

**BAB III**  
**PELAKSANAAN PERLINDUNGAN HUKUM BAGI PENUMPANG KHUSUS**  
**PENYANDANG DISABILITAS YANG MENGGUNAKAN MODA**  
**TRANSPORTASI KERETA API**

**A. Gambaran Umum Fasilitas Penyandang Disabilitas di Transportasi Kereta Api**

1. Visi dan Misi PT. Kereta Api Indonesia

PT. Kereta Api Indonesia (Persero) memiliki logo/ikon yang memiliki ciri khas tersendiri yang berupa gambar sebagai berikut ini:<sup>1</sup>



Logo atau ikon PT. Kereta Api memiliki makna dari bentuk dan warna.

Berikut ini penjelasan dari logo atau ikon, antara lain:

a. Bentuk:

- 1) Garis melengkung: Melambangkan gerakan yang dinamis PT KAI dalam mencapai visi dan misinya.
- 2) Anak Panah: Melambangkan nilai integritas, yang harus dimiliki insan PT KAI dalam mewujudkan pelayanan prima.

b. Warna:

- 1) Orange: Melambangkan proses pelayanan prima (kepuasan pelanggan) yang ditujukan kepada pelanggan internal dan eksternal.

---

<sup>1</sup> Dikutip dari <https://kereta-api.co.id/> diakses tanggal 21 November 2015, 08.00

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

Pada bentuk garis melengkung tersebut terdapat visi dan misi PT. Kereta Api Indonesia yang sesuai dengan tujuan dibuatnya transportasi untuk umum dan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian yaitu:

- a. Visi: menjadi penyedia jasa perkeretaapian terbaik yang fokus pada pelayanan pelanggan dan memenuhi harapan *stakeholders*.
- b. Misi: menyelenggarakan bisnis perkeretaapian dan bisnis usaha penunjangnya, melalui praktek bisnis dan model organisasi terbaik untuk memberikan nilai tambah yang tinggi bagi *stakeholders* dan kelestarian lingkungan berdasarkan 4 pilar utama : Keselamatan, Ketepatan waktu, Pelayanan dan Kenyamanan.

## 2. Fasilitas Penyandang Disabilitas di Transportasi Kereta Api

Pengertian fasilitas adalah sarana untuk melancarkan pelaksanaan fungsi kemudahan.<sup>2</sup>Berdasarkan pengamatan yang penulis lakukan secara lapangan terkait fasilitas untuk penyandang disabilitas di transportasi kereta api DAOP VI Yogyakarta, dibagi menjadi dua bagian yaitu:

---

<sup>2</sup> Dikutip dari <http://kbbi.web.id/fasilitas> diakses tanggal 7 Desember 2015, 12.00

a. Fasilitas di Stasiun Kereta Api

Penggunaan fasilitas untuk penyandang disabilitas di stasiun kereta api sebagai penunjang dalam menggunakan transportasi kereta api. Penggunaan Prasarana fasilitas umum di stasiun kereta api terdiri dari:

1) Ruang Tunggu (Hall)



Gambar 3.1: Ruang Tunggu Stasiun Wates, Kulonprogo, DIY  
Sumber: Data pribadi diambil tanggal 6 Desember 2015

Ruang tunggu atau tempat tunggu merupakan fasilitas yang disediakan oleh PT KAI secara gratis didalamnya terdapat kursi yang dapat digunakan oleh penumpang dan calon penumpang untuk menunggu datangnya kereta api atau beristirahat sejenak setelah menggunakan kereta api. Ruang tunggu

biasanya dengan kondisi yang terbuka atau ruang yang tertutup. Sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 48 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang Dengan Kereta Api dalam lampiran bahwa dalam stasiun besar, stasiun sedang dan stasiun kecil satu kursi untuk satu orang minimum 0,6 m<sup>2</sup>.

## 2) Loket



Gambar 3.2: Loket di Stasiun Lempuyangan, Yogyakarta  
Sumber: Data pribadi diambil tanggal 6 Desember 2015

Loket disediakan PT KAI untuk melayani bagi penumpang yang membeli dan penukaran tiket kereta api baik kereta api lokal maupun kereta api jarak jauh. Loket disediakan adalah loket untuk kereta api lokal, loket untuk penjualan langsung tiket kereta api jarak jauh dan loket untuk reservasi.

Jumlah loket yang beroperasi disesuaikan dengan calon penumpang dan waktu rata-rata per orang. Sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 48 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang Dengan Kereta Api, loket melayani maksimum 180 detik per nama penumpang.

### 3) Ruang Informasi



Gambar 3.3: Ruang informasi di Stasiun Purwosari, Solo, Jawa Tengah  
Sumber: Data pribadi diambil tanggal 6 Desember 2015

Ruang informasi digunakan sebagai fasilitas untuk penumpang dalam menggunakan transportasi kereta api. Fasilitas informasi ini terlihat dan terjangkau oleh penumpang terutama bagi penyandang disabilitas tuna rungu. Informasi ini diberikan untuk kemudahan tidak hanya untuk penumpang tetapi juga untuk penumpang khusus disabilitas yang menggunakan jasa moda transportasi kereta api.

#### 4) Mushola



Gambar 3.4: Mushola di Stasiun Lempuyangan, Yogyakarta  
Sumber: Data Pribadi diambil tanggal 6 Desember 2015

Fasilitas untuk melakukan ibadah untuk beragama islam yang terpadu dengan tempat wudhu. Lampiran Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 48 Tahun 2015 tentang SPM Angkutan Orang Dengan Kereta Api kapasitas untuk mushola dengan jenis kelamin pria berjumlah 11 orang normal dan 2 penyandang disabilitas dan untuk wanita berjumlah 9 orang normal dan 2 penyandang disabilitas

## 5) Toilet



Gambar 3.5: Toilet di Stasiun Lempuyangan, Yogyakarta  
Sumber: Data pribadi diambil tanggal 6 Desember 2015

Fasilitas toilet merupakan fasilitas yang disediakan oleh PT KAI secara gratis bagi penumpang yang ingin menggunakan moda transportasi kereta api. Terdapat kamar mandi untuk pria dan wanita jumlahnya masing-masing dua kamar mandi dan satu wastafel yang dapat digunakan oleh penumpang yang menggunakan jasa moda transportasi kereta api. Selain itu terdapat fasilitas toilet untuk penyandang disabilitas dan akses *ramp* menuju ke toilet.

## 6) *Costumer Service* (Pelayanan Pelanggan)



Gambar 3.6: *Costumer Service* di Stasiun Lempuyangan, Yogyakarta  
Sumber: Data pribadi diambil tanggal 6 Desember 2015

*Costumer service* (pelayanan pelanggan) melayani informasi jadwal perjalanan kereta api, perubahan/ atau pembatalan tiket kereta api, informasi layanan seputar kereta api, dan pengaduan keluhan bagi pelanggan yang menggunakan jasa moda transportasi kereta api. Jam operasional *costumer service* pada pukul 06.30 s/d 21.00 WIB. Jumlah pegawai dalam satu ruangan *costumer service* minimal satu orang.

## 7) Lahan Parkir



Gambar 3.6: Parkiran kendaraan bermotor di Stasiun Purwosari, Solo, Jawa Tengah

Sumber: Data pribadi diambil tanggal 6 Desember 2015

Lahan parkir milik PT KAI yang bekerjasama dengan pihak kedua untuk dikelola. Fasilitas ini berguna untuk memarkirkan kendaraan penumpang baik kendaraan motor atau mobil. Biaya tarif untuk motor dua jam pertama Rp 2000,00 (dua ribu rupiah) dan satu jam selanjutnya Rp 1000,00 (seribu rupiah), sedangkan untuk mobil dua jam pertama Rp 4.000,00 (empat ribu rupiah) dan untuk satu jam berikutnya Rp 2000,00 (dua ribu rupiah). Kapasitas untuk kendaraan motor kurang lebih berjumlah 700 unit dan untuk mobil kurang lebih berjumlah 50 unit.

Adapun fasilitas tambahan yang disediakan oleh PT KAI yaitu Cetak Tiket Mandiri (CTM) yang berfungsi untuk mencetak tiket/karcis kereta api. Cara pemakaiannya masukan kode booking atau kode pembayaran yang tertera sesuai dengan pemesanan yang sudah dibayarkan. Penumpang dapat mencetak tiket dengan CTM maksimal 30 (tiga puluh) menit sebelum keberangkatan kereta yang tertera dalam jadwal.



Gambar 3.7: Cetak Tiket Mandiri (CTM) di Stasiun Lempuyangan, Yogyakarta  
Sumber: Data pribadi diambil tanggal 6 Desember 2015

Selain itu ada juga fasilitas tambahan secara gratis yang disediakan oleh PT KAI di setiap stasiun kereta api untuk orang yang sakit yaitu kursi roda. Hal ini dapat digunakan sepanjang di stasiun tersebut dan akan naik kereta.



Gambar 3.8: Fasilitas kursi roda di Stasiun Purwosari, Solo, Jawa Tengah  
Sumber: Data pribadi diambil tanggal 6 Desember 2015

## b. Fasilitas Dalam Perjalanan Kereta Api

Fasilitas dalam perjalanan kereta api merupakan faktor terpenting dalam pelayanan yang diberikan oleh PT KAI kepada penumpang terutama penyandang disabilitas ketika menggunakan jasa moda transportasi kereta api. Penulis melakukan pengamatan yang dibagi 3 (tiga) kelas dalam perjalanan kereta api antarprovinsi yang dilakukan di DAOP VI Yogyakarta, antara lain:

### 1) Kelas Ekonomi;

Menurut penulis kelas ekonomi dalam perjalanan kereta api merupakan harga yang paling terendah dan ekonomis bagi kalangan penumpang yang tingkat ekonomi menengah kebawah. Harga tersebut mempengaruhi fasilitas yang didapatkan penumpang dari segi kenyamanan, kecepatan waktu dibandingkan menggunakan kereta api kelas bisnis dan kelas eksekutif. Kereta api kelas ekonomi terbagi menjadi dua, antara lain:

#### a) Kelas Ekonomi Subsidi/ *Public Service Obligation* (PSO)

Kelas ekonomi subsidi jumlah kursi yang disediakan setiap gerbong berjumlah 106 (seratus enam) kursi yang tersedia dengan 4 (empat) kursi khusus penyandang disabilitas masing-masing di dekat pintu keluar ditandai stiker khusus dengan konfigurasi *seat*/kursi ekonomi 2-2 atau 2-3 atau 3-3 saling berhadapan dan kursi tidak dapat diputar. Selain itu terdapat restorasi (penjual makanan) buka selama perjalanan. Adapun fasilitas tambahan yaitu *air conditioner* (AC) di setiap gerbongnya. Kelas ekonomi ac ini harganya sangat murah karena mendapat subsidi dari





Gambar 3.10: konfigurasi tempat duduk kereta api non PSO (K3)  
Sumber: <http://rumahkereta.com/denah-tempat-duduk-kereta-api/>

## 2) Kelas Bisnis (K2)

Kelas bisnis memiliki jumlah kursi yang disediakan setiap gerbong berjumlah 64 kursi yang tersedia dengan 2 (dua) kursi khusus penyandang disabilitas masing-masing di dekat pintu keluar ditandai stiker khusus untuk penyandang disabilitas dengan konfigurasi 2-2 tidak saling berhadapan dan kursi dapat diputar. Selain itu terdapat KA restorasi (penjual makanan) yang melayani selama perjalanan kereta api. Adapun fasilitas tambahan seperti *air conditioner* (AC) disetiap gerbongnya. Salah satu contohnya adalah kereta api Fajar Utama Yogya yang melayani rute Stasiun Yogyakarta ke Stasiun Pasar Senen dengan tempuh perjalanan selama kurang lebih 8 (delapan) jam.



Gambar 3.11: konfigurasi tempat duduk kelas bisnis (K2)  
Sumber: <http://rumahkereta.com/denah-tempat-duduk-kereta-api/>

### 3) Kelas Eksekutif (K1)

Kelas eksekutif memiliki jumlah kursi yang disediakan setiap gerbong berjumlah 50 kursi untuk kelas eksekutif argo dan 52 kursi untuk kelas eksekutif biasa. Tersedia dengan 2 (dua) kursi khusus penyandang disabilitas masing-masing di dekat pintu keluar ditandai stiker khusus untuk penyandang disabilitas dengan konfigurasi 2-2 tidak saling berhadapan dan kursi dapat diputar. Posisi tegak kursi bisa diatur. Selain itu tersedia KA restorasi (penjual makanan) yang melayani selama perjalanan kereta api. Adapun fasilitas tambahan seperti selimut, bantal, televisi yang bisa digunakan secara gratis selama perjalanan kereta api. Fasilitas tambahan ini hanya untuk kelas eksekutif tertentu dan tidak dipungut biaya tambahan. Perbedaan antara kelas eksekutif argo dengan eksekutif biasa terletak pada jam tempuh perjalanan. Salah satu contohnya adalah kereta api argo dwipangga yang melayani rute Stasiun SoloBalapan ke Gambir (Jakarta) dengan tempuh perjalanan selama kurang lebih 7,5 (tujuh setengah) jam.



Gambar 3.12: konfigurasi tempat duduk kelas eksekutif (K1)

Sumber: <http://rumahkereta.com/denah-tempat-duduk-kereta-api/>

Dari ulasan gambaran umum diatas dapat disimpulkan bahwa belum memadainya fasilitas di dalam stasiun dan dalam perjalanan kereta api bagi penumpang khusus disabilitas yang menggunakan jasa moda transportasi kereta api. Kurang memadainya fasilitas tersebut disebabkan belum adanya tanda parkir kendaraan khusus bagi penumpang disabilitas di stasiun kereta api. Fasilitas yang sudah ada selama di dalam stasiun ditandai dengan adanya fasilitas *ramp* pada akses menuju gerbong, dan tersedianya papan informasi. Sementara itu, fasilitas dalam perjalanan kereta apidengan adanya bangku khusus untuk penumpang disabilitas yang di tandai dengan stiker bertanda khusus di setiap ujung gerbong dan bantuan petugas yang siap membantu penumpang disabilitas yang menggunakan jasa moda transportasi kereta api.

## **B. Analisis Perundang-Undangan yang Mengatur Pemenuhan Hak-Hak bagi Penumpang Penyandang Disabilitas di Bidang Jasa Kereta Api**

### **1. Pemenuhan Hak-Hak bagi Penumpang Penyandang Disabilitas Menurut Undang-Undang Yang Berlaku**

UUD 1945 Pasal 28D ayat (1) berisi setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama dihadapan hukum. Selain itu, UUD 1945 Pasal 28H ayat (2) berisi setiap orang berhak mendapat kemudahan dan perlakuan khusus untuk memperoleh kesempatan dan manfaat yang sama guna mencapai persamaan dan keadilan. Dengan kata lain, adanya perlindungan hukum bagi penyandang disabilitas diperlukan guna mendapat kemudahan dan perlakuan khusus untuk memperoleh

kesempatan dan manfaat yang sama guna mencapai persamaan dan keadilan dalam menggunakan jasa moda transportasi kereta api.

Perlindungan hukum bagi penumpang penyandang disabilitas yang menggunakan moda transportasi kereta api terjadi dikarenakan suatu perjanjian yang sebagaimana diatur dalam Pasal 1313 KUHPerdara bahwa perjanjian adalah suatu perbuatan dengan nama satu orang atau lebih mengikat dirinya terhadap satu orang atau lebih. Dengan kata lain perjanjian ini merupakan seseorang berjanji kepada orang lain atau di mana dua orang itu berjanji. Adanya perjanjian tidak diisyaratkan harus tertulis tetapi cukup dengan lisan yang berbentuk proses persetujuan kehendak yang dapat dianggap perjanjian.

Perjanjian ini berbentuk jasa pengangkutan yang seseorang (PT KAI) mengangkut penumpang penyandang disabilitas dengan moda transportasi kereta api untuk tujuan tertentu sesuai dengan kesepakatan/atau perjanjian yang mereka lakukan. Perjanjian tersebut tertera atau tertulis di dalam tiket kereta api.

Dalam hal melaksanakan perjanjian pengangkutan, penyelenggara pengangkutan harus memenuhi standar pelayanan minimum dalam hal pelayanan angkutan orang sesuai dengan Pasal 137 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian yang meliputi pelayanan di stasiun keberangkatan, dalam perjalanan dan di stasiun tujuan.

Pasal 130 ayat (1) dan ayat (2) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian pelaksanaan pengangkutan orang dengan kereta api dilakukan dengan kereta. Dalam keadaan tertentu penyelenggara sarana

perkeretaapian dapat melakukan dengan menggunakan gerbong atas persetujuan pemerintah atau pemerintah daerah. Penggunaan gerbong dalam pengangkutan orang tersebut wajib memperhatikan keselamatan dan fasilitas minimal.

Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggara Perkeretaapian dalam penjelasannya Pasal 88 ayat (1) huruf a menjabarkan untuk keselamatan dalam pengoperasian kereta api dan keselamatan pengguna jasa, penyelenggara prasarana harus memberikan batas yang jelas tempat yang diperuntukkan bagi lalu lintas kereta api dan tempat yang diperuntukkan bagi pengguna jasa.

Pasal 17 ayat (1) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian berisi dalam penyelenggaraan perkeretaapian umum berupa penyelenggaraan prasarana perkeretaapian dan/atau sarana perkeretaapian. Dalam penyelenggaraan prasarana perkeretaapian Pasal 54 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian berisi stasiun untuk keperluan naik turun penumpang paling rendah dilengkapi fasilitas:

- a) Keselamatan;
- b) Keamanan;
- c) Kenyamanan
- d) Naik turun penumpang;
- e) Penyanggah cacat;
- f) Kesehatan; dan
- g) Fasilitas umum

Pasal 4 UUPK menjelaskan bahwa hak yang didapatkan bagi penumpang penyandang disabilitas antara lain hak atas kenyamanan, keamanan dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan/atau jasa. Selain itu, penumpang penyandang disabilitas berhak untuk diperlakukan atau dilayani secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif.

Sejalan dengan itu, Pasal 3 dan Pasal 4 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 48 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang bahwa standar pelayanan minimum di stasiun dan dalam perjalanan paling sedikit harus mencakup:

- a. Keselamatan;
- b. Keamanan;
- c. Keandalan;
- d. Kenyamanan;
- e. Kemudahan; dan
- f. Kesetaraan.

Dasar hukum PT KAI melakukan kewajiban dalam hal pemenuhan hak-hak yang didapatkan bagi penumpang penyandang disabilitas terdapat dalam Pasal 7 huruf c UUPK adalah memperlakukan atau melayani konsumen secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif.

Tujuan fasilitas tersebut sebagai maksud Pasal 6 ayat (4) UU tentang Penyandang Cacat adalah setiap penyandang cacat berhak memperoleh aksesibilitas dalam rangka kemandiriannya.

Salah satu pelaksanaan kewajiban memberikan melayani konsumen tidak diskiriminatif atau kesetaraan dalam rangka kemandiriannya dengan adanya fasilitas khusus bagi penyandang cacat sebagai mana tercantum dalam Pasal 54 ayat (1) huruf e Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Contoh pelaksanaan kewajiban tersebut tertera dalam lampiran Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 48 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang yaitu di stasiun terdapat *ramp* dengan kemiringan  $10^0$  dan akses jalan penyambung antar peron. Selain itu terdapat fasilitas di dalam perjalanan bagi konsumen penyandang disabilitas dengan adanya kursi khusus yang ditandai stiker khusus minimal 4 (empat) kursi di setiap gerbongnya.

Selain itu Pasal 10 ayat (1) Undang-Undang tentang Penyandang Cacat dijelaskan bahwa kesamaan kesempatan bagi penyandang cacat dalam segala aspek kehidupan dan penghidupan dilaksanakan melalui penyediaan aksesibilitas. Hal ini bertujuan untuk menciptakan keadaan dan lingkungan yang lebih menunjang penyandang cacat dapat sepenuhnya hidup bermasyarakat. Penyediaan aksesibilitas diselenggarakan oleh pemerintah dan/atau masyarakat dan dilakukan secara menyeluruh, terpadu dan berkesinambungan.

Hal ini diperkuat dengan adanya Pasal 89 Ayat (1) dan Ayat (2) Peraturan Daerah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 4 Tahun 2012 tentang Perlindungan Dan Pemenuhan Hak-Hak Penyandang Disabilitas yang berisi pemerintah daerah, pemerintah kabupaten/kota dan masyarakat berkewajiban mewujudkan dan memfasilitasi terwujudnya aksesibilitas penggunaan fasilitas umum bagi penyandang disabilitas sesuai dengan kewenangannya. Fasilitas umum yang dimaksud meliputi bangunan umum dan sarananya, jalanan umum dan angkutan umum. Fasilitas tersebut harus memenuhi prinsip kemudahan, keamanan/keselamatan, kenyamanan, kesehatan dan kemandirian dalam hal menuju, mencapai, memasuki dan memanfaatkan fasilitas umum.

Pasal 9 ayat (1) Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2011 tentang Pengesahan *Convention on the Rights of Person with Disabilities* (konvensi mengenai hak-hak penyandang disabilitas) menyatakan bahwa agar penyandang disabilitas mampu hidup secara mandiri dan berpartisipasi secara penuh dalam semua aspek kehidupan, negara-negara pihak harus mengambil kebijakan yang sesuai untuk menjamin akses bagi penyandang disabilitas, atas dasar kesetaraan dengan yang lainnya, terhadap lingkungan fisik, transportasi, informasi, dan komunikasi, termasuk teknologi dan sistem informasi dan komunikasi, serta terhadap fasilitas dan layanan lainnya yang terbuka atau tersedia untuk publik, baik di daerah perkotaan maupun pedesaan.

Salah satu contohnya menyediakan tanda-tanda dalam huruf *Braille* dan dalam bentuk yang mudah dibaca dan dipahami di dalam gedung dan fasilitas

lain yang terbuka untuk publik sebagaimana maksud isi Pasal 9 ayat (2) huruf d Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2011 tentang Pengesahan *Convention on the Rights of Person with Disabilities* (konvensi mengenai hak-hak penyandang disabilitas). Huruf *Braille* adalah sejenis sistem tulisan sentuh yang digunakan oleh tuna netra.<sup>3</sup>

Melihat penjelasan Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2011 tentang Pengesahan *Convention on the Rights of Person with Disabilities* (konvensi mengenai hak-hak penyandang disabilitas), konvensi ini bertujuan tidak hanya memajukan, melindungi dan menjamin penyandang disabilitas untuk menikmati hak-hak asasi manusia dan kebebasan fundamental yang juga dapat dinikmati orang yang bukan *disable*, tetapi lebih jauh dari itu mereka harus dapat menikmatinya secara penuh dan tanpa diskriminasi yang didasarkan disabilitas. Selain itu, konvensi ini untuk meningkatkan penghormatan terhadap harkat dan martabat insani yang melekat pada setiap diri manusia tanpa pandang bulu.

Pasal 131 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, PT KAI selaku penyelenggaraan sarana perkeretaapian berkewajiban melakukan pemberian fasilitas khusus dan kemudahan bagi penyandang cacat, wanita hamil, anak dibawah lima tahun, orang sakit dan orang lanjut usia. Pemberian fasilitas tersebut tidak dipungut biaya tambahan.

Salah satu asas yang diatur dalam Pasal 2 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian yaitu asas keadilan, bahwa perkeretaapian

---

<sup>3</sup> Dikutip dari <http://dewara.com/huruf-braille/> diakses tanggal 8 Desember 2015, 12.00

harus dapat memberi pelayanan kepada segenap lapisan masyarakat dengan biaya yang terjangkau serta memberi kesempatan berusaha dan perlindungan yang sama kepada semua pihak yang terlibat dalam perkeretaapian.

Demi kenyamanan dan keamanan dalam menggunakan transportasi kereta api bagi penyandang disabilitas, Lampiran Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 48 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang bahwa tinggi peron dengan lantai kereta tidak lebih dari 20 (dua puluh)cm. Apabila tinggi peron dibawah lantai kereta yang dilayani, harus menyediakan bancik atau peron tidak permanen.

Pasal 87 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian yang berisi penyelenggara prasarana perkeretaapian bertanggung jawab kepada penyelenggara perkeretaapian dan pihak atas kerugian sebagai akibat kecelakaan yang disebabkan kesalahan pengoperasian prasarana perkeretaapian. Selain itu penyelenggara prasarana perkeretaapian bertanggung jawab kepada pihak ketiga atas kerugian harta benda, luka-luka, atau meninggal dunia yang disebabkan oleh penyelenggaraan prasarana perkeretaapian.

Sementara itu, Pasal 157 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian yang berisi penyelenggaraan sarana perkeretaapian bertanggung jawab terhadap penggunaan jasa yang mengalami kerugian, luka-luka atau meninggal dunia yang disebabkan oleh pengoperasian angkutan kereta api. Tanggung jawab tersebut dimulai sejak pengguna jasa diangkut dari stasiun asal sampai dengan stasiun tujuan yang disepakati. Hal ini tidak serta merta

penumpang dapat menuntut tanggung jawab PT KAI apabila tidak dibuktikan bahwa yang dialami penumpang merupakan murni diakibatkan kesalahan PT KAI.

Menurut pendapat Rustono, semua fasilitas yang ada di PT KAI DAOP VI Yogyakarta dalam hal pemenuhan kenyamanan dan keamanan bagi penumpang terutama penyandang disabilitas mengikuti sesuai dengan undang-undang yang berlaku.<sup>4</sup>

## 2. Sanksi Bagi Pelaku Usaha Penyelenggara Perkeretaapian

Menurut Pasal 61 UUPK penuntutan pidana dapat dilakukan terhadap pelaku usaha dan/atau pengurusnya. Dalam hal ini PT KAI selaku pelaku usaha dalam penyelenggara prasarana perkeretaapian.

Sanksi pidana yang diterapkan kepada pelaku usaha dalam apabila tidak memenuhi kewajibannya sesuai dengan Pasal 187 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian yang berisi penyelenggara prasarana perkeretaapian yang mengoperasikan prasarana perkeretaapian umum yang tidak memenuhi standar kelaikan operasi prasarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 20 UUKA yang mengakibatkan kecelakaan kereta api dan kerugian bagi harta benda atau barang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun 6 (enam) bulan dan pidana denda paling banyak Rp 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah). Apabila dapat mengakibatkan luka berat bagi orang, dipidana dengan penjara paling lama 3 (tiga) tahun dan pidana denda

---

<sup>4</sup> Berdasarkan wawancara dengan Bapak Rustono selaku pegawai bagian manger pelayanan DAOP VI Yogyakarta, pada tanggal 16 Agustus 2015

paling banyak Rp 1.000.000.000,00 (satu milyar rupiah). Sedangkan mengakibatkan matinya orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan pidana denda paling banyak Rp 2.000.000.000 (dua milyar rupiah).

Pasal 29 ayat (1) Undang-Undang tentang Penyandang Cacat menyatakan bahwa barang siapa tidak menyediakan aksesibilitas dikenakan sanksi administrasi yang diatur lebih lanjut dalam peraturan pemerintah. Menurut penjelasannya, bentuk sanksi administrasi dapat berupa teguran, baik lisan maupun tertulis dan denda administrasi yang pelaksanaannya dilakukan oleh instansi yang berwenang.

Pasal 33 Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2011 tentang Pengesahan *Convention on the Rights of Person with Disabilities* (konvensi mengenai hak-hak penyandang disabilitas) berisi implementasi dan pengawasan nasional yang dimana negara-negara pihak, berdasarkan organisasi mereka, menunjuk satu atau lebih lembaga penanggung jawab dari pemerintah untuk masalah yang berhubungan dengan pelaksanaan konvensi ini dan wajib memberi pertimbangan untuk pembentukan atau penunjukan suatu mekanisme koordinasi dalam pemerintah untuk memfasilitasi tindakan terkait pada sektor dan tingkatan yang berbeda. Dalam hal ini lembaga yang ditunjuk melalui Ditjen Perkeretaapian dan BPKN (Badan Perlindungan Konsumen Nasional)

Dari hasil ulasan diatas, undang-undang mewajibkan penyelenggara kereta api dalam pemenuhan fasilitas khusus bagi penumpang penyandang

disabilitas. Namun aturan tersebut terkadang menyamakan fasilitas yang didapatkan antara penumpang penyandang disabilitas dengan penumpang pada umumnya. Tidak diperincinya aturan yang mengatur mengenai fasilitas untuk penyandang disabilitas yang menggunakan kereta api sehingga belum semuanya memadai. Di samping itu sanksi pidana yang diterapkan hanya bila ada kejadian yang dapat mengakibatkan lukanya penumpang yang menggunakan jasa moda transportasi kereta api. Sementara itu sanksi yang diterapkan apabila tidak menyediakan fasilitas bagi penyandang disabilitas dikenakan sanksi administratif. Namun untuk sanksi administrasi belum dijabarkan secara jelas.

### **C. Implementasi Perundang-undangan yang Terkait Fasilitas bagi Penyandang Disabilitas Bidang Moda Transportasi Kereta Api di DAOP VI Yogyakarta**

#### **1. Fasilitas di Stasiun**

Sesuai Pasal 54 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian tersebut, penulis melakukan pengamatan terhadap fasilitas di stasiun. Fasilitas di stasiun meliputi parkir, loket tiket, *costumer service*, boarding, ruang tunggu hingga naik ke dalam gerbong kereta. Bila melihat parkir, terdapat lahan untuk memarkirkan kendaraan yang dibawa oleh penumpang, baik kendaraan mobil maupun kendaraan motor dengan jumlah kapasitas tertentu. Penulis melakukan wawancara terhadap salah satu petugas parkir di stasiun lempuyangan, belum disediakannya fasilitas parkir yang dapat menampung kendaraan bagi penyandang disabilitas yang ditandai dengan tanda khusus. Seharusnya PT KAI selaku pemilik lahan parkir yang bekerja

samadengan pihak kedua menyediakan parkir khusus bagi penyandang disabilitas dengan tanda tertentu. Ini sesuai dengan Pasal 12 huruf c Peraturan Pemerintah Nomor 48 Tahun 1998 tentang Upaya Peningkatan Kesejahteraan Sosial Penyandang Cacat yang berisi aksesibilitas pada bangunan umum dilaksanakan dengan menyediakan tempat parkir dan tempat naik turun penumpang.

Selanjutnya dalam fasilitas *costumer service* dan loket tiket, Menurut Resti Izati, pelayanan terhadap penyandang disabilitas di Stasiun Tugu, Yogyakarta masih banyak kendala bagi penumpang penyandang disabilitas salah satunya kendala berkomunikasi antara *costumer service* (layanan pelanggan) dengan penyandang disabilitas tuna rungu terkait informasi kereta api. Beliau juga menambahkan bahwa kendala komunikasi disebabkan belum adanya pelatihan khusus untuk melayani penumpang penyandang disabilitas tuna rungu.<sup>5</sup> Bukan hanya itu pada pegawai yang bertugas dalam penjualan tiket di loket berpendapat sama. Bila melihat Pasal 9 huruf e Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2011 tentang Pengesahan *Convention on the Rights of Person with Disabilities* (konvensi mengenai hak-hak penyandang disabilitas) menyatakan menyediakan bentuk-bentuk bantuan langsung dan perantara, termasuk pemandu, pembaca dan penerjemah bahasa isyarat profesional untuk memfasilitasi aksesibilitas terhadap gedung dan fasilitas lain yang terbuka untuk publik.

Hadirnya fasilitas mesin Cetak Tiket Mandiri (CTM) sangat membantu bagi penumpang untuk lebih mudah tanpa harus menukarkan struk pembelian

---

<sup>5</sup> Berdasarkan wawancara dengan Ibu Resti Izati selaku pegawai bagian *costumer service* stasiun Tugu Yogyakarta, pada tanggal 15 Agustus 2015

tiket ke loket dan mengurangi jumlah antrean yang ada di loket. Ini tidak sependapat bagi penyandang disabilitas. Hal ini dikarenakan tidak adanya antrean khusus bagi penyandang disabilitas terutama tuna netra. Seharusnya PT KAI dalam hal ini membedakan antrian bagi penyandang disabilitas. Selain itu PT KAI menyediakan tiket bagi tuna netra yang dibedakan secara khusus dalam hal tulisan *Braille*, sehingga penyandang tuna netra dapat mengetahui atau membaca informasi yang terdapat tiket tersebut. Tulisan *Braille* adalah sejenis sistem tulisan sentuh yang digunakan oleh tuna netra.<sup>6</sup>

Menurut pengamatan penulis ada beberapa contoh stasiun yang jarak antara tinggi peron dengan lantai kereta tidak sesuai dengan aturan yang diterapkan. Salah satunya Stasiun Purwosari, Solo, yang kurang dari minimal 20 (dua puluh) cm. Belum tersedianya peron tinggi di semua jalur kereta membuat rombongan penyandang difabel yang akan berangkat ke Yogyakarta menggunakan kereta jarak jauh ini kesulitan. Mereka yang menggunakan tongkat harus bersusah payah naik tangga, sedang yang berkursi roda harus diangkat sejumlah petugas agar bisa masuk ke dalam gerbong.<sup>7</sup>

---

<sup>6</sup> Dikutip berdasarkan <http://dewara.com/huruf-braille/> diakses pada tanggal 11 desember 2015, 19.00

<sup>7</sup> Dikutip dari <http://tv.liputan6.com/read/2243080/stasiun-kereta-masih-minim-fasilitas-untuk-penyandang-difabel> diakses tanggal 27 November 2015, 09.00



Gambar 3.13: Jarak antara gerbong dengan peron di Stasiun Purwosari, Solo, Jawa Tengah

Sumber: Data Pribadi diambil tanggal 6 Desember 2015

Dari gambar yang di ambil melalui secara lapangan, salah satunya seperti gambar 3.14 yang akses menuju pintu masuk stasiun masih menggunakan anak tangga dan tidak adanya *ramp* yang dapat mengurangi rasa kenyamanan bagi penyandang disabilitas yang hendak naik ke gerbong kereta api. Hal ini tidak sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 48 Tahun 2015 tentang SPM Angkutan Orang dengan Kereta api yang dimana akses jalan pendukung antar peron.



Gambar 3.14: Jalan menuju pintu masuk stasiun di Stasiun Wates, Kulonprogo, DIY  
Sumber: Data pribadi diambil tanggal 6 Desember 2015

Menurut Sunaryo, telah disediakan fasilitas tambahan seperti tangga (*bancik*) seperti gambar 3.15, apabila ketinggian peron dengan lantai sangat jauh bagi penumpang yang hendak naik maupun turun gerbong. Beliau menambahkan apabila penumpang terutama penyandang disabilitas mengalami kesulitan dalam penggunaan transportasi kereta api selama di stasiun maka ada petugas yang akan membantu.<sup>8</sup> Akan tetapi menurut penulis ini tetap saja dapat mengurangi rasa aman dan nyaman bagi penumpang khusus penyandang disabilitas tuna daksa dan tuna netra dalam hal kemandirian menggunakan jasa moda transportasi kereta api. Apabila prasarana bagi penumpang penyandang

---

<sup>8</sup> Berdasarkan wawancara dengan Bapak Sunaryo selaku pegawai bagian asset DAOP VI Yogyakarta, pada tanggal 15 Agustus 2015

keterbatasan fisik di stasiun lengkap, mereka tidak perlu meminta bantuan petugas dan bisa mandiri seperti penumpang lainnya dan menikmati menggunakan transportasi kereta dengan nyaman.



Gambar 3.15: Tangga (*bancik*) di Stasiun Purwosari, Solo, Jawa Tengah  
Sumber: Data pribadi diambil tanggal 6 Desember 2015

Arif Kurniawan berpendapat bahwa fasilitas yang didapatkan oleh penumpang penyandang disabilitas di PT KAI DAOP VI Yogyakarta belum memenuhi seluruhnya bahkan masih banyak fasilitas yang tersedia untuk penumpang pada umumnya.<sup>9</sup>

---

<sup>9</sup> Berdasarkan wawancara dengan Bapak Arif Kurniawan selaku pegawai bagian manager hukum DAOP VI Yogyakarta, pada tanggal 15 Agustus 2015

## 2. Fasilitas Dalam Perjalanan Kereta Api

Menurut Nuning, penyandang disabilitas kurang dipenuhi hak haknya dalam fasilitas selama perjalanan kereta api. Salah satunya hak mendapatkan kenyamanan ketika penyandang disabilitas tuna daksa yang kesusahan dalam melewati lorong kereta api dikarenakan antara kursi roda yang dipakai dengan jarak spasi antar kursi sangat sempit sehingga menyulitkan penyandang disabilitas fisik yang menggunakan kursi roda. Selain itu tidak adanya fasilitas untuk menyimpan kursi roda yang dipakai.

Beliau juga menambahkan kurangnya hak mendapatkan informasi bagi tuna rungu. Tidak terteranya informasi terkait stasiun yang akan disinggahi atau dilewati secara berurutan selama perjalanan kereta api. Walaupun sudah dibantu dengan petugas yang berada selama perjalanan kereta api, penyandang disabilitas merasa tidak mandiri.<sup>10</sup> Menurut pendapat penulis dalam gerbong kereta api sendiri memang terdapat fasilitas terkait informasi tersebut melalui audiovisual yang fungsikan saat tertentu misalnya himbauan, dan stasiun yang akan disinggahi atau dilewati secara berurutan selama perjalanan kereta api kepada penumpang.

Senada dengan pendapat Nuning, Syafie kurangnya rambu rambu bagi penyandang disabilitas tuna netra menyulitkan akses untuk ke toilet, naik dan turunnya ke/dari kereta api. Beliau menambahkan seharusnya dalam gerbong itu terdapat bel bantuan/darurat di setiap gerbongnya dan terlihat oleh penyandang

---

<sup>10</sup> Berdasarkan wawancara dengan Ibu Nuning selaku ketua yayasan difabel Ciqal, pada tanggal 8 Desember 2015

disabilitas lainnya untuk meminta bantuan kepada petugas.<sup>11</sup> Hal ini dikarenakan petugas yang berada di kereta tidak sepenuhnya menunggu di dalam gerbong yang terdapat penyandang disabilitas.

Ini melanggar Pasal 15 Nomor 43 Tahun 1998 tentang Peraturan Pemerintah Tentang Upaya Peningkatan Kesejahteraan Sosial Penyandang Cacat yang berisi aksesibilitas pada angkutan umum dilaksanakan dengan menyediakan tanda-tanda atau *signage*.



---

<sup>11</sup> Berdasarkan wawancara dengan Bapak Syafie selaku ketua yayasan difabel Sigab, pada tanggal 2 Desember 2015



Gambar 3.16: Anak tangga di dalam *bordes* gerbong kereta api kalijaga  
Sumber: Data pribadi diambil tanggal 6 Desember 2015

Selain itu pengamatan penulis lakukan ada beberapa kelas kereta api terutama ekonomi seperti gambar 3.16 yang lantai di *bordes* ketika penumpang naik ke dalam gerbong masih ada beberapa gerbong menggunakan tangga. Seharusnya lantai *bordes* ini rata tidak memiliki anak tangga. Ini menyulitkan bagi penyandang cacat tuna daksa yang menggunakan kursi roda yang khendak naik dan turun gerbong.

Menarik kesimpulan dari uraian terkait fasilitas bagi penumpang khusus penyandang disabilitas yang menggunakan moda transportasi kereta api belum maksimalnya penerapan fasilitas yang sesuai dengan Undang-Undang yang berlaku untuk kebutuhan bagi penyandang disabilitas yang dilakukan oleh PT KAI DAOP VI Yogyakarta. Selain itu, PT KAI DAOP VI Yogyakarta menambahkan fasilitas tambahan seperti bel darurat yang dapat digunakan oleh penumpang penyandang disabilitas yang dapat terlihat atau terjangkau di dalam gerbong selama dalam perjalanan kereta api. Selain itu, huruf *Braille* ditambahkan dalam tiket kereta api. Hal ini berkaitan dengan hak informasi yang di dapatkan bagi penyandang tuna netra. Sementara itu, masih ada beberapa stasiun kecil dan stasiun besar yang akses dari dan menuju ke stasiun masih banyak yang belum dilengkapi *ramp*. Mengingat penumpang penyandang disabilitas yang berada di Yogyakarta yang ingin menggunakan moda transportasi kereta api cepat, aman dan nyaman.