai berikut :

1. Edit, adalah kegiatan yang dilakukan setelah menghimpun data di lapangan. Proses ini menjadi penting karena kenyataannya bahwa data yang terhimpun kadangkala belum memenuhi harapan peneliti, ada diantaranya yang kurang bahkan terlewatkan.⁸³
2. Klasifikasi yaitu mengklasifikasikan bahan hukum hasil kerja awal. Bahan hukum yang ada diklasifikasikan menurut fokus permasalahan.⁸⁴
3. Verifikasi adalah mengecek kembali dari data-data yang sudah terkumpul untuk mengetahui keabsahan datanya apakah benar-benar sudah valid dan sesuai dengan yang diharapkan peneliti.⁸⁵
4. Analisis yaitu menganalisis bahan hukum mentah yang sudah diklasifikasikan agar mudah dipahami.
5. Penutup yaitu setelah bahan hukum dipaparkan dan dianalisis lalu ditarik kesimpulan.

⁸³ Andi Praswoto, *Metode Penelitian Kualitatif dalam Perspektif Rancangan Penelitian*, (Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 2012), h.236.

⁸⁴ Tim Penyusun. *Pedoman Penulisan Karya Ilmiah* (Malang : Fakultas Syariah UIN Maulana Malik Ibrahim,2013),h.28.

⁸⁵ Lexi J. Moloeng, *Metode Penelitian Kualitatif* (Bandung: Remaja Rosdakarya, 2002),h. 104.



BAB IV
PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Profil Perusahaan Stasiun Gubeng Surabaya

PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang selanjutnya disingkat sebagai PT KAI (Persero) atau "Perseroan" adalah Badan Usaha Milik Negara yang menyediakan, mengatur, dan mengurus jasa angkutan kereta api di Indonesia. PT Kereta Api Indonesia (Persero) didirikan sesuai dengan akta tanggal 1 Juni 1999 No. 2, yang dibuat di hadapan Imas Fatimah, S.H., Sp.N., Notaris di Jakarta, dan kemudian diperbaiki kembali sesuai dengan akta tanggal 13 September 1999 No. 14. Akta pendirian tersebut telah mendapat pengesahan dari Menteri Kehakiman Republik Indonesia melalui Surat Keputusan tanggal 1 Oktober 1999 No. C-17171 HT.01.01.TH.99 dan telah diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia tanggal 14 Januari 2000 No. 4 Tambahan No. 240/2000. Riwayat PT Kereta Api Indonesia (Persero) dibagi menjadi tiga periode, yaitu masa kolonial,

sebagai lembaga pelayanan publik, dan sebagai perusahaan jasa. Pada masa kolonial, industri perkeretaapian dimulai pada tahun 1864 ketika *Namlooze Venootschap Nederlanche Indische Spoorweg Maatschappij* memprakarsai pembangunan jalan kereta api dari Semarang ke Surakarta, Jawa Tengah. Sejak itu tiga perusahaan lain berinvestasi membangun jalur-jalur kereta api di dalam dan luar Pulau Jawa. Perusahaan yang terlibat dalam industri kereta api zaman kolonial adalah *Staat Spoorwegen*, *Verenigde Spoorwegenbedrijf*, dan *Deli Spoorwegen Maatschappij*.⁸⁶

Stasiun Surabaya Gubeng merupakan stasiun besar yang menyediakan layanan bagi penumpang mulai dari kelas ekonomi, bisnis maupun eksekutif. Tidak seperti stasiun kereta api besar lainnya yang hanya melayani penumpang kelas bisnis dan eksekutif saja. Stasiun ini harus menyediakan ruang yang cukup untuk menampung penumpang yang cukup besar. Seiring dengan peningkatan pelayanan penumpang kereta api, maka stasiun Surabaya Gubeng menambahkan stasiun baru di sebelah timur yang berseberangan dengan stasiun lama. Stasiun lama disediakan bagi penumpang kelas ekonomi dan stasiun baru diperuntukan bagi kelas bisnis dan eksekutif. Biasanya penumpang kelas ekonomi jumlahnya lebih banyak dibandingkan dengan kelas bisnis dan eksekutif tapi ruang tunggu yang ada tidak sesuai dengan kondisi yang ada dimana area tunggu stasiun baru untuk kelas bisnis dan eksekutif lebih luas dibandingkan kelas ekonomi. Selain itu tampak atau wajah stasiun lama dan fasilitas- fasilitasnya juga tidak serasi dengan stasiun baru. Hal ini menimbulkan wajah yang kurang serasi atau kesan tidak

⁸⁶ITS UnderGraduate, diakses tanggal 15 Maret 2016

menyatu antara dua stasiun tersebut. Apalagi Stasiun Surabaya Gubeng ini juga merupakan stasiun transit bagi kereta yang akan melanjutkan perjalanan ke timur (Pasuruan - Banyuwangi), ke selatan (Malang - Blitar), dan ke barat (Yogya - Jakarta). Untuk mengisi jeda waktu penumpang dalam menunggu keberangkatan kereta dan juga sebagai salah satu alternative bagi PT. KAI dalam meningkatkan kenyamanan dan pelayanannya, maka perlu diberikan fasilitas kursi tunggu yang mana dapat mengakomodasi para calon penumpang sebagaimana stasiun Gubeng merupakan tempat transit dari track Banyuwangi – Surabaya – Jogjakarta. Dan Stasiun ini merupakan stasiun kereta api terbesar di Surabaya dan sebagai keberangkatan utama semua kereta api dari kota Surabaya.⁸⁷

Salah satu stasiun kereta api di Surabaya adalah Stasiun Gubeng. Stasiun ini terletak di kelurahan Gubeng, kecamatan Gubeng, Surabaya, Jawa Timur dan berada di bawah naungan PT Kereta Api (Persero) Daerah Operasi VIII. Stasiun ini merupakan stasiun Kereta Api terbesar di Surabaya dan merupakan tempat keberangkatan Kereta Api utama dari Kota Surabaya, khususnya yang melalui jalur selatan.

Stasiun Surabaya Gubeng pertama kali dibangun di sisi barat rel Kereta Api. Pada pertengahan dekade 1990-an, bangunan baru Stasiun Surabaya Gubeng dibangun di sisi timur rel Kereta Api dengan arsitektur lebih modern dan lebih luas. Lahan yang digunakan untuk stasiun ini adalah seluas 13.671 m², dengan luas bangunan sebesar 2.635 m². Di stasiun ini terdapat 6 jalur kereta api yang setiap harinya dilintasi oleh sebanyak 36 kereta api keberangkatan dan 36

⁸⁷ ITS UnderGraduate, diakses tanggal 15 Maret 2016

kedatangan. Stasiun Gubeng memiliki 6 jalur utama, dimana jalur 1 (paling barat) biasanya digunakan untuk pemberangkatan Kereta Api Ekonomi ke arah selatan, jalur 2 untuk kedatangan kereta dari arah selatan, jalur 3 dan 4 digunakan untuk tempat singgah Kereta Api Logawa, Sri Tanjung, dan Penataran Icon selama proses langsiran lokomotif dan sebagai jalur berjalan langsung untuk Kereta Api Barang, jalur 5 digunakan untuk kedatangan Kereta Api bisnis dan eksekutif dari arah selatan dan juga sebagai jalur berjalan langsung untuk Kereta Api Barang dan jalur 6 (paling timur) digunakan untuk pemberangkatan dan kedatangan Kereta Api Bisnis dan eksekutif. Di bagian utara jalur 6 ada jalur yang bercabang menuju Balai Yasa (BY)/bengkel Kereta Api Surabaya Gubeng.⁸⁸

Stasiun ini melayani penumpang dari kelas eksekutif, bisnis, dan ekonomi. Beberapa Kereta Api yang Diberangkatkan dari Stasiun Surabaya Gubeng antara lain adalah :

1. Kelas Eksekutif dan Bisnis :
 - a. Argo Wilis (ke Bandung, Jawa Barat)
 - b. Bima (ke Gambir, Jakarta)
 - c. Turangga (ke Bandung, Jawa Barat)
 - d. Mutiara Timur (ke Banyuwangi)
 - e. Sancaka (ke Yogyakarta)
 - f. Mutiara Selatan (ke Bandung, Jawa Barat)
2. Kelas Ekonomi :
 - a. Delta Ekspres (lebih dikenal sebagai KA komuter Surabaya- Sidoarjo)

⁸⁸ Ikma, "Sanitasi stasiun besar Gubeng Surabaya", <https://ikmaf10mua.files.wordpress.com>, diakses tanggal 15 Maret 2016.

- b. Arek Surokerto (Lebih dikenal sebagai KA komuter Surabaya-Mojokerto)
- c. Gaya Baru Malam Selatan (ke Jakarta Kota)
- d. Logawa (ke Jember, atau ke Purwokerto)
- e. Pasundan (ke Kiaracondong, Bandung)
- f. Penataran (ke Blitar lewat Malang)
- g. Rapih Dhoho (ke Blitar lewat Kertosono)
- h. Sri Tanjung (ke Lempuyangan, Yogyakarta, atau ke Banyuwangi).

Lokasi Perusahaan

Lokasi PT. Kereta Api Indonesia (KAI) Daerah Operasi VIII berlokasi di Jalan Gubeng Masjid, Kecamatan Gubeng Kota Surabaya Jawa Timur. Wilayah cakupan PT. KAI VIII meliputi stasiun-stasiun dis ekitar Surabaya dan Malang. DAOP VIII berbatasan langsung dengan PT. KAI Daop VII dan PT. KAI Daop 9 Jember.

Visi dan Misi dan Logo PT. Kereta Api Indonesia⁸⁹



Gambar 1.1

Bentuk:

⁸⁹ Company Profile 2012, diakses pada tanggal 15 Maret 2016

Garis Melengkung : Melambangkan gerakan yang dinamis PT KAI dalam mencapai visi dan misinya.

Anak Panah : melambangkan nilai integritas, yang harus dimiliki insan PT. KAI dalam mewujudkan pelayanan prima.

Warna:

Orange: Melambangkan proses Pelayanan Prima (Kepuasan Pelanggan) yang ditujukan kepada pelanggan internal dan eksternal.

Biru: Melambangkan semangat Inovasi yang harus dilakukan dalam memberikan nilai tambah ke stakeholders. Inovasi dilakukan dengan semangat sinergi di semua bidang dan dimulai dari hal yang paling kecil sehingga dapat melesat.

Visi dan Misi

Visi : menjadi penyedia jasa perkeretaapian terbaik yang fokus pada pelayanan pelanggan dan memenuhi harapan stakeholders.

Misi : Menyelenggarakan bisnis perkeretaapian dan bisnis usaha penunjangnya, melalui praktek bisnis dan model organisasi terbaik untuk memberikan nilai tambah yang tinggi bagi stakeholders dan kelestarian lingkungan berdasarkan 4 pilar utama : Keselamatan, Ketepatan waktu, Pelayanan dan Kenyamanan.

B. Data Hasil Penelitian

Yang menjadi narasumber dalam wawancara penelitian ini adalah sebagai berikut :

- a. Bapak Gunaryo selaku Manajer Sarana
- b. Bapak Firdaus selaku petugas di Stasiun
- c. Para Penumpang Angkutan Kereta Api

Angkutan kereta api diselenggarakan dengan tujuan untuk mewujudkan lalu lintas angkutan jalan dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan efisien dan mampu memadukan angkutan umum lainnya, oleh karenanya peneliti mencantumkan beberapa responden yang berkaitan dengan judul yang peneliti teliti.

Pertama hasil wawancara dengan Bapak Gunaryo selaku manajer sarana terkait bagaimana apa saja sarana yang diberikan oleh PT. KAI dan bagaimana pelayanannya mengatakan :

“sarana yang tersedia pada stasiun Gubeng ini sudah lengkap dan semuanya juga lumayan bersih, fasilitas untuk difabel juga sudah ada misalnya toilet sudah ada pegangannya, untuk peronnya juga gag terlalu tinggi akan tetapi untuk peron yang jalur 6 itu memang agak tinggi, untuk masalah gerbong juga sekarang sudah berbeda dengan dulu kalau dulu kan masih banyak pedagang yang mondar-mandir di gerbong kalau sekarang sudah tidak lagi, tetapi kalau dalam gerbong untuk fasilitas difabel sebagian gerbong sudah ada, apalagi sekarang ada kereta api jayabaya itu fasilitasnya sangat jauh lebih lengkap, untuk tempat menaruh kursi roda ada tempatnya sendiri, kalau masalah naik/turunnya penumpang itu tidak ada untuk kemudahan dalam hal tersebut tapi para petugas kalau ada penumpang yang mengalami kesulitan akan dibantu dengan baik. Penyediaan fasilitas umum untuk difabel khususnya di kereta api akan kami lakukan secara bertahap karena biaya yang tidak sedikit mbak. Tapi pihak KAI sendiri akan lebih berusaha lagi supaya fasilitas difabel lebih mandiri lagi untuk melakukan segala aktifitasnya di stasiun. Dan itu lagi ya mbak untuk pelayanan kereta api itu juga ada 3 kelas yaitu kelas ekonomi, bisnis dan eksekutif yang masing-masing kelas mempunyai kelebihannya masing-masing.”⁹⁰

Wawancara kedua dengan Bapak Firdaus selaku petugas di stasiun Gubeng yang mengetahui secara langsung mengatakan :

“ memang penyediaan fasilitas untuk difabel itu wajib ada dan kami sudah ada fasilitas untuk difabel seperti toilet sudah ada pegangannya, musholla juga sudah nyaman untuk dipakai oleh difabel, tapi untuk naik turunnya penumpang itu memang harus ada bantuan karena untuk

⁹⁰ Gunaryo, wawancara (Surabaya, 10 Maret 2016)

*mengganti tangganya itu susah mbak, toh juga nantinya di dalam gerbong juga disediakan kursi roda bagi orang yang membutuhkan dan sekarang juga sudah ada kereta api jayabaya yang itu fasilitasnya sangat enak sekali karena gerbong dalamnya ada ruang kosong untuk kursi roda, dan toilet juga di dalam gerbong sudah dirasa nyaman untuk difabel, jadi kita PT. KAI tidak boleh sembarang mengubah tata ruang letak stasiun ini”.*⁹¹

Dari wawancara diatas dengan pihak pengangkut bahwa pelayanannya cukup baik dibandingkan dengan tahun dulu, sedangkan untuk fasilitas bagi penyandang cacat atau difabel masih banyak yang belum dijalankan oleh pihak pengangkut atau masih belum memenuhi ketentuan pada Undang-Undang yang berlaku.

Fasilitas yang diberikan oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero) sekiranya ada gambaran bahwa fasilitas yang diberikan sudah memenuhi standar, dari wawancara beberapa pihak tentang bagaimana keadaan yang ada di stasiun maupun di dalam gerbong kereta api, perlu juga dari para penumpang tentang pelayanan yang diberikan PT. Kereta Api Indonesia (Persero). Dari sini perlu mewawancarai beberapa penumpang diantaranya :

Penumpang satu yaitu Ibu Kurdi, umur 56 penumpang yang hendak pergi ke Banyuwangi mengatakan :

*“saya sering naik kereta api mbak, kalo misalnya saya ke banyuwangi atau mau pulkam saya mesti naik kereta api soalnya kalo naik kereta api gag ribet berangkat dari stasiun gubeng nanti tinggal duduk-duduk saja didalam kereta api kalo naik bus ribet mbak, kalo masalah pelayananya enak, nyaman, tapi saya milih kereta api bukan karena murah atau mahal tapi memang pelayanannya itu mbak baik saya senang dan saya merasa puas dalam pelayanan yang telah diberikan oleh kereta api sendiri, dan sampai sekarang saat ini saya belum melihat fasilitas untuk penyandang cacat itu.”*⁹²

⁹¹ Firdaus, *Wawancara* (Surabaya, 10 Maret 2016)

⁹² Kurdi, *Wawancara* (Surabaya, 8 Februari 2016)

Penumpang dua Bapak Damad, Umur 65 penumpang yang hendak pergi ke Jakarta mengatakan :

“saya kalo mau jenguk cucu selalu naik kereta api mbak karena dalam kereta api tempatnya bersih, tempat duduk nyaman, dan toiletnya juga bersih, terus juga sekarang sama aja mbak meskipun itu ekonomi atau bisnis sama-sama enak, sama-sama ada AC nya dan sekarang juga udah tidak ada lagi pedagang asongan yang mondar-mandir dalam gerbong, kan sekarang saya sudah tua susah untuk naik dalam gerbongnya itu mbak jadi mesti dibantu petugas dan saya kalau dibantu gitu ya sebenarnya sungkan tapi mau gimana lagi mbak jadi ya kalau dibantu enak-enak aja mbak dan petugasnya gag keberatan, terus kalo saya didalam gerbong capek gitu udah disediakan kursi roda didalamnya jadi enak”⁹³

Penumpang tiga Ibu Lusi, Umur 29 yang hendak pergi ke Jakarta mengatakan :

“kalo masalah naek kereta saya jarang kalo dulu waktu mahasiswa kalo mau touring ke jogya ya naik kereta sama temen-temen soalnya kalo di kereta itu enak saya senang dan juga bisa menikmati pemandangan-pemandangan, toh sekarang juga beda dengan dulu kalo sekarang kan udah gag ada lagi pedagang-pedagang yang mondar mandir di kereta itu mbak jadi ya kalo naek kereta itu nyaman juga mbak bersih wes pokoknya enak lah mbak seru-seruan bareng temen”⁹⁴

Penumpang empat Bapak Adnan Umur 70 yang hendak ke Malang mengatakan :

“saya jarang naik kereta api mbak biasanya bawa mobil pribadi karena kan saya kemana-mana bawa tongkat jadi kalau mau naik kereta itu jarang soalnya mesti dibantu sama petugas kadang gag enak sendiri saya mbak makanya lebih enak bawa mobil pribadi kan ada anak yang bantuin, kalau dikereta untuk naiknya itu susah mbak dan untuk masuk ke dalam stasiun lama ini kan ada tangganya. Tapi kalau untuk pelayanannya dan fasilitasnya juga sudah lumayan, sebagian fasilitas sudah ada untuk difabel ya tapi ya gag semua ada gitu mbak jadi kalau dibantu ya rasa emang merasa nyaman gitu mbak la mau gimana lagi wong emang kenyataannya seperti itu mbak”⁹⁵

Penumpang lima Ibu Sri, Umur 67 yang hendak pergi ke Jakarta mengatakan :

⁹³ Damad, Wawancara (Surabaya, 8 Februari 2016)

⁹⁴ Lusi, Wawancara (Surabaya , 8 Februari 2016)

⁹⁵ Adnan, Wawancara (Surabaya , 10 Maret 2016)

*“saya kalau naik kereta api terpaksa selalu dibantu oleh petugas tapi kalau di dalam gerbongnya sudah ada kursi roda mbak jadi enak, Cuma waktu mau masuk ke dalam gerbongnya itu selalu dibantu saya sungkan jadinya”.*⁹⁶

Penumpang enam Ibu Rina, Umur 33 yang hendak pergi ke Malang mengatakan :

*“ya mbak untuk pelayanan dan fasilitasnya saya rasa sudah enak, kalau bagi saya sih enak-enak aja mbak soalnya di dalam gerbongnya itu mbak ada kursinya rasa kan capek gitu mbak abis jalan terus pas mau masuk ke dalam gerbongnya saya ditawarin kursi roda sama petugasnya soalnya ini lagi hamil tua jadi ngos-ngosan gitu mbak, dan untk fasilitas di stasiun pun sudah lumayan mbak, kalau naik kereta itu seru mbak tinggal duduk wes nyampek tujuan yang kita tuju”*⁹⁷

Dari hasil wawancara penumpang kereta api, upaya peningkatan kualitas pelayanan bagi penumpang sudah hampir dijalankan dengan baik sehingga para penumpang merasa puas meskipun ada saja sedikit fasilitas yang kurang terpenuhi dari pihak PT. Kereta Api Indonesia (Persero).

1. Pemenuhan Fasilitas Bagi Penumpang Berkebutuhan Khusus Angkutan Kereta Api DAOP VIII Gubeng-Surabaya ditinjau dari Pasal 54 (1) Undang No.23 Tahun 2007

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia No.36 Tahun 2009 tentang kesehatan, menegaskan bahwa kesehatan adalah keadaan sehat, baik secara fisik, mental, spiritual maupun sosial yang memungkinkan setiap orang untuk produktif secara sosial dan ekonomis.⁹⁸ Sanitasi tempat-tempat umum merupakan problem kesehatan masyarakat yang cukup mendesak. Karena tempat umum merupakan tempat bertemunya segala macam masyarakat dengan segala penyakit yang dipunyai oleh masyarakat. Sanitasi tempat-tempat umum seharusnya mempunyai

⁹⁶ Sri, *Wawancara* (Surabaya , 10 Maret 2016)

⁹⁷ Rina, *Wawancara* (10 Maret 2016)

⁹⁸ Undang-Undang Nomor 36 Tahun 2009 Tentang Kesehatan

fasilitas untuk mendukung mobilitas supaya dapat terpenuhi dengan baik. Fasilitas tersebut ialah berupa transportasi umum. Dan transportasi haruslah memenuhi standar kelayakan, keamanan, dan kenyamanan

Aksesibilitas adalah kemudahan yang disediakan bagi difabel guna mewujudkan kesamaan kesempatan dalam segala aspek kehidupan dan penghidupan sebagai suatu kemudahan bergerak melalui dan menggunakan bangunan gedung dan lingkungan dengan memperhatikan kelancaran dan kelayakan. Sehingga aksesibilitas wajib diterapkan secara optimal, guna mewujudkan kesamaan kesempatan dalam mencapai segala aspek kehidupan dan penghidupan, menuntut adanya kemudahan dan keselamatan akses bagi semua pengguna tanpa terkecuali.⁹⁹

Sebelum membahas mengenai penumpang berkebutuhan khusus di angkutan kereta api, disini penulis ingin membahas fasilitas standar bagi difabel karena sanitasi tempat-tempat umum bukan hanya untuk digunakan bagi orang yang tidak memiliki keterbatasan fisik akan tetapi juga harus bisa digunakan oleh orang yang memiliki keterbatasan fisik.

Pelayanan yang diberikan kepada penyandang cacat dan orang sakit adalah pemberian kemudahan maupun pelayanan agar supaya diperoleh kesepadanan perlakuan dalam menggunakan jasa transportasi, pos dan telekomunikasi.¹⁰⁰

Setiap warga negara memiliki hak untuk mendapatkan pelayanan yang sama dari pemerintah maupun dari instansi, tak terkecuali mereka yang

⁹⁹ Hendra Arif K.H Lubis, *Kajian Aksesibilitas Difabel Pada Ruang Publik Kota Studi Kasus, Lapangan Merdeka*, Thesis : 2008.

¹⁰⁰ Lampiran Menteri Perhubungan Nomor: KM. 71 Tahun 1999 tentang Aksesibilitas Bagi Penyandang Cacat dan Orang Sakit Pada Sarana dan Prasarana Perhubungan.

berkebutuhan khusus atau kaum difabel. Kementerian perhubungan telah menetapkan standar pelayanan minimum untuk angkutan orang kereta api. Penetapan tersebut berdasarkan PM Nomor 48 Tahun 2015. Kementerian perhubungan tentang standar pelayanan minimum memberikan kewajiban kepada penyelenggara prasarana dan penyelenggara sarana untuk memenuhi SPM. Penyelenggara prasarana wajib memenuhi SPM dalam perjalanan dibedakan untuk kereta api antar kota dan kereta api perkotaan. Beberapa kriteria yang harus ada berdasarkan SPM di stasiun kereta api antara lain: informasi yang jelas dan mudah dibaca, loket, ruang tunggu, tempat ibadah, toilet dan tempat parkir, fasilitas kemudahan naik/turun penumpang, fasilitas penyandang cacat, fasilitas kesehatan, fasilitas keselamatan, dan fasilitas keamanan.

Berdasarkan ketentuan SPM dalam perjalanan dibedakan dalam dua jenis perjalanan yaitu Kereta Api Antar Kota dan Kereta Api Perkotaan. SPM untuk Kereta Api Antar Kota meliputi:¹⁰¹

1. Pintu dan jendela;
2. Tempat duduk dengan konstruksi tetap yang mempunyai sandaran dan nomor urut duduk;
3. Toilet dilengkapi dengan air sesuai dengan kebutuhan;
4. Lampu penerangan;
5. Kipas angin;
6. Rak bagasi;
7. Restorasi;

¹⁰¹ Lampiran Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. 48 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang dengan Kereta Api.

8. Informasi stasiun yang dilewati/disinggahi secara berurutan;
9. Fasilitas khusus dan kemudahan bagi penyandang cacat, wanita hamil, anak dibawah 5 (lima) tahun, orang sakit, dan orang lanjut usia;
10. Fasilitas kesehatan, keselamatan dan keamanan;
11. Nama dan nomor urut kereta;
12. Informasi gangguan perjalanan kereta api; dan
13. Ketepatan jadwal perjalanan kereta api.

Standar pelayanan minimum dalam perjalanan kereta api perkotaan meliputi:¹⁰²

1. Pintu dan jendela;
2. Tempat duduk dengan konstruksi tetap yang mempunyai sandaran
3. Lampu penerangan;
4. Penyejuk udara;
5. Rak bagasi;
6. Fasilitas khusus dan kemudahan bagi penyandang cacat, wanita hamil, anak dibawah 5 (lima) tahun, orang sakit, dan orang lanjut usia;
7. Fasilitas pegangan untuk penumpang yang berdiri;
8. Fasilitas kesehatan, keselamatan dan keamanan;
9. Informasi gangguan perjalanan kereta api; dan
10. Ketepatan jadwal perjalanan kereta api.

Berdasarkan PM 48 Tahun 2015 point angka 9 kereta api antar kota dan kereta api perkotaan point 6, bahwa kereta api harus memiliki fasilitas khusus dan

¹⁰²Lampiran Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. 48 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang dengan Kereta Api

kemudahan bagi penyandang cacat, wanita hamil, anak dibawah 5 (lima) tahun, orang sakit dan orang lanjut usia.

Sarana dan bangunan umum merupakan tempat dan atau alat yang dipergunakan oleh masyarakat umum untuk melakukan kegiatannya. Oleh karena itu perlu dikelola demi kelangsungan kehidupan dan penghidupannya untuk mencapai keadaan sejahteraan dari badan, jiwa, dan sosial yang memungkinkan penguannya hidup dan bekerja dengan produktif secara sosial ekonomis.

Sebagaimana dijelaskan dilatar belakang bahwasanya kereta api masih menjadi sarana favorit bagi masyarakat menengah kebawah, karena disamping harganya lebih terjangkau pelayanan kereta api Indonesia saat ini juga semakin baik dan dapat diandalkan. Hal ini terbukti dengan semakin meningkatnya pengguna sarana transportasi ini dari tahun ke tahun.

Prasarana angkutan adalah tempat untuk keperluan menaikkan dan menurunkan orang sakit dan/atau barang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan sarana angkutan umum yang merupakan simpul jaringan transportasi yang dapat berupa berupa terminal, stasiun, pelabuhan, atau bandar udara.¹⁰³

Stasiun adalah tempat keberangkatan dan kedatangan kereta api, di stasiun inilah tempat dimana para penumpang mendapatkan pelayanan untuk menggunakan jasa transportasi kereta api. Stasiun Gubeng Surabaya adalah salah satu stasiun besar di Surabaya juga dianggap sebagai salah satu landmark Surabaya karena keberadaannya yang sudah ada semenjak zaman Belanda.

¹⁰³ Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KM. 71 Tahun 1999 tentang Aksesibilitas Bagi Penyandang Cacat dan Orang Saki t Pada Sarana dan Prasarana Perhubungan.

Stasiun Gubeng tidak hanya di singgahi oleh kereta api tertentu seperti stasiun besar di kota lain, karena stasiun Gubeng bermacam-macam kelas kereta singgah untuk mengangkut penumpang, diantaranya adalah komuter, ekonomi, bisnis, dan eksekutif. Oleh karena itu stasiun Gubeng Surabaya dituntut untuk memberikan pelayanan yang baik kepada calon penumpang yang datang di stasiun ini

Kehidupan difabel sulit di lingkungan masyarakat karena mereka tidak memiliki akses yang cukup terhadap banyak hal. Ada banyak gedung yang hanya mempunyai tangga untuk turun ke lantai bawah maupun naik ke lantai atas, dan hanya ada pintu kecil yang tidak bisa dilalui oleh orang yang menggunakan kursi roda, seperti contoh untuk masuk ke dalam gerbong. Walaupun demikian, akses terhadap difabel telah diperbaiki di negara yang berkembang. Sejarah membuktikan bahwa hukum dan perundang-undangan sudah membuat peraturan untuk membantu difabel, akan tetapi, pertanyaan utama yang diajukan mengenai hukum dan undang-undang adalah apakah hal tersebut telah dilaksanakan, dengan baik oleh pemerintah maupun masyarakat Indonesia. Indonesia mempunyai peraturan untuk membantu difabel, tetapi masalahnya adalah Indonesia tidak mempunyai uang yang cukup untuk memberikan bantuan sepenuhnya terhadap difabel karena negaranya masih tergolong mulai berkembang.

Secara umum fasilitas di Stasiun Gubeng hampir memenuhi persyaratan teknis bangunan stasiun kereta api dalam Lampiran Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM. 48 Tahun 2015 yaitu fasilitas umum terdiri dari:

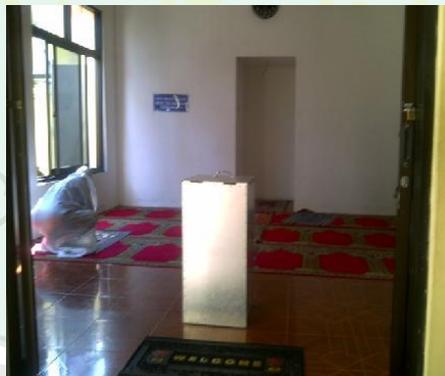
1. ruang ibadah;
2. toilet;

3. tempat sampah; dan
4. ruang ibu menyusui
5. ruang kesehatan
6. ruang bebas rokok

Selain itu Stasiun Gubeng juga menambahkan beberapa fasilitas umum yang dijelaskan secara lebih rinci di bawah ini:

1. Ruang Ibadah

Di Stasiun Gubeng terdapat satu ruang ibadah berupa musholla dalam kondisi bersih dan luasnya memenuhi standar pelayanan minimal di stasiun kereta api (minimum 4 orang laki-laki dan 4 orang perempuan). Di dalam musholla ini menggunakan sekat untuk pemisahan antara laki-laki dan perempuan.



Gambar 1.2

2. Toilet / WC

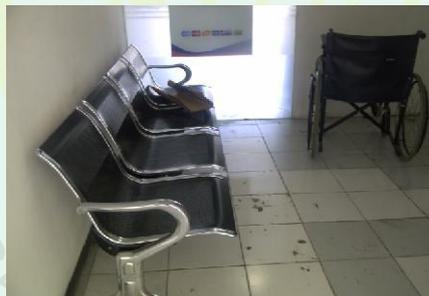
Jumlah toilet di Stasiun Gubeng terdapat lebih dari 5 pintu toilet dengan pemisahan antara laki-laki dan perempuan. Toilet khusus orang cacat dikhususkan bagi orang-orang yang memiliki keterbatasan fisik, semisal harus menggunakan kursi roda atau tongkat. Ruangan ini dibuat lebih longgar. Di dekat closet terdapat tempat pegangan guna membantu.



Gambar 1.3

3. Ruang Ibu Menyusui

Untuk penumpang ibu-ibu yang harus menyusui anaknya, telah disediakan ruang khusus ibu menyusui di Stasiun Gubeng ini dalam keadaan agak kotor dan kurang terawat dan tidak dimanfaatkan secara maksimal oleh ibu-ibu menyusui.



Gambar 1.4

4. Ruang Kesehatan

Di Stasiun Gubeng terdapat fasilitas kesehatan dasar dan P3K dalam keadaan bersih. Alat-alat kesehatan dan P3K tersedia dalam kondisi lengkap dan ditangani oleh seorang dokter jaga. Namun hanya satu ruang kesehatan yang adanya di stasiun gubeng lama.



Gambar 1.5

5. Fasilitas Penyandang Cacat

Hampir tidak dijumpai fasilitas yang dikhususkan bagi para penyandang cacat di stasiun ini. Hanya tersedia ramp untuk pengguna kursi roda yang digunakan untuk naik ke peron. Karena bangunan Stasiun Gubeng hanya ada satu lantai sehingga tidak diperlukan lift atau eskalator bagi penyandang cacat.

6. Ruang Bebas Rokok

Terdapat suatu area bebas rokok yang sering digunakan distasiun ini. Area tersebut cukup bersih namun tidak berupa ruangan tertutup sehingga kemungkinan besar asap rokok akan menyebar ke area lain dan membahayakan pengunjung stasiun yang tidak merokok.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM. 48 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Minimum untuk Angkutan Orang dengan Kereta Api dalam pasal 1 angka 3 disebutkan bahwa stasiun kereta api adalah tempat pemberangkatan dan pemberhentian kereta api. Dan dalam Standar Pelayanan minimum angkutan orang dengan kereta api ditetapkan enam aspek pelayanan yang harus dipenuhi yaitu keselamatan, keamanan, kehandalan, kenyamanan,

kemudahan dan kesetaraan. Keenam aspek pelayanan tersebut harus disediakan baik oleh operator sarana perkeretaapian maupun operator prasarana perkeretaapian.

Dilihat dari aspek kesetaraan, operator sarana perkeretaapian diwajibkan menyediakan fasilitas bagi penumpang difabel. Fasilitas ini berfungsi untuk mempermudah para penumpang difabel yang meliputi penyandang disabilitas, wanita hamil, orang sakit dan orang lanjut usia untuk menggunakan angkutan kereta api. Fasilitas penumpang difabel di kereta api tersebut berupa tempat duduk yang jumlah minimalnya dibedakan berdasarkan jenis kereta api yaitu kereta api antar kota dan kereta api perkotaan, untuk kereta api antar kota jumlah minimal tempat duduk bagi penumpang difabel adalah empat untuk setiap kereta. Sedangkan untuk kereta api perkotaan, jumlah minimal tempat duduk bagi penumpang difabel adalah 12 (dua belas).¹⁰⁴

Berbeda dengan Undang-Undang Perkeretaapian No. 23 Tahun 2007 Pasal 54 (1) yang menegaskan “stasiun kereta api untuk keperluan naik turun penumpang sebagaimana dimaksud dalam pasal 35 ayat (3) huruf a paling rendah dilengkapi dengan fasilitas :

- a. Keselamatan;
- b. Keamanan;
- c. Kenyamanan;
- d. Naik turun penumpang;
- e. Penyandang cacat;

¹⁰⁴ Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 48 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang Dengan Kereta Api

- f. Kesehatan;
- g. Fasilitas umum.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan hingga saat ini kaum difabel di Provinsi Jawa Timur pada stasiun Gubeng belum mendapatkan fasilitas yang optimal sehingga sebagian besar belum bisa mandiri untuk melakukan sesuatu yang diinginkan oleh para difabel tersebut. PT. Kereta Api telah berupaya untuk mengadopsi sejumlah kebutuhan difabel dalam penyediaan pelayanan dan fasilitas seperti dalam naik turunya penumpang, menyediakan tempat fasilitas bagi difabel,

Secara umum fasilitas di Stasiun Gubeng hampir memenuhi persyaratan teknis bangunan stasiun kereta api dalam Lampiran Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM. 48 Tahun 2015 yaitu fasilitas umum terdiri dari:

1. ruang ibadah;
2. toilet;
3. tempat sampah; dan
4. ruang ibu menyusui
5. ruang kesehatan
6. ruang bebas rokok

PT. Kereta Api adalah perusahaan satu-satunya milik pemerintah yang menyediakan jasa transportasi kereta api. Sebagai penyedia jasa perkeretaapian Indonesia sudah seharusnya PT KAI menyediakan fasilitas-fasilitas untuk mendukung kenyamanan dan keamanan para pengguna jasanya. Melihat dari realita yang sudah ada memang fasilitas yang disediakan oleh DAOP VIII Gubeng

Surabaya sebagian sudah terdapat fasilitas difabel, akan tetapi masih ada juga sebagian fasilitas-fasilitas penunjang yang belum ada, seperti untuk naik/turunnya penumpang, peron yang masih terlalu tinggi sehingga menyulitkan bagi pengguna jasa yang memakai kursi roda, ada pula fasilitas yang sudah ada tetapi tidak dilakukan perawatan sehingga tidak banyak orang yang memakainya seperti ruang ibu menyusui. Dengan demikian, fungsi perkeretaapian untuk pelayanan umum kepada masyarakat. Akan tetapi masih banyak permasalahan atau tantangan yang masih dihadapi perkeretaapian. Keseimbangan dalam kepentingan umum, berarti pelayanan tidak hanya memperhatikan kepentingan komersial, ataupun hanya melayani sebagai golongan masyarakat tertentu saja. Ada empat pilar utama perkeretaapian yaitu : keselamatan; ketepatan waktu; pelayanan dan kenyamanan.

Badan penyelenggara Kereta Api Wajib menyediakan fasilitas yang diperlukan dan memberikan pelayanan khusus bagi penyandang cacat dan orang sakit di stasiun kereta api. Menurut Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 71 Tahun 1999 Standar acuan aksesibilitas pada sarana dan prasarana perkeretaapian angkutan kereta api :

1. Sarana

- a. Ruang yang dirancang dan disediakan secara khusus untuk kelompok difabel dan orang sakit guna memberikan kemudahan bergerak;
- b. Penempatan ruang untuk kelompok difabel dan orang sakit diharuskan memiliki aksesibilitas tanpa hambatan untuk keperluan ke peturasan;
- c. Alat bantu untuk naik turun dari dan sarana pengangkutan; dan
- d. Informasi perjalanan kereta api.

2. Prasarana

- a. Kondisi keluar masuk stasiun harus andal;
- b. Kondisi penterusan yang dapat dimanfaatkan kelompok difabel dan orang sakit tanpa bantuan pihak lain;
- c. Kondisi peron yang memudahkan kelompok difabel dan orang sakit untuk naik turun dari dan ke sarana angkutan kereta api;
- d. Wajib menyediakan personil yang dapat membantu kelompok difabel dan orang sakit;
- e. Papan informasi perjalanan kereta api yang ditulis dengan huruf braille atau tand melalui bunyi bagi kelompok difabel tuna netra;
- f. Tempat duduk bagi penempatan kursi roda pada sisi aman di dekat pintu keluar/masuk;
- g. Papan informasi dengan tanda huruf yang besar disertai warna yang jelas dan dalam jumlah yang cukup banyak bagi kelompok difabel tuna grahita, tuna rungu, dan tuna daksa; dan
- h. Kemudahan untuk mendapatkan tiket angkutan.

2. Pemenuhan Fasilitas Bagi Penumpang Berkebutuhan Khusus Angkutan Kereta Api DAOP VIII Gubeng-Surabaya ditinjau dari *Maslahah*

Mencermati pengertian *maslahah* adalah perbuatan-perbuatan yang mendorong manusia pada kebaikan atau kemanfaatan. Tujuan Allah dalam menetapkan hukum itu adalah *al-maslahah* atau maslahat yaitu memberikan kemaslahatan kepada umat manusia dalam kehidupan dunia.

Dalam permasalahan yang diteliti oleh penulis yakni adanya pemenuhan fasilitas bagi penumpang yang berkebutuhan khusus atau difabel yang dianalisis dari sudut pandang *masalah*, oleh karena itu sebenarnya pihak Kereta Api sendiri bukannya tidak mau memberikan fasilitas bagi penumpang difabel akan tetapi penyediaan fasilitas umum untuk difabel khususnya di kereta api hingga kini belum memadai karena terkendalanya biaya.

Selain hal itu, untuk memenuhi segala fasilitas untuk difabel sangat sulit dan perlu izin kepada pemerintah terkait dengan hal tersebut, karena ketika stasiun ini apabila mau dirubah bangunan atau di perbaiki lagi ini tidak sembarang untuk mengubahnya akan tetapi harus ada izin, hal ini yang dikemukakan oleh salah satu petugas loket di stasiun Gubeng lama.

Pihak kereta api mengakui belum banyak mengedukasi masyarakat untuk tempat duduk prioritas bagi penyandang disabilitas, ibu hamil dan lansia. Dengan adanya hal seperti ini Islam menyuruh untuk melakukan suatu aktifitas yang didalamnya terdapat tujuan yang baik yakni mencari keuntungan, selain itu juga timbul sikap tolong menolong antar sesama manusia. Dan Allah SWT juga memerintahkan kepada kita untuk saling tolong menolong seperti yang tertera pada ayat al-Qur'an Surah al-Maidah (5): 2 sebagai berikut :

﴿وَتَعَاوَنُوا عَلَى الْبِرِّ وَالتَّقْوَىٰ وَلَا تَعَاوَنُوا عَلَى الْإِثْمِ وَالْعُدْوَانِ وَاتَّقُوا اللَّهَ إِنَّ اللَّهَ شَدِيدُ الْعِقَابِ﴾¹⁰⁵

Artinya : *Dan tolong-menolonglah kamu dalam (mengerjakan) kebajikan dan takwa, dan jangan tolong-menolong dalam berbuat dosa dan pelanggaran. Dan bertakwalah kamu kepada Allah, sesungguhnya Allah amat berat siksa-Nya.*

¹⁰⁵ Q.S AL-Maidah (5): 2

Angkutan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana yang diamatkan oleh Undang-Undang Dasar Republik Indonesia Tahun 1945. Serta lalu lintas angkutan darat sebagai bagian dari system transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah.

Dalam penyelenggaraan transportasi umum yang aman, selamat dan tertib merupakan bagian penting dan menjadi salah satu tujuan utama dalam suatu penyelenggaraan transportasi. Untuk memenuhi tujuan utama tersebut, maka setiap penyelenggaraan transportasi atau angkutan kereta api juga mempunyai sarana yang harus dipenuhi seperti dalam Pasal 54 (1) menegaskan “Stasiun kereta api untuk keperluan naik turun penumpang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 35 ayat (3) huruf a paling rendah dilengkapi dengan fasilitas:

- a. keselamatan;
- b. keamanan;
- c. kenyamanan;
- d. naik turun penumpang;
- e. penyandang cacat;
- f. kesehatan; dan
- g. fasilitas umum.

Dari penjelasan diatas Undang-Undang tentang Perkeretaapian dibuat karena memiliki tujuan tersendiri, suatu hukum ada untuk kita patuhi, hal itu ada

dalam rangka mencapai untuk memberikan kemaslahatan kepada umat manusia dalam kehidupan di dunia. Suatu hukum diciptakan harus memenuhi illat yang sifat tertentu yang jelas, jadi hukum itu harus jelas, dapat diketahui secara objektif dan ada tolak ukurnya dan sesuai dengan syariat atau hukum yang keberadaannya akan mendatangkan manfaat, kebaikan dan kesenangan untuk manusia disebut dengan istilah *jaib al-manafi'* dan menghindari atau mencegah kerusakan dan keburukan yang sering di istilahkan dengan *dar' al-mafasid*.

Penerapan pemenuhan fasilitas bagi penumpang berkebutuhan khusus, jika ditinjau dari segi maslahatnya, akan mendatangkan kemaslahatan sebagai berikut :

1. Memudahkan para penumpang berkebutuhan khusus untuk menggunakan sarana dan prasarana yang ada di stasiun Gubeng.
2. Memudahkan para petugas agar tidak bersusah payah untuk membantu para penumpang berkebutuhan khusus, jika masuk ke dalam gerbong.
3. Meningkatkan sarana dan prasarana Kereta Api di Stasiun Gubeng.
4. Bertambahnya penumpang dari tahun ke tahun.

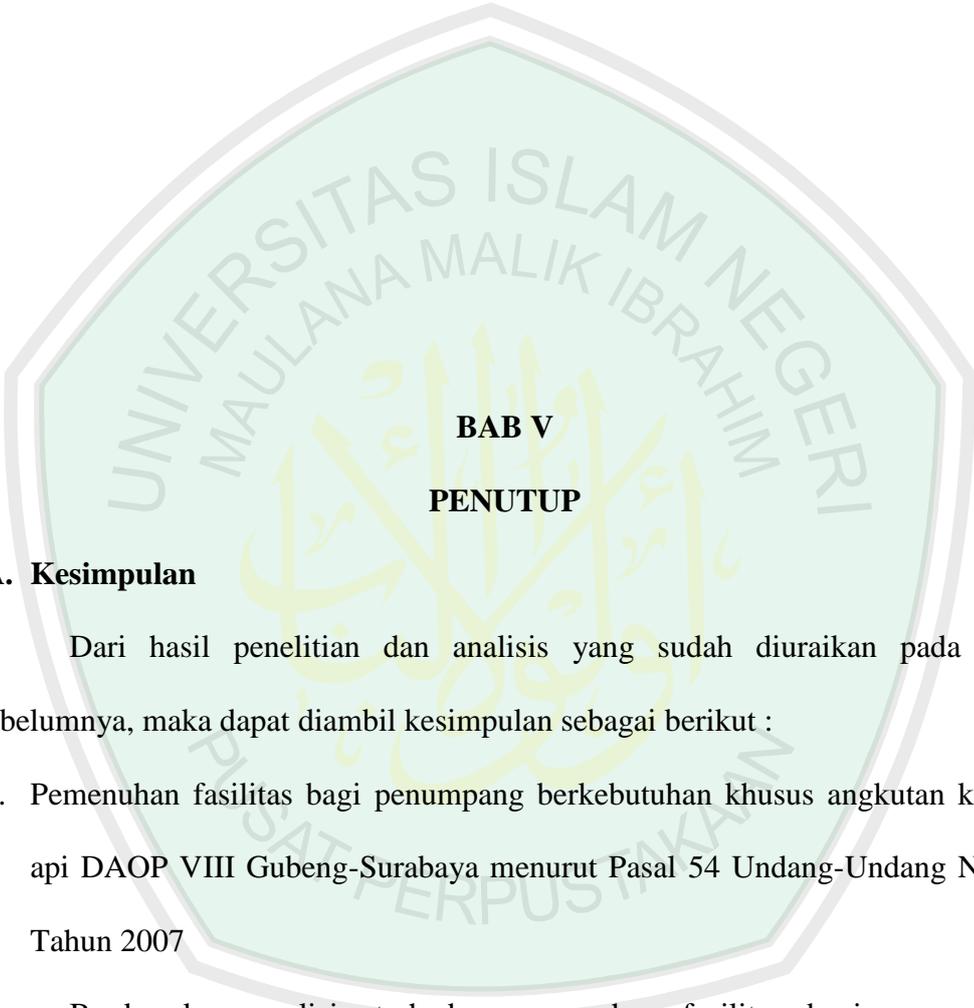
Adapun yang dijadikan tolak ukur untuk menentukan baik buruknya sesuatu yang dilakukan adalah apa yang menjadi kebutuhan dasar bagi kehidupan manusia. Tujuan pengaturan angkutan darat melalui kereta api tersebut dapat dilihat pada Undang-Undang No.23 Tahun 2007 yang pada pokoknya agar terwujudnya angkutan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menunjang tinggi martabat bangsa.

Melihat dari tujuan yang hendak dicapai dari suatu penetapan hukum yaitu undang-undang angkutan kereta api mengandung nilai yang tidak lain untuk kemaslahatan manusia. Dengan tujuan tersebut diharapkan membawa kebaikan atau manfaat bagi semua kalangan masyarakat. Jadi, pada dasarnya undang-undang itu dibuat untuk mewujudkan kesejahteraan individu dan komunitas. Semuanya mempunyai tujuan tertentu dan tidak ada yang sia-sia. Semuanya mempunyai hikmah yang mendalam, yaitu sebagai rahmat bagi umat manusia.

Hal ini, penggunaan *maslahah* dirasa sesuai dengan permasalahan yang diangkat, namun perlu kehati-hatian dalam menempatkan hukumnya, sehingga perlu mencermati beberapa hal, yakni *maslahah* dari perbuatan tersebut. dari segi *maslahahnya*, pemenuhan fasilitas yang dilakukan oleh pihak kereta api sebenarnya banyak manfaat yang terkandung didalamnya bagi penumpang difabel salah satunya untuk memudahkan penumpang difabel, kenyamanan, keamanan. Jika fasilitas tersebut diadakan oleh pihak kereta api maka para penumpang difabel akan mandiri jika melakukan apapun yang terdapat dalam fasilitas di stasiun Gubeng tanpa bantuan petugas ataupun orang lainnya. Selain itu, konsep *maslahah* terdapat empat syarat penggunaan *maslahah*, sehingga boleh dianggap sebagai *maslahah* yang diterima oleh *shara'*. Diantaranya yaitu, *pertama* bahwa *maslahah* yang diterima secara logika keberadaannya, dalam pemenuhan fasilitas untuk memenuhi fasilitas bagi difabel dirasa sangat logika keberadaannya karena banyak dampak positif yang timbul didalamnya, *kedua kemaslahatan* itu sejalan dengan *maqashid syariah* dan tidak bertentangan dengan *nash* atau dalil-dalil *qath'i*, *ketiga kemaslahatan* itu berlaku untuk umum (universal) bagi orang

banyak, bukan *kemaslahatan* individu tertentu atau sejumlah individu. Pemenuhan fasilitas jika tidak dilakukan secara terus menerus akan menimbulkan dampak yang merugikan bagi penumpang terutama bagi difabel, untuk itu pemenuhan fasilitas merupakan tindakan *masalah* yang berlaku secara umum dan untuk kepentingan semua orang, terutama bagi difabel.





BAB V
PENUTUP

A. Kesimpulan

Dari hasil penelitian dan analisis yang sudah diuraikan pada Bab sebelumnya, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut :

1. Pemenuhan fasilitas bagi penumpang berkebutuhan khusus angkutan kereta api DAOP VIII Gubeng-Surabaya menurut Pasal 54 Undang-Undang No.23 Tahun 2007

Berdasarkan analisis terhadap pemenuhan fasilitas bagi penumpang berkebutuhan khusus di DAOP VIII Gubeng Surabaya yaitu ditinjau dari Pasal 54 (1) Undang-Undang No.23 Tahun 2007 jika ditinjau dari pasal tersebut pihak pengangkut masih belum memfasilitasi, karena dalam pasal 54 (1) menyebutkan bahwa adanya kemudahan naik/turunnya penumpang bagi berkebutuhan khusus, adanya fasilitas bagi penyandang cacat, dalam hal ini di stasiun Gubeng masih belum memenuhi ketentuan yang berlaku, dan peron juga terlalu tinggi

sehingga penumpang berkebutuhan khusus lebih susah, untuk fasilitas khusus difabel pun jarang ditemui pada stasiun ini. Sedangkan fasilitas umum lainnya sudah memenuhi ketentuan standar pelayanan minimum.

2. Pemenuhan fasilitas bagi penumpang berkebutuhan khusus angkutan kereta api DAOP VIII Gubeng-Surabaya menurut *masalah*

Sedangkan berdasarkan analisis hukum Islam tentang pemenuhan fasilitas bagi penumpang berkebutuhan khusus angkutan kereta api DAOP VIII Gubeng-Surabaya yaitu ditinjau dari *masalah* maka seharusnya memberikan fasilitas yang telah berlaku pada Undang-Undang, adanya fasilitas bagi penumpang berkebutuhan khusus itu menunjukkan adanya manfaat yakni meraih manfaat dan mencegah kemudharatan, oleh karena itu dengan adanya fasilitas bagi penumpang berkebutuhan khusus menimbulkan dampak yang positif baik itu bagi penumpang maupun bagi pihak pengangkut sendiri.

B. Saran

1. Kepada PT. Kereta Api meningkatkan kualitas pelayanan terhadap setiap pengguna jasa angkutan kereta api, terutama dalam hal pemeliharaan sarana dan prasana yang digunakan sehingga dapat menjamin kenyamanan, keselamatan, dan keamanan penumpang. Sesuai slogan “senyuman, keramahan, dan kemudahan anda, kunci utama pelayanan kereta api”. Dan juga untuk segera memperbaiki sarana dan prasarana yang berada di stasiun Gubeng-Surabaya sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

2. Kepada penumpang agar bisa menjaga kebersihan stasiun, dan juga tidak perlu takut untuk memberikan keluhan kesahnya kepada PT. Kereta Api Indonesia (Persero) atau memberikan kritik saran pada kotak yang telah disediakan, supaya kepada penumpang baik itu penumpang difabel maupun non difabel nyaman ketika menggunakan transportasi kereta api dan bisa menggunakan fasilitas dengan mandiri.
3. Jurusan Hukum Bisnis Syariah, diharapkan diharapkan dapat menjadikan penelitian ini sebagai sumbangan pemikiran dalam pengembangan ilmu hukum bisnis syariah, bagi para mahasiswa.

DAFTAR PUSTAKA

Akbar Prasajo, Lanang. *Kualitas Pelayanan PT. Kereta Api Indonesia DAOP VIII Gubeng Surabaya (Studi Pada Layanan Fasilitas Mesin Cetak Tiket Mandiri)*. “Skripsi Sarjana, Surabaya : Universitas Negeri Surabaya, 2015.

Al-Qur’an al-Karim.

Amiruddin, Zainal Asikin. *Pengantar Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2006.

Arif K.H Lubis, Hendra. *Kajian Aksesibilitas Difabel Pada Ruang Publik Kota Studi Kasus*. Lapangan Merdeka, Thesis 2008.

Arikunto, Suharsimi. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*. Jakarta: Rineka Cipta, 2006.

Asmawi. *Perbandingan Ushul Fiqh*. Jakarta: Amzah, 2011.

Company Profile 2012, diakses pada tanggal 15 Maret 2016.

Dahlan, Abd. Rahman. *Ushul Fiqh*, Cet 3. Jakarta: Amzah, 2014.

Dikutip dari Bambang Sunggono, *Metodologi Penelitian Hukum* . Cet. I. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2007.

Effendi, Satria. *Ushul Fiqh*. Jakarta: Prenada Media, 2005.

Elfarischa Pramyastiwi, Deasy . *Perkembangan Kualitas Pelayanan Perkeretaapian Sebagai Angkutan Publik dalam Rangka Mewujudkan Sistem Transportasi Berkelanjutan (Studi Pada PT. Kereta Api Daerah Operasi VIII Surabaya)*.”Skripsi Sarjana. Malang: Universitas Brawijaya Malang, 2013.

Fajar, Mukti dan Yulianto Achmad, *Dualisme Penelitian Hukum Normatif dan Empiris*. Yogyakarta : Pustaka Pelajar, 2010.

Ikma, “Sanitasi stasiun besar Gubeng Surabaya”. <https://ikmaf10mua.files.wordpress.com>, diakses tanggal 15 Maret 2016

Irawan, Agung. *Tinjauan Yuridis Tentang Pelaksanaan Perjanjian Pengangkutan dan Perlindungan Hukum Penumpang Kereta Api dengan PT Kereta Api Indonesia Daerah Operasi IX Jember*. “Skripsi Sarjana Jember : Universitas Jember, 2007.

ITS Undergraduate, diakses tanggal 15 Maret 2016.

- J. Moloeng, Lexi. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: RemajaRosdakarya, 2002.
- Johan Nasution, Bahder, *Metode Penelitian Ilmu Hukum*. Bandung: Mendar Maju, 2008.
- Joko Suryatno, Marzuki, *Metodologi Riset*. Yogyakarta : PT: Prasetia Widya Pratama, 2000.
- Jumantoro, Totok dan Samsul Munir Amin, *Kamus Ilmu Ushul Fikih*, Jakarta : Amzah, 2005.
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KM. 71 Tahun 1999 tentang Aksesibilitas Bagi Penyandang Cacat dan Orang Sakit Pada Sarana dan Prasarana Perhubungan.
- Khairandy, Ridwan. *Pengantar Hukum Dagang*. Yogyakarta : FH UII PRES, 2006.
- Mahmud Marzuki, Peter. *Penelitian Hukum Edisi Revisi*. Jakarta :Prenadamedia Group, 2011.
- Menteri Perhubungan Nomor: KM. 71 Tahun 1999 tentang Aksesibilitas Bagi Penyandang Cacat dan Orang Sakit Pada Sarana dan Prasarana Perhubungan.
- Muhammad, Abdulkadir, *Hukum dan Penelitian Hukum*. Cet.I. Bandung: PT. Citra AdityaBakti, 2004.
- Muhammad, Abdulkadir. *Hukum Pengangkutan Niaga*. Cet 4. Bandung : PT Citra AdityaBakti, 2008.
- Murni, Wahid. *Cara Mudah Menulis dan Laporan Penelitian Lapangan*. Malang :UM Press, 2008.
- Nadzir, Moh. *Metodologi Penelitian*. Jakarta: Ghalia Indonesia, 2003.
- Narbuko, Cholid dan Abu Achmadi. *Metodologi Penelitian*. Jakarta: PT. Bumi Aksara, 2003.
- Nasution, M. Nur . *Manajemen Transportasi*. Jakarta : Ghalia Indonesia, 2004.
- Paramita, Maya. *Tanggungjawab PT. KeretaApi (Persero) Daerah Operasi VII Yogyakarta Terhadap Kerugian Penumpang Kereta Api Kelas Ekonomi dalam Perspektif Hukum Islam*. “SkripsiSarjana (Yogyakarta :Unversitas Islam NegeriSunanKalijaga, 2008.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. 48 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang dengan Kereta Api.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 48 Tahun 2015.

Poewadarminta, W.J.S, *Kamus Umum Bahasa Indonesia*, Jakarta : Balai Pustaka, 1985.

Prestiwimukti, Ulung. *Upaya PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dalam pemenuhan standar pelayanan minimum terkait dengan pelayanan pengangkutan orang (studi di stasiun kota Blitar*. “Skripsi Sarjana, Malang : Universitas Brawijaya. 2014.

Purwosutjipto. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Jakarta: Djambatan, 1995.

Rahayu, Sugi dan Dewi Utami dan Marita Ahdiyana, *Pelayanan Publik Bidang Transportasi Bagi Difabel Di Daerah Istimewa Yogyakarta*, September, 2013.

Siregar, Muchtaruddin . *Beberapa Masalah Ekonomi dan Management Pengangkutan*. Jakarta : Fakultas Ekonomi Unversitas Indonesia, 1990.

Soekardono. *Hukum Dagang Indonesia Jilid II*, Jakarta : PT Intermedia, 2003.

Sugiyono. *Memahami Penelitian Kualitatif*, Cet 3. Bandung : Alfabeta, 2007.

Sugiyono. *Metode penelitian kuantitatif kualitatif dan R&D* Cet. XIII; Jakarta: Alfabeta 2011.

Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung : Alfabeta, 2009.

Surjadi, *Pengembangan Kinerja Pelayanan Publik*, Bandung : Refika Aditama, 2009.

Syafe'i, Rachmat. *Ilmu Ushul Fiqih*, Bandung: CV Pustaka Setia, 1998.

Syarifuddin, Amir . *Ushul Fiqh 2*, Jakarta: Kencana Prenadamedia Group cet 7, 2014.

Syarifuddin, Amir . *Ushul Fiqh Jilid 2 cet 4*, Jakarta: Kencana Prenada Group, 2008.

Syarifuddin, Amir . *Ushul Fiqh*, Jakarta: Kencana, 2009.

Tarmudi, "Pengertian Observasi". <http://mastarmudi.blogspot.com/2010/07/pengertian-observasi.html> diakses tanggal 22 Oktober 2015

Tim Penyusun. *Pedoman Penulisan Karya Ilmiah*, Malang : Fakultas Syaria'at UIN Maulana Malik Ibrahim, 2013.

Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1997 Tentang Penyandang Cacat.

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian.

Undang-Undang Nomor 36 Tahun 2009 Tentang Kesehatan.

Usman Adji, Sutin . *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, Jakarta : Rineka Cipta, 1990.

Zainuddin dan Walid. Muhammad, *Pedoman Penulisan Skripsi*, Malang: Fakultas Tarbiyah UIN Malang, 2009.

Zuhri, Saifudin. *Ushul Fiqih Akal Sebagai Sumber Hukum Islam*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2011.

LAMPIRAN 1

DAFTAR PERTANYAAN

A. Penumpang Difabel atau Penumpang Non Difabel

1. Berapa kali naik kereta api?
2. Kenapa pilih transportasi kereta api?
3. Bagaimana pelayanan di kereta api?
4. Apakah sudah merasa puas atau tidak? Alasan?
5. Selama naik kereta api pernah ada tempat kebutuhan khusus atau tidak?
6. Penting apa tidak dengan adanya fasilitas kebutuhan khusus? Alasan?
7. Bagaimana menurut saudara/i dengan tidak adanya fasilitas bagi kebutuhan khusus?
8. Nyaman atau tidak dengan tidak adanya tersebut?
9. Kenapa saudara/i tidak mengajukan keluhan kesahnya terhadap pengangkut?
10. Dengan tidak adanya fasilitas tersebut, kenapa masih naik kereta api?
11. Apakah dalam tidak adanya fasilitas ibu/bapak dibantu? Dibantu dengan siapa?
12. Dengan saudara/i dibantu oleh pihak pengangkut, apakah sudah merasa nyaman atau tidak? Alasan?

B. Pengangkut atau Manajer

1. Sudah berapa lama stasiun ini didirikan?
2. Bagaimana pelayanan yang diberikan kepada penumpang?
3. Apa saja fasilitas yang diberikan?

4. Dalam penyelenggara kereta api ada sarana-sarananya, kemudian apa ada kendala atau tidak dalam pelaksanaannya?
5. Sebenarnya fasilitas khusus itu wajib ada atau tidak?
6. Kenapa sampai sekarang belum ada tempat bagi berkebutuhan khusus?
7. Bagaimana cara anda memberikan pelayanan bagi difabel?
8. Pernahkah ada penumpang yang mengajukan keluhan atas tidak adanya fasilitas difabel?
9. Keluhan-keluhan apakah yang pernah diajukan oleh penumpang?
10. Apa yang dilakukan anda dalam menyelesaikan keluhan penumpang yang diakibatkan karena tidak adanya fasilitas?
11. Kendala apa sajakah yang sering dialami oleh pengangkut?
12. fasilitas apa saja yang tersedia di Gubeng?
13. Apakah sudah ada fasilitas khusus difabel?

LAMPIRAN 2



Penumpang difabel



Ketika dibantu oleh petugas



Bangunan stasiun gubeng baru



bangunan stasiun gubeng lama



Ruang tunggu stasiun gubeng baru



ruang tunggu stasiun gubeng lama



Wawancara dengan penumpang



Wawancara dengan penumpang



Wawancara dengan petugas



Wawancara dengan petugas



Wawancara dengan penumpang

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



Nama : Nurulia Nufianti

Nim : 12220010

Tempat dan Tanggal Lahir : Sumenep, 9
November 1994

Alamat : JL. K.H Abu Bakar Shidiq No.35 B
Pasongsongan Sumenep Madura

Email : nurulianovianti@gmail.com

Nurulianovianti.nn@gmail.com

Orang Tua : H. Rahman Jufri dan Nurul Sri
Kusniyah

No. Hp : 085733741043/081939090107

Pendidikan :

No.	Nama Sekolah	Jenjang Pendidikan	Tahun
1	TK Aisyah Busnatul Afthal	TK	1999-2000
2	SDN Pasongsongan I	SD	2000-2006
3	Pondok Pesantren Al-Amien Prenduan Sumenep Madura	SMP/MTS	2006-2009
4	MAN Darul Ulum Rejoso Peterongan	SMA/MAN	2009-2012
5	Universitas Negeri Islam Maulana Malik Ibrahim Malang	Sarjana Strata I	2012-2016


KERETA API

Nomor : 11/SDM/II/D.8-2016
 Lampiran : -
 Perihal : Persetujuan Permohonan Ijin
 Penelitian/Observasi Data/Riset/Survey

Surabaya, 10 Februari 2016

Kepada :
 Yth. Dekan Universitas Islam Negeri
 Maulana Malik Ibrahim Malang
 di
 Tempat



1. Menunjuk Surat Saudara No. Un.03.2/TL.01/143/2015 tanggal 10 Februari 2016 perihal Pra-Penelitian;

2. Sehubungan dengan hal tersebut diatas, bahwa Permohonan Ijin Penelitian/Observasi Data/Riset/Survey di Lingkungan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Daerah Operasi 8 Surabaya pada dasarnya dapat disetujui, atas nama :

No	No Induk	Nama	Jurusan	Sekolah Universitas	Periode Awal	Periode Akhir
1	12220010	Nurulla Novianti	Hukum Bisnis Syariah	Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang	10.02.2016	31.05.2016

3. Sehubungan dengan hal tersebut diatas, kegiatan yang dimaksud dapat dilakukan di :

a. UPT. Stasiun Besar A Surabaya Gubeng;

dengan ketentuan sebagai berikut :

- I. Akan Mendapatkan Bimbingan Selama Tidak Mengganggu Kedinasan Unit Kerja;
- II. Apabila Membutuhkan Bahan Praktek, Biaya Pengoperasian, Biaya Akomodasi Dan Atau Biaya Lainnya Yang Sejenisnya, Maka Biaya tersebut Diatas Tidak Menjadi Beban PT. Kereta Api Indonesia (Persero);
- III. Yang Bersangkutan Diwajibkan Untuk Menyerahkan Laporan Akhir Kegiatan Kepada PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Daerah Operasi 8 Surabaya.
- IV. Mematuhi Seluruh Peraturan dan/atau Ketentuan Yang Berlaku Di Perusahaan. Apabila Kedapatan Melanggar Peratutan dan/atau Ketentuan Yang Berlaku di Perusahaan, Akan Dikenakan Sanksi Sesuai Peraturan Yang Berlaku di Perusahaan.

4. Demikian untuk diketahui dan perhatiannya terima kasih.



Tembusan Yth :

1. Manager Operasi Daerah Operasi 8 Surabaya (sebagai laporan);
2. Junior Manager UPT. Stasiun Besar A Surabaya Gubeng;
3. Arsip.

PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO)

Kantor : Daerah Operasi 8 Surabaya, Jl. Gubeng Masjid Surabaya 60131, Telp. (031) 5036575, 5034467, Fax. (031) 5036575, Toka : 38000, 38605



KEMENTERIAN AGAMA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG
FAKULTAS SYARIAH

Terakreditasi "A" SK BAN-PT Depdiknas Nomor : 157/SK/BAN-PT/Ak-XVII/S/II/2013 (Al Ahwal Al Syakhtshiyah)
Terakreditasi "B" SK BAN-PT Nomor : 021/BAN-PT/Ak-XIV/S1/VIII/2011 (Hukum Bisnis Syariah)
Jl. Gajayana 50 Malang 65144 Telepon (0341) 559399, Faksimile (0341) 559399
Website: <http://syariah.uin-malang.ac.id/>

Nomor : Un.03.2/TL.01/143/2015
Lampiran : 1 eks
Perihal : **Pra-Penelitian**

19 FEB 2016

Kepada Yth.
PT. Kereta Api Indonesia (Persero)
Jl. Gubeng Masjid No.1 Gubeng-Surabaya

Assalamualaikum wa Rahmatullah wa Barakatuh

Dengan hormat, kami mohon agar :

Nama : Nurulia Novianti
NIM : 12220010
Fakultas : Syariah
Jurusan : Hukum Bisnis Syariah

diperkenankan mengadakan pra-penelitian (*pra research*) di daerah/lingkungan wewenang PT. Kereta Api Indonesia (Persero), guna menyelesaikan tugas akhir/skripsi, yang berjudul: pemenuhan fasilitas bagi penumpang berkebutuhan khusus angkutan kereta api DAOP VIII Gubeng-Surabaya perspektif Pasal 54 Undang-Undang No.23 Tahun 2007 dan Hukum Islam, sebagaimana proposal skripsi terlampir.

Demikian, atas perhatian dan perkenan Bapak/Ibu, kami mengucapkan terima kasih.

Wassalamualaikum wa Rahmatullah wa Barakatuh

Dekan
Dekan Bidang Akademik
Dr. Suwardi, M.H.
NIP. 19670415 200003 1 001

Tembusan:

1. Dekan
2. Ketua Jurusan Hukum Bisnis Syariah
3. Kabag. Tata Usaha

