

**PEMENUHAN STANDAR PELAYANAN MINIMUM KERETA API
ARJONEGORO PERSPEKTIF PERMENHUB NOMOR PM 63 TAHUN 2019
TENTANG ANGKUTAN ORANG DENGAN KERETA API DAN *MAQASHID*
*SYARI'AH***

(Studi di PT Kereta Api *Commuter* Indonesia Daop 8 Kota Surabaya)

SKRIPSI

OLEH:

MAULIYA NAYLA SA'IDAH

NIM 220202110007



PROGRAM STUDI HUKUM EKONOMI SYARI'AH

FAKULTAS SYARI'AH

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG

2026

**PEMENUHAN STANDAR PELAYANAN MINIMUM KERETA API
ARJONEGORO PERSPEKTIF PERMENHUB NOMOR PM 63 TAHUN 2019
TENTANG ANGKUTAN ORANG DENGAN KERETA API DAN *MAQASHID*
*SYARI'AH***

(Studi di PT Kereta Api *Commuter* Indonesia Daop 8 Kota Surabaya)

SKRIPSI

OLEH:

MAULIYA NAYLA SA'IDAH

NIM 220202110007



PROGRAM STUDI HUKUM EKONOMI SYARI'AH

FAKULTAS SYARI'AH

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG

2026

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Demi Allah,

Dengan kesadaran dan rasa tanggung jawab terhadap pengembangan keilmuan,

Penulis menyatakan bahwa skripsi dengan judul:

**PEMENUHAN STANDAR PELAYANAN MINIMUM KERETA API
ARJONEGORO PERSPEKTIF PERMENHUB NOMOR PM 63 TAHUN
2019 TENTANG ANGKUTAN ORANG DENGAN KERETA API DAN
MAQASHID SYARI'AH**

Benar-benar merupakan skripsi yang di susun sendiri berdasarkan kaidah penulisan karya ilmiah yang dapat dipertanggungjawabkan. Jika di kemudian hari laporan penelitian skripsi ini merupakan hasil plagiasi karya orang lain baik sebagian maupun keseluruhan, maka skripsi sebagai prasyarat mendapat predikat gelar sarjana dinyatakan batal demi hukum.

Malang, 20 Januari 2026
Penulis,



Mauliya Nayla Sa'idah
NIM. 220202110007

HALAMAN PERSETUJUAN

Setelah membaca dan mengoreksi skripsi saudara Mauliya Nayla Sa'idah NIM 220202110007 Program Studi Hukum Ekonomi Syari'ah Fakultas Syari'ah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang dengan judul:

**PEMENUHAN STANDAR PELAYANAN MINIMUM KERETA API
ARJONEGORO PERSPEKTIF PERMENHUB NOMOR PM 63 TAHUN
2019 TENTANG ANGKUTAN ORANG DENGAN KERETA API DAN
*MAQASHID SYARI'AH***

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

Mengetahui,
Ketua Program Studi



Dwi Hidayatul Firdaus, M.Si.
NIP. 198212252015031002

Malang, 20 Januari 2026
Dosen Pembimbing,



Dr. H. Faishal Agil Al Munawar, Lc., M.Hum
NIP. 198810192019031010

HALAMAN PENGESAHAN

Dewan Penguji Skripsi saudari Mauliya Nayla Sa'idah NIM. 220202110007
Program Studi Hukum Ekonomi Syariah Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri
Maulana Malik Ibrahim Malang, dengan judul:

**PEMENUHAN STANDAR PELAYANAN MINIMUM KERETA API
ARJONEGORO PERSPEKTIF PERMENHUB NOMOR PM 63 TAHUN
2019 TENTANG ANGKUTAN ORANG DENGAN KERETA API DAN
MAQASHID SYARIAH (Studi di PT Kereta Commuter Indonesia Daerah
Operasional 8 Kota Surabaya)**

Telah dinyatakan lulus dengan nilai:

Dengan Penguji:

1. Aditya Prastian Supriyadi, M.H.
NIP. 199304292020121003

(.....)
Ketua

2. Dr. H. Faishal Agil Al Munawar, Lc., M.Hum.
NIP. 198810192019031010

(.....)
Sekretaris

3. Dr. Musataklima, S.HI., M.S.I
NIP. 198304202023211012

(.....)
Penguji Utama



Malang, 27 Februari 2026

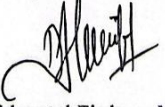
Dr. Hj. Umi Sumbulah, M.Ag
NIP. 197108261998032002

BUKTI KONSULTASI

Nama : Mauliya Nayla Sa'idah
NIM : 220202110007
Program Studi : Hukum Ekonomi Syari'ah
Dosen Pembimbing : Dr. H. Faishal Agil Al Munawar, Lc., M.Hum.
Judul Skripsi : Pemenuhan Standar Pelayanan Minimum
Kereta Api Arjonegoro Perspektif Permenhub
Nomor PM 63 Tahun 2019 Dan *Maqashid*
Syari'ah

No.	Hari / Tanggal	Materi Konsultasi	Paraf
1.	Kamis/4 September 2025	Penambahan Referensi	
2.	Rabu/24 September 2025	Metode Penelitian	
3.	Senin/6 Oktober 2025	Persetujuan Seminar Proposal	
4.	Selasa/5 November 2025	Penyempurnaan judul	
5.	Kamis/20 November 2025	Bab I dan Bab II	
6.	Rabu/10 Desember 2022	Bab IV	
7.	Rabu/17 Desember 2025	Bab V dan Abstrak	
8.	Kamis/25 Desember 2025	Bab IV	
9.	Senin/5 Januari 2026	Abstrak dan Latar Belakang	
10.	Selasa/20 Januari 2026	Persetujuan Sidang Skripsi	

Malang, 20 Januari 2026
Mengetahui,
Ketua Program Studi Hukum Ekonomi Syari'ah


Dwi Hidayatul Firdaus, M.Si.
NIP. 198212252015031002

MOTTO

”يَرْفَعُ اللَّهُ الَّذِينَ ءَامَنُوا مِنْكُمْ وَالَّذِينَ أُوتُوا الْعِلْمَ دَرَجَاتٍ ۚ وَاللَّهُ بِمَا تَعْمَلُونَ خَبِيرٌ”

Allah akan meninggikan orang-orang yang beriman di antaramu dan orang-orang yang diberi ilmu pengetahuan beberapa derajat. Dan Allah Maha Mengetahui apa yang kamu kerjakan. (Q.S Al- Mujadillah :11)

KATA PENGANTAR

Alhamdulillahirabbil'alamin, segala puji bagi Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat, taufik, serta pertolongan-Nya sehingga penulisan skripsi yang berjudul “ Standar Pelayanan Minimum Kereta Api Arjonegoro Perspektif Permenhub Nomor Pm 63 Tahun 2019 tentang angkutan orang dengan kereta api Dan *Maqashid Syari'ah*” dapat penulis selesaikan dengan baik. Shalawat dan salam kita haturkan kepada baginda Rasulullah Muhammad SAW yang telah memberikan uswatun hasanah kepada kita dalam menjalani kehidupan ini secara syar'i. Dengan mengikuti beliau, semoga kita tergolong orang-orang yang beriman dan mendapatkan syafaatnya di hari akhir kiamat. Amin.

Dengan segala pengajaran, bimbingan/pengarahan, serta bantuan layanan yang telah diberikan, maka dengan segala kerendahan hati penulis menyampaikan ucapan terima kasih yang tiada tara kepada:

1. Prof. Dr. Hj. Ilfi Nur Diana, M.Si, selaku Rektor Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.
2. Prof. Dr. Hj. Umi Sumbulah, M.Ag, selaku Dekan Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.
3. Dwi Hidayatul Firdaus, M.SI., Selaku Ketua Program Studi Hukum Ekonomi Syari'ah Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.

4. Dr. Suwandi., M.H, selaku dosen wali penulis selama menempuh kuliah di Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang. Terima kasih penulis haturkan kepada beliau yang telah memberikan bimbingan, saran, serta motivasi selama menempuh perkuliahan.
5. Dr. H. Faishal Agil Al Munawar, Lc., M.Hum, selaku dosen pembimbing penulis yang telah mencurahkan waktu untuk memberikan pengarahan dan motivasi dalam menyelesaikan penulisan skripsi ini.
6. Segenap dosen Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang yang telah memberikan pembelajaran kepada kami semua. Dengan niat yang ikhlas, semoga amal mereka semua menjadi bagian dari ibadah untuk mendapatkan ridha Allah SWT.
7. Kepada kedua orang tua saya, Bapak Budi Utomo dan ibu Siti' Ma'rifatus Sholihah beserta seluruh keluarga BANI WARSIDI yang telah memberikan dukungan, kasih sayang, dan do'a-do'a yang tiada henti. Tanpa dukungan moral, spiritual dan finansial dari mereka, saya tidak akan mampu menyelesaikan tugas ini.
8. Kepada semua teman-teman saya Damini Squad, atas segala do'a dan semangat yang tak pernah putus.
9. Kepada teman saya, Sufiana salsabilla dan ucik nurul hidayah, yang telah memberikan saya dukungan dan motivasi dalam penyelesaian tugas ini.
10. Narasumber yang telah meluangkan waktu untuk memberikan data dan informasi yang sangat bermanfaat bagi penulis selama proses pengerjaan skripsi, sehingga bisa berjalan dengan lancar.

11. Anggota kamar 11 PP. Sabilurrosyad Malang atas dukungannya dalam penulisan skripsi ini

Dengan terselesaikannya laporan skripsi ini, harapannya ilmu yang telah kami peroleh selama kuliah dapat memberikan manfaat amal kehidupan di dunia dan akhirat. Sebagai manusia yang tak pernah luput dari kekhilafan, penulis sangat mengharapkan pintu maaf serta kritikan dan saran dari semua pihak demi upaya perbaikan di waktu yang akan datang.

Malang, 20 Februari 2026
Penulis,

Mauliya Nayla Sa'idah
220202110007

PEDOMAN TRANSLITERASI

Dalam penulisan karya ilmiah, penggunaan istilah asing kerap tidak terhindarkan. Secara umum sesuai Pedoman Umum Ejaan Bahasa Indonesia kata asing ditulis (dicetak) miring. Dalam konteks Bahasa Arab, terdapat pedoman transliterasi khusus yang berlaku internasional. Berikut ini disajikan tabel pedoman transliterasi sebagai acuan penulisan karya ilmiah.

Transliterasi Arab-Indonesia Fakultas Syariah UIN Maulana Malik Ibrahim Malang adalah berpedoman pada model Library of Congress (LC) Amerika Serikat sebagai berikut:

Arab	Indonesia	Arab	Indonesia
ا	`	ط	ṭ
ب	b	ظ	ẓ
ت	t	ع	'
ث	th	غ	gh
ج	j	ف	f
ح	h	ق	q
خ	kh	ك	k
د	d	ل	l
ذ	dh	م	m
ر	r	ن	n

ز	z	و	w
س	s	هـ	h
ش	sh	أ/ء	'
ص	ṣ	ي	y
ض	ḍ		

Untuk menunjukkan bunyi hidup panjang (madd), maka caranya dengan menuliskan coretan horisontal di atas huruf, seperti ā, ī dan ū, (أ, ي, و) Bunyi hidup dobel Arab ditransliterasikan dengan menggabung dua huruf “ay” dan “aw” seperti *layyinah*, *lawwaamah*. Kata yang berakhiran tā’ marbūṭah dan berfungsi sebagai sifat atau muḍaf ilayh ditransliterasikan dengan “ah”, sedangkan yang berfungsi sebagai muḍaf ditransliterasikan dengan “at”.

DAFTAR ISI

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI.....	Error! Bookmark not defined.
HALAMAN PERSETUJUAN	Error! Bookmark not defined.
PENGESAHAN SKRIPSI	i
BUKTI KONSULTASI	Error! Bookmark not defined.
MOTTO.....	iii
KATA PENGANTAR.....	v
PEDOMAN TRANSLITERASI	viii
DAFTAR ISI	x
DAFTAR TABEL	xiii
DAFTAR LAMPIRAN	xiv
ABSTRAK.....	xv
ABSTRACT	xvi
مُلَخَّصُ الْبَحْث	xvii
BAB I.....	1
PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	7

C. Tujuan Penelitian	7
D. Manfaat Penelitian	8
E. Definisi Operasional	9
F. Sistematika Penulisan	10
BAB II	12
TINJAUAN PUSTAKA	12
A. Penelitian Terdahulu	12
B. Kajian Pustaka	27
BAB III.....	46
METODE PENELITIAN	46
A. Jenis Penelitian	46
B. Pendekatan Penelitian	47
C. Lokasi Penelitian	47
D. Sumber Data	48
E. Metode Pengumpulan Data.....	49
F. Metode Pengolahan Data	51
BAB IV	54
HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	54

A. Profil PT Kereta Commuter Indonesia.....	54
B. Standar Pelayanan Minimum (SPM) Kereta Api Arjonegoro Berdasarkan Permenhub Nomor PM 63 Tahun 2019 Tentang Angkutan Orang dengan Kereta Api.....	56
C. Standar Pelayanan Minimum Kereta Api Arjonegoro Berdasarkan <i>Maqashid Syari'ah</i>	72
BAB V.....	87
PENUTUP	87
A. Kesimpulan.....	87
B. Saran.....	89
DAFTAR PUSTAKA	91
LAMPIRAN	97

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Persamaan dan Perbedaan Penelitian Terdahulu	21
Tabel 2. 2 Rincian Standar Pelayanan Minimum Aspek Kenyamanan	28
Tabel 2. 3 Rincian Standar Pelayanan Minimum Aspek Keamanan	30
Tabel 2. 4 Rincian Standar Pelayanan Minimum Aspek Kesetaraan.....	31
Tabel 2. 5 Rincian Standar Pelayanan Minimum Aspek Keselamatan	32
Tabel 2. 6 Rincian Standar Pelayanan Minimum Aspek Keandalan	34
Tabel 2. 7 Rincian Standar Pelayanan Minimum Aspek Kemudahan	35
Tabel 3. 1 Hasil Wawancara	50
Tabel 4. 1 Standar Pelayanan Minimum Aspek Kenyamanan KA Arjonegoro.....	58
Tabel 4. 2 Standar Pelayanan Minimum Aspek Keamanan KA Arjonegoro	60
Tabel 4. 3 Standar Pelayanan Minimum Aspek Keselamatan KA Arjonegoro.....	61
Tabel 4. 4 Standar Pelayanan Minimum Aspek Kesetaraan KA Arjonegoro	64
Tabel 4. 5 Standar Pelayanan Minimum Aspek Kemudahan KA Arjonegoro	65
Tabel 4. 6 Standar Pelayanan Minimum Aspek Kemudahan KA Arjonegoro	66
Tabel 4. 7 Tabel Rincian Maqashid Syari'ah Terhadap Standar Pelayanan Minimum.....	86

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Surat Izin Penelitian	97
Lampiran 2 Balasan Izin Penelitian	98
Lampiran 3 Bukti Wawancara	99
Lampiran 4 Aspek Standar Pelayanan Minimum yang belum terpenuhi.....	100
Lampiran 5 Aspek Standar Pelayanan Minimum yang terpenuhi	101
Lampiran 6 Berita tentang KA Arjonegoro	102

ABSTRAK

Mauliya Nayla Sa'idah, 220202110007, 2026, **Pemenuhan Standar Pelayanan Minimum Kereta Api Arjonegoro Perspektif Permenhub Nomor PM Nomor 63 Tahun 2019 Tentang Angkutan Orang Dengan Kereta Api dan *Maqashid Syari'ah* (Studi di PT. Kereta *Commuter* Indonesia Daerah Operasional 8 Kota Surabaya)**, Skripsi, Program Studi Hukum Ekonomi Syariah Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang, Pembimbing: Dr. H. Faishal Agil Al Munawar, Lc., M.Hum.

Kata Kunci: Standar Pelayanan Minimum, Kereta Api, *Maqashid Syari'ah*

Tingginya penggunaan Kereta Api Arjonegoro sebagai moda transportasi publik berbiaya ekonomis di wilayah Jawa Timur, khususnya pada rute Bojonegoro–Sidoarjo. Meskipun memiliki peran penting dalam mendukung mobilitas masyarakat, dalam praktiknya masih ditemukan berbagai permasalahan pelayanan, seperti kepadatan penumpang, keterbatasan fasilitas, serta belum terpenuhinya hak kenyamanan dan kesetaraan bagi penumpang. Kondisi tersebut menimbulkan pertanyaan mengenai sejauh mana pemenuhan Standar Pelayanan Minimum (SPM) Kereta Api Arjonegoro sebagaimana diatur dalam Pasal 6 ayat (2) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 63 Tahun 2019, serta bagaimana pemenuhannya jika ditinjau dari perspektif *maqashid syari'ah*.

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pemenuhan Standar Pelayanan Minimum Kereta Api Arjonegoro berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku serta mengkaji kesesuaiannya dengan prinsip-prinsip *maqashid syari'ah*. Metode yang digunakan adalah penelitian hukum empiris dengan pendekatan yuridis sosiologis. Data diperoleh melalui observasi lapangan, wawancara dengan pihak terkait, serta studi dokumentasi terhadap peraturan perundang-undangan dan literatur pendukung. Seluruh data dianalisis menggunakan teknik analisis kualitatif deskriptif

Hasil penelitian menunjukkan bahwa pemenuhan Standar Pelayanan Minimum (SPM) pada KA Arjonegoro oleh PT Kereta *Commuter* Indonesia belum sepenuhnya optimal. Aspek keamanan dan kehandalan telah terpenuhi, namun kenyamanan, keselamatan, kesetaraan, dan kemudahan masih memiliki kekurangan. Dalam perspektif teori kemanfaatan hukum Jeremy Bentham, prinsip the greatest happiness of the greatest number belum terwujud sepenuhnya, sedangkan dalam perspektif *maqāsid syarī'ah* menurut Al-Shatibi, pelayanan telah mengarah pada kemaslahatan pada ketiga tingkatan *al-dharūriyyāt*, *al-hājiyyāt*, dan *al-taḥsīniyyāt*, namun tetap memerlukan perbaikan berkelanjutan agar manfaat pelayanan dapat dirasakan secara optimal oleh seluruh penumpang.

ABSTRACT

Mauliya Nayla Sa'idah, 220202110007, 2026 (**Fulfillment of Minimum Service Standards of the Arjonegoro Train from the Perspective of Minister of Transportation Regulation Number PM 63 of 2019 on Passenger Rail Transport and Maqashid Shari'ah (Study at PT. Kereta *Commuter* Indonesia Operational Region 8 Surabaya City)**), Thesis, Sharia Economic Law Study Programme, Faculty of Sharia, Maulana Malik Ibrahim State Islamic University, Malang, Supervisor: Dr. H. Faishal Agil Al Munawar, Lc., M.Hum.

Keywords: Minimum Service Standards, Railway, *Maqashid Shari'ah*

The high usage of the Arjonegoro Train as an economical public transportation mode in the East Java region, particularly on the Bojonegoro–Sidoarjo route. Despite having an important role in supporting public mobility, in practice various service problems are still found, such as passenger overcrowding, limited facilities, and the unfulfilled rights to comfort and equality for passengers. These conditions raise questions regarding the extent to which the Minimum Service Standards (SPM) of the Arjonegoro Train are being met as regulated in Article 6 paragraph (2) of Minister of Transportation Regulation Number PM 63 of 2019, and how their fulfillment is viewed from the perspective of maqashid syari'ah.

This research aims to analyze the fulfillment of Minimum Service Standards of the Arjonegoro Train based on applicable legal regulations and to examine their compatibility with the principles of maqashid syari'ah. The method used is empirical legal research with a juridical-sociological approach. Data were obtained through field observations, interviews with related parties, and documentation studies of legislation and supporting literature. All data were analyzed using descriptive qualitative analysis techniques.

The research results show that the fulfillment of Minimum Service Standards on the Arjonegoro Train by PT Kereta Commuter Indonesia has not been fully optimal. Aspects of security and reliability have been met, however comfort, safety, equality, and accessibility still have deficiencies. From the perspective of Jeremy Bentham's legal utility theory, the principle of the greatest happiness of the greatest number has not been fully realized, while from the perspective of maqāṣid syarī'ah according to Al-Shatibi, the service has been directed toward maslahah at the three levels of al-dharūriyyāt, al-hājiyyāt, and al-taḥṣīniyyāt, but still requires continuous improvement so that the benefits of the service can be felt optimally by all passengers.

مُلَخَّصُ البَحْث

مولية نيلا سعيدة، ٢٠٢٦، ٢٢٠٢٠٢١١٠٠٠٧، استيفاء معايير الخدمة الدنيا لقطار أرجونيغورو من منظور قرار وزير النقل رقم ٦٣ لسنة ٢٠١٩ بشأن نقل الأشخاص بالقطارات ومقاصد الشريعة (دراسة في شركة كيريتا كوميوتر إندونيسيا للمنطقة التشغيلية الثامنة بمدينة سورابايا)، بحث تكميلي، قسم الفقه الاقتصادي الإسلامي كلية الشريعة جامعة مولانا مالك إبراهيم الإسلامية الحكومية مالانج، المشرف: الدكتور فيصل عقيل المنور

الكلمات المفتاحية: المعايير الدنيا للخدمة، السكك الحديدية، مقاصد الشريعة

إن الاستخدام العالي لقطار أرجونيغورو كوسيلة نقل عام اقتصادية التكلفة في منطقة جاوا الشرقية، وخاصة على خط بوجونيغورو-سيدوارجو. وعلى الرغم من دوره المهم في دعم تنقل المجتمع، إلا أنه في الممارسة العملية لا تزال هناك مشاكل مختلفة في الخدمة، مثل ازدحام الركاب، ومحدودية المرافق، وعدم استيفاء حقوق الراحة والمساواة للركاب. وهذا الوضع يثير تساؤلات حول مدى الوفاء بالمعايير الدنيا للخدمة لقطار أرجونيغورو كما هو منصوص عليه في المادة ٦ الفقرة (٢) من لائحة وزير النقل رقم ٦٣ لسنة ٢٠١٩، وكيفية الوفاء بها إذا نُظر إليها من منظور مقاصد الشريعة.

يهدف هذا البحث إلى تحليل الوفاء بالمعايير الدنيا للخدمة لقطار أرجونيغورو بناءً على أحكام الأنظمة المعمول بها ودراسة مدى توافقها مع مبادئ مقاصد الشريعة. والمنهج المستخدم هو البحث القانوني التجريبي بمقاربة قانونية اجتماعية. وتم الحصول على البيانات من خلال المراقبة الميدانية، والمقابلات مع الأطراف ذات الصلة، ودراسة توثيقية للأنظمة والأدبيات الداعمة. وتم تحليل جميع البيانات باستخدام تقنية التحليل الوصفي النوعي.

أظهرت نتائج البحث أن استيفاء معايير الحد الأدنى للخدمة في قطار أرجونيغورو من قبل شركة PT Kereta Commuter Indonesia لم يكن مثاليًا بالكامل. فقد استُوفيت جوانب الأمن والموثوقية، غير أن جوانب الراحة والسلامة والمساواة وسهولة الوصول لا تزال تعاني من قصور. ومن منظور نظرية المنفعة القانونية عند جيريمي بنتام، لم يتحقق مبدأ "أعظم سعادة لأكبر عدد" بصورة كاملة، في حين أن الخدمة من منظور مقاصد الشريعة وفق الإمام الشاطبي قد اتجهت نحو تحقيق المصلحة على المستويات الثلاثة: الضروريات والحاجيات والتحسينيات، إلا أنها لا تزال تحتاج إلى تحسين مستمر حتى تتحقق الفائدة المثلى من الخدمة لجميع الركاب.

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Dalam kehidupan dan sistem sosial masyarakat, transportasi memiliki fungsi yang sangat penting.¹ Transportasi menjadi kebutuhan vital dalam mendukung mobilitas masyarakat dan distribusi barang, di mana kereta api menjadi pilihan karena memberikan aksesibilitas yang mudah, tingkat keamanan yang baik, efisien, dan terjangkau.² Alasan inilah yang membuat sebagian besar pengguna transportasi cenderung menggunakan kereta api dibanding sarana transportasi darat yang lain.³

Di wilayah Jawa Timur, transportasi kereta api menjadi pilihan utama masyarakat untuk keperluan produktivitas dan mobilitas sehari-hari. KRD Bojonegoro yang juga dikenal sebagai kereta Arjonegoro merupakan salah satu kereta api lokal ekonomi yang beroperasi dalam lingkup DAOP 8 Surabaya,

¹ Denata Kurniawan, Rini Heryanti, Dan Dharu Triasih, "Implementasi Undang-Undang Perlindungan Konsumen Terhadap Penumpang Jasa Transportasi Pt.Kai Daerah Operasi 4 Semarang," *Semarang Law Review (SLR)* 3, No. 1 (27 April 2022).

<https://Scholar.Archive.Org/Work/Bhhiqpcpjeenitxbvbw22ajxy/Access/Wayback/Https://Journals.Usm.Ac.Id/Index.Php/Slr/Article/Download/4881/Pdf>

² Arizzal Maulana Primayandi Dan Arie Indra Gunawan, "Analisis Persepsi Penumpang Kereta Api Jarak Jauh Terhadap Keamanan Dan Kualitas Layanan Di Stasiun Bandung," *Prosiding Industrial Research Workshop And National Seminar* 13, No. 01 (19 Agustus 2022).

<https://Jurnal.Polban.Ac.Id/Proceeding/Article/View/4367>

³ Fellycia Lauwtania, "Perlindungan Hukum Terhadap Pengguna Jasa Perkeretaapian Terkait Dengan Pelecehan Seksual Yang Terjadi Di Atas Kereta Api Dikaji Oleh Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen (Studi Kasus PT. Kereta Api Indonesia)," *Binamulia Hukum* 10, No. 1 (31 Juli 2021). <http://Ejournal.Hukumunkris.Id/Index.Php/Binamulia/Article/View/378>

melintasi jalur Bojonegoro hingga Sidoarjo dengan durasi perjalanan kurang lebih 3 jam 40 menit.⁴

Ketertarikan masyarakat untuk memakai kereta api ini disebabkan oleh biaya tiket yang sangat ekonomis, yaitu dalam rentang Rp6.000-Rp12.000, serta jadwal perjalanan yang dianggap lebih terpercaya bagi calon penumpang. Tidak hanya soal harga yang terjangkau, aspek kenyamanan juga turut menjadi alasan mengapa penumpang memilih transportasi kereta api.⁵

Akan tetapi, kondisi di lapangan justru sangat berbeda, di mana layanan yang disediakan PT KAI sebagai BUMN pengelola kereta api Arjonegoro dapat dikatakan belum memenuhi ekspektasi masyarakat.⁶ Berbagai keluhan dari penumpang KA Arjonegoro banyak menyoroti masalah fasilitas yang tidak nyaman. Salah satu isu krusial adalah sering terjadinya kelebihan jumlah penumpang. Meskipun sudah dilengkapi dengan AC, kondisi yang terlalu padat ini membuat perjalanan tidak nyaman dan berpotensi mengancam keselamatan para penumpang.⁷

Di sisi lain, ketidakadaan tempat duduk prioritas bagi wanita hamil, ibu dengan anak kecil, dan mereka yang memiliki disabilitas di KA Arjonegoro adalah suatu

⁴ Imam Sakroni Dan Zulkifli Lubis, “Analisis Kinerja Kereta Api Ekonomi Lokal Krd Bojonegoro,” *Jurnal Gradasi Teknik Sipil* 7, No. 2 (6 Januari 2024).
https://ejurnal.poliban.ac.id/index.php/Teknik_Sipil/Article/View/1444

⁵ Hidayatul Faiq, Wawancara penumpang, (Malang, 23 Mei 2025)

⁶ Zauda Salma Salsabila, Wawancara penumpang (Malang, 23 Mei 2025)

⁷ Moch Alfa Alfiansyah “Kereta Baru Komuter Arjonegoro, Modernisasi Yang Bikin Frustrasi,” *KOMPASIANA*, 11 Juli 2023.
<https://www.kompasiana.com/Moch65122/64acd68508a8b510d8107fb3/Kereta-Baru-Komuter-Arjonegoro-Modernisasi-Yang-Bikin-Frustrasi>

pelanggaran terhadap peraturan pemerintah di sektor transportasi. Keadaan ini mengakibatkan penumpang terampas hak mereka atas kenyamanan selama bepergian serta melanggar ketentuan tentang kesetaraan yang telah ditetapkan dalam peraturan.⁸

Masalah tentang kurang baiknya layanan kereta api sebenarnya sudah tercakup dalam aturan yang sangat jelas tentang hak penumpang dan tugas operator. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian secara spesifik menetapkan patokan standar untuk operasional layanan kereta api. Ayat (1) pada Pasal 133 menyatakan bahwa pihak penyelenggara wajib mengutamakan keselamatan dan keamanan, melayani kebutuhan masyarakat, menginformasikan jadwal dan ongkos, serta menepati waktu keberangkatan. Ketentuan ini lalu dipertegas melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 63 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kereta Api.

Sesuai dengan apa yang tertuang dalam Ayat (2) Pasal 6, standar pelayanan minimum kualitas jasa kereta api meliputi unsur keselamatan, keamanan, kehandalan, kenyamanan, kemudahan, dan kesetaraan. Aturan ini berfungsi sebagai pegangan wajib bagi siapa saja yang menyediakan jasa kereta api di dalam negeri, termasuk PT Kereta Api Indonesia (Persero).

⁸Rahma Amir, No. 1 (2015). "KA Arjonegoro Sidoarjo-Bojonegoro Menyiksa Penumpang," Diakses 1 Desember 2024, <https://Mojok.Co/Terminal/Ka-Arjonegoro-Sidoarjo-Bojonegoro-Menyiksa-Penumpang/>.

Permasalahan perlindungan konsumen bagi para pengguna jasa transportasi publik dilihat dari pembebanan tanggung jawab dari pihak jasa angkutan terhadap konsumen.⁹ Tidak hanya itu, hak-hak konsumen sebagai pengguna jasa transportasi publik juga diatur dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. Pada Pasal 4, konsumen memiliki hak atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan/atau jasa.¹⁰ Maka, ketika *overload* penumpang dibiarkan terjadi secara terus-menerus, PT KAI tidak hanya melanggar peraturan sektoral transportasi, tetapi juga berpotensi melanggar hak-hak konsumen yang dilindungi secara hukum.

Mengingat masalah pada layanan kereta api Arjonegoro sudah lama terjadi dan sering dikeluhkan warga, sangat penting untuk mengevaluasi kembali penerapan aturan yang sudah ada. PT KAI (Persero) punya kewajiban kepada publik dan sejalan dengan tujuan perusahaan untuk menawarkan pelayanan yang baik, menyenangkan, serta hasil yang bermutu bagi para penumpang.¹¹

Apabila kenyamanan dan keamanan penumpang diabaikan karena kereta terlalu penuh, bukan cuma nama baik perusahaan yang jadi taruhan, melainkan juga keyakinan

⁹ Eka Rini Meidiarti Npm Dan Pembimbing I Salamiah, “Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Angkutan Kota Berdasarkan Undang-Undang Perlindungan Konsumen Nomor 8 Tahun 1999,” <https://eprints.uniska-bjm.ac.id/10967/>

¹⁰ Himmatu Ni'mati Rohmah, “Analisis Hukum Layanan Penumpang Kereta Api Perspektif Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian Dan Masalah Mursalah: Studi Di Stasiun Kotabaru Malang” (Undergraduate, Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim, 2019). <http://etheses.uin-malang.ac.id/15992/>

¹¹ Lanang Akbar Prasajo, “Kualitas Pelayanan Pt. Kereta Api Indonesia Daop Viii Stasiun Gubeng Surabaya,” <https://core.ac.uk/download/pdf/482205299.pdf>

masyarakat pada transportasi umum secara keseluruhan. Oleh sebab itu, pemeriksaan mendalam pada cara kerja dan kapasitas layanan kereta Arjonegoro sangat diperlukan.

Dicky Arifianto menekankan perlindungan hukum dan tanggung jawab PT KAI terhadap penumpang dan barang dalam pengangkutan kereta api.¹² Sementara itu, Gabriella Evangelista meneliti tentang hak kenyamanan konsumen lebih memfokuskan pada pemenuhan hak aman dan nyaman pengguna jasa serta posisi konsumen yang lemah terhadap pelaku usaha.¹³ Semua isinya terletak pada sudut pandang analisis, yakni tanggung jawab pengangkut dan hak konsumen, namun keduanya sama-sama menegaskan pentingnya perlindungan hukum untuk menjamin keselamatan dan kenyamanan pengguna jasa transportasi.

Walaupun sudah ada kajian soal batas layanan minimal dan pengamanan penumpang kereta, belum ada penelitian yang fokus membahas batas layanan minimal Kereta Api Arjonegoro berdasarkan kerangka *maqashid syariah*. Konsep *maqashid syariah* ini menggarisbawahi pentingnya menjaga kepentingan pembeli demi kebaikan bersama. Maqashid syariah meliputi tiga jenis keperluan, yakni *Al-dharuriyyah*

¹² Dicky Arifianto, Gurnadi Lie, Dan Moody Rizqy Syailendra, "Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Dan Barang Yang Diangkut Oleh Kereta Api," *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan* 9, No. 13 (15 Juli 2023).

<http://Jurnal.Peneliti.Net/Index.Php/JIWP/Article/View/4449>

¹³ Dicky Arifianto, Gurnadi Lie, Dan Moody Rizqy Syailendra, "Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Dan Barang Yang Diangkut Oleh Kereta Api," *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan* 9, No. 13 (15 Juli 2023).

<http://Jurnal.Peneliti.Net/Index.Php/JIWP/Article/View/4449>

(kebutuhan pokok), *Al-hajiyyat* (penunjang kegiatan), dan *Al-Tahsiniyyat* (kualitas hidup).¹⁴

Pemilihan lokasi ini, didasarkan pada Kereta Api Arjonegoro (KRD Bojonegoro–Sidoarjo) merupakan layanan kereta api lokal ekonomi yang berada dalam lingkup operasional Daop 8 Surabaya dan memiliki tingkat mobilitas penumpang yang cukup tinggi. Wilayah Daop 8 yang mencakup kawasan strategis seperti Surabaya, Bojonegoro, dan Sidoarjo merupakan daerah dengan aktivitas ekonomi dan sosial yang padat. Tingginya ketergantungan masyarakat terhadap kereta Arjonegoro menjadikan layanan ini relevan untuk dikaji, terutama karena munculnya berbagai keluhan seperti kelebihan kapasitas penumpang, ketidaktersediaan kursi prioritas, serta persoalan kenyamanan dan keselamatan. Kondisi faktual tersebut menunjukkan adanya kesenjangan antara regulasi dan implementasi di lapangan

Dari Uraian diatas, dibutuhkan penelitian lebih lanjut di lapangan mengenai bagaimana pemenuhan standar pelayanan minimum yang telah ditetapkan oleh pemerintah terhadap Perusahaan Kereta Api. Pada penelitian ini penulis terfokus pada pemenuhan terhadap standar pelayanan minimal kereta api Arjonegoro dan perpektif *maqashid syari'ah* yang belum ada dalam penelitian sebelumnya. Guna mempermudah pemahaman dan implementasinya, peneliti menyusun kajian ini dalam bentuk skripsi

¹⁴ Mar'atus Sholikhah, "Perlindungan hukum terhadap konsumen angkutan bus mini jurusan Mojokerto – Pasuruan perspektif Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 dan Maqashid Syariah: Studi praktik terhadap kepastian tarif di Terminal Kertajaya Mojokerto" (undergraduate, Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim, 2019). <http://etheses.uin-malang.ac.id/17155/>

berjudul: “Pemenuhan Standar Pelayanan Minimum (Spm) Kereta Api Arjonegoro Perspektif Permenhub Nomor PM 63 Tahun 2019 Dan *Maqashid Syari’ah* (Studi di PT Kereta Api *Commuter* Indonesia Daop 8 Kota Surabaya)”

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dipaparkan diatas, penulis mengambil pokok-pokok rumusan masalah yang akan akan dijawab dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana Pemenuhan Standar Pelayanan Minimum (SPM) Kereta Api Arjonegoro ?
2. Bagaimana Pemenuhan Standar Pelayanan Minimum (SPM) Kereta Api Arjonegoro perspektif *Maqashid Syari’ah*?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang telah dikemukakan, penelitian ini memiliki tujuan yaitu:

1. Untuk menjelaskan dan menganalisis Pemenuhan Standar Pelayanan Minimum (SPM) kereta api Arjonegoro?
2. Untuk menjelaskan dan menganalisis Pemenuhan Standar Pelayanan Minimum (SPM) kereta api Arjonegoro perspektif *Maqashid Syari’ah*

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat teoritis

- a. Melalui penelitian ini, diharapkan dapat diperoleh jawaban atas persoalan penelitian dan turut memperluas referensi akademis yang berguna sebagai bahan pertimbangan bagi peneliti berikutnya yang mengkaji bidang yang sama.
- b. Penelitian ini diharapkan mampu menggambarkan kepada masyarakat pengguna jasa tentang capaian standar pelayanan minimum yang diterapkan PT KA *Commuter* Indonesia sebagai penyelenggara transportasi kereta api, sekaligus menjadi motivasi untuk terus meningkatkan kualitas pelayanan ke depannya.
- c. Hasil penelitian ini dapat menjadi rujukan evaluatif bagi operator kereta api dalam mengukur capaian penerapan Standar Pelayanan Minimum berdasarkan ketentuan Permenhub, dan menentukan bagian-bagian yang masih perlu ditingkatkan.

2. Manfaat Praktis

- a. Secara praktis penelitian ini diharapkan agar bermanfaat bagi peneliti dan juga masyarakat. Penelitian ini dapat memberikan informasi terkait pandangan hukum yang tertuang dalam Pasal 6 Ayat (2) Permenhub Nomor PM 63 Tahun 2019 Dan *Maqasid Syari'ah* mengenai Standart Pelayanan Minimum Kereta Api Arjonegoro.
- b. Penelitian ini dapat memperdalam teori sosiologi hukum tentang perilaku masyarakat (termasuk perusahaan angkutan dan penumpang) terhadap

penerapan peraturan di bidang transportasi publik, khususnya dalam budaya hukum di Indonesia.

E. Definisi Operasional

Definisi operasional berfungsi untuk menghindari terjadinya salah penafsiran, bedanya penafsiran atau kesalahpahaman dalam memahami judul Pemenuhan Standar Pelayanan Minimum (SPM) Kereta Api Arjonegoro Perspektif Permenhub Nomor PM 63 Tahun 2019 dan *Maqashid Syari'ah*", maka penulis akan memaparkan rincian-rincian istilah yang dimaksud dalam judul penelitian, yaitu

1. Standar Pelayanan Minimum (SPM)

SPM adalah ukuran minimum pelayanan yang harus dipenuhi oleh penyedia layanan dalam memberikan pelayanan kepada pengguna jasa, yang harus dilengkapi dengan tolok 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

2. *Maqashid Syari'ah*

Maqashid syari'ah adalah tujuan yang ingin dicapai melalui penerapan syariat Islam, yang berupaya mewujudkan kemaslahatan dan mencegah terjadinya kemudharatan dalam kehidupan manusia. Prinsip ini menjadi landasan dalam penetapan keputusan dan hukum Islam, dengan sasaran utama menciptakan kesejahteraan bagi seluruh umat.

F. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan dalam penelitian ini pada dasarnya tidak jauh dari penelitian skripsi pada umumnya. Demi menjaga dalam konsistensi serta fokus pembahasan, maka peneliti menyajikan sistematika penulisan yang terdiri dari lima bab, dimana masing-masing masih memiliki korelasi antar satu sama lain. Setiap dijelaskan dan dibagi kedalam sub-sub bab, sebagaimana yang akan diuraikan dibawah ini:

Bab I Pendahuluan, terdapat beberapa poin penjelasan yaitu latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian dan manfaat penelitian. Latar belakang masalah disini akan menjelaskan secara umum gambaran dari permasalahan yang dibahas dalam penelitian ini. Rumusan masalah dalam penelitian ini berjumlah dua. Tujuan penelitian disini akan mengikuti berapa jumlah dari rumusan masalah. Dan manfaat dari penelitian ini juga ada dua yaitu manfaat bagi penulis dan pembaca.

Bab II Tinjauan Pustaka, Bab II dalam penelitian ini adalah Tinjauan Pustaka. Tinjauan pustaka berisi ulasan dan analisis kritis terhadap literatur atau sumber-sumber yang relevan dengan topik penelitian. Didalam tinjauan pustaka akan membahas tentang kajian teori dan penelitian terdahulu.

Bab III Metode Penelitian, metode penelitian ini terbagi menjadi beberapa sub bab yaitu: Jenis penelitian, pendekatan penelitian, lokasi penelitian, sumber data, metode pengumpulan data, dan metode pengolahan data. Jenis penelitian disini menggunakan penelitian yuridis empiris. Pendekatan penelitian menggunakan

yuridis sosiologis. Sumber data penelitian ini adalah data primer dan data sekunder. Metode pengumpulan data melalui wawancara, observasi, dan dokumentasi. Metode pengolahan data dilakukan dengan pemeriksaan data (*editing*), klasifikasi (*classifying*), verifikasi (*verifying*), analisis data (*analysing*) dan kesimpulan (*concluding*).

BAB IV Hasil Penelitian dan Pembahasan, bagian ini akan mengulas dan menjawab apa yang sudah disajikan rumusan masalah pada bab I. Masalah yang diangkat dalam penelitian ini adalah Pemenuhan Standar Pelayanan Minimum (SPM) Kereta Api Arjonegoro Berdasarkan Permenhub Nomor PM 63 Tahun 2019 Dan *Maqashid Syari'ah*

Bab V Penutup, dalam bab ini merupakan akhir dari penelitian. Didalam penutup akan berisi tentang kesimpulan dan saran. Kesimpulan disini adalah poin-poin penting hasil penjabaran dari penelitian yang telah dilakukan. Kesimpulan disini akan memuat jawaban singkat dari rumusan masalah yang telah dicantumkan dalam Bab I. Saran dalam penelitian ini ditujukan bagi pihak yang berkepentingan dan juga peneliti selanjutnya.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Penelitian Terdahulu

Berdasarkan pokok masalah yang telah diuraikan diatas maka peneliti akan mencamtumkan beberapa penelitian terdahulu yang khususnya berkaitan dengan judul Pemenuhan Standar Pelayanan Minimum (SPM) Kereta Api Arjonegoro Perspektif Pasal 6 Ayat (2) Permenhub Nomor PM 63 Tahun 2019 dan *Maqashid Syari'ah*” dalam bentuk karya ilmiah atau skripsi sebagai berikut:

1. Jurnal (2024) “*Jaminan Keselamatan Penumpang Moda Transportasi Kereta Api (Studi Kasus Kecelakaan Kereta Api Turangga dan KRL Commuter Line Bandung)*” karya Rinitami Njatrijani, Saulita Margaret, dan Ester Purinta Sembiring merupakan penelitian hukum normatif dengan pendekatan yuridis normatif yang membahas jaminan keselamatan penumpang serta tanggung jawab PT KAI dalam kasus kecelakaan kereta, dengan dasar UU No. 23 Tahun 2007, UU No. 8 Tahun 1999, PP No. 56 Tahun 2009, dan PM No. 48 Tahun 2015.

Persamaannya dengan penelitian ini terletak pada fokus perlindungan hak pengguna jasa kereta api terkait pemenuhan standar pelayanan minimum, khususnya kenyamanan, keamanan, dan keselamatan. Perbedaannya, penelitian terdahulu lebih menitikberatkan pada jaminan

keselamatan dalam konteks kecelakaan kereta dan pertanggungjawaban PT KAI, sedangkan penelitian ini menekankan pemenuhan Standar Pelayanan Minimum penumpang KA Arjonegoro dalam operasional sehari-hari sesuai PM No. 63 Tahun 2019 Pasal 6 Ayat (2) dengan analisis berbasis *maqashid syari'ah*.¹⁵

2. Jurnal (2024) "*Penanggulangan Kecelakaan Penyeberangan Kereta Api di Jalan Rumah Tumbuh Muara Enim dalam Perspektif Hukum Pidana Islam*" karya Lasmini dan M. Tamudin merupakan penelitian hukum empiris yang menyoroti upaya preventif untuk mengurangi kecelakaan di perlintasan sebidang, dengan membandingkan perspektif hukum nasional dan hukum pidana Islam.

Persamaannya dengan penelitian ini terletak pada pembahasan tanggung jawab PT KAI dalam menjamin keselamatan pengguna jasa serta relevansinya dengan UU No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Namun, perbedaannya yaitu penelitian terdahulu menitikberatkan pada aspek keselamatan di perlintasan kereta api dan peran hukum pidana Islam, sedangkan penelitian ini lebih spesifik mengkaji pemenuhan hak kenyamanan penumpang KA Arjonegoro terkait pelanggaran kapasitas angkut yang tidak sesuai dengan Standar Pelayanan Minimum dalam PM

¹⁵ Rinitami Njatrijani dkk., "Jaminan Keselamatan Penumpang Moda Transportasi Kereta Api (Studi Kasus Kecelakaan Kereta Api Turangga dan KRL Commuter Line Bandung)," *Law Development and Justice Review* 7, no. 1 (2024). <https://ejournal2.undip.ac.id/index.php/lj/article/view/22660>

No. 63 Tahun 2019 Pasal 6 Ayat (2), dengan analisis dari perspektif *maqasid syari'ah*.¹⁶

3. Jurnal (2023) "*Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang dan Barang yang Diangkut Oleh Kereta Api*" karya Dicky Arifianto, Gurnadi Lie, dan Moody Rizqy Syailendra merupakan penelitian hukum normatif yang menggunakan dasar hukum utama berupa Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD), serta ketentuan tentang *force majeure* dalam hukum perdata. Penelitian ini menganalisis tanggung jawab hukum PT Kereta Api Indonesia dalam hal terjadi kerugian terhadap penumpang atau barang akibat kecelakaan atau keadaan memaksa (*force majeure*).

Terdapat Persamaan yang terletak pada pembahasan tanggung jawab PT KAI terhadap penumpang, khususnya dalam melindungi hak keselamatan dan kenyamanan. Keduanya sama-sama mengacu pada regulasi nasional dalam sektor perkeretaapian. Perbedaannya, penelitian terdahulu lebih menitikberatkan pada perlindungan hukum terkait kecelakaan atau *force majeure*, sedangkan penelitian ini secara khusus mengkaji pelanggaran Standar Pelayanan Minimum (SPM) pada KA

¹⁶ Lasmini Lasmini Dan M. Tamudin, "Penanggulangan Kecelakaan Penyeberangan Kereta Api Di Jalan Rumah Tumbuh Muara Enim Dalam Perspektif Hukum Pidana Islam," *Ta'zir: Jurnal Hukum Pidana* 8, No. 2 (30 Desember 2024): <https://Jurnal.Radenfatah.Ac.Id/Index.Php/Tazir/Article/View/26777>

Arjonegoro dengan menambahkan analisis berdasarkan perspektif *maqasid syari'ah*.¹⁷

4. Jurnal (2023) "*Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Kereta Api (Kasus Keterlambatan Kereta Api Perspektif Fiqh Siyasah)*" karya Henny Sriwindari dan Khalid merupakan penelitian hukum normatif dengan pendekatan yuridis yang membahas tanggung jawab PT KAI atas keterlambatan perjalanan serta perlindungan hukum bagi penumpang, dengan dasar UU No. 8 Tahun 1999 dan PM No. 63 Tahun 2019 serta ditinjau dari perspektif *Fiqh Siyasah*.

Persamaannya dengan penelitian ini terletak pada fokus perlindungan hukum terhadap penumpang ketika standar pelayanan tidak terpenuhi, sedangkan perbedaannya yaitu penelitian terdahulu menitikberatkan pada pertanggungjawaban keterlambatan kereta, sementara penelitian ini membahas pemenuhan Standar Pelayanan Minimum penumpang KA Arjonegoro sesuai PM No. 63 Tahun 2019 Pasal 6 Ayat (2) dengan analisis berbasis *maqashid syari'ah*.¹⁸

5. Jurnal (2023) "*Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Atas Hilangnya Barang Bagasi di PT Kereta Api*" karya Retno Wulansari dan Rafadila

¹⁷ Dicky Arifianto, Gurnadi Lie, Dan Moody Rizqy Syailendra, "Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Dan Barang Yang Diangkut Oleh Kereta Api," *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan* 9, No. 13 (15 Juli 2023).

[Http://Jurnal.Peneliti.Net/Index.Php/JIWP/Article/View/4449](http://Jurnal.Peneliti.Net/Index.Php/JIWP/Article/View/4449)

¹⁸ Henny Sriwindari Dan Khalid Khalid, "Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Kereta Api (Kasus Keterlambatan Kereta Api Perspektif Fiqh Siyasah)," *UNES Law Review* 5, No. 4 (19 Juli 2023).
<https://Review-Unes.Com/Index.Php/Law/Arti Cle/View/722>

Febriana merupakan penelitian hukum normatif dengan pendekatan perundang-undangan, kasus, dan konseptual yang berfokus pada tanggung jawab PT KAI terhadap hilangnya barang bagasi penumpang serta perlindungan hukum bagi konsumen yang dirugikan, dengan dasar UU No. 23 Tahun 2007 dan UU No. 8 Tahun 1999.

Persamaannya dengan penelitian ini terletak pada pembahasan perlindungan hak konsumen dalam layanan kereta api dan kewajiban penyelenggara angkutan untuk menjamin kenyamanan serta keamanan penumpang. Perbedaannya, penelitian terdahulu menekankan tanggung jawab atas kerugian akibat kehilangan bagasi, sedangkan penelitian ini menitikberatkan pada pemenuhan Standar Pelayanan Minimum penumpang KA Arjonegoro sebagaimana diatur dalam PM No. 63 Tahun 2019 Pasal 6 Ayat (2), dengan analisis berbasis *maqashid syari'ah*.¹⁹

6. Jurnal (2023) “Perlindungan Hukum pada Penumpang Perempuan Kereta Api Perkotaan terhadap Pelecehan Seksual” karya Dhina Setyo Oktaria merupakan penelitian hukum normatif dengan pendekatan yuridis normatif yang berfokus pada perlindungan hukum bagi penumpang perempuan korban pelecehan seksual di kereta api perkotaan, dengan dasar UU No. 12

¹⁹ Retno Wulansari Dan Rafadila Febriana, “Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Atas Hilangnya Barang Bagasi Di PT Kereta Api,” *JURNAL DINAMIKA UMT* 8, No. 2 (13 Desember 2023). <https://jurnal.UMT.Ac.Id/Index.Php/Dinamika/Article/View/10303>

Tahun 2022, UU No. 23 Tahun 2007, PP No. 72 Tahun 2009, KUHP, dan UU No. 8 Tahun 1999.

Persamaannya dengan penelitian ini terletak pada sama-sama membahas perlindungan hukum pengguna jasa transportasi kereta api serta implementasi standar pelayanan minimum sesuai Permenhub No. 63 Tahun 2019, terutama terkait kenyamanan dan keselamatan penumpang. Perbedaannya, penelitian terdahulu menitikberatkan pada isu pelecehan seksual di kereta perkotaan serta pentingnya regulasi tambahan untuk perlindungan perempuan, sedangkan penelitian ini lebih berfokus pada permasalahan Standar Pelayanan Minimum Kereta Api Arjonegoro, dengan analisis yang ditinjau melalui Permenhub Nomor PM 63 Tahun 2019 Pasal 6 Ayat (2) perspektif *maqashid syari'ah*.²⁰

7. Skripsi (2023) "*Kajian Yuridis Terhadap Perlindungan Hukum Bagi Penumpang Kereta Api dan Pengangkutan Barang*" karya Nurul Ainunisya merupakan penelitian hukum normatif dengan pendekatan deskriptif analitis yang membahas perlindungan hukum bagi pengguna jasa angkutan kereta api, baik penumpang maupun barang, dengan dasar UU No. 23 Tahun 2007, UU No. 8 Tahun 1999, regulasi teknis perhubungan, serta KUH Perdata dan KUH Dagang.

²⁰ Dhina Setyo Oktaria, "Perlindungan Hukum Pada Penumpang Perempuan Kereta Api Perkotaan Terhadap Pelecehan Seksual: Legal Protection For Female Urban Train Passengers Against Sexual Harassment," *Reformasi Hukum* 27, No. 2 (3 September 2023). <https://ojs.uid.ac.id/index.php/jrh/article/view/546>

Persamaannya dengan penelitian ini terletak pada kajian perlindungan hukum terhadap hak penumpang dan tanggung jawab PT KAI dalam memberikan pelayanan sesuai standar. Perbedaannya, penelitian terdahulu membahas secara luas perlindungan hukum termasuk aspek kontrak pengangkutan, hak-kewajiban, ganti rugi, dan asuransi, sedangkan penelitian ini lebih spesifik menitikberatkan pada pemenuhan Standar Pelayanan Minimum penumpang KA Arjonegoro serta pelanggaran yang terjadi dalam praktik operasional, dengan analisis berbasis *maqashid syari'ah* sebagaimana diatur dalam Permenhub No. 63 Tahun 2019 Pasal 6 Ayat (2).²¹

8. Skripsi (2021) Citra Sri Ratu Sukmawati berjudul "*Perlindungan Hukum Bagi Pengguna Jasa Transportasi Kereta Api Pada Masa Pandemi COVID-19*" merupakan penelitian yuridis normatif yang membahas perjanjian pengangkutan antara konsumen dan PT KAI serta tanggung jawab penyelenggara jasa dalam memberikan perlindungan hukum selama pandemi, dengan dasar UU No. 23 Tahun 2007, UU No. 8 Tahun 1999, dan ketentuan protokol kesehatan.

Persamaannya dengan penelitian ini adalah sama-sama mengangkat isu perlindungan hukum bagi penumpang kereta api dalam menjamin hak-

²¹ Nurul Ainunisya, "Kajian Yuridis Terhadap Perlindungan Hukum Bagi Penumpang Kereta Api Dan Pengangkutan Barang" (Undergraduate, Universitas Islam Sultan Agung Semarang, 2023). [Http://Repository.Unissula.Ac.Id/Id/Eprint/30224](http://Repository.Unissula.Ac.Id/Id/Eprint/30224)

hak dasar konsumen. Perbedaannya, penelitian terdahulu fokus pada konteks khusus pandemi COVID-19 terkait kesehatan, keselamatan, dan keamanan, sedangkan penelitian ini lebih menitikberatkan pada permasalahan operasional harian penumpang KA Arjonegoro, khususnya pelanggaran kapasitas angkut yang mengurangi kenyamanan, sesuai ketentuan Permenhub No. 63 Tahun 2019 Pasal 6 Ayat (2), dengan analisis berbasis *maqashid syari'ah*.²²

9. Jurnal (2019) “*Perlindungan Hukum Atas Hak Kenyamanan Konsumen Sebagai Pengguna Jasa Transportasi Kereta Api Commuter Line Khusus Wanita*” karya Gabriella Evangelista dan Siti Nurbaiti merupakan penelitian hukum normatif yang menitikberatkan pada perlindungan kenyamanan penumpang perempuan dengan dasar UU No. 8 Tahun 1999, UU No. 23 Tahun 2007, dan PM No. 48 Tahun 2015.

Persamaannya dengan penelitian ini terletak pada pembahasan perlindungan hukum dan standar pelayanan minimum kereta api, sedangkan perbedaannya terletak pada fokus: penelitian terdahulu menyoroti penumpang perempuan Commuter Line, sementara penelitian ini

²² Citra Sri Ratu Sukmawati. *Perlindungan Hukum Bagi Pengguna Jasa Transportasi Kereta Api Pada Masa Pandemi Covid-19*. Diss. UPN Jawa Timur, 2021. <https://Repository.Upnjatim.Ac.Id/2570/1/Cover.Pdf>

mengkaji pemenuhan SPM penumpang KA Arjonegoro berdasarkan PM No. 63 Tahun 2019 Pasal 6 Ayat (2) dengan analisis *maqashid syari'ah*.²³

10. Skripsi (2019) “*Analisis Hukum Layanan Penumpang Kereta Api Perspektif Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian dan Masalah Mursalah (Studi di Stasiun Kotabaru Malang)*” karya Himmatu Ni'mati Rohmah merupakan penelitian hukum empiris dengan pendekatan yuridis sosiologis yang membahas praktik layanan KA Penataran jurusan Surabaya–Blitar, khususnya terkait penjualan tiket tanpa tempat duduk dan minimnya fasilitas bagi penumpang berdiri yang berdampak pada hilangnya kenyamanan serta keselamatan.

Persamaannya dengan penelitian ini terletak pada fokus perlindungan hak penumpang kereta api, terutama aspek kenyamanan dan keselamatan, serta sama-sama merujuk pada peraturan perundang-undangan tentang standar pelayanan minimum. Perbedaannya, penelitian terdahulu menitikberatkan pada permasalahan tiket tanpa tempat duduk dengan analisis hukum Islam melalui konsep *masalah mursalah*, sedangkan penelitian ini lebih spesifik membahas pemenuhan Standar

²³ Gabriella Evangelista Dan Siti Nurbaiti, “Perlindungan Hukum Atas Hak Kenyamanan Konsumen Sebagai Pengguna Jasa Transportasi Kereta Api Commuter Line Khusus Wanita,” *Jurnal Hukum Adigama* 1, No. 2 (29 Januari 2019). <https://www.academia.edu/download/73179106/1751.pdf>

Pelayanan Minimum penumpang KA Arjonegoro sesuai PM No. 63 Tahun 2019 Pasal 6 Ayat (2), dengan analisis berbasis *maqashid syari'ah*.²⁴

Tabel 2. 1 Persamaan dan Perbedaan Penelitian Terdahulu

No.	Nama Penulis	Judul	Persamaan	Perbedaan
1.	Rinitami Njatrijani dkk (2024)	Jaminan Keselamatan Penumpang Moda Transportasi Kereta Api	Persamaannya dengan penelitian ini terletak pada fokus perlindungan hak pengguna jasa kereta api terkait pemenuhan standar pelayanan minimum, khususnya kenyamanan, keamanan, dan keselamatan.	Penelitian terdahulu lebih menitikberatkan pada jaminan keselamatan dalam konteks kecelakaan kereta dan pertanggungjawaban PT KAI, sedangkan penelitian ini menekankan pemenuhan Standar Pelayanan Minimum penumpang KA Arjonegoro dalam operasional sehari-hari sesuai PM No. 63 Tahun 2019 Pasal 6 Ayat (2) dengan analisis berbasis <i>maqashid syari'ah</i>
2.	Lasmini dan M. Tamudin (2024)	Penanggulangan Kecelakaan Penyeberangan Kereta Api di Jalan Rumah Tumbuh Muara Enim dalam	Persamaannya dengan penelitian ini terletak pada pembahasan tanggung jawab PT KAI dalam menjamin	Penelitian terdahulu menitikberatkan pada aspek keselamatan di perlintasan kereta api dan peran hukum pidana

²⁴ Himmatu Ni'mati Rohmah, "Analisis Hukum Layanan Penumpang Kereta Api Perspektif Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian Dan Masalah Mursalah: Studi Di Stasiun Kotabaru Malang" (Undergraduate, Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim, 2019. [Http://Etheses.Uin-Malang.Ac.Id/15992/](http://Etheses.Uin-Malang.Ac.Id/15992/)

		Perspektif <i>Hukum Pidana Islam</i> ”	keselamatan pengguna jasa serta relevansinya dengan UU No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.	Islam, sedangkan penelitian ini lebih spesifik mengkaji pemenuhan hak kenyamanan penumpang KA Arjonegoro terkait pelanggaran kapasitas angkut yang tidak sesuai dengan Standar Pelayanan Minimum dalam PM No. 63 Tahun 2019 Pasal 6 Ayat (2), dengan analisis dari perspektif <i>maqasid syari'ah</i>
3.	Dicky Arifianto, Gurnadi Lie, Moody Rizqy Syailendra (2023)	Perlindungan Hukum terhadap Penumpang dan Barang yang Diangkut oleh Kereta Api	Terdapat Persamaan yang terletak pada pembahasan tanggung jawab PT KAI terhadap penumpang, khususnya dalam melindungi hak keselamatan dan kenyamanan. Keduanya sama-sama mengacu pada regulasi nasional dalam sektor perkeretaapian.	Perbedaannya, penelitian terdahulu lebih menitikberatkan pada perlindungan hukum terkait kecelakaan atau <i>force majeure</i> , sedangkan penelitian ini secara khusus mengkaji pelanggaran Standar Pelayanan Minimum (SPM) pada KA Arjonegoro dengan menambahkan analisis berdasarkan perspektif <i>maqasid syari'ah</i>
4.	Henny Sriwindari dan Khalid (2023)	Perlindungan Hukum terhadap Penumpang Kereta Api (Kasus	Persamaannya dengan penelitian ini terletak pada fokus perlindungan	Penelitian terdahulu menitikberatkan pada pertanggungjawaban keterlambatan

		Keterlambatan Perspektif Fiqh Siyasah)	hukum terhadap penumpang ketika standar pelayanan tidak terpenuhi	kereta, sementara penelitian ini membahas pemenuhan Standar Pelayanan Minimum penumpang KA Arjonegoro sesuai PM No. 63 Tahun 2019 Pasal 6 Ayat (2) dengan analisis berbasis <i>maqashid syari'ah</i>
5.	Retno Wulansari Rafadila Febriana (2023)	Perlindungan Hukum Konsumen atas Hilangnya Barang Bagasi di PT KAI	Persamaannya dengan penelitian ini terletak pada pembahasan perlindungan hak konsumen dalam layanan kereta api dan kewajiban penyelenggara angkutan untuk menjamin kenyamanan serta keamanan penumpang	Penelitian terdahulu menekankan tanggung jawab atas kerugian akibat kehilangan bagasi, sedangkan penelitian ini menitikberatkan pada pemenuhan Standar Pelayanan Minimum penumpang KA Arjonegoro sebagaimana diatur dalam PM No. 63 Tahun 2019 Pasal 6 Ayat (2), dengan analisis berbasis <i>maqashid syari'ah</i>
6.	Dhina Setyo Oktaria (2023)	Perlindungan Hukum pada Penumpang Perempuan Kereta Api Perkotaan terhadap Pelecehan Seksual	Persamaannya dengan penelitian ini terletak pada sama-sama membahas perlindungan hukum pengguna jasa transportasi kereta api serta implementasi standar pelayanan	Penelitian terdahulu menitikberatkan pada isu pelecehan seksual di kereta perkotaan serta pentingnya regulasi tambahan untuk perlindungan perempuan, sedangkan penelitian ini lebih

			minimum sesuai Permenhub No. 63 Tahun 2019, terutama terkait kenyamanan dan keselamatan penumpang.	berfokus pada permasalahan Standar Pelayanan Minimum Kereta Api Arjonegoro, dengan analisis yang ditinjau melalui Permenhub Nomor PM 63 Tahun 2019 Pasal 6 Ayat (2) perspektif <i>maqashid syari'ah</i>
7.	Nurul Ainunisya (2023)	Kajian Yuridis Terhadap Perlindungan Hukum Bagi Penumpang Kereta Api dan Pengangkutan Barang	Persamaannya dengan penelitian ini terletak pada kajian perlindungan hukum terhadap hak penumpang dan tanggung jawab PT KAI dalam memberikan pelayanan sesuai standar	Penelitian terdahulu membahas secara luas perlindungan hukum termasuk aspek kontrak pengangkutan, hak-kewajiban, ganti rugi, dan asuransi, sedangkan penelitian ini lebih spesifik menitikberatkan pada pemenuhan Standar Pelayanan Minimum penumpang KA Arjonegoro serta pelanggaran yang terjadi dalam praktik operasional, dengan analisis berbasis <i>maqashid syari'ah</i> sebagaimana diatur dalam Permenhub No. 63 Tahun 2019 Pasal 6 Ayat (2)

8.	Citra Sri Ratu Sukmawati (2021)	Perlindungan Hukum Bagi Pengguna Jasa Transportasi Kereta Api Pada Masa Pandemi COVID-19	Persamaannya dengan penelitian ini adalah sama-sama mengangkat isu perlindungan hukum bagi penumpang kereta api dalam menjamin hak-hak dasar konsumen	Penelitian terdahulu fokus pada konteks khusus pandemi COVID-19 terkait kesehatan, keselamatan, dan keamanan, sedangkan penelitian ini lebih menitikberatkan pada permasalahan operasional harian penumpang KA Arjonegoro, khususnya pelanggaran kapasitas angkut yang mengurangi kenyamanan, sesuai ketentuan Permenhub No. 63 Tahun 2019 Pasal 6 Ayat (2), dengan analisis berbasis <i>maqashid syari'ah</i> .
9.	Gabriella Evangelista dan Siti Nurbaiti (2019)	Perlindungan Hukum atas Hak Kenyamanan Konsumen Sebagai Pengguna Jasa Kereta Khusus Wanita	Persamaannya dengan penelitian ini terletak pada pembahasan perlindungan hukum dan standar pelayanan minimum kereta api,	penelitian terdahulu menyoroti penumpang perempuan Commuter Line, sementara penelitian ini mengkaji pemenuhan SPM penumpang KA Arjonegoro berdasarkan PM No. 63 Tahun 2019 Pasal 6 Ayat (2)

				dengan analisis <i>maqashid syari'ah</i>
10.	Himmatu Ni'mati Rohmah (2019)	Analisis Hukum Layanan Penumpang Kereta Api Perspektif Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian dan Masalah Mursalah (Studi di Stasiun Kotabaru Malang)"	Persamaannya dengan penelitian ini terletak pada fokus perlindungan hak penumpang kereta api, terutama aspek kenyamanan dan keselamatan, serta sama-sama merujuk pada peraturan perundang-undangan tentang standar pelayanan minimum.	Penelitian terdahulu menitikberatkan pada permasalahan tiket tanpa tempat duduk dengan analisis hukum Islam melalui konsep <i>masalah mursalah</i> , sedangkan penelitian ini lebih spesifik membahas pemenuhan Standar Pelayanan Minimum penumpang KA Arjonegoro sesuai PM No. 63 Tahun 2019 Pasal 6 Ayat (2), dengan analisis berbasis <i>maqashid syari'ah</i>

Dari tabel penelitian terdahulu di atas, penelitian ini memiliki perbedaan dari segi objek, peraturan yang digunakan, serta Standar Pelayanan Minimum (SPM) yang dijadikan sebagai acuan dalam pengambilan data. Objek dalam penelitian ini berfokus pada PT KAI *Commuter* Indonesia sebagai penyelenggara layanan kereta Api Arjonegoro relasi Sidoarjo–Bojonegoro.

Pemilihan PT KA *Commuter* Indonesia sebagai objek penelitian didasarkan pada perannya sebagai entitas operator yang bertanggung jawab secara langsung terhadap pengelolaan dan pemenuhan standar pelayanan kepada pengguna jasa.

Permasalahan yang diangkat dalam penelitian ini berawal dari adanya ulasan masyarakat yang dimuat pada website Radar Bojonegoro, sehingga diperlukan analisis lebih lanjut untuk menilai sejauh mana pemenuhan Standar Pelayanan Minimum (SPM) telah dilaksanakan oleh pihak operator dalam praktiknya.

Peraturan yang digunakan ada beberapa yang sama tetapi aspek yang diambil untuk Standar Pelayanan Minimum kereta api tersebut berbeda. Penelitian ini meninjau dari dua aspek yaitu Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 63 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang dengan Kereta Api dan *Maqashid Syari'ah*.

B. Kajian Pustaka

1. Standar Pelayanan Minimum (SPM)

Berdasarkan ketentuan Pasal 1 angka 10 Permenhub PM 63 Tahun 2019 tentang SPM Angkutan Orang dalam Kereta Api, SPM didefinisikan sebagai standar minimal layanan yang harus direalisasikan oleh penyedia jasa kepada konsumen, dilengkapi dengan parameter yang berfungsi sebagai acuan pelaksanaan dan instrumen evaluasi kualitas layanan, sebagai bentuk kewajiban dan kesanggupan penyedia jasa terhadap masyarakat dalam menghadirkan layanan yang berkualitas, responsif, praktis, terjangkau, serta terukur.²⁵

²⁵Pasal 1 angka 10 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 63 Tahun 2019 Tentang Standart pelayanan Minimum Kereta Api Angkutan Orang

Dalam pasal 6 ayat 2 disebut kan bahwa standar pelayanan minimum ini meliputi keselamatan, keamanan, kehandalan, kenyamanan, kemudahan dan kesetaraan.²⁶ Adapun aspek yang diambil dari penelitian ini yaitu:

a. Kenyamanan

Tabel 2. 2 Rincian Standar Pelayanan Minimum Aspek Kenyamanan

No.	Jenis Pelayanan	Indikator	Uraian	Tolak Ukur
1.	Tempat duduk dengan konstruksi tetap yang mempunyai sandaran	Jumlah maksimum kapasitas	Tempat duduk merupakan fasilitas untuk pengguna jasa angkutan kereta api untuk duduk di dalam kereta selama dalam perjalanan	• Tempat duduk minimal 20% dari spesifikasi teknis kereta • Ruang untuk mengangkut penumpang berdiri maksimum 1 m² untuk 6 orang
2.	oilet dilengkapi dengan air sesuai kebutuhan	Kondisi	Toilet berfungsi sebagai tempat untuk buang air dengan ketersediaan air yang cukup selama di dalam perjalanan	

²⁶ Pasal 6 ayat 2 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 63 Tahun 2019 Tentang Standart pelayanan Minimum Kereta Api Angkutan Orang

3.	Fasilitas pengatur sirkulasi udara	Suhu	Fasilitas untuk sirkulasi udara dapat menggunakan AC (air conditioner), kipas angin (fan) dan/atau ventilasi udara	Suhu dalam kereta maksimal 27°C
4.	Fasilitas pegangan penumpang berdiri	Fasilitas pegangan penumpang (<i>hand rail</i> dan <i>hand grip</i>) yang disediakan penumpang berdiri	• Ketersediaan • Jumlah • kondisi	Fasilitas pegangan penumpang (<i>hand rail</i> dan <i>hand grip</i>) untuk pegangan penumpang berdiri di kereta api perkotaan
5.	Rak bagasi	Jumlah yang berfungsi	Fasilitas ini dipruntukkan bagi pengguna jasa angkutan kereta api untuk menempatkan barang bawaan di dalam kereta dengan aman dan tidak mengganggu penumpang	Tersedia rak bagasi di atas tempat duduk
6.	Kebersihan	Kondisi Kebersihan	Keadaan kereta bebas dari kotoran, termasuk diantaranya debu, sampah, dan bau meliputi kebersihan interior dan eksterior kereta	Tersedia petugas kebersihan yang bertanggung jawab untuk kebersihan kereta yang Menggunakan seragam dan

				dibekali dengan peralatan kebersihan
--	--	--	--	--------------------------------------

b. Keamanan

Tabel 2. 3 Rincian Standar Pelayanan Minimum Aspek Keamanan

No.	Jenis pelayanan	Indikator	Uraian	Tolak ukur
1.	Fasilitas pendukung	• Ketersediaan • Jumlah	Peralatan untuk memonitor kejadian selama dalam perjalanan kereta api	• Minimal 2 CCTV dalam 1 rangkaian kereta
2.	Petugas keamanan	• Ketersediaan • Jumlah	Orang yang bertugas menjaga keamanan, ketertiban, dan kelancaran, sirkulasi pengguna jasa di kereta	• Tersedia petugas berseragam yang dilengkapi dengan atribut dan alat bantu • Minimal 1 orang dalam 6 kereta
3.	Informasi gangguan keamanan	• Ketersediaan • Jumlah	Informasi yang disampaikan pengguna jasa apabila mendapat gangguan	Minimal 4 stiker setiap kereta yang mudah terlihat, strategis, dan jelas terbaca

			keamanan berupa stiker berisi nomor telepon dan/atau sms pengaduan di tempel pada tempat yang strategis dan mudah dilihat	
4	Lampu penerangan	Intensitas cahaya	Lampu penerangan di kereta berfungsi sebagai sumber cahaya untuk membaca dan berkomunikasi	Tersedia lampu penerangan dengan intensitas cahaya minimal 200 lux

c. Kesetaraan

Tabel 2. 4 Rincian Standar Pelayanan Minimum Aspek Kesetaraan

No.	Jenis Pelayanan	Indikator	Uraian	Tolak Ukur
1.		• Ketersediaan • Jumlah	Fasilitas ini berupa kursi prioritas untuk mempermudah penumpang dengan kebutuhan khusus, yang meliputi penyandang disabilitas, wanita hamil, penumpang membawa balita, lanjut	• Tersedia kursi prioritas yang dilengkapi stiker petunjuk dan edukatif, • Minimal 12 (dua belas) tempat duduk dalam satu kereta

			usia, dan orang sakit	
2.	Tempat khusus kursi roda	• Ketersediaan • Kondisi	Fasilitas ini berupa ruang khusus yang diperuntukkan kepada penumpang yang menggunakan kursi roda	Mempunyai tempat khusus kursi roda atau sesuai standar teknis sarana yang diberi stiker/penanda khusus kursi roda

d. Keselamatan

Tabel 2. 5 Rincian Standar Pelayanan Minimum Aspek Keselamatan

No.	Jenis Pelayanan	Indikator	Uraian	Tolak Ukur
1.	Informasi dan fasilitas keselamatan	• ketersediaan • kondisi	Informasi ketersediaan dan peralatan penyelamatan darurat dalam bahaya (kecelakaan, kebakaran, dan bencana alam)	Informasi dan fasilitas keselamatan mudah terlihat dan terjangkau, antara lain: • 1 (satu) APAR per kereta dengan ukuran minimal 3 kg yang terawat baik. • Tombol darurat. • Peralatan pendukung, antara lain:

				pemecah kaca, tombol/tuas pembuka pintu otomatis (bagi sarana yang sudah dilengkapi pintu otomatis). • Petunjuk yang jelas tentang tata cara evakuasi melalui media visual dan audio.
2.	Informasi dan fasilitas kesehatan	• ketersediaan • kondisi	Informasi ketersediaan dan fasilitas kesehatan untuk penanganan keadaan darurat	Minimal 1 (satu) set perlengkapan P3K tersedia di setiap kereta atau dibawa oleh petugas keamanan/pengawalan.
3.	Pintu kereta	Kondisi	Pintu keluar atau masuk penumpang secara manual/otomatis	Pintu berfungsi dengan baik

e. Kehandalan

Tabel 2. 6 Rincian Standar Pelayanan Minimum Aspek Kehandalan

No.	Jenis pelayanan	Indikator	Uraian	Tolak Ukur
1.	Kehandalan /keteraturan	Waktu	Memberikan informasi ketepatan atau kepastian waktu keberangkatan	• keterlambatan dihitung 20% dari total waktu tempuh perjalanan kereta api yang dijadwalkan • keterlambatan diinformasikan dengan intensitas suara 10 dB menggunakan bahasa yang singkat

				sopan, dan jelas
--	--	--	--	------------------------

f. Kemudahan

Tabel 2. 7Rincian Standar Pelayanan Minimum Aspek Kemudahan

No.	Jenis Pelayanan	Uraian	Indikator	Tolak Ukur
1.	Informasi stasiun yang akan disinggahi/dilewati secara berurutan	Informasi yang disampaikan untuk mempermudah penumpang yang akan turun di suatu stasiun kereta api, baik stasiun yang sedang maupun yang akan disinggahi/dilewati.	• Keterseediaan • Tempat • Intensitas cahaya	• Informasi visual harus ditempatkan pada lokasi yang strategis, mudah terlihat, dan jelas terbaca. • Informasi dalam bentuk audio harus terdengar jelas dengan intensitas suara minimal 10 dB lebih tinggi dari

				tingkat kebisingan yang ada.
2.	Informasi gangguan perjalanan kereta api	Isi informasi terkait dengan hamatan-hambatan selama dalam perjakanan meliputi: • Gangguan operasional sarana perkeret aapian • Gangguan prasarana perkeret aapian • Gangguan tidak langsung akibat operasional • Gaggua n alam	• Waktu • Intensitas suara	Informasi diumumkan paling lambat 30 menit setelah terjadinya gangguan dan harus terdengar jelas dengan intensitas suara minimal 10 dB lebih tinggi dari tingkat kebisingan yang ada
3.	Nama/relasi kereta api dan nomor operasi kereta	Ketersediaan nama/relasi kereta api, nomor operasi, serta nomor	• Jumlah • Tempat • Kondisi	• 2 (dua) buah nama kereta api/relasi kereta api di

		urut kereta untuk mempermudah penumpang mengetahui identitas dan relasi perjalanan kereta api.		setiap kereta api pada bagian luar sisi kiri dan kanan (untuk rangkaian kereta api yang ditarik oleh lokomotif). • Display nama relasi/nomor operasi kereta api perkotaan dipasangkan di bagian muka/<i>front end</i> kereta (untuk rangkaian kereta api yang tidak ditarik oleh lokomotif).
4.	Informasi pelayanan	Informasi yang disampaikan	• Tempat • Jenis media	• Memiliki sistem pemberi

		n di dalam kereta kepada pengguna jasa	• Kondisi	tahuan <i>Public Address System</i> (PA) atau <i>Passenger Information System</i> (PIS) • Informasi dalam bentuk visual berupa PID (<i>Passenger Information Display</i>) diletakkan di tempat strategis di dalam kereta dan mudah terlihat. • Informasi dalam bentuk audio/suara harus terdengar jelas dengan intensita
--	--	--	---	---

				s suara 10 dB lebih tinggi dari tingkat kebisingan yang ada.
5.	Kadar gelap kaca	Kaca film jendela kereta guna mengurangi panas sinar matahari, namun tidak mengurangi kemudahan pandangan penumpang ke luar kereta	Kadar gelap	Kadar gelap kaca film maksimal 40%

Standar Pelayanan Minimum (SPM) angkutan kereta api perkotaan sebagaimana dirinci dalam tabel di atas merupakan pedoman yang mengatur batas minimal kualitas pelayanan yang wajib dipenuhi oleh penyelenggara jasa perkeretaapian. SPM tersebut mencakup enam aspek utama, yaitu kenyamanan, keamanan, kesetaraan, keselamatan, kehandalan, dan kemudahan. Setiap aspek memiliki indikator, uraian, serta tolok ukur yang terukur guna menjamin terpenuhinya hak-hak pengguna jasa selama perjalanan.

Pada aspek kenyamanan, standar mengatur ketersediaan tempat duduk minimal 20% dari spesifikasi teknis kereta serta kapasitas ruang berdiri maksimum 1 m² untuk 6 orang. Selain itu, fasilitas toilet harus berfungsi dengan

ketersediaan air yang cukup, suhu ruangan dijaga maksimal 27°C melalui sistem sirkulasi udara (AC, kipas, atau ventilasi), serta tersedianya pegangan penumpang berdiri (hand rail dan hand grip) dalam jumlah dan kondisi yang memadai. Fasilitas rak bagasi juga wajib tersedia di atas tempat duduk, dan kebersihan kereta dijaga oleh petugas berseragam yang dilengkapi peralatan kebersihan.

Pada aspek keamanan, standar mencakup ketersediaan minimal dua unit CCTV dalam satu rangkaian kereta, keberadaan petugas keamanan berseragam dengan atribut lengkap (minimal satu orang dalam enam kereta), penyediaan informasi pengaduan gangguan keamanan melalui stiker yang ditempatkan secara strategis (minimal empat stiker per kereta), serta lampu penerangan dengan intensitas cahaya minimal 200 lux.

Aspek kesetaraan menekankan penyediaan kursi prioritas minimal 12 tempat duduk dalam satu kereta yang dilengkapi stiker edukatif, serta ketersediaan ruang khusus kursi roda dengan penanda yang jelas sesuai standar teknis sarana. Hal ini bertujuan untuk menjamin aksesibilitas bagi penyandang disabilitas, lanjut usia, ibu hamil, penumpang dengan balita, dan penumpang yang sakit.

Pada aspek keselamatan, diwajibkan adanya informasi dan fasilitas penyelamatan darurat yang mudah terlihat dan terjangkau, seperti minimal satu APAR berukuran 3 kg per kereta, tombol darurat, alat pemecah kaca, tuas pembuka pintu otomatis, serta petunjuk evakuasi visual dan audio. Selain itu,

tersedia minimal satu set perlengkapan P3K di setiap kereta atau dibawa oleh petugas, serta pintu kereta harus berfungsi dengan baik baik secara manual maupun otomatis.

Aspek kehandalan mengatur ketepatan waktu perjalanan, di mana keterlambatan dihitung sebesar 20% dari total waktu tempuh yang dijadwalkan dan wajib diinformasikan kepada penumpang dengan intensitas suara minimal 10 dB di atas tingkat kebisingan, menggunakan bahasa yang singkat, sopan, dan jelas.

Aspek kemudahan mencakup penyampaian informasi stasiun secara visual dan audio yang ditempatkan secara strategis dan mudah terbaca, serta pengumuman gangguan perjalanan paling lambat 30 menit setelah terjadi gangguan. Identitas kereta seperti nama/relasi dan nomor operasi harus terpasang sesuai ketentuan, didukung sistem informasi seperti Public Address System (PA), Passenger Information System (PIS), dan Passenger Information Display (PID). Selain itu, kadar gelap kaca film jendela maksimal 40% guna mengurangi panas tanpa mengurangi visibilitas penumpang.

Secara keseluruhan, SPM ini berfungsi sebagai instrumen pengendalian mutu pelayanan yang bertujuan untuk menjamin keamanan, kenyamanan, keselamatan, dan kemudahan bagi pengguna jasa kereta api perkotaan secara berkelanjutan.

2. Teori Kemanfaatan Hukum Jeremy Bentham

Jeremy Bentham dilahirkan di Spitalfields, London pada tanggal 15 Februari tahun 1748 dan pada saat usianya tujuh tahun (1755), dia dikirim oleh ayahnya untuk mengenyam pendidikan di *Westminster School*. Pada tahun 1769 ketika usianya dua belas tahun dia melanjutkan pendidikannya di Queen's College University of Oxford. Tahun 1763 dia mendaftarkan dirinya menjadi seorang barrister di *The Honorable Society of Lincoln's Inn*, dan berhasil menyelesaikan ujian barristernya pada tahun 1768. Setelah merayakan kelulusannya menjadi seorang barrister, dia kembali ke *Queen's College* untuk melakukan voting terhadap pemilihan parlemen di universitasnya. Sesaat sebelum melakukan voting, dia mengunjungi perpustakaan universitas dan beristirahat sejenak di kedai kopi depan perpustakaan tersebut. Disitulah dia kemudian menemukan salinan pamflet yang baru diterbitkan oleh Joseph Priestley dengan judul "*Essay on Government*".²⁷

Konsep dasar dari Teori *Utilitarianisme* secara umum sangat sederhana, yaitu bagaimana memaksimalkan kedayagunaan (*utility*) dari suatu tindakan, sehingga dari proses tersebut kita dapat menikmati manfaat, keuntungan, kebahagiaan, dan kenikmatan.²⁸ Kemanfaatan selalu dikaitkan dengan teori

²⁷ Frederikus Fios, "Keadilan Hukum Jeremy Bentham Dan Relevansinya Bagi Praktik Hukum Kontemporer," *Humaniora: Journal of Indonesian Culture and Society* 3, no. 1 (2012): 299–309, <https://doi.org/10.21512/humaniora.v3i1.3315>.

²⁸ Rizki Ridwansyah, "Konsep Teori Utilitarianisme Dan Penerapannya Dalam Hukum Praktis Di Indonesia," *Nusantara: Jurnal Pendidikan, Seni, Sains Dan Sosial Humaniora* 2, no. 01 (2024), <https://journal.forikami.com/index.php/nusantara/article/view/570>.

utilitarianisme milik Jeremy Bentham. Istilah dari “*The greatest happiness of the greatest number*” selalu diidentikkan sebagai kebahagiaan yang ditentukan oleh banyaknya orang, sehingga taraf ukur kebahagiaan mayoritas yang menentukan bagaimana hukum tersebut dibentuk. Namun, istilah tersebut lebih cocok diartikan sebagai jaminan kebahagiaan individu yang harus diberikan oleh negara kepada warga negaranya serta menghilangkan penderitaan bagi masyarakat melalui instrumen hukum, sehingga tolak ukur dari instrumen hukum tersebut adalah “kebahagiaan” dan “penderitaan”.²⁹

Dalam *utilitarianisme*, tujuan utama adalah memaksimalkan kebahagiaan kolektif. Tindakan yang dianggap bernilai adalah tindakan yang berkontribusi pada kesejahteraan bersama. Jeremy Bentham merumuskan tujuh variabel kuantitatif sebagai dasar untuk menghitung tingkat *pleasure* yang dihasilkan oleh suatu tindakan. Ketujuh variabel ini berfungsi untuk menentukan sejauh mana suatu tindakan dapat menghasilkan kebahagiaan sebagai berikut:

- a. Intensitas (*Intensity*): Seberapa besar atau kuat kesenangan atau penderitaan yang ditimbulkan.
- b. Durasi (*Duration*): Berapa lama kesenangan/penderitaan itu berlangsung.
- c. Kepastian (*Certainty*): Seberapa besar kemungkinan kesenangan atau penderitaan itu terjadi.

²⁹ Endang Pratiwi dkk., “Teori Utilitarianisme Jeremy Bentham: Tujuan Hukum Atau Metode Pengujian Produk Hukum?,” *Jurnal Konstitusi* 19, no. 2 (2022): 268, <https://doi.org/10.31078/jk1922>.

- d. Kedekatan waktu (*Propinquity*): Seberapa cepat kesenangan atau penderitaan itu dirasakan setelah tindakan dilakukan
- e. Produktivitas (*Fecundity*): Apakah kesenangan itu akan menghasilkan kesenangan lain atau penderitaan akan menghasilkan penderitaan lain.
- f. Kemurnian (*Purity*): Apakah kesenangan itu tidak bercampur dengan penderitaan, atau sebaliknya.
- g. Luas dampak (*Extent*): Berapa banyak orang yang terdampak oleh tindakan tersebut.

Melalui tujuh pertimbangan ini, Bentham berupaya menyediakan alat evaluasi moral yang bersifat praktis dan terukur, terutama untuk digunakan dalam perumusan hukum, kebijakan publik, dan penilaian moral pribadi.³⁰

Maqasid Syari'ah

a. Pengertian *Maqasid Syari'ah*

Secara etimologi kata *maqashid* berasal dari bahasa Arab مقاصد merupakan bentuk jamak dari kata “*maqsad*” yang berarti maksud, prinsip, niat, sasaran, tujuan, tujuan akhir. *Maqashid* adalah pernyataan alternatif untuk *mashalih* atau kemaslahatan-kemaslahatan. Adapun kata (الشرعية) *asy-syar'iyah* berarti hukum Allah, baik yang ditetapkan langsung oleh

³⁰ Amanda Sevi Maisa Ayu dan Indriyani Fatmawati, “UTILITARIANISME JEREMY BENTHAM DALAM FILSAFAT HUKUM: ANALISIS TERHADAP KONSEP KEBAHAGIAAN SEBAGAI TUJUAN HUKUM,” *NUJEEEL : Nusantara Journal of Education, Technology and Law* 1, no. 1 (2025), <https://jurnaldarulhikam.id/index.php/jeel/article/view/33>.

Allah melalui Al-Qur'an ataupun juga yang dijelaskan melalui Sunnah Nabi Muhammad SAW. sedangkan secara terminologi maqashid syari'ah adalah maksud dan tujuan Allah SWT yang terkandung dalam penetapan suatu hukum yang mempunyai tujuan untuk kemaslahatan umat manusia.³¹

b. Pembagian *Maqashid Syari'ah*

Menurut al-Syathibi, tujuan Allah SWT menurunkan syariat adalah untuk merealisasikan kemaslahatan dan mencegah kerusakan. Al-Syathibi menegaskan bahwa seluruh ketentuan hukum yang ditetapkan Allah SWT semata-mata untuk kepentingan dan kesejahteraan manusia. Terkait dengan kemaslahatan yang hendak dicapai, jika ditinjau dari aspek urgensi dan tingkat kebutuhannya, al-Syâthibi bersama ulama lainnya mengklasifikasikannya menjadi tiga kategori: *al-dharuriyyat* (kebutuhan pokok), *al-hajiyyatt* (kebutuhan pendukung), dan *al-tahsniyyat* (kebutuhan pelengkap). Ketiga tingkatan tersebut mencakup lima aspek perlindungan, yakni menjaga agama (*hifz al-din*), menjaga jiwa (*hifz al-nafs*), menjaga keturunan (*hifz al-nasb*), menjaga akal (*hifz al-'aql*), dan menjaga harta (*hifz al-mal*). Perlindungan tingkat *Al-dharuriyyat* menjadi prioritas pertama, *Al-*

³¹ Wani Maulida Alsa, *Jaminan Perlindungan Hukum Dalam Pencatatan Perkawinan(Perspektif Maqashid Asy-Syar'iyah)*, 4 (2022). <https://riset.unisma.ac.id/index.php/JAS/article/view/15388>

hajiyyat sebagai prioritas kedua, dan *Al-tahsiniyyât* sebagai prioritas ketiga.³² Berikut akan dijelaskan tingkatan-tingkatan tersebut:

1. *Al-Dharuriyyat*

Al-dharuriyyat adalah segala sesuatu yang harus ada untuk tegaknya kemaslahatan manusia, baik agamanya maupun dunianya. Apabila *al-dharuriyyat* tidak ada dan tidak terpelihara dengan baik, maka rusaklah kehidupan manusia di dunia dan akhirat. Dengan kata lain, *al-dharuriyyat* adalah tujuan esensial dalam kehidupan manusia demi untuk menjaga kemaslahatan mereka. Tujuan hukum Islam dalam bentuk *al-dharuriyyat* ini mengharuskan pemeliharaan terhadap lima kebutuhan yang sangat esensial bagi manusia yang dikenal dengan *Al-Dharuriyah Al-Khams*, yaitu pemeliharaan agama, jiwa, akal, keturunan, dan harta.³³

2. *Al-Hajiyyat*

Al-hajiyyat adalah suatu kebutuhan yang juga mesti dipunyai oleh manusia, dan keberadaannya akan membuat hidup manusia akan lebih mudah dan terhindar dari kesulitan. Orang yang tidak memperoleh atau mengedepankan kebutuhan *al-hajiyyat* ini pada dasarnya tidak

³² aziyaty Fadila, “Analisis Putusan Nomor 833/Pdt.G/2022/Pa.Bn Tentang Hak Asuh Anak Yang Belum Mumayyiz Karena Ibu Murtad Perspektif Maqashid Syariah” (Masters, UIN Fatmawati Sukarno Bengkulu, 2023), . <http://repository.uinfasbengkulu.ac.id/1848/>

³³ Aziyaty Fadila, “Bersolek Bagi Wanita Karier Pada Waktu Ihdad Dalam Perspektif Maqashid Syariah” (other, IAIN Bengkulu, 2021). <http://repository.iainbengkulu.ac.id/id/eprint/6639>

akan membuat kehidupannya hancur dan berantakan, tetapi akan mendapatkan kesulitan, baik dalam menjalankan aktivitas keduniawian maupun aktivitas ukhrawinya. Itulah sebabnya dalam bidang agama misalnya, dibolehkan mengambil keringanan yang diberikan oleh Allah SWT seperti mengqashar shalat bagi musafir, berbuka puasa bagi musafir dan orang sakit, mendirikan shalat dalam keadaan duduk ketika tidak sanggup berdiri, melihat calon istri atau suami yang akan dinikahi, dan sebagainya.³⁴

3. *Al- Tahsiniyyat*

Al-ahsiniyyat yaitu maslahat pelengkap bagi tatanan kehidupan umat agar hidup aman dan tentram. Pada umumnya banyak terdapat dalam hal-hal yang berkaitan dengan akhlak (*makarim al akhlak*) dan etika (*suluk*). Contohnya adalah kebiasaankebiasaan baik yang bersifat umum maupun khusus³⁵

Kebutuhan tahsini adalah kebutuhan yang tidak mengancam eksistensi salah satu dari lima hal pokok taddi dan tidak pula menimbulkan kesulitan apabila tidak terpenuhi. Tingkat kebutuhan ini berupa kebutuhan pelengkap, seperti dikemukakan Al-Syatibi seperti hal

³⁴ Abdul Hafidz Miftahuddin dan Ulfa Mariyatul Qibtiyah, "Pendekatan Maqashid Al-Syariah Sebagai Metode Penggalan Hukum Islam," *Jas Merah: Jurnal Hukum Dan Ahwal al-Syakhsiyyah* 1, no. 2 (2022). <https://ejournal.staidapondokkrempyang.ac.id/index.php/jmjh/article/view/149>

³⁵ Husni Fauzan dan Dzulkifli Hadi Imawan, "Pemikiran Maqashid Syariah Al-Tahir Ibn Asyur," *Al-Mawarid Jurnal Syariah Dan Hukum (JSYH)* 5, no. 1 (2023): <https://doi.org/10.20885/mawarid.vol5.iss1.art7>. <https://journal.uui.ac.id/JSYH/article/view/24639>

yang merupakan kepatutan menurut adat-istiadat menghindari hal yang tidak enak dipandang mata dan berhias dengan keindahan yang sesuai dengan tuntutan norma dan akhlak, dalam berbagai bidang kehidupan seperti ibadah *muamalah*, dan *uqubah*.

Dilihat dari sudut tujuan Tuhan, *Maqashid Syari'ah* mengandung empat aspek yaitu:

- Tujuan awal dari *syari'* (Allah dan Rasulnya) menetapkan syariah yaitu untuk kemaslahatan manusia di dunia dan di akhirat
- Penetapan syariah sebagai sesuatu yang harus dipahami.
- Penetapan syariah sebagai hukum taklifi yang harus dilaksanakan
- Penetapan syariah guna membawa manusia ke bawah lindungan hukum yakni terhindar dari menjaga mengikuti hawa nafsu.

Untuk memahami secara menyeluruh mengenai *maqashid syariah*, berikut diuraikan lima aspek fundamental berdasarkan tingkat kepentingan dan skala prioritasnya.³⁶

a. *Hifz al-din* (memelihara agama)

³⁶ Faqih El Wafa, "Implikasi Teori Maqasid Al-Syari'ah Al-Syatibi Terhadap Perilaku Konsumen," *Jurnal Hadratul Madaniyah* 9, no. 1 (2022): 38–47, <https://doi.org/10.33084/jhm.v9i1.3717>.
<https://www.academia.edu/download/113797334/2565.pdf>

Yakni hak untuk beribadah dan menjalankan ketentuan-ketentuan agama. Hak ini tidak terbatas pada upaya menjaga kemurnian agama semata, melainkan juga mencakup pembangunan fasilitas peribadatan dan penciptaan relasi yang sehat dalam menjalankan kehidupan beragama, baik di antara sesama pemeluk maupun dengan pemeluk agama berbeda. Melalui hal ini, secara tidak langsung tercipta situasi yang mendukung terwujudnya pengamalan keberagamaan seseorang.

b. *Hifz an-nafs* (menjaga jiwa)

Hak ini tidak semata-mata sebagai sarana pertahanan diri. Hak ini semestinya diorientasikan untuk menciptakan mutu kehidupan yang lebih baik bagi individu dan komunitas. Hak hidup perlu diarahkan pada peningkatan kualitas kehidupan manusia secara seutuhnya.

c. *Hifdz al-'aql* (memelihara akal)

Menghormati akal tidak berarti hanya sekadar menjaga kemampuan berpikir agar terhindar dari kegilaan atau kemabukan. Orientasi pemeliharaan akal adalah terpenuhinya hak-hak intelektual bagi setiap individu dalam masyarakat. Hal ini mencakup perlindungan dari pencurian hak cipta, hasil karya, dan kreativitas seseorang. Perlindungan terhadap hal-hal

tersebut termasuk dalam kategori pemeliharaan akal, berupa jaminan keamanan bagi karya-karya intelektual.

d. *Hifz al-nasl* (memelihara keturunan)

Bukan hanya sekadar usaha melindungi kehormatan pribadi dan keluarga dari tuduhan serta fitnah. Pelestarian tradisi dan budaya adalah bagian fundamental dalam melindungi kehormatan dan martabat masyarakat. Dalam cakupan yang lebih luas, pemeliharaan martabat dan kehormatan bangsa juga termasuk dalam ranah hak menjaga kehormatan.³⁷

e. *Hifz al-mal* (memelihara harta)

Hal ini tidak hanya diinterpretasikan sebagai usaha melindungi harta dari gangguan pihak lain. Hak ini juga dapat dimaknai sebagai hak seseorang untuk memperoleh harta melalui jalan yang halal, yakni bekerja. Dalam makna yang lebih luas, hak ini memberikan wewenang kepada seseorang untuk menyediakan lapangan pekerjaan bagi orang lain. Dengan demikian, setiap orang dapat merasakan hak atas harta dalam kehidupannya untuk meraih kualitas hidup yang sejahtera.³⁸

³⁷ Ridwan Jamal, "Maqashid Al-Syari'ah Dan Relevansinya Dalam Konteks Kekinian," *Jurnal Ilmiah Al-Syir'ah* 8, no. 1 (2016), <https://doi.org/10.30984/as.v8i1.34>. <http://download.garuda.kemdikbud.go.id/article.php?article=742160&val=11686&title=MAQASHID%20AL-SYARIAH%20DAN%20RELEVANSINYA%20DALAM%20KONTEKS%20KEKINIAN>

³⁸ Faishal Agil Al Munawar, "Abd Al-Majīd Al-Najjār's Perspective on Maqāṣid al-Sharī'ah," *JURIS (Jurnal Ilmiah Syariah)* 20, no. 2 (2021): 209–23. <http://repository.uin-malang.ac.id/9941/>

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian hukum empiris. Penelitian hukum empiris adalah penelitian yang mengkaji norma hukum yang berlaku dan implementasinya dalam realitas masyarakat, atau penelitian yang dilakukan terhadap kondisi aktual yang terjadi di tengah masyarakat dan tumbuh berkembang bersama. Penelitian hukum empiris juga bisa diartikan sebuah kesimpulan yang diambil oleh seseorang berdasarkan pengalaman atau percobaan yang telah dilakukan,³⁹ dengan tujuan menemukan fakta-fakta sebagai data penelitian. Penelitian ini tergolong penelitian empiris karena fokusnya adalah untuk mengetahui, menjelaskan, dan menganalisis tentang pencapaian SPM Kereta Api Arjonegoro.

Dalam penulisan skripsi ini, permasalahan yang diangkat adalah tentang ulasan dan juga keluhan penumpang setelah menggunakan jasa transportasi umum Kereta Api Arjonegoro. Dalam menganalisis permasalahan diatas, penulis menggunakan Pasal 6 Ayat (2) Permenhub Nomor PM 63 Tahun 2019 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimum Kereta Api Angkutan Orang dan juga *Maqashid Syari'ah*

³⁹ Dr. Mustafa., S.E., S.H., M.M., CLAP., *Metodologi Penelitian Hukum*, Pertama (EUREKA MEDIA AKSARA,) 2024.

B. Pendekatan Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan sosiologis hukum. Pendekatan sosiologis hukum adalah kajian yang mempelajari mengenai dampak dari diberlakukannya suatu hukum di dalam masyarakat, sehingga gejala gejala sosial bisa terbentuk dan berkembang di dalam masyarakat.⁴⁰

Pendekatan ini biasanya dianalisis secara deskriptif, yaitu memaparkan dan menjelaskan data yang ditemukan dalam penelitian. Pemaparan fakta-fakta empiris yang disampaikan bisa dilakukan dengan pendekatan kualitatif. Pendekatan atau metode kualitatif adalah metode yang mengungkap fakta-fakta secara mendalam berdasar karakteristik ilmiah dari individu atau kelompok untuk memahami dan mengungkap sesuatu di balik fenomena.

Pendekatan sosiologis hukum dalam penelitian ini menelaah penerapan Standar Pelayanan Minimum angkutan orang yang diatur dalam Pasal 6 Ayat (2) Permenhub Nomor PM 63 Tahun 2019 pada angkutan umum Kereta Api Arjonegoro, serta mengkaji terpenuhinya hak-hak penumpang dalam penggunaan layanan tersebut dalam Perspektif *Maqashid Syari'ah*

C. Lokasi Penelitian

Lokasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah PT. Kereta Commuter Indonesia yang berada di DAOP 8 Kota Surabaya yang berada di Jl.

⁴⁰ Dr. Muhaimin SH.,M.Hum, *Metode Penelitian Hukum* (Mataram University Press, 2020), <https://eprints.unram.ac.id/20305/>.

Prambanan No.4, Pacar Keling, Kec. Tambaksari, Surabaya, Jawa Timur 60131.

Alasan peneliti memilih lokasi penelitian ini berawal dari melihat banyaknya ulasan buruk dari para penumpang Kereta Api Arjonegoro, yang mana hal ini merupakan tanggung jawab dari PT Kereta *Commuter* Indonesia. Ulasan ini terdapat di salah satu website radar bojonegoro. Selain itu peneliti juga mendapatkan informasi dari seorang penumpang Kereta Api Arjonegoro terkait fasilitas yang diberikan oleh Kereta Api Arjonegoro ini ternyata ada yang tidak sesuai dengan Permenhub Nomor PM 63 Tahun 2019 Tentang Angkutan Orang Dengan Kereta Api

D. Sumber Data

Sumber data yang diperoleh peneliti menggunakan dua sumber data, diantaranya sebagai berikut:

a. Sumber Data Primer

Sumber data primer merupakan data yang diperoleh dari sumber utama seperti responden dan informan ahli sebagai narasumber. Data primer yang didapatkan oleh peneliti yaitu melalui wawancara dengan pihak PT KAI, kondektur, masinis, dan juga penumpang Kereta Api Arjonegoro

b. Sumber Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang bukan diusahakan sendiri pengumpulannya oleh peneliti, dan data sekunder biasanya terwujud data dokumentasi yang

berupa data yang diperoleh dari sumber tidak langsung seperti dari majalah, keterangan-keterangan atau publikasi lainnya.⁴¹

Penelitian ini menggunakan data sekunder yang bersumber dari peraturan perundang-undangan, antara lain Menteri Perhubungan Nomor PM 63 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kereta Api, khususnya Pasal 6 Ayat (2) dan juga Kitab tentang *Maqasid Syari'ah* As Syatibi Selain itu, penelitian ini juga didukung oleh sumber sekunder lainnya berupa jurnal, buku, e-book, skripsi, serta referensi yang relevan.

E. Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data yang digunakan peneliti untuk menyusun penelitian ini adalah observasi, wawancara dan dokumentasi.

1. Observasi

Teknik pengumpulan data dengan cara mengamati dan melihat langsung peristiwa dari perilaku subjek penelitian atau situasi pada tempat terjadi peristiwa. Dalam penelitian ini, peneliti melaksanakan observasi pra-penelitian maupun observasi penelitian dengan cara mengamati secara langsung objek penelitian serta berbagai aspek yang berkaitan dengan Kereta Api Arjonegoro.

⁴¹ Nugroho, Sigit Sapto, Anik Tri Haryani dan Farkhani “Metodologi Riset Hukum” *Oase Pustaka Surakarta* (2020).
https://unmermadiun.ac.id/repository_jurnal_penelitian/Sigit%20Sapto%20Nugroho/BUKU%20METODE%20RISET%20HUKUM%20OK.pdf

2. Wawancara

Wawancara adalah suatu bentuk percakapan yang dilakukan secara tatap muka antara pewawancara dengan orang yang diwawancarai, yang bertujuan untuk memperoleh informasi tertentu. Dalam penelitian ini peneliti telah melakukan wawancara pra penelitian dengan beberapa konsumen yang pernah menggunakan jasa transportasi Kereta Api Arjonegoro secara lisan lalu hasilnya peneliti catat.

Tabel 3. 1 Hasil Wawancara

No.	Nama	Keterangan
1.	Zauda Salma Salsabila (Penumpang kereta api Arjonegoro)	Bahwasannya tiket kereta api arjonegoro sangat terjangkau tetapi masih belum memenuhi standar yang di tetapkan
2.	Hidayatul Faiq (Penumpang kereta api Arjonegoro)	Kapasitan orang yang banyak menyebabkan ac di dalam kereta terasa tidak berfungsi dengan baik dan sebagaimana seestinya

3. Dokumentasi

Dokumentasi adalah teknik pengumpulan data yang memanfaatkan dokumen tertulis, foto dan rekaman video. Dokumentasi digunakan oleh

peneliti guna mendukung dan melengkapi data hasil dari wawancara. Dalam penelitian ini dokumentasinya berupa rekaman audio dan foto.⁴²

F. Metode Pengolahan Data

Pengolahan data dalam penelitian ini dilakukan dengan pendekatan analisis deskriptif kualitatif. Metode ini dipakai untuk menghimpun, mengolah, menganalisis, sekaligus menyajikan data secara deskriptif.⁴³ Tujuannya adalah memberikan gambaran mengenai fenomena, peristiwa, atau situasi tertentu secara rinci, jelas, dan sistematis. Tahapan pengolahan data dalam penelitian ini meliputi:

1. Pemeriksaan Data (*Editing*)

Pemeriksaan data (*editing*) dalam penelitian empiris merupakan langkah untuk memastikan bahwa data yang diperoleh benar-benar siap dianalisis. Pada tahap ini, dilakukan pengecekan dan perbaikan agar data yang digunakan akurat, konsisten, serta dapat dipakai dengan baik. Proses ini biasanya meliputi pengecekan kesalahan, memastikan keakuratan dan konsistensi data, melakukan validasi, hingga menyusun serta menyimpan data secara rapi.

⁴² Nur Solikin, “Pengantar Metodologi Penelitian Hukum” (CV. Penerbit Qiara Media, Pasuruan 2021). <https://digilib.uinkhas.ac.id/12273/1/Buku%20Pengantar%20Metodologi%20Penelitian%20Hukum-Nur%20Solikin%20%281%29%20%281%29.pdf>

⁴³ Rizal Hans, “Ragam Teknik Analisis Data Deskriptif Kualitatif vs Kuantitatif,” diakses 27 September 2025, <https://dqqlab.id/ragam-teknik-analisis-data-deskriptif-kualitatif-vs-kuantitatif#:~:text=Teknik%20analisis%20deskriptif%20kualitatif%20adalah,bisa%20diukur%20dengan%20data%20angka>

2. Klasifikasi (*classifying*)

Tahap klasifikasi (*classifying*) dalam pengolahan data merupakan proses mengelompokkan data ke dalam kategori atau kelas tertentu agar lebih mudah dianalisis dan ditafsirkan. Dengan klasifikasi, data yang rumit dapat diatur menjadi lebih terstruktur serta sederhana untuk dikelola. Langkah-langkah yang dilakukan pada tahap ini mencakup penentuan kategori, pengelompokan data sesuai kelasnya, serta melakukan analisis berdasarkan hasil klasifikasi tersebut.

3. Verifikasi (*verifying*)

Tahap verifikasi (*verifying*) dalam pengolahan data merupakan proses untuk mengecek kembali keakuratan, konsistensi, serta keabsahan data yang telah dikumpulkan. Verifikasi bertujuan memastikan bahwa data yang dipakai dalam analisis benar-benar mencerminkan kondisi sebenarnya dan dapat dipercaya.

4. Analisis Data (*analysing*)

Tahap analisis data (*analysing*) merupakan proses menilai dan menafsirkan data yang sudah terkumpul, dikelompokkan, serta diperiksa untuk memperoleh kesimpulan dan menjawab rumusan masalah penelitian. Tahap ini sangat krusial karena dari hasil analisis inilah ditentukan temuan penelitian yang berkaitan dengan pengetahuan maupun praktik pada bidang yang dikaji.

5. Kesimpulan (*concluding*)

Tahap kesimpulan (*concluding*) merupakan langkah terakhir dalam proses pengolahan data. Pada tahap ini, peneliti merangkum seluruh data yang telah diperoleh menjadi hasil yang sah terkait objek penelitian. Kesimpulan berfungsi untuk menyoroti poin-poin penting sehingga dapat memberikan jawaban atas rumusan masalah. Dalam penelitian ini, kesimpulan difokuskan pada implementasi Standar Pelayanan Minimum Kereta Api Arjonegoro sesuai dengan peraturan yang berlaku.⁴⁴

⁴⁴ Muhaimin, *Metode Penelitian Hukum*.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Profil PT Kereta Commuter Indonesia

PT Kereta Commuter Indonesia (KAI Commuter) selaku anak perusahaan dari PT Kereta Api Indonesia (Persero) berkomitmen untuk melaksanakan prinsip transparansi dan akuntabilitas dalam pengelolaan informasi publik. Sebagai bagian dari Badan Publik, KAI Commuter memiliki kewajiban untuk menyediakan informasi yang akurat, transparan, dan dapat diakses oleh masyarakat sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Dalam operasionalnya, KAI Commuter menyelenggarakan layanan transportasi kereta rel listrik (KRL) Commuter Line dan Kereta Api Lokal yang melayani wilayah Jabodetabek–Cikarang–Banten, Wilayah 1 Rangkasbitung–Merak, Wilayah 2 Bandung, Wilayah 6 Yogyakarta, serta Wilayah 8 Surabaya. Melalui cakupan layanan tersebut, KAI Commuter tidak hanya berperan sebagai penyedia jasa transportasi publik, tetapi juga sebagai badan publik yang dituntut untuk mengedepankan transparansi informasi guna mendukung pelayanan yang profesional, akuntabel, dan berorientasi pada kepentingan masyarakat.⁴⁵

⁴⁵ “KIP PT. Kereta Commuter Indonesia,” diakses 23 Februari 2026, <https://kip.kci.id/profil-ppid>.

1. Tujuan

Tujuan perusahaan yaitu untuk melakukan usaha di bidang transportasi pada umumnya, khususnya dibidang perkeretaapian dengan menyediakan barang atau jasa yang bermutu tinggi dan berdaya saing kuat yang meliputi usaha pengangkutan orang dengan kereta api dan usaha non angkutan penumpang dengan menerapkan prinsip-prinsip Perseroan Terbatas.

2. Visi Misi

Visi dan Misi perusahaan untuk mewujudkan rencana dan harapan perusahaan. Adapun visi dari PT KAI Commuter, yaitu menjadi bagian gaya hidup masyarakat urban melalui pengelolaan transportasi perkotaan terbaik di Indonesia. Untuk mewujudkan visi tersebut, perusahaan menerapkan misi dengan mengelola transportasi perkotaan terbaik beserta layanan pendukung dengan fokus utama kepada keselamatan, keamanan, efisiensi, dan inovasi digital yang berorientasi berkelanjutan akan lingkungan, sosial, dan tata kelola.⁴⁶

⁴⁶ "KAI Commuter," diakses 26 Februari 2026, <https://kci.id/perjalanan-krl/jadwal-kereta>.

B. Standar Pelayanan Minimum (SPM) Kereta Api Arjonegoro Berdasarkan Permenhub Nomor PM 63 Tahun 2019 Tentang Angkutan Orang dengan Kereta Api

Pada Operasionalnya, KA Arjonegoro berada di bawah pengelolaan PT Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai perusahaan induk yang menyelenggarakan layanan perkeretaapian nasional. Namun, berdasarkan kebijakan restrukturisasi layanan yang diterapkan oleh KAI Pusat, pengoperasian kereta lokal di wilayah Daop 8 Surabaya, termasuk KA Arjonegoro, dialihkan kepada PT Kereta *Commuter* Indonesia (KCI) atau KAI *Commuter*.

Sebagai perusahaan yang secara khusus menangani layanan perjalanan jarak dekat, KAI *Comuter* diharapkan mampu menjalankan standar operasional yang lebih fokus, responsif, dan sesuai dengan kebutuhan transportasi lokal. Proses pengalihan ini merupakan langkah strategis untuk meningkatkan pemenuhan Standar Pelayanan Minimum (SPM), terutama dalam aspek ketepatan waktu, ketersediaan informasi perjalanan, kenyamanan fasilitas, serta aspek keamanan bagi penumpang yang menggunakan layanan. Meskipun terjadi perubahan pihak pengelola, peran KA Arjonegoro tetap tidak berubah, yaitu sebagai sarana transportasi interlokal yang melayani mobilitas masyarakat Surabaya dan wilayah sekitarnya dengan frekuensi perjalanan yang berlangsung setiap hari.

Bapak Hafidz Saputra selaku humas kereta api *commuter* Indonesia menjelaskan bahwa kapasitas tempat duduk KA Arjonegoro mengikuti konfigurasi kereta ekonomi lokal, yaitu 106 kursi per rangkaian. Karena kereta ini termasuk KA lokal, maka diberlakukan kapasitas dinamis yang memungkinkan penumpang berdiri dalam jumlah tertentu. PT. KAI menetapkan batas maksimal penumpang hingga 150% kapasitas, dengan rincian 100% penumpang duduk dan 50% penumpang berdiri. Aturan ini diterapkan agar mobilitas masyarakat, terutama pada jam sibuk, akhir pekan, dan libur panjang tetap dapat terakomodasi. Dalam satu rangkaian KA Arjonegoro umumnya terdapat enam kereta penumpang. Istilah “kereta” digunakan khusus untuk rangkaian penumpang, sedangkan istilah “gerbong” lebih ditujukan pada rangkaian barang.⁴⁷

Berdasarkan Permenhub Nomor PM 63 Tahun 2019 Tentang Standar Pelayanan Minimum Kereta Api Dengan Angkutan Orang, penyelenggara angkutan orang dengan kereta api wajib memenuhi standar pelayanan minimum (SPM) yang meliputi aspek keselamatan, keamanan, kenyamanan, kehandalan, kesetaraan dan kemudahan. SPM tersebut harus selalu terpenuhi dan diberikan kepada seluruh pengguna jasa angkutan Kereta api.

Dalam penelitian ini, peneliti mengambil penilaian terhadap layanan kereta api Arjonegoro dengan meninjau sejauh mana pemenuhan standar

⁴⁷ Hafidz Saputra, humas KAI *Commuter Indonesia* (Wawancara 27 November 2025)

pelayanan minimum pada berbagai aspek, yang mana peneliti menyusun analisis singkat dalam bentuk tabel agar pembaca dapat memahami penerapan Standar Pelayanan Minimum (SPM) kereta api Arjonegoro dengan mudah.

1. Aspek Kenyamanan

**Tabel 4. 1 Standar Pelayanan Minimum Aspek Kenyamanan KA
Arjonegoro**

Aspek Kenyamanan		Standar pelayanan Minimum	
1.	Tolak ukur	Sudah	Belum
	• Tempat duduk minimal 20% dari spesifikasi teknis kereta	√	
	• Ruang untuk mengangkut penumpang berdiri maksimum 1 m ² untuk 6 orang		√
	• Suhu dalam kereta maksimal 27°C		√
	• Fasilitas pegangan penumpang (<i>hand rail dan hand grip</i>) untuk pegangan penumpang berdiri di kereta api perkotaan	√	
2.	• oilet dilengkapi dengan air sesuai kebutuhan	√	
3.	• Tersedia rak bagasi di atas tempat duduk	√	
4.	• Tersedia petugas kebersihan yang bertanggung jawab untuk kebersihan kereta yang menggunakan kereta yang	√	

pada kereta api Arjonegoro terdiri dari tujuh jenis fasilitas yang menjadi ketentuan dalam Standar Pelayanan Minimum (SPM). Namun,

sebagian fasilitas tersebut masih belum terpenuhi secara optimal. Beberapa fasilitas yang belum terpenuhi diantaranya yaitu keterbatasan jumlah tempat duduk dan suhu AC yang tidak dingin. Keterbatasan jumlah tempat duduk yang seharusnya berdiri maksimum 1 m² untuk 6 orang serta area berdiri yang sering melebihi kapasitas, berdasarkan peraturan yang berlaku menyebabkan penumpang tidak memperoleh kenyamanan yang memadai. Selain itu, suhu di dalam kereta kerap melampaui batas maksimal yakni 27 derajat yang ditetapkan sehingga menimbulkan rasa panas, terutama ketika kondisi kereta sedang padat.

Meskipun demikian, beberapa fasilitas telah memenuhi standar, seperti keberadaan pegangan tangan, rak bagasi, kondisi kebersihan kereta, serta penggunaan kaca jendela dengan tingkat kegelapan sesuai ketentuan. Fasilitas toilet juga disediakan untuk mendukung kenyamanan perjalanan jarak jauh, meskipun tidak menjadi kewajiban pada layanan kereta api perkotaan.⁴⁸

Berdasarkan peninjauan terhadap ketujuh aspek kenyamanan, jika dikaitkan dengan Pasal 6 Ayat 2 Permenhub Nomor PM 63 Tahun 2019 Tentang Standar Pelayanan Minimum Kereta Api Dengan Angkutan Orang, dapat disimpulkan bahwa pelayanan kenyamanan pada kereta api Arjonegoro belum terpenuhi secara optimal sesuai dengan Standar Pelayanan Minimum (SPM) angkutan orang dengan kereta api di perjalanan. Beberapa ketentuan yang

⁴⁸ Hafidz Saputra, kepala humas KAI *Commuter* (Wawancara 27 November 2025)

menjadi indikator kenyamanan masih belum terlaksana dengan baik, seperti halnya kurangnya tempat duduk yang seharusnya berdiri maksimum 1 m² untuk 6 orang serta area berdiri dan suhu AC yang melebihi batas standar yaitu 27 derajat, sehingga penumpang belum memperoleh kenyamanan yang memadai selama perjalanan. Kondisi tersebut menunjukkan perlunya perbaikan dan peningkatan pada beberapa fasilitas dan layanan yang tersedia agar kualitas kenyamanan dapat sesuai dengan standar yang telah ditetapkan.

2. Aspek Keamanan

**Tabel 4. 2 Standar Pelayanan Minimum Aspek Keamanan KA
Arjonegoro**

Aspek Keamanan		Standar Pelayanan Minimum	
No	Tolak Ukur	Sudah	Belum
1.	• Minimal 2 CCTV dlam 1 rangkaian kereta	√	
2.	• Tersedia petugas berseragam yang dilengkapi dengan atribut dan alat bantu Minimal 1 orang dalam 6 kereta	√	
3.	• Minimal 4 stiker berisi nomor telepon dan/atau sms pengaduan di tempel pada tempat setiap kereta yang mudah terlihat, strategis, dan jelas terbaca	√	
4.	• Tersedia lampu penerangan dengan intensitas cahaya minimal 200 lux	√	

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan oleh peneliti dengan staff humas KAI *Commuter* dan observasi, pada aspek keamanan pada kereta api

Arjonegoro telah memenuhi ketentuan Standar Pelayanan Minimum (SPM). Hal ini terlihat dari adanya CCTV di setiap kereta, keberadaan petugas keamanan yang melakukan patroli rutin, pemasangan stiker informasi pengaduan, serta pencahayaan yang sesuai standar. Seluruh fasilitas tersebut berfungsi dengan baik yang mana untuk menjaga kondisi perjalanan tetap aman, memudahkan pemantauan oleh petugas, serta membantu penumpang ketika terjadi gangguan keamanan.⁴⁹

Secara keseluruhan, fasilitas keamanan yang tersedia pada kereta api Arjonegoro sudah berjalan sesuai dengan Pasal 6 Ayat 2 Permenhub Nomor PM 63 Tahun 2019 Tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang Dengan Kereta Api dan mendukung terciptanya lingkungan perjalanan yang aman bagi seluruh penumpang.

3. Aspek Keselamatan

Tabel 4. 3 Standar Pelayanan Minimum Aspek Keselamatan KA

Arjonegoro

Aspek Keselamatan		Standar Pelayanan Minimum	
No.	Tolak Ukur	Sudah	Belum
1.	Informasi dan fasilitas keselamatan mudah terlihat dan terjangkau, antara lain:	√	

⁴⁹ Hafidz Saputra, kepala humas KAI *Commuter* (Wawancara 27 November 2025)

	• 1 (satu) APAR per kereta dengan ukuran minimal 3 kg yang terawat baik.		
2.	• Tombol darurat		√
3.	• Peralatan pendukung, antara lain: pemecah kaca, tombol/tuas pembuka pintu otomatis (bagi sarana yang sudah dilengkapi pintu otomatis).	√	
4.	• Petunjuk yang jelas tentang tata cara evakuasi melalui media visual dan audio.		√
5.	• Minimal 1 (satu) set perlengkapan P3K tersedia di setiap kereta atau dibawa oleh petugas keamanan/pengawalan.	√	
6.	• Pintu berfungsi dengan baik		√

Berdasarkan hasil observasi dan wawancara terhadap aspek keselamatan pada kereta api Arjonegoro, diketahui bahwa beberapa indikator keselamatan telah terpenuhi sesuai ketentuan Standar Pelayanan Minimum (SPM). Beberapa fasilitas yang sudah tersedia dan berfungsi dengan baik antara lain Alat Pemadam Api Ringan (APAR) pada setiap kereta, alat pemecah kaca yang dilengkapi petunjuk penggunaan, serta informasi prosedur evakuasi dalam bentuk visual. Selain itu, setiap gerbong juga dilengkapi dengan perlengkapan Pertolongan Pertama pada Kecelakaan (P3K) yang mudah diakses oleh penumpang maupun petugas. Ketersediaan fasilitas tersebut menunjukkan bahwa sebagian unsur keselamatan telah dipenuhi dalam mendukung keamanan penumpang selama perjalanan.

Namun demikian, masih terdapat beberapa indikator keselamatan yang belum terpenuhi sehingga belum sesuai sepenuhnya dengan ketentuan SPM. Kekurangan tersebut meliputi tidak tersedianya tombol darurat yang seharusnya dapat digunakan penumpang untuk memberikan tanda bahaya, serta ketiadaan informasi evakuasi melalui audio yang penting dalam situasi darurat. Selain itu, pintu masuk dan keluar penumpang masih sering mengalami kendala, seperti sulit dibuka, tidak menutup dengan sempurna, atau mengalami kerusakan, sehingga berpotensi menghambat proses evakuasi dan naik turun penumpang kereta api. Hal ini dikarenakan proses pembaruan fasilitas yang masih bertahap.⁵⁰

Kondisi ini menunjukkan bahwa pemenuhan aspek keselamatan pada kereta api Arjonegoro masih belum terlaksana dengan baik dan masih memerlukan perbaikan agar dapat memenuhi standar layanan yang telah ditetapkan.

⁵⁰ Hafidz Saputra, kepala humas KAI *Commuter* (Wawancara 27 November 2025)

4. Aspek kesetaraan

**Tabel 4. 4 Standar Pelayanan Minimum Aspek Kesetaraan KA
Arjonegoro**

Aspek Kesetaraan		Standar Pelayanan Minimum	
No.	Tolak Ukur	Sudah	Belum
1.	• Tersedia kursi prioritas yang dilengkapi stiker petunjuk dan edukatif,	√	
2.	• Minimal 12 (dua belas) tempat duduk dalam satu kereta	√	
3.	• Mempunyai tempat khusus kursi roda atau sesuai standar teknis sarana yang diberi stiker/penanda khusus kursi roda		√

Pemenuhan aspek kesetaraan pada Kereta api Arjonegoro menunjukkan bahwa layanan bagi penumpang berkebutuhan khusus masih belum sepenuhnya memenuhi Standar Pelayanan Minimum (SPM). Beberapa indikator telah terpenuhi, seperti kursi prioritas yang diberikan petugas kepada penumpang lansia, ibu hamil, dan penyandang disabilitas, serta akses masuk kereta yang masih dapat digunakan oleh penumpang. Namun, beberapa ketentuan penting belum dapat dipenuhi, antara lain tidak tersedianya ruang khusus untuk kursi roda, tidak adanya area kosong yang aman untuk menempatkan kursi roda, serta lorong kereta yang sempit sehingga tidak mendukung mobilitas pengguna kursi roda.

Berdasarkan hasil wawancara dengan petugas, yang digunakan pada kereta api Arjonegoro merupakan desain lama yang memang tidak menyediakan fasilitas bagi pengguna kursi roda. Lorong yang sempit dan interior yang padat membuat modifikasi menjadi tidak memungkinkan. Petugas menjelaskan bahwa pemenuhan fasilitas kursi roda baru dapat diwujudkan apabila rangkaian kereta diperbarui menggunakan kereta komuter modern atau kereta listrik⁵¹. Kondisi ini menunjukkan bahwa peningkatan fasilitas aksesibilitas masih diperlukan agar layanan dapat lebih setara dan inklusif bagi seluruh penumpang.

5. Aspek Kehandalan

**Tabel 4. 5 Standar Pelayanan Minimum Aspek Kemudahan KA
Arjonegoro**

Aspek Kehandalan		Standar Pelayanan Minimum	
No.	Tolak Ukur	Sudah	Belum
1.	Keterlambatan dihitung 20% dari total waktu tempuh perjalanan kereta api yang dijadwalkan	√	
2.	keterlambatan diinformasikan dengan intensitas suara 10 dB menggunakan bahasa yang singkat, sopan, dan jelas	√	

⁵¹ Hafidz Saputra, kepala humas KAI *Commuter* (Wawancara 27 November 2025)

Berdasarkan hasil analisis pada aspek kehandalan, layanan kereta api Arjonegoro sudah memberikan informasi jadwal dengan cukup baik. Penumpang dapat mengetahui waktu keberangkatan, kedatangan, hingga adanya keterlambatan melalui pengumuman yang terdengar jelas dan disampaikan dengan bahasa yang mudah dimengerti.⁵²

Cara penyampaian informasi ini sudah sesuai dengan ketentuan Permenhub PM 63 Tahun 2019, yang mengharuskan operator kereta menyediakan informasi perjalanan yang tepat dan dapat diakses oleh penumpang. Oleh karena itu, pada aspek kehandalan khususnya terkait kepastian jadwal kereta api Arjonegoro dapat dikatakan telah memenuhi standar pelayanan yang ditetapkan.

6. Aspek Kemudahan

**Tabel 4. 6 Standar Pelayanan Minimum Aspek Kemudahan KA
Arjonegoro**

Aspek Kemudahan		Standar Pelayanan Minimum	
No.	Tolak Ukur	Sudah	Belum
1.	Informasi visual harus ditempatkan pada lokasi yang strategis, mudah terlihat, dan jelas terbaca.		√
2.	Setiap kereta wajib memiliki 2 (dua) buah nama kereta api/relasi kereta pada bagian luar sisi kiri dan kanan	√	

⁵² Hafidz Saputra, kepala humas KAI *Commuter* (Wawancara 27 November 2025)

	(untuk rangkaian yang ditarik lokomotif).		
3.	• Display nama relasi/nomor operasi kereta api perkotaan dipasang pada bagian muka (<i>front-end</i>) kereta untuk rangkaian yang tidak ditarik lokomotif.	√	
4.	• Informasi visual berupa PID (<i>Passenger Information Display</i>) harus diletakkan di tempat yang mudah dilihat oleh penumpang di dalam kereta.		√
5.	• Informasi audio harus terdengar jelas dengan intensitas suara 10 dB lebih tinggi dari tingkat kebisingan sekitar.	√	
6.	• Penyampaian informasi kepada penumpang dilakukan maksimal 30 menit setelah terjadi gangguan, dan harus disampaikan dengan suara yang tetap 10 dB lebih tinggi dari kebisingan.	√	
7.	• Kadar gelap kaca film maksimal 40%.	√	

Berdasarkan analisis pada aspek kemudahan, dapat dilihat bahwa sebagian indikator telah dipenuhi, namun masih terdapat beberapa komponen penting yang belum sesuai dengan ketentuan Standar Pelayanan Minimum (SPM). Secara umum, indikator yang terpenuhi meliputi penyampaian informasi gangguan perjalanan serta ketersediaan nama dan relasi kereta pada bagian luar rangkaian.

Sementara itu, beberapa indikator lainnya belum memenuhi standar. Pertama, informasi stasiun secara visual tidak tersedia karena layar

Passenger Information Display (PID) tidak berfungsi dan tidak tersedianya peta rute perjalanan. Seharusnya, kereta menampilkan informasi rute pada layar yang mudah dilihat agar penumpang dapat mengetahui urutan stasiun yang akan dilewati. Hal ini disebabkan oleh keterbatasan fasilitas, sehingga masih mengandalkan pengumuman audio. Kedua, penyampaian informasi stasiun melalui audio juga belum konsisten, di mana pengumuman tentang stasiun berikutnya sering kali tidak disampaikan. Seharusnya, informasi audio terdengar jelas dengan intensitas suara yang memenuhi standar agar penumpang tidak kebingungan selama perjalanan.

Selain itu, indikator terkait kadar gelap kaca sebenarnya sudah terpenuhi karena kaca memenuhi standar dan didukung adanya tirai. Namun, indikator informasi pelayanan melalui PID masih belum terpenuhi karena perangkat tidak berfungsi di seluruh kereta, sehingga penumpang kesulitan mengakses informasi perjalanan secara mandiri.

Dari temuan tersebut, dapat disimpulkan bahwa aspek kemudahan pada Commuter Line Arjonegoro masih memerlukan peningkatan, terutama pada penyediaan informasi visual dan konsistensi pengumuman audio agar seluruh indikator kemudahan dapat terpenuhi sesuai dengan standar yang ditetapkan.

Ketidakterpenuhinya Standar Pelayanan Minimum (SPM) pada layanan kereta api Arjonegoro menunjukkan adanya kekurangan dalam pelaksanaan

standar pelayanan yang telah ditetapkan. Untuk menindaklanjuti kondisi tersebut, PT Kereta Api Indonesia (KAI) melakukan evaluasi guna mengidentifikasi penyebab serta menentukan langkah perbaikan yang diperlukan. Upaya perbaikan meliputi peningkatan pengawasan operasional, perbaikan fasilitas yang belum sesuai standar, serta penegakan disiplin petugas.

Evaluasi dilaksanakan secara rutin minimal satu kali dalam sebulan dengan mencakup kondisi sarana dan prasarana, jumlah penumpang, serta kualitas pelayanan.⁵³ Proses evaluasi dilakukan oleh unit-unit terkait dan berpedoman pada Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 63 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang dengan Kereta Api. Apabila ditemukan ketidaksesuaian, perbaikan segera dilakukan untuk menjaga mutu layanan tetap sesuai dengan peraturan yang berlaku.

Jika dikaitkan dengan teori kemanfaatan hukum Jeremy Bentham, suatu aturan dikatakan baik apabila mampu memberikan kebahagiaan terbesar bagi sebanyak mungkin orang serta meminimalkan penderitaan⁵⁴. Dalam konteks penelitian ini, Standar Pelayanan Minimum (SPM) yang diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 63 Tahun 2019 bertujuan menjamin kenyamanan, keamanan,

⁵³ Hafidz Saputra, kepala humas KAI *Commuter* (Wawancara 27 November 2025)

⁵⁴ Ridwansyah, "Konsep Teori Utilitarianisme Dan Penerapannya Dalam Hukum Praktis Di Indonesia."

keselamatan, kehandalan, kesetaraan, dan kemudahan bagi seluruh penumpang kereta api. Oleh karena itu, pemenuhan maupun ketidakterpenuhan SPM pada KA Arjonegoro dapat diukur dari sejauh mana layanan tersebut memberikan manfaat nyata bagi masyarakat.

1. aspek intensitas, beberapa layanan seperti keberadaan CCTV, petugas keamanan, serta perlengkapan keselamatan telah memberikan rasa aman yang cukup kuat bagi penumpang. Hal ini menunjukkan adanya manfaat yang dirasakan secara langsung. Namun, pada aspek kenyamanan, seperti kepadatan penumpang yang melebihi batas ideal dan suhu pendingin ruangan yang sering kali melampaui standar 27°C, menimbulkan ketidaknyamanan yang cukup signifikan. Artinya, manfaat yang diberikan belum sepenuhnya maksimal karena masih terdapat penderitaan yang dirasakan penumpang selama perjalanan.
2. Durasi ketidaknyamanan tersebut tidak bersifat sesaat, melainkan berlangsung sepanjang perjalanan dan terjadi secara berulang setiap hari, terutama pada jam sibuk. Dalam perspektif utilitarianisme, kondisi ini menjadi penting karena penderitaan yang berlangsung lama dan berulang akan mengurangi tingkat kebahagiaan kolektif masyarakat. Sementara itu, rasa aman yang diberikan oleh fasilitas keamanan juga dirasakan sepanjang perjalanan, sehingga terdapat keseimbangan antara manfaat dan kekurangan, meskipun belum sepenuhnya optimal

3. Kepastian, beberapa aspek seperti keamanan dan penyampaian informasi keterlambatan sudah cukup pasti terpenuhi. Akan tetapi, aspek kenyamanan dan kemudahan, seperti tidak berfungsinya Passenger Information Display (PID) dan kurang konsistennya pengumuman audio, menunjukkan bahwa jaminan kebahagiaan bagi penumpang belum sepenuhnya terwujud. Hal ini berarti hukum sebagai instrumen kebijakan belum sepenuhnya memberikan kepastian manfaat sebagaimana yang diharapkan dalam teori kemanfaatan
4. Kedekatan waktu (*propinquity*), dampak layanan langsung dirasakan penumpang. Ketidaknyamanan akibat panas dan kepadatan muncul sejak awal perjalanan, sementara rasa aman juga segera dirasakan melalui CCTV dan petugas. Karena itu, setiap kekurangan dalam pemenuhan SPM berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 63 Tahun 2019 langsung memengaruhi tingkat kebahagiaan penumpang.
5. Produktivitas (*fecundity*), keamanan yang baik dapat meningkatkan kepercayaan dan penggunaan transportasi publik, sedangkan ketidaknyamanan yang berulang dapat menurunkan minat serta menimbulkan ketidakpuasan kolektif apabila tidak segera diperbaiki sesuai ketentuan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 63 Tahun 2019.
6. Kemurnian (*purity*), rasa aman yang dirasakan penumpang masih bercampur dengan ketidaknyamanan fisik seperti panas, kepadatan, dan keterbatasan informasi visual. Hal ini menunjukkan bahwa kebahagiaan yang dihasilkan belum sepenuhnya murni karena masih disertai unsur penderitaan.

7. luas dampak (*extent*), KA Arjonegoro melayani mobilitas harian masyarakat Surabaya dan sekitarnya dengan kapasitas hingga 150%, sehingga setiap kekurangan dalam pemenuhan SPM berdampak pada ratusan hingga ribuan penumpang. Dalam perspektif utilitarianisme, semakin banyak pihak yang terdampak, semakin besar pula urgensi perbaikan agar tercapai kebahagiaan

Menurut teori kemanfaatan hukum Jeremy Bentham, pemenuhan SPM pada KA Arjonegoro belum sepenuhnya mewujudkan prinsip *the greatest happiness of the greatest number*. Meskipun aspek keamanan dan kehandalan telah memberikan manfaat, kekurangan pada kenyamanan, keselamatan, kemudahan, dan kesetaraan masih mengurangi kebahagiaan penumpang, sehingga diperlukan perbaikan berkelanjutan agar manfaat hukum dapat tercapai secara optimal.

C. Standar Pelayanan Minimum Kereta Api Arjonegoro Berdasarkan *Maqashid Syari'ah*

Menurut Imam al-Syathibi, seluruh syariat yang Allah turunkan pada dasarnya bertujuan untuk mewujudkan kebaikan dan mencegah kerugian bagi manusia (*jalbul mashalih wa dar'ul mafasid*).⁵⁵ Dengan kata lain, setiap ketentuan hukum yang Allah tetapkan ditujukan semata-mata untuk kesejahteraan dan kebermanfaatan umat manusia. Al-Syathibi menegaskan bahwa prinsip dasar syariat adalah menghadirkan kemaslahatan, sebagaimana ditegaskan dalam berbagai ayat al-Qur'an, termasuk QS. al-Ma'idah ayat 6, yang

⁵⁵ Abdurrahman Kasdi, "MAQASYID SYARI'AH PERSPEKTIF PEMIKIRAN IMAM SYATIBI DALAM KITAB AL-MUWAFAQAT," *YUDISIA: Jurnal Pemikiran Hukum Dan Hukum Islam* 5, no. 1 (2016), <https://doi.org/10.21043/yudisia.v5i1.693>.

menunjukkan bahwa perintah-perintah agama membawa manfaat dan menjaga manusia dari mudarat.

Definisi *maqashid syariah* pertama kali didefinisikan oleh ulama kontemporer seperti Thahir Bin Asyur dalam bukunya *Maqashid asy-Syariah al-Islamiyah*. Menurutnnya, *maqashid syariah* adalah:

معاني والحكم الملحوظة للشارع في جميع أحوال التشريع أو معظمها، بحيث لا تختص ملاحظتها بالكون في نوع خاص من أحكام الشريعة

Artinya “*beberapa tujuan dan hikmah yang dijadikan pijakan syariat dalam seluruh ketentuan hukum agama dan mayoritasnya. Dengan sekira beberapa tujuan tersebut tidak hanya untuk satu produk hukum syariat secara khusus*”⁵⁶

Sejalan dengan prinsip *maqashid syariah* yang menekankan tercapainya manfaat bagi manusia, penerapan Standar Pelayanan Minimum (SPM) pada layanan kereta api Arjonegoro bertujuan untuk memberikan kenyamanan dan perlindungan bagi setiap penumpang. SPM bukan sekadar aturan tertulis, tetapi juga merupakan bagian penting untuk memastikan layanan transportasi yang aman, nyaman, dan selamat. Dengan demikian, nilai-nilai kemaslahatan yang menjadi tujuan utama *maqashid syariah* dapat diwujudkan melalui kualitas pelayanan yang diberikan dalam operasional kereta api.

Kereta Api Arjonegoro dapat dikategorikan sebagai bagian dari al-hājiyyāt, yakni kebutuhan penunjang yang memberikan kemudahan dan menghilangkan kesulitan dalam kehidupan manusia. Kereta api sebagai sarana transportasi berperan penting dalam membantu masyarakat menjalankan

⁵⁶ Tomi Satria dkk., “Maqashid Syariah Sebagai Paradigma Hukum Islam Kontemporer,” *Al-Ilmiya: Jurnal Pendidikan Islam* 1, no. 3 (2025): 942–47. <https://journal.al-afif.org/index.php/al-ilmiya/article/view/476>

aktivitas ekonomi, pendidikan, pekerjaan, serta urusan sosial dan keagamaan. Tanpa adanya Kereta Api Arjonegoro, masyarakat memang masih dapat menggunakan moda transportasi lain, namun hal tersebut berpotensi menimbulkan kesulitan berupa biaya yang lebih tinggi, waktu tempuh yang lebih lama, serta keterbatasan akses mobilitas. Dengan demikian, Kereta Api Arjonegoro termasuk dalam kategori *al-hājiyyāt* karena keberadaannya berfungsi mengurangi kesempitan (*raf' al-ḥaraj*) dan mempermudah masyarakat dalam memenuhi kebutuhan hidupnya secara lebih efektif dan efisien.

Berdasarkan analisis menggunakan pendekatan *maqashid syariah*, penerapan ini menunjukkan adanya pemeliharaan terhadap tiga jenis kemaslahatan, yaitu *dharuriyat*, *hajjiyat*, dan *tahsiniyat*. Ketiganya digunakan untuk menilai sejauh mana Standar Pelayanan Minimum kereta api Arjonegoro yang diberikan mampu memenuhi kebutuhan penumpang, mulai dari kebutuhan yang sangat mendasar hingga kebutuhan yang bersifat pelengkap dan penyempurna.

1. *Al- Dharuriyat* (Primer)

Aspek ini menjadi fondasi utama karena berkaitan langsung dengan keselamatan, keberlangsungan hidup, serta kenyamanan pengguna jasa kereta api. Apabila elemen *al- dharuriyyah* tidak dipenuhi, maka akan muncul potensi kerusakan, hambatan dalam aktivitas masyarakat pengguna jasa layanan kereta api Arjonegoro. Oleh karena itu, pemenuhan aspek

dharuriyyah menjadi indikator awal untuk menentukan apakah suatu pelayanan telah berjalan sesuai dengan prinsip kemaslahatan yang diharapkan.

Kemaslahatan tersebut meliputi lima prinsip pokok dalam kehidupan manusia yang harus dijaga agar keberlangsungan dan kesejahteraan manusia dapat tercapai secara optimal.

a. Memelihara agama (*Hifz Al- Din*)

Penerapan Pasal 6 Ayat 2 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 63 Tahun 2019 mengenai Standar Pelayanan Minimum (SPM) pada Angkutan Orang dengan Kereta Api jika di tinjau berdasarkan Pemeliharaan agama (*hifz al-din*) dalam *maqashid syariah*, yang meliputi aspek keselamatan, keamanan, kenyamanan, kemudahan, keandalan, dan kesetaraan, memiliki peran yang sangat penting dalam menjaga nilai-nilai keagamaan dalam tatanan kehidupan masyarakat. Standar tersebut tidak hanya dimaksudkan untuk memastikan kelancaran operasional layanan transportasi, tetapi juga untuk menjaga agar pelayanan publik tetap selaras dengan prinsip-prinsip dan moral yang dijunjung dalam ajaran agama, seperti penghormatan terhadap hak pengguna serta penyediaan fasilitas yang layak.

b. Memelihara jiwa (*Hifz Al- Nafs*)

Penetapan Standar Pelayanan Minimum (SPM) pada layanan kereta api Arjonegoro diarahkan untuk menjamin mutu penyelenggaraan layanan sekaligus meningkatkan kepuasan pengguna transportasi kereta api. Dalam kerangka *maqashid syariah*, tujuan pemeliharaan jiwa (*hifz al-nafs*) menempati posisi yang sangat fundamental dan memiliki keterkaitan langsung dengan unsur keselamatan dan keamanan yang diatur dalam SPM angkutan orang dengan kereta api. Kedua unsur tersebut dirancang untuk memastikan bahwa operasional perjalanan kereta berlangsung dalam kondisi yang aman, sehingga mampu meminimalkan risiko yang dapat membahayakan keselamatan penumpang.

Berdasarkan hasil pengamatan, aspek keamanan pada layanan kereta api Arjonegoro secara umum telah dilaksanakan sesuai dengan ketentuan SPM. Hal ini ditunjukkan melalui keberadaan petugas pengamanan, tersedianya sistem pengawasan berupa kamera CCTV, ketersediaan informasi terkait potensi gangguan keamanan, serta dukungan penerangan yang memadai selama perjalanan. Indikator-indikator tersebut mencerminkan upaya penyelenggara dalam menciptakan rasa aman bagi penumpang.

Namun demikian, pada aspek keselamatan masih ditemukan sejumlah kekurangan yang menunjukkan bahwa implementasi SPM belum sepenuhnya berjalan optimal. Permasalahan yang teridentifikasi

antara lain belum tersedianya tombol darurat yang dapat diakses dengan mudah oleh penumpang di dalam kereta, tidak adanya informasi prosedur evakuasi dalam bentuk audio, serta fungsi pintu keluar dan masuk kereta yang belum bekerja secara maksimal. Kondisi tersebut berpotensi menghambat penanganan keadaan darurat dan dapat meningkatkan risiko terhadap keselamatan penumpang, sehingga belum sepenuhnya sejalan dengan prinsip *hifz al-nafs* yang menekankan perlindungan terhadap jiwa manusia.

c. Memelihara akal (*Hifz Al- 'Aql*)

Dalam kerangka maqashid syariah, pemeliharaan akal (*hifz al- 'aql*) merupakan unsur sentral dalam mewujudkan kemaslahatan, mengingat akal berfungsi sebagai instrumen utama manusia dalam berpikir, mengambil keputusan, serta mengarahkan kehidupan. Keberadaan akal yang sehat dan stabil menjadi prasyarat bagi manusia untuk menjalani aktivitas secara optimal. Oleh karena itu, pemeliharaan akal tidak hanya berkaitan dengan perlindungan dari hal-hal yang merusak kemampuan berpikir, tetapi juga mencakup upaya menciptakan kondisi yang mendukung ketenangan pikiran.

Gangguan terhadap fungsi akal dapat bersumber dari faktor fisik maupun psikologis. Secara fisik, kelelahan yang timbul akibat keterbatasan fasilitas, seperti minimnya ruang atau tempat duduk sehingga penumpang harus berdiri dalam waktu lama, berpotensi

menurunkan konsentrasi dan kenyamanan. Sementara itu, dari sisi psikis, situasi perjalanan yang tidak tertata dengan baik dapat memicu tekanan emosional, rasa cemas, serta ketidaknyamanan mental. Dengan demikian, penyedia layanan transportasi publik, termasuk kereta api Arjonegoro, dituntut untuk menyediakan fasilitas dan sistem pelayanan yang mampu menciptakan suasana perjalanan yang kondusif sebagai bagian dari upaya menjaga akal penumpang sesuai dengan tujuan *maqashid syariah*.

Dalam pelaksanaan Standar Pelayanan Minimum (SPM) pada Commuter Line Arjonegoro, aspek kemudahan, keandalan atau keteraturan, serta kenyamanan memiliki keterkaitan langsung dengan prinsip *hifz al-'aql*. Namun, hasil analisis menunjukkan bahwa pada aspek kemudahan, implementasi SPM masih belum sepenuhnya memenuhi ketentuan yang berlaku. Permasalahan yang ditemukan antara lain belum optimalnya fungsi *Passenger Information Display* (PID) yang seharusnya dipasang pada lokasi strategis dan mudah terlihat, serta informasi audio mengenai urutan stasiun yang tidak selalu disampaikan secara jelas dan konsisten. Kondisi ini berpotensi menimbulkan kebingungan bagi penumpang dan mengurangi rasa tenang selama perjalanan.

Padahal, keberadaan sistem informasi yang jelas dan teratur bertujuan untuk membantu penumpang memahami perjalanan yang

sedang berlangsung, sehingga mereka dapat merasa lebih nyaman dan terhindar dari kecemasan yang tidak perlu. Oleh karena itu, penyelenggara layanan diharapkan mampu menciptakan lingkungan perjalanan yang tertib dan informatif. Ketenangan pikiran, keteraturan informasi, serta rasa aman yang dirasakan penumpang merupakan bagian dari implementasi perlindungan akal yang sejalan dengan tujuan *maqashid syariah*.

Sementara itu, pada aspek keandalan, layanan kereta api Arjonegoro secara umum telah sesuai dengan ketentuan Standar Pelayanan Minimum sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 63 Tahun 2019. Akan tetapi, pada aspek kenyamanan masih ditemukan beberapa ketidaksesuaian terhadap standar yang telah ditetapkan. Salah satu permasalahan yang sering terjadi adalah kepadatan penumpang di ruang berdiri yang melebihi ketentuan, di mana dalam luasan 1 m² seharusnya hanya diisi oleh maksimal enam orang. Selain itu, suhu di dalam kereta yang idealnya tidak melampaui 27°C pada praktiknya kerap berada di atas batas tersebut.

Kondisi tersebut berdampak pada menurunnya tingkat kenyamanan penumpang, terutama ketika kereta berada dalam kondisi padat dan sirkulasi udara kurang optimal. Situasi ini tidak hanya memicu kelelahan secara fisik, tetapi juga berpotensi menimbulkan stres dan ketidakstabilan emosional, khususnya bagi penumpang dengan kondisi

kesehatan tertentu. Oleh karena itu, pemenuhan aspek kenyamanan menjadi hal yang sangat krusial karena berkaitan erat dengan prinsip *hifz al-'aql* dalam *maqashid syariah*, yang menekankan pentingnya menjaga ketenangan dan kesehatan mental manusia dalam penggunaan transportasi publik.

d. Memelihara keturunan (*hifz Al-Nasl*)

Sejalan dengan tujuan-tujuan utama *maqashid syariah* lainnya, pemeliharaan keturunan (*hifz al-nasl*) memiliki posisi yang fundamental dalam memastikan keberlanjutan generasi manusia yang berkualitas. Prinsip ini tidak terbatas pada perlindungan aspek reproduksi semata, tetapi juga menuntut terciptanya tatanan sosial yang memberikan rasa aman, keadilan, dan kesempatan yang setara bagi seluruh anggota masyarakat. Perhatian khusus dalam hal ini diarahkan kepada kelompok yang berada pada posisi rentan, seperti anak-anak, ibu hamil, dan penyandang disabilitas, agar mereka dapat berpartisipasi secara layak dalam kehidupan sosial.

Dalam konteks penerapan Standar Pelayanan Minimum (SPM) pada layanan kereta api Arjonegoro, aspek kesetaraan yang menjadi bagian dari ketentuan SPM menunjukkan adanya ketidaksesuaian dalam pelaksanaannya. Hal ini terlihat dari belum tersedianya fasilitas khusus yang memadai untuk penumpang berkebutuhan khusus, seperti ruang atau sarana bagi pengguna kursi roda selama perjalanan atau di tempat

naik/turun penumpang. Ketidakhadiran fasilitas ini menunjukkan bahwa dukungan terhadap kebutuhan kelompok rentan masih belum optimal, padahal penyediaan fasilitas aksesibilitas merupakan bagian dari tuntutan SPM untuk menjamin layanan yang inklusif.

Keterbatasan akses terhadap layanan publik seperti angkutan kereta api berdampak langsung pada kualitas hidup serta perlindungan terhadap keturunan dalam lingkungan sosial, sehingga kondisi tersebut belum mencerminkan prinsip *maqashid syariah* yang menempatkan kemaslahatan generasi dan keadilan sosial sebagai tujuan utama penyelenggaraan layanan publik. Dengan demikian, pemenuhan aspek kesetaraan sesuai ketentuan Permenhub Nomor PM 63 Tahun 2019 tentang Angkutan Orang Dengan Kereta Api menjadi bagian integral dalam menjaga keberlangsungan dan kesejahteraan generasi dalam masyarakat.

e. Memelihara Harta (*Hifz Al-Mal*)

Menurut konsep *maqashid syariah*, *hifz al-mal* memiliki peran penting dalam menjamin kelangsungan hidup manusia. Konsep perlindungan harta tidak hanya dipahami secara terbatas sebagai upaya menghindarkan dari tindakan pencurian atau perampokan saja, tetapi juga meliputi penjaminan hak milik, penggunaan sumber daya secara seimbang, serta pembentukan tatanan ekonomi yang adil dan berkelanjutan. Sasaran ini bertujuan untuk memperkecil kesenjangan

sosial dan ekonomi dengan menjamin bahwa setiap orang mendapatkan akses yang sama terhadap fasilitas umum dan peluang untuk memperbaiki taraf hidupnya.

Dalam pelaksanaan layanan transportasi umum, seperti layanan kereta api Arjonegoro, konsep *hifz al-mal* dapat diterapkan melalui penyediaan layanan dengan harga yang terjangkau, penetapan biaya yang jelas dan terbuka, serta ketersediaan fasilitas yang dapat menjamin keselamatan barang bawaan penumpang sepanjang perjalanan. Adanya sarana transportasi umum yang memadai dan ekonomis memiliki kontribusi signifikan dalam melindungi aset masyarakat, sebab dapat menunjang kegiatan ekonomi, menurunkan pengeluaran transportasi, serta meminimalkan risiko kerugian yang disebabkan oleh kehilangan atau kerusakan barang milik penumpang.

Oleh karena itu, penerapan Standar Pelayanan Minimum (SPM) yang efektif tidak hanya meningkatkan kualitas layanan transportasi, tetapi juga turut memperkuat penerapan prinsip-prinsip *maqashid syariah*, terutama dalam hal perlindungan dan pemanfaatan harta masyarakat. Akan tetapi, berdasarkan hasil penelitian dan observasi, implementasi Standar Pelayanan Minimum pada layanan kereta api Arjonegoro masih menemui berbagai kendala, khususnya dalam hal keselamatan, kenyamanan, kemudahan, dan kesetaraan.

Berbagai kondisi yang teridentifikasi, seperti tombol darurat yang tidak dapat digunakan dan minimnya informasi mengenai perjalanan, dapat menimbulkan ancaman terhadap keselamatan yang secara tidak langsung membahayakan keamanan barang milik penumpang. Di samping itu, temperatur di dalam kereta yang tidak memenuhi standar serta tingkat kepadatan area berdiri yang melampaui batas yang ditentukan dapat mengurangi kenyamanan dan meningkatkan risiko kerusakan pada barang bawaan. Tidak adanya fasilitas yang ramah bagi semua kalangan, seperti sarana untuk pengguna kursi roda, juga memperlihatkan adanya kesenjangan akses terhadap layanan transportasi umum, yang memberikan dampak lebih berat pada kelompok rentan baik dari segi fisik maupun ekonomi.

Dengan demikian, kesenjangan dalam penerapan SPM tersebut mengindikasikan bahwa upaya perlindungan harta dalam konsep *maqashid syariah* belum tercapai secara maksimal. Hal ini menunjukkan bahwa sistem layanan publik yang tersedia masih memerlukan perbaikan agar dapat mendukung nilai-nilai keadilan, serta kesejahteraan ekonomi masyarakat secara menyeluruh.

2. *Al-Hajiyyat*

Dalam tingkatan *maqashid syariah*, *Al-hajiyyah* merupakan tingkat kemaslahatan kedua yang berfungsi melengkapi pemenuhan kebutuhan *Ad-dharuriyyah* melalui pemberian kemudahan dan keringanan bagi manusia

dalam menjalani kehidupan. Ketidakterpenuhinya kemaslahatan pada tingkat ini tidak menimbulkan kerusakan yang bersifat mendasar, namun dapat menyebabkan kesulitan dan ketidaknyamanan dalam aktivitas sehari-hari. Hal ini menunjukkan bahwa tujuan penetapan hukum Islam adalah untuk memberikan kemudahan bagi umat manusia.

Jika dikaitkan dengan penerapan Standar Pelayanan Minimum (SPM) pada layanan kereta api Arjonegoro, tingkatan *Al-hajiyyah* berperan penting dalam meningkatkan kualitas pelayanan. Ketentuan SPM sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 63 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang dengan Kereta Api menekankan penyediaan layanan yang memudahkan, aman, dan nyaman bagi penumpang. Oleh karena itu, peninjauan dan penyempurnaan pelaksanaan SPM pada kereta api Arjonegoro melalui perspektif *maqashid syariah* diharapkan mampu mewujudkan keseimbangan antara ketentuan regulatif dan kebutuhan penumpang, sehingga kemaslahatan dapat dirasakan secara nyata dalam penyelenggaraan layanan kereta api.

3. *At- Tahsiniyyat*

Dalam konsep *maqashid syariah*, *At-tahsiniyyat* merupakan tingkat kemaslahatan yang bersifat pelengkap. Ketidakadaan kemaslahatan pada tingkatan ini tidak menimbulkan ancaman terhadap lima tujuan utama syariat, serta tidak menyebabkan kesulitan mendasar dalam kehidupan manusia.

Apabila dikaitkan dengan pelaksanaan Standar Pelayanan Minimum (SPM) pada layanan kereta api Arjonegoro, aspek tahsiniyyah berperan dalam membentuk kualitas pelayanan yang lebih bermartabat. Pelayanan tidak hanya diukur dari terpenuhinya fungsi teknis, tetapi juga dari perhatian terhadap kebersihan sarana, kenyamanan ruang publik, sikap santun petugas, serta tata kelola fasilitas yang rapi, sehingga mampu meningkatkan kualitas pengalaman perjalanan penumpang.

Pemenuhan unsur *At-tahsiniyyat* tersebut mencerminkan kesungguhan PT Kereta Api dalam menghadirkan layanan transportasi publik yang berorientasi pada nilai-nilai kemanusiaan. Dengan mengedepankan etika, keramahan, dan keindahan lingkungan pelayanan, penyelenggaraan transportasi tidak hanya memenuhi standar operasional, tetapi juga menanamkan nilai-nilai agama dalam interaksi antara penyedia layanan dan pengguna jasa.

Tabel 4. 7 Tabel Rincian Maqashid Syari'ah Terhadap Standar Pelayanan Minimum

No	Prinsip Maqashid Syari'ah	Fokus Perlindungan	Aspek Standar Pelayanan Minimum	Kondisi di Lapangan	Kesesuaian dengan Maqashid Syari'ah
1.	AL- DHARURIYYAT				
a.	<i>Hifz al-Din</i> (Memelihara Agama)	Menjaga nilai-nilai keagamaan, moral, dan penghormatan terhadap hak pengguna jasa	Keselamatan, keamanan, kenyamanan, kemudahan, keandalan, dan kesetaraan	Penerapan SPM secara umum telah mengatur layanan yang tertib, aman, dan menghormati hak penumpang sebagai bagian dari pelayanan publik	Cukup sesuai, namun masih memerlukan konsistensi agar seluruh unsur SPM benar-benar mencerminkan nilai kemaslahatan
b.	<i>Hifz al-Nafs</i> (Memelihara Jiwa)	Perlindungan keselamatan dan keamanan jiwa penumpang selama perjalanan	Keselamatan dan keamanan	keamanan telah terpenuhi melalui keberadaan petugas keamanan, CCTV, pencahayaan, dan informasi gangguan keamanan. Namun, aspek keselamatan belum	Belum sepenuhnya sesuai, karena masih terdapat potensi risiko yang dapat membahayakan keselamatan penumpang

				optimal karena belum tersedianya tombol darurat, tidak adanya informasi evakuasi audio, serta kendala pada fungsi pintu kereta	
c.	Hifz al-‘Aql (Memelihara Akal)	Menjaga ketenangan pikiran, kenyamanan mental, penumpang	Kemudahan, keandalan, dan kenyamanan	Pada aspek kemudahan, informasi perjalanan belum optimal akibat PID yang tidak berfungsi maksimal dan informasi audio yang tidak konsisten. Aspek keandalan relatif terpenuhi. Namun, pada aspek kenyamanan masih ditemukan kepadatan penumpang dan suhu kereta yang melebihi standar	Kurang sesuai, karena kondisi tersebut dapat menimbulkan kebingungan, stres, dan ketidaknyamanan mental bagi penumpang

d.	<i>Hifz al-Nasl</i> (Memelihara Keturunan)	Perlindungan kelompok rentan dan keberlanjutan generasi melalui layanan yang adil	Kesetaraan	Implementasi aspek kesetaraan belum optimal, ditandai dengan belum tersedianya fasilitas khusus yang memadai bagi penyandang disabilitas, seperti akses kursi roda di dalam kereta maupun area naik-turun penumpang prioritas	Belum sesuai, karena layanan belum sepenuhnya menjamin akses yang adil dan perlindungan bagi kelompok rentan
d.	<i>Hifz al-Mal</i> (Memelihara Harta)	Perlindungan hak milik, keamanan barang bawaan, dan efisiensi ekonomi penumpang	Keselamatan, kenyamanan, kemudahan, dan kesetaraan	Tarif layanan relatif terjangkau dan mendukung aktivitas ekonomi. Namun, kekurangan pada aspek keselamatan, kenyamanan, dan kesetaraan berpotensi menimbulkan risiko kehilangan atau	Belum maksimal, karena perlindungan harta penumpang masih terpengaruh oleh keterbatasan implementasi Standar Pelayanan Minimum.

				kerusakan barang serta ketimpangan akses layanan	
2.	AL-HAJIYYAT				
		Memberikan kemudahan dan mengurangi kesulitan penumpang dalam aktivitas perjalanan	Kemudahan, Kenyamanan	Informasi perjalanan melalui PID dan pengumuman audio belum disampaikan secara konsisten dan belum mudah dipahami penumpang dan Kepadatan penumpang di area berdiri sering melebihi ketentuan dan suhu di dalam kereta kerap berada di atas standar	Belum sepenuhnya sesuai, karena masih menimbulkan kebingungan dan ketidaknyamanan selama perjalanan
3.	AL-TAHSINIYYAT				
		Meningkatkan kualitas dan keindahan lingkungan pelayanan	Kebersihan sarana, Sikap dan perilaku petugas	Kebersihan kereta dan fasilitas relatif terjaga, meskipun terkadang	Cukup sesuai, namun masih perlu peningkatan konsistensi

				menurun pada kondisi padat penumpang serta Petugas kereta api pada umumnya bersikap sopan, ramah, dan membantu penumpang	
--	--	--	--	--	--

Dengan demikian, penerapan Standar Pelayanan Minimum pada kereta api Arjonegoro dapat dipahami sebagai implementasi nyata yang ada pada prinsip *maqashid syariah* dalam ranah pelayanan transportasi publik. Ketika ketiga tingkatan kemaslahatan *Al-dharuriyyat*, *Al-hajiyyat*, dan *At-tahsiniyyat* dijalankan secara seimbang, maka layanan transportasi kereta api akan mampu menghadirkan kemaslahatan yang lebih menyeluruh bagi penumpang serta merefleksikan nilai-nilai syariat Islam dalam praktik pelayanan sehari-hari.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan penelaahan dan analisis terhadap data penelitian yang diperoleh dari PT Kereta Api Indonesia Daop 8 Kota Surabaya terkait pelaksanaan Standar Pelayanan Minimum pada kereta api Arjonegoro sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 63 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang dengan Kereta Api dan ditinjau dalam perspektif *maqashid syariah*, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Berdasarkan hasil penelitian, pemenuhan Standar Pelayanan Minimum (SPM) pada KA Arjonegoro yang dikelola oleh PT Kereta Api Indonesia melalui PT Kereta Commuter Indonesia belum sepenuhnya optimal. Aspek keamanan dan kehandalan telah memenuhi ketentuan, seperti ketersediaan CCTV, petugas keamanan, serta informasi keterlambatan yang jelas, sehingga memberikan rasa aman dan kepastian bagi penumpang. Namun, aspek kenyamanan, keselamatan, kesetaraan, dan kemudahan masih memiliki kekurangan, seperti kepadatan penumpang yang melebihi batas ideal, suhu kereta yang melampaui standar, tidak tersedianya fasilitas kursi roda, serta tidak berfungsinya Passenger Information Display (PID). Jika dikaitkan dengan teori kemanfaatan hukum Jeremy Bentham, kondisi ini menunjukkan bahwa prinsip *the greatest happiness of the greatest number*

belum sepenuhnya terwujud, sehingga diperlukan perbaikan berkelanjutan agar seluruh indikator SPM dapat terpenuhi dan manfaat pelayanan dapat dirasakan secara optimal oleh masyarakat.

2. Berdasarkan analisis penerapan Standar Pelayanan Minimum (SPM) pada KA Arjonegoro dalam perspektif maqāṣid syarī‘ah menurut Al-Shatibi, dapat disimpulkan bahwa pelayanan kereta api pada dasarnya telah mengarah pada perwujudan kemaslahatan (jalb al-maṣāliḥ wa dar’ al-mafāsid), namun belum sepenuhnya optimal. Pada tingkat al-dharūriyyāt dan al-hājiyyāt, upaya perlindungan jiwa dan keamanan telah dilaksanakan melalui aspek keselamatan dan keandalan layanan, tetapi masih terdapat kekurangan pada kenyamanan, kemudahan informasi, dan kesetaraan akses bagi kelompok rentan sebagaimana diatur dalam Permenhub PM 63 Tahun 2019. Sementara pada tingkat al-taḥsīniyyāt, peningkatan kebersihan, sarana, dan sikap pelayanan telah mencerminkan nilai etika dan kemanusiaan, meskipun masih memerlukan penyempurnaan. Dengan demikian, penerapan SPM pada KA Arjonegoro telah merefleksikan prinsip maqāṣid syarī‘ah, tetapi memerlukan perbaikan berkelanjutan agar kemaslahatan dapat terwujud secara menyeluruh dan seimbang bagi seluruh penumpang.

B. Saran

1. PT Kereta Api Indonesia (Persero) disarankan untuk meningkatkan pemenuhan Standar Pelayanan Minimum (SPM), khususnya pada aspek keselamatan, kenyamanan, dan kesetaraan penumpang, melalui evaluasi dan perbaikan sarana serta prasarana secara berkelanjutan guna menjamin perlindungan hak penumpang.
2. Peneliti selanjutnya disarankan untuk memperluas objek dan pendekatan penelitian agar diperoleh hasil yang lebih komprehensif mengenai penerapan Standar Pelayanan Minimum serta relevansinya dengan perspektif hukum

DAFTAR PUSTAKA

- AINUNISYA, NURUL. “KAJIAN YURIDIS TERHADAP PERLINDUNGAN HUKUM BAGI PENUMPANG KERETA API DAN PENGANGKUTAN BARANG.” Undergraduate, Universitas Islam Sultan Agung Semarang, 2023. <https://repository.unissula.ac.id/30224/>.
- Al Munawar, Faishal Agil. ““Abd Al-Majīd Al-Najjār’s Perspective on Maqāṣid al-Sharī’ah.” *JURIS (Jurnal Ilmiah Syariah)* 20, no. 2 (2021): 209–23.
- Alsa, Wani Maulida. *JAMINAN PERLINDUNGAN HUKUM DALAM PENCATATAN PERKAWINAN(PERSPEKTIF MAQASHID ASY-SYAR’IYYAH)*. 4 (2022).
- Arifianto, Dicky, Gurnadi Lie, dan Moody Rizqy Syailendra. “Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Dan Barang Yang Diangkut Oleh Kereta Api.” *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan* 9, no. 13 (2023): 13. <https://doi.org/10.5281/zenodo.8149086>.
- Ayu, Amanda Sevi Maisa, dan Indriyani Fatmawati. “UTILITARIANISME JEREMY BENTHAM DALAM FILSAFAT HUKUM: ANALISIS TERHADAP KONSEP KEBAHAGIAAN SEBAGAI TUJUAN HUKUM.” *NUJEEL : Nusantara Journal of Education, Technology and Law* 1, no. 1 (2025). <https://jurnaldarulhikam.id/index.php/jeel/article/view/33>.
- Dr. Mustafa., S.E., S.H., M.M., CLAP. *Metodologi Penelitian Hukum*. Pertama. EUREKA MEDIA AKSARA, 2024.
- Evangelista, Gabriella, dan Siti Nurbaiti. “PERLINDUNGAN HUKUM ATAS HAK KENYAMANAN KONSUMEN SEBAGAI PENGGUNA JASA TRANSPORTASI KERETA API COMMUTER LINE KHUSUS WANITA.”

Jurnal Hukum Adigama 1, no. 2 (2019): 671.
<https://doi.org/10.24912/adigama.v1i2.2879>.

FADILA, AZIYATY. “ANALISIS PUTUSAN NOMOR 833/Pdt.G/2022/Pa.Bn TENTANG HAK ASUH ANAK YANG BELUM MUMAYYIZ KARENA IBU MURTAD PERSPEKTIF MAQASHID SYARIAH.” Masters, UIN Fatmawati Sukarno Bengkulu, 2023. <http://repository.uinfasbengkulu.ac.id/1848/>.

Fadila, Aziyaty. “Bersolek Bagi Wanita Karier Pada Waktu Ihdad Dalam Perspektif Maqashid Syariah.” Other, IAIN Bengkulu, 2021. <http://repository.iainbengkulu.ac.id/6639/>.

Fauzan, Husni, dan Dzulkifli Hadi Imawan. “Pemikiran Maqashid Syariah Al-Tahir Ibn Asyur.” *Al-Mawarid Jurnal Syariah Dan Hukum (JSYH)* 5, no. 1 (2023): 101–14. <https://doi.org/10.20885/mawarid.vol5.iss1.art7>.

Fios, Frederikus. “Keadilan Hukum Jeremy Bentham Dan Relevansinya Bagi Praktik Hukum Kontemporer.” *Humaniora: Journal of Indonesian Culture and Society* 3, no. 1 (2012): 299–309. <https://doi.org/10.21512/humaniora.v3i1.3315>.

Hans, Rizal. “Ragam Teknik Analisis Data Deskriptif Kualitatif vs Kuantitatif.” Diakses 27 September 2025. <https://dqlab.id/ragam-teknik-analisis-data-deskriptif-kualitatif-vs-kuantitatif>.

Imam Sakroni dan Zulkifli Lubis. “ANALISIS KINERJA KERETA API EKONOMI LOKAL KRD BOJONEGORO.” *Jurnal Gradasi Teknik Sipil* 7, no. 2 (2024): 157–65. <https://doi.org/10.31961/gradasi.v7i2.1970>.

Jamal, Ridwan. “MAQASHID AL-SYARI’AH DAN RELEVANSINYA DALAM KONTEKS KEKINIAN.” *Jurnal Ilmiah Al-Syir’ah* 8, no. 1 (2016). <https://doi.org/10.30984/as.v8i1.34>.

“KA Arjonegoro Sidoarjo-Bojonegoro Menyiksa Penumpang.” Diakses 1 Desember 2024. <https://mojok.co/terminal/ka-arjonegoro-sidoarjo-bojonegoro-menyiksa-penumpang/>.

“KAI Commuter.” Diakses 26 Februari 2026. <https://kci.id/perjalanan-krl/jadwal-kereta>.

Kasdi, Abdurrahman. “MAQASYID SYARI’AH PERSPEKTIF PEMIKIRAN IMAM SYATIBI DALAM KITAB AL-MUWAFAQAT.” *YUDISIA : Jurnal Pemikiran Hukum Dan Hukum Islam* 5, no. 1 (2016). <https://doi.org/10.21043/yudisia.v5i1.693>.

“KIP PT. Kereta Commuter Indonesia.” Diakses 23 Februari 2026. <https://kip.kci.id/profil-ppid>.

Kompasiana.com. “Kereta Baru Komuter Arjonegoro, Modernisasi yang Bikin Frustrasi.” KOMPASIANA, 11 Juli 2023. <https://www.kompasiana.com/moch65122/64acd68508a8b510d8107fb3/kereta-baru-komuter-arjonegoro-modernisasi-yang-bikin-frustrasi>.

Kurniawan, Denata, Rini Heryanti, dan Dharu Triasih. “IMPLEMENTASI UNDANG-UNDANG PERLINDUNGAN KONSUMEN TERHADAP PENUMPANG JASA TRANSPORTASI PT.KAI DAERAH OPERASI 4 SEMARANG.” *Semarang Law Review (SLR)* 3, no. 1 (2022): 74. <https://doi.org/10.26623/slr.v3i1.4881>.

Lasmini, Lasmini, dan M. Tamudin. “PENANGGULANGAN KECELAKAAN PENYEBERANGAN KERETA API DI JALAN RUMAH TUMBUH MUARA ENIM DALAM PERSPEKTIF HUKUM PIDANA ISLAM.” *Ta’zir: Jurnal Hukum Pidana* 8, no. 2 (2024): 2. <https://doi.org/10.19109/tazir.v8i2.26777>.

- Lauwtania, Fellycia. “Perlindungan Hukum Terhadap Pengguna Jasa Perkeretaapian Terkait Dengan Pelecehan Seksual yang Terjadi di Atas Kereta Api Dikaji Oleh Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen (Studi Kasus PT. Kereta Api Indonesia).” *Binamulia Hukum* 10, no. 1 (2021): 69–78. <https://doi.org/10.37893/jbh.v10i1.242>.
- Miftahuddin, Abdul Hafidz, dan Ulfa Mariyatul Qibtiyah. “PENDEKATAN MAQASHID AL-SYARIAH SEBAGAI METODE PENGALIAN HUKUM ISLAM.” *JAS MERAH: Jurnal Hukum Dan Ahwal al-Syakhsyiah* 1, no. 2 (2022): 158–70.
- Muhaimin, Dr. Muhaimin, SH. ,M. Hum. *Metode Penelitian Hukum*. Mataram University Press, 2020. <https://eprints.unram.ac.id/20305/>.
- Njatrijani, Rinitami, Saulita Margaret, dan Ester Purinta Sembiring. “Jaminan Keselamatan Penumpang Moda Transportasi Kereta Api (Studi Kasus Kecelakaan Kereta Api Turangga dan KRL Commuter Line Bandung).” *Law, Development and Justice Review* 7, no. 1 (2024): 30–44. <https://doi.org/10.14710/ldjr.7.2024.30-44>.
- Npm, Eka Rini Meidiarti, dan Pembimbing I. Salamiah. *PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP PENUMPANG ANGKUTAN KOTA BERDASARKAN UNDANG-UNDANG PERLINDUNGAN KONSUMEN NOMOR 8 TAHUN 1999*. t.t.
- Oktaria, Dhina Setyo. “Perlindungan Hukum Pada Penumpang Perempuan Kereta Api Perkotaan Terhadap Pelecehan Seksual: Legal Protection for Female Urban Train Passengers Against Sexual Harassment.” *Reformasi Hukum* 27, no. 2 (2023): 2. <https://doi.org/10.46257/jrh.v27i2.546>.
- Prasojo, Lanang Akbar. *KUALITAS PELAYANAN PT. KERETA API INDONESIA DAOP VIII STASIUN GUBENG SURABAYA*. t.t.

- Pratiwi, Endang, Theo Negoro, dan Hassanain Haykal. “Teori Utilitarianisme Jeremy Bentham: Tujuan Hukum Atau Metode Pengujian Produk Hukum?” *Jurnal Konstitusi* 19, no. 2 (2022): 268. <https://doi.org/10.31078/jk1922>.
- Primayandi, Arizzal Maulana, dan Arie Indra Gunawan. “Analisis Persepsi Penumpang Kereta Api Jarak Jauh Terhadap Keamanan Dan Kualitas Layanan Di Stasiun Bandung.” *Prosiding Industrial Research Workshop and National Seminar* 13, no. 01 (2022): 01. <https://doi.org/10.35313/irwns.v13i01.4367>.
- Ridwansyah, Rizki. “Konsep Teori Utilitarianisme Dan Penerapannya Dalam Hukum Praktis Di Indonesia.” *Nusantara: Jurnal Pendidikan, Seni, Sains Dan Sosial Humaniora* 2, no. 01 (2024). <https://journal.forikami.com/index.php/nusantara/article/view/570>.
- Rohmah, Himmatu Ni'mati. “Analisis hukum layanan penumpang kereta api perspektif Undang-undang nomor 23 tahun 2007 tentang perkeretaapian dan masalah mursalah: Studi di Stasiun Kotabaru Malang.” Undergraduate, Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim, 2019. <http://etheses.uin-malang.ac.id/15992/>.
- Rohmah, Himmatu Ni'mati. “Analisis hukum layanan penumpang kereta api perspektif Undang-undang nomor 23 tahun 2007 tentang perkeretaapian dan masalah mursalah: Studi di Stasiun Kotabaru Malang.” Undergraduate, Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim, 2019. <http://etheses.uin-malang.ac.id/15992/>.
- Satria, Tomi, Khadijah, dan Widya Sari. “Maqashid Syariah Sebagai Paradigma Hukum Islam Kontemporer.” *Al-Ilmiya: Jurnal Pendidikan Islam* 1, no. 3 (2025): 942–47.

- Sholikhah, Mar'atus. "Perlindungan hukum terhadap konsumen angkutan bus mini jurusan Mojokerto – Pasuruan perspektif Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 dan Maqashid Syariah: Studi praktik terhadap kepastian tarif di Terminal Kertajaya Mojokerto." Undergraduate, Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim, 2019. <http://etheses.uin-malang.ac.id/17155/>.
- Sriwindari, Henny, dan Khalid Khalid. "PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP PENUMPANG KERETA API (KASUS KETERLAMBATAN KERETA API PERSFEKTIF FIQH SIYASAH)." *UNES Law Review* 5, no. 4 (2023): 4. <https://doi.org/10.31933/unesrev.v5i4.722>.
- Wafa, Faqih El. "IMPLIKASI TEORI MAQASID AL-SYARI'AH AL-SYATIBI TERHADAP PERILAKU KONSUMEN." *Jurnal Hadratul Madaniyah* 9, no. 1 (2022): 38–47. <https://doi.org/10.33084/jhm.v9i1.3717>.
- Wulansari, Retno, dan Rafadila Febriana. "Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Atas Hilangnya Barang Bagasi di PT Kereta Api." *JURNAL DINAMIKA UMT* 8, no. 2 (2023): 2. <https://doi.org/10.31000/dinamika.v8i2.10303>.

LAMPIRAN



KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG
FAKULTAS SYARIAH
Jl. Gajayana 50 Malang 65144 Telepon (0341) 559399 Faksimile (0341) 559399
 Website: <http://syariah.uin-malang.ac.id> E-mail: syariah@uin-malang.ac.id

Nomor : 334 /F.Sy.1/TL.07/11/2025
 Hal : **Surat Izin Penelitian**
Malang, 7 November 2025

Kepada Yth.
 Pimpinan PT KAI Commuter Wilayah Surabaya
 Jl. Prambanan No. 4, Pacar Keling, Kec. Tambaksari, Kota Surabaya, Jawa Timur
 60131, Indonesia

Assalamualaikum wa Rahmatullah wa Barakatuh

Dalam rangka menyelesaikan tugas akhir/skripsi mahasiswa kami:

Nama : Mauliya Nayla Sa'adah
 NIM : 220202110007
 Fakultas : Syariah
 Program Studi : Hukum Ekonomi Syariah

mohon diperkenankan untuk mengadakan Penelitian dengan judul :

Pemenuhan Standar Pelayanan Minimum (SPM) Kereta Api Arjonegoro Perspektif Peraturan Menteri Perhubungan PM 63 Tahun 2019 dan Maqashid Syari'ah, pada instansi yang Bapak/Ibu Pimpin.

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

Wassalamualaikum wa Rahmatullah wa Barakatuh

Scan QR Code Verifikasi





Dr. Dekan
 dan Dekan Bidang Akademik

 Ahmad Mubandari

Tembusan :

1. Dekan
2. Ketua Prodi Hukum Ekonomi Syariah
3. Kabag. Tata Usaha



Lampiran 1 Surat Izin Penelitian



No : 120/S.KCI/CUSP/XII/2025

Lampiran : -

Perihal : Izin Melakukan Penelitian

Kepada Yth.

Dekan

Fakultas Syariah

Universitas Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang

Di Tempat

1. Menunjuk surat dari Universitas Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang nomor : 334 /F.Sy.1/TL.07/11/2025 tanggal 7 November 2025 tentang permohonan izin penelitian dan pengambilan data dengan studi kasus di PT Kereta Commuter Indonesia.

Bersama ini menerangkan bahwa :

Nama : Mauliya Nayla Sa'idah

NIM : 220202110007

Fakultas : Syariah

Program Studi : Hukum Ekonomi Syariah

2. Diizinkan untuk melaksanakan penelitian/pengumpulan data dan observasi di PT Kereta Commuter Indonesia (KCI) untuk data primer serta data pendukung lainnya yang diperlukan. Terkait permohonan data informasi atau dokumentasi, permohonan bisa dikirimkan langsung melalui dashboard layanan KIP (kip.kci.id) yang sudah teregistrasi, kami mengharapkan data-data yang diperoleh tidak disalahgunakan untuk kepentingan di luar kepentingan penyusunan tugas akademis.

3. Demikian kami sampaikan, atas perhatiannya kami ucapkan terima kasih.

Jakarta, 2 Desember 2025

PT Kereta Commuter Indonesia

Public Relation Manager



LEZA ARIAN

NIK. 1044

Tembusan Internal:

1. PPID KAI Commuter;
2. Arsip.

Stasiun Juanda / Jl. Ir. H. Juanda I

Jakarta Pusat - 10120 - INDONESIA

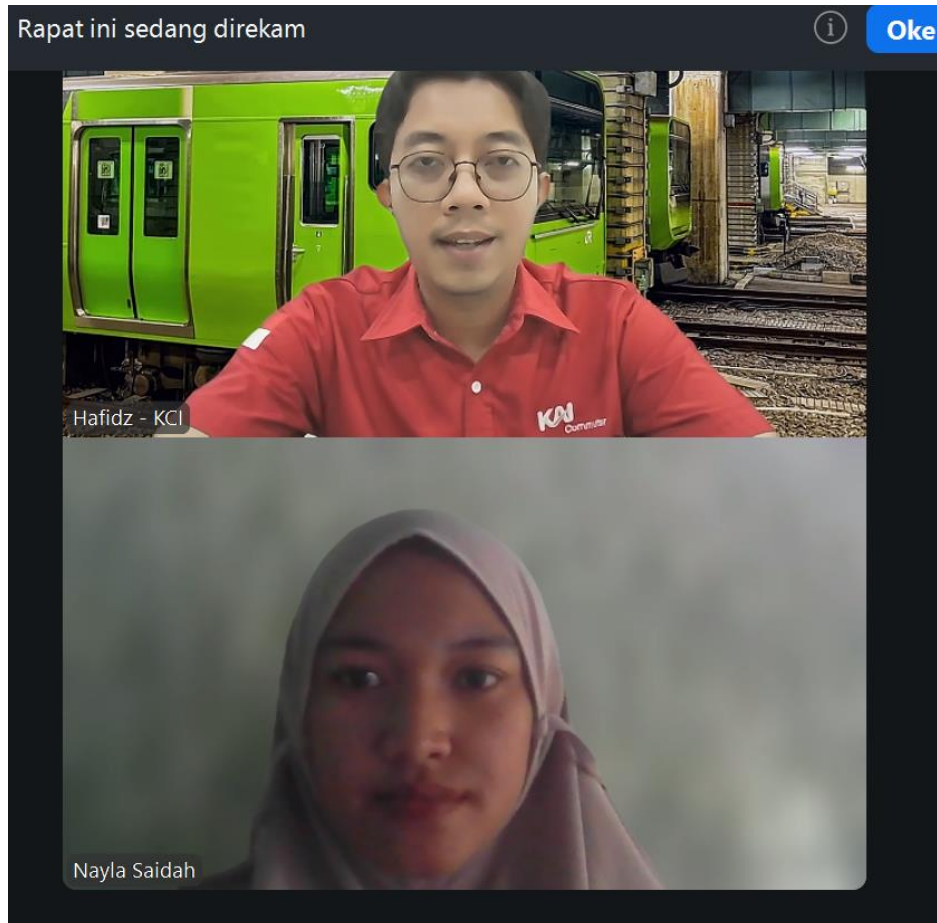
+62 21 345 3535 @commuterline commuter line commuterline.id

+62 21 348 34084 @commuterline commuter channel commuter.care@kri.co.id

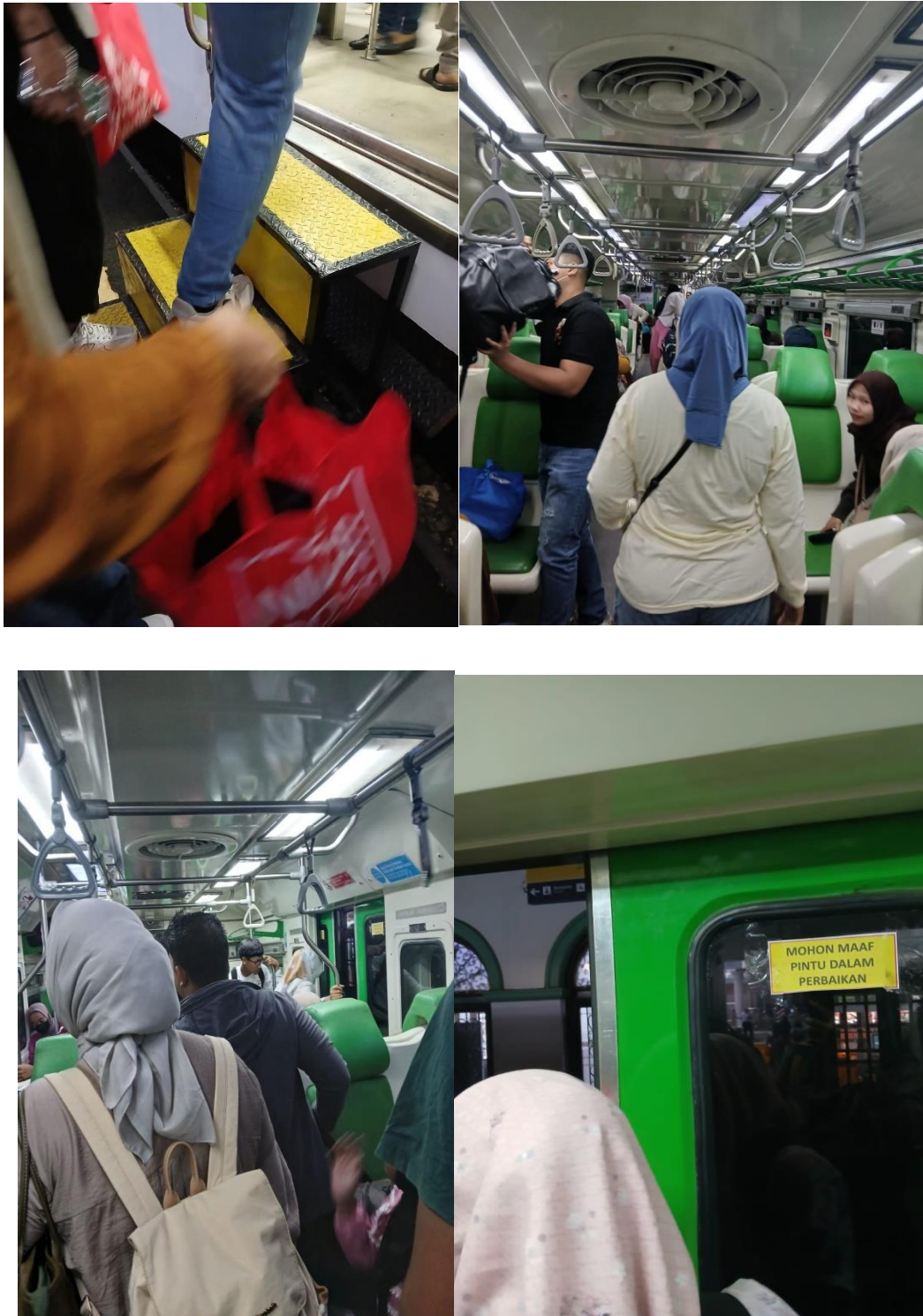


BEST CHOICE FOR URBAN TRANSPORT

Lampiran 2 Balasan Izin Penelitian



Lampiran 3 Bukti Wawancara



Lampiran 4 Aspek Standar Pelayanan Minimum yang belum terpenuhi



Lampiran 5 Aspek Standar Pelayanan Minimum yang terpenuhi

KA Arjonegoro Sidoarjo-Bojonegoro, Kereta yang Menyiksa Penumpang Sepanjang Perjalanan



oleh **Anisa Rahmawati** — 12 April 2024

AA



Lampiran 6 Berita tentang KA Arjonegoro

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



Nama	:	Mauliya Nayla Sa'idah
Jenis Kelamin	:	Perempuan
Tempat/Tanggal Lahir	:	Tuban/ 22 November 2004
Agama	:	Islam
Perguruan Tinggi	:	Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang
Jurusan	:	Hukum Ekonomi Syari'ah
Alamat di Malang	:	Jalan Raya Candi VI C No. 303, Karangbesuki, sukun, Kota Malang, Jawa Timur
Alamat Rumah	:	Dsn. Kayunan, Ds. Rahayu Rt.002 Rw.003, Kec. Soko Kab. Tuban
Nomor Telepon	:	085648086099
Riwayat Pendidikan	:	MI Al Hidayah, Plumpang MTs Al Hidayah, Plumpang MA ABU DARRIN Bojonegoro