

Aspek Yuridis Pembangunan Peron Tinggi di Stasiun Kereta Api sebagai Sarana Perlindungan Hukum Konsumen

M. Syamsudin

Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia Yogyakarta, Jl.Tamansiswa Nomor.158 Jogjakarta
e-mail: sm.syamsudin@yahoo.com.au;

Abstrak. *Until now there is no legislation governing standards high platform railway development in Indonesia, both at the level of legislation, government regulation or ministerial regulations. Therefore this study aims to formulate standard rules on the construction of a high platform railway station as a means for consumer protection. This research was conducted by the method of observation / survey and interviews at the research sites that have been determined, including Yogyakarta Tugu Station, Solo Balapan Station, Surabaya Kota Station, Semarang Tawang Station, Palembang Kertapati Station and Jakarta Gambir Station. The results of this study indicate the fact that in general at railway stations in Indonesia are still using a low platform with a size of 0.25 cm s / d 0.38 cm above the railroad, so the ups and downs of passengers is less fluent, less convenient, safe and endanger the safety of passengers. The condition on the platform showed that low, the passengers and pass freely across rail lines, and this is very dangerous for the passengers to mingle with the train. This is very contrary to consumer rights as provided for in Article 4 paragraph 2 of Law No. 8 of 1999 on Consumer Protection of the right to comfort, security and safety in consuming goods and / or services. The study recommends the need for the draft Regulation of the Minister of Transportation on Standards Development in the High Peron Railway Station.*

Key Words: Peron Tinggi, Stasiun Kereta Api, Perlindungan Konsumen

1. Pendahuluan

Sampai saat ini, belum ada peraturan hukum yang mengatur tentang peron kereta api di Indonesia. Istilah peron disebut dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 56 tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian Pasal 88 dan 146. Namun dari kedua pasal tersebut tidak ada penjelasan sedikitpun apa yang dimaksud dengan pengertian peron. Dengan kata lain terdapat kekosongan aturan hukum yang mengatur tentang peron di Indonesia. Padahal peron mempunyai fungsi yang strategis terutama untuk menaik-turunkan penumpang kereta api.

Berdasarkan literatur, peron adalah lantai pelataran tempat naik-turun para penumpang kereta api dan merupakan jalur rel melintas kereta api di stasiun. (*Railway Group Standard, 1995*). Di Indonesia, terdapat dua macam konstruksi peron, yaitu peron yang dibuat sebelum Perang Dunia II dan peron yang dibuat setelah proklamasi kemerdekaan. Peron yang dibangun sebelum Perang Dunia ke-2 pada umumnya didisain dengan lantai rendah, sedangkan peron yang dibangun setelah proklamasi kemerdekaan pada umumnya didisain dengan lantai modifikasi yang ditinggikan.

Pada saat ini peron yang terbangun di stasiun pada umumnya adalah peron rendah, akibatnya penumpang mengalami kesulitan dalam proses naik turun ke kereta api dan sangat membahayakan keselamatan penumpang. Untuk itu diperlukan desain peron yang tidak mengganggu aktivitas di stasiun baik dari sisi keselamatan, kemanan

dan kenyamanan penumpang maupun sisi pelaksanaan pemeriksaan kereta. Pembangunan peron di stasiun-stasiun harus memperhatikan kebutuhan dan juga memperhatikan hak-hak konsumen (baca penumpang), seperti hak keselamatan, keamanan dan kenyamanan (Pasal 4 UU Perlindungan Konsumen).

Seiring dengan meningkatnya permintaan masyarakat akan jasa transportasi khususnya moda kereta api, maka sangat diperlukan strategi dan kebijakan yang tepat bagi pemerintah selaku regulator untuk mengakomodir berbagai kepentingan masyarakat. Demikian juga bagi badan penyelenggara selaku operator moda kereta api tersebut (PT Kereta Api Indonesia).

Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah, dirumuskan permasalahan penelitian sebagai berikut: (1) Dasar-dasar filosofis, sosiologis dan yuridis seperti apakah yang menjadi landasan dalam pembangunan peron tinggi di Stasiun Kereta Api?; (2) Aspek-aspek apa sajakah yang harus diatur dalam pembangunan peron tinggi di stasiun kereta api sebagai sarana perlindungan hukum konsumen?

Dasar-dasar Filosofis, Sosiologis dan Yuridis Pembangunan Peron Tinggi di Stasiun Kereta Api

Landasan filosofis di sini dimaksudkan sebagai cita hukum (*rechtsidee*) yaitu apa yang diharapkan dari suatu peraturan (pedoman), dengan tujuan untuk menjamin keadilan, ketertiban, kesejahteraan, dan kemanfaatan. Cita hukum tersebut tumbuh dari sistem nilai masyarakat mengenai baik dan buruk, pandangan tentang hubungan individual dan kemasyarakatan, kebendaan, dan sebagainya, yang bersifat filosofis. Suatu peraturan diharapkan mencerminkan sistem nilai yang ada di masyarakat baik sebagai sarana yang melindungi nilai-nilai maupun sarana mewujudkannya dalam tingkah laku masyarakat (Harahap, 2010; Baca pula Bagir Manan, 1992: 16-17).

Berangkat dari dasar filosofis ini, transportasi mempunyai peranan yang sangat penting untuk mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan dan pemersatu wilayah, serta memperkuat ketahanan nasional dalam rangka mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Kesatuan Republik Indonesia tahun 1945. Perkeretaapian sebagai salah satu moda transportasi dalam sistem transportasi nasional, perlu dikembangkan potensinya dan ditingkatkan perannya untuk menunjang, mendorong, dan menggerakkan pembangunan nasional guna meningkatkan kesejahteraan rakyat.

Perkeretaapian sebagai salah satu moda transportasi memiliki karakteristik dan keunggulan khusus, terutama dalam kemampuannya untuk mengangkut, baik orang maupun barang secara massal, menghemat energi, menghemat penggunaan ruang, mempunyai tingkat keamanan yang tinggi, memiliki tingkat pencemaran yang rendah, serta lebih efisien dibandingkan dengan moda transportasi jalan untuk angkutan jarak jauh dan untuk daerah yang padat lalu lintasnya, seperti angkutan perkotaan. Dengan keunggulan dan karakteristik perkeretaapian tersebut, peran perkeretaapian perlu lebih ditingkatkan dalam upaya pengembangan sistem transportasi nasional secara terpadu.

Untuk itu, penyelenggaraan perkeretaapian yang dimulai dari pengadaan, pengoperasian, perawatan, dan perusahaan perlu diatur dengan sebaik-baiknya sehingga dapat terselenggara angkutan kereta api yang menjamin keselamatan, keamanan, kenyamanan, kecepatan, ketepatan, ketertiban, efisiensi, serta terpadu dengan moda transportasi lain. Dengan demikian, terdapat keserasian dan keseimbangan

beban antar moda transportasi yang mampu meningkatkan penyediaan jasa angkutan bagi mobilitas angkutan orang dan barang.

Stasiun sebagai bagian dari prasarana perkeretaapian, mempunyai fungsi yang strategis untuk tempat aktivitas naik dan turun penumpang dan atau bongkar muat barang. Peron sebagai bagian dari stasiun, yakni sebagai lantai pelataran stasiun berfungsi untuk tempat para penumpang naik-turun ke dan/ dari kereta api di stasiun. Saat ini peron yang terbangun adalah peron rendah, sebagai akibatnya banyak terjadi insiden penumpang yang kesulitan dalam proses naik turun ke kereta. Untuk itu diperlukan kajian design peron tinggi yang tidak mengganggu aktivitas di stasiun baik dari sisi penumpang maupun pelaksanaan dalam pemeriksaan kereta. Pembangunan peron tinggi di stasiun-stasiun sangat dibutuhkan untuk merespon perkembangan teknologi kereta api, efisiensi, kecepatan, kenyamanan, keselamatan, dan keamanan para penumpang.

Landasan sosiologis adalah landasan yang terkait dengan kenyataan yang hidup dalam masyarakat. Dalam masyarakat yang religius dan menjunjung tinggi nilai-nilai budaya, maka hukumnya harus sesuai dengan kenyataan-kenyataan yang ada dalam masyarakat tersebut. Dengan dasar sosiologis ini diharapkan peraturan yang dibuat akan diterima secara wajar dan spontan oleh masyarakat (Soekanto, 1989: 88).

Berdasarkan dasar sosiologis ini, dapat dilihat adanya kenyataan bahwa pada umumnya di stasiun-stasiun besar terdapat dua macam lantai peron, yaitu yang berlantai rendah (bentuk asli) dan yang berlantai tinggi (perkembangan). Pada umumnya stasiun dibangun sebelum Perang Dunia II, dengan lantai peron sama dengan lantai stasiun (peron rendah).

Keadaan peron di Indonesia, sebagian besar masih menggunakan peron rendah dengan ukuran 0,25 cm s/d 0,38 cm di atas sepur, sehingga naik turun penumpang kurang lancar dan penumpang kurang memperhatikan keselamatannya untuk melintasi sepur yang ada. Pada peron lama, para penumpang dengan leluasa menyeberang dan melintas jalur rel, dan hal ini sangat berbahaya sekali karena para penumpang menjadi berbaur dengan kereta api. Pada saat ini, sebagian dari peron lama kemudian dilakukan penyesuaian dengan tinggi gerbong kereta yang baru, akibatnya terlihat ada ketinggian peron terutama di stasiun besar.

Kondisi saat ini, pada umumnya peron tinggi dimaksudkan untuk melayani para penumpang kelas Bisnis dan Eksekutif. Sebagai contoh, Stasiun Lempuyangan (Yogyakarta) atau Jebres (Solo) yang melayani kelas ekonomi tidak terdapat lantai tinggi. Di stasiun Tugu (Yogyakarta) dan stasiun Balapan (Solo) terlihat ada dua macam lantai yang tinggi (modifikasi) dan lantai rendah (asli). Di Stasiun Madiun yang melayani semua kelas, terdapat dua macam peron yakni tinggi dan rendah. Stasiun-stasiun antara Bogor dan Jakarta, yang umumnya dibangun belakangan ini sudah mempunyai lantai peron tinggi. Stasiun Tanah Abang dibangun di atas jalur rel, sehingga penumpang jika mau menyeberang jalur rel harus lewat lobi stasiun. Pada Stasiun Gambir jalur rel berada di atas lobi stasiun.

Mengacu pada hasil studi di 13 stasiun kereta api di Indonesia, diperoleh respon terhadap pembangunan peron tinggi sebagai berikut:

Tabel 1.
Rasionalisasi kebutuhan peron tinggi

No	Lokasi	Rasionalisasi kebutuhan peron tinggi
1	Stasiun Tugu Yogyakarta	Peron tinggi telah tersedia, juga telah ada lintasan yang khusus bagi penyandang cacat atau pengguna kursi roda. Penumpang lebih cepat

No	Lokasi	Rasionalisasi kebutuhan peron tinggi
		dalam naik ke atas kereta karena jarak antara lantai peron dengan lantai kereta lebih dekat.
2	Stasiun Balapan Surakarta	Alasan yang mendasari responden menyetujui dibangunnya peron tinggi adalah karena peron tinggi lebih memberikan jaminan keamanan dan kenyamanan bagi penumpang. Penumpang lain juga mengusulkan dibangunnya keseragaman pada peron tinggi yang ada, selain itu juga perlu dilengkapi dengan berbagai tanda atau petunjuk yang memudahkan pengguna layanan kereta api.
3	Stasiun Jebres, Surakarta	Peron tinggi diperlukan untuk mempersingkat waktu dalam bongkar muat barang dan naik/turun penumpang
4	Stasiun Surabaya Kota, Surabaya	Peron tinggi diperlukan karena penumpang merasa kurang nyaman dengan tingginya jarak antara lantai peron dengan lantai kereta yang memiliki peluang besar bagi terjadinya kecelakaan ketika naik ke atas kereta
5	Stasiun Tawang, Semarang	Kondisi peron rendah dengan menggunakan tangga peron kurang nyaman dirasakan penumpang, terutama penumpang yang membawa bagasi atau penumpang dengan kondisi khusus.
6	Stasiun Poncol, Semarang	Peron tinggi dirasa lebih aman, namun tetepa perlu diperhatikan juga bahan perkerasan lantai peron yang digunakan. Penumpang mengusulkan sebaiknya menggunakan aspal sebagai bahan perkerasan karena lebih kasar sehingga memperkecil peluang terjadinya kecelakaan akibat terpeleset lantai yang licin.
7	Stasiun Wates, Kulon Progo	Peron tinggi diperlukan karena lebih menjamin kenyamanan dan keamanan ketika naik ke dalam kereta
8	Stasiun Sentolo, Kulon Progo	Peron tinggi dirasa lebih nyaman dan aman
9	Stasiun Kertapati, Palembang	Peron yang ada dalam ukuran sedang masih memenuhi harapan penumpang kereta api
10	Stasiun Besar Kereta Api, Medan	Peron tinggi lebih menjamin keselamatan dan kenyamanan serta kecepatan dalam proses naik/turun penumpang dan atau bongkar muat barang.
11	Stasiun Kereta Api Padang	Peron tinggi lebih memudahkan mobilitas penumpang, khususnya penumpang yang memiliki kebutuhan khusus dalam naik/turun kereta.
12	Stasiun Gambir, Jakarta	Peron yang ada adalah peron tinggi dan telah memenuhi standar keamanan dan kenyamanan penumpang dalam naik/turun kereta
13	Stasiun Jakarta Kota	Peron tinggi diperlukan karena merupakan stasiun ujung yang padat. Selain itu juga perlu ditingkatkan kebersihan stasiun.

Sumber: Data primer hasil observasi dan wawancara yang diolah.

Landasan yuridis adalah landasan yang terkait dengan pembuatan peraturan perundang-undangan. Landasan ini harus menunjukkan: (1) keharusan adanya kewenangan dari pembuat peraturan perundang-undangan. Kalau tidak, maka peraturan tersebut menjadi batal demi hukum (*van rechtswege nietig*); (2) keharusan adanya kesesuaian bentuk atau jenis peraturan perundang-undangan dengan materi yang diatur. Kalau tidak, maka peraturan tersebut menjadi dapat dibatalkan (*vernietigbaar*); (3) Keharusan mengikuti tata cara tertentu. Apabila tidak diikuti, maka peraturan tersebut dapat dibatalkan atau batal demi hukum; (4) Keharusan tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi tingkatannya.¹

Beberapa peraturan perundang-undangan yang terkait langsung dengan pembuatan peron tinggi di stasiun meliputi: (1) Undang-Undang Nomor 23 tahun 2007 tentang Perkeretaapian; (2) Peraturan Pemerintah No 72 tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Kereta Api; (3) Peraturan Pemerintah Nomor 56 tahun 2009 tentang

¹ Bagir Manan, 1992. Dasar-Dasar Perundang-Perundangan Indonesia, Jakarta: IND-HILL.CO. hlm.14.

Penyelenggaraan Perkeretaapian; (4) Peraturan Presiden No. 67 tahun 2005 tentang kerja sama Pemerintah dengan swasta dalam Penyediaan Infrastruktur Perkeretaapian; (5) Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 8 Tahun 2001 tentang Angkutan Kereta Api; (6) Keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 41 Tahun 2005 Tentang Rencana Strategis (Renstra) Departemen Perhubungan; (7) Keputusan Menteri Perhubungan No. 22 Tahun 2003 tentang Pengoperasian Perkeretaapian; (8) Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM 71 Tahun 1999 Tentang Aksesibilitas Bagi Penyandang Cacat dan Orang Sakit Pada Sarana dan Prasarana Perhubungan; (9) Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 52 Tahun 2000 Tentang Jalur Kereta; (10) Keputusan Menteri Perhubungan dan Telekomunikasi Nomor KM 81 Tahun 2000 Tentang Sarana Kereta Api; (11) Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 8 Tahun 2001 Tentang Angkutan Kereta Api; (12) Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM 22 Tahun 2003 Tentang Pengoperasian Kereta Api; dan (13) Peraturan Dinas No 10 tahun 1986 Perencanaan Konstruksi Jalan Rel.

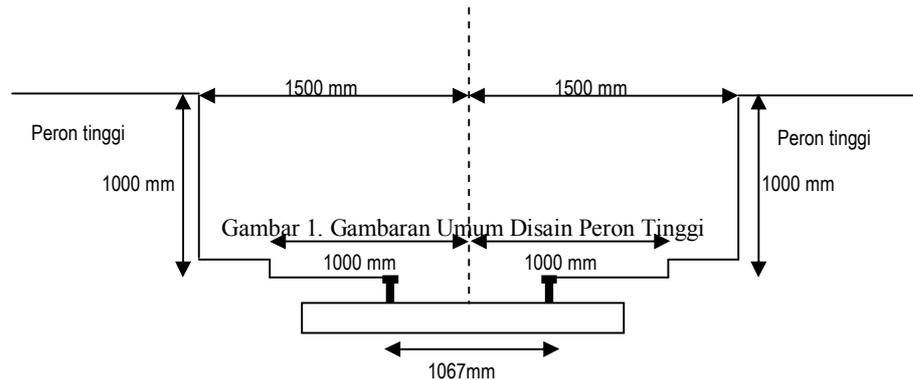
Di samping itu terdapat beberapa peraturan perundangan yang tidak terkait langsung namun perlu diperhatikan dalam pembuatan peron tinggi adalah sebagai berikut: (1) Undang-Undang No.4 Tahun 1997 Tentang Penyandang Cacat; (2) Undang-Undang No.8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen; (3) Undang-Undang No.39 Tahun 1999 Tentang Hak Asasi Manusia; (4) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2002 Tentang Perlindungan Anak; (5) Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2002 Tentang Bangunan Gedung; (6) Undang-Undang Nomor 14 Tahun 2008 Tentang Keterbukaan Informasi Publik; (7) Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 Tentang Pelayanan Publik; (8) Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 Tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup; dan (9) Undang-Undang Nomor 36 Tahun 2009 Tentang Kesehatan.

Aspek-aspek yang Perlu Diatur dalam Pembangunan Peron Tinggi di Stasiun Kereta Api

Beberapa aspek yang merupakan persyaratan umum dalam pembangunan peron tinggi di stasiun adalah sebagai berikut:

- a. Posisi peron seharusnya berada di luar ruang gerak kereta;
- b. Penentuan tinggi peron didasarkan atas rata-rata ketinggian lantai kereta yang dilayani di sebuah stasiun dengan rentang yang bergerak antara 9000 mm sampai dengan 10.000 mm;
- c. Jarak tepi peron dari sumbu rel, tergantung lebar rel (lebar spoor di Indonesia adalah 1067 mm) dan lebar bodi kereta (kereta di Indonesia mempunyai panjang 20920 mm, dan lebar sisi terluar 2990 mm), umumnya kalau peron tingginya 900 sampai 1000 mm, maka jarak tepi peron dari sumbu rel sekitar 1550 sampai 1600 mm;
- d. Jarak antara peron dengan kereta dihitung berdasarkan *body* kereta dengan memperhitungkan: (1) Keamanan dari kemungkinan terjadinya benturan antara kereta dengan peron; (2) Kemungkinan terjadinya kecelakaan berupa terperosoknya kaki penumpang pada *gap* antara lantai peron dengan lantai kereta; (3) Kemudahan bagi penumpang berusia lanjut, membawa anak kecil serta penyandang cacat dalam proses naik/turun kereta.

Desain peron dibuat dengan konsep sebagai berikut:



Di kebanyakan negara di dunia ketinggian peron kereta api sangat bervariasi tergantung pada sistem relnya. Walaupun demikian, sebagian besar negara-negara di dunia berusaha untuk membuat tinggi lantai kereta sama dengan tinggi peron agar memudahkan kursi roda, troler bayi, maupun penumpang dengan koper beroda masuk ke kereta. Berikut ini, kondisi peron pada beberapa negara yang dapat dijadikan sebagai acuan:

Tabel 2.
Kondisi peron pada beberapa negara di dunia

No	Negara	Kondisi peron
1	Australia	Sebagian besar sistem rel menggunakan peron tinggi. Lantai kereta sedikit di atas lantai peron. Pengecualian untuk ini adalah di negara bagian Queensland dan South Australia, keduanya menggunakan peron rendah.
2	Kanada	Hanya propinsi Quebec yang menggunakan peron tinggi (1220 mm), sedangkan propinsi lainnya masih menggunakan peron rendah.
3	Hongkong	Semua peron menggunakan peron tinggi (1100 mm)
4	Uni Eropa	Mempunyai empat standar tinggi peron yaitu 550 mm, 760 mm, 915 mm, dan 840 mm. Walaupun demikian di tiap-tiap negara Uni Eropa masih terdapat tinggi peron yang berbeda dengan standar yang sudah dibikin (umumnya bersifat lokal), contoh Perancis (920 mm), Jerman (960 mm), Polandia (1060 mm), Portugal (1100 mm), dan Swedia (580 mm).
5	Iran	Mempunyai tiga standar peron yaitu 381 mm, 550 mm, dan 760 mm.
6	Korea Utara	Tinggi peron adalah 1250 mm
7	Rusia	Ada dua standar ketinggian peron yaitu 200 mm dan 1100 mm.
8	Amerika	Tinggi peron bervariasi tergantung pada sistem railnya. Terdapat empat standar ketinggian yaitu: sistem rel timur (1220 mm), sistem antar kota (200 mm), sistem antar kota (635 mm), dan sistem selatan/barat (380 mm). Walaupun demikian, stasiun yang dilayani AMTRAK harus memenuhi persyaratan tertentu. Penentuan ketinggian peron, yang dilayani AMTRAK, ditentukan dengan 2 persyaratan. Pertama, yang utama, yaitu berdasarkan peraturan Departemen Transportasi dan ketentuan undang-undang ADA (Americans with Disabilities Act) yang berbunyi "Setiap stasiun yang dilayani AMTRAK harus dapat melayani kaum difabel", sedang kedua berdasarkan penilaian ahli di lapangan. Penjelasan peraturan tersebut diantaranya sebagai berikut: (1) Peron harus dapat diakses dengan mudah oleh kaum difabel; (2) Gap pada peron tinggi tidak boleh melebihi 3 inci (secara horisontal) dan 5/8 inci (secara vertikal); (3) Bila persyaratan 2. tidak dapat dipenuhi maka di peron tersebut harus ada alat bantu lain sedemikian hingga kaum difabel dapat bermanufer ke kereta dengan mudah.

Sumber: Data Sekunder

Beberapa faktor yang dapat dijadikan sebagai acuan dalam menentukan kebutuhan peron tinggi pada suatu stasiun adalah: (1) Jumlah penumpang turun naik; (2) Rerata jumlah penumpang yang naik/turun di stasiun yang memerlukan peron tinggi minimal adalah 50.000 orang per bulan; (3) Karakteristik penumpang. Stasiun yang terletak di daerah perkotaan, khususnya yang melayani kereta komuter perlu dibangun peron tinggi. Hal ini mengacu pada karakteristik penumpang kereta yang kebanyakan adalah pekerja yang memerlukan efektivitas dalam transportasi. Selain itu, pada peron yang dibangun juga perlu dibuat lintasan khusus yang diperuntukkan bagi penyandang cacat atau pengguna kursi roda.

Menurut Cleveland Ohio (GCRTA Transit Police Departement, 1240 West 6th Street) menunjukkan adanya aturan yang sudah bersifat baku, dengan ilustrasi yang sangat jelas. Adapun ketentuan-ketentuan tersebut mencakup perkerasan, panjang, letak, ketinggian, kebutuhan ruang tunggu, layanan difabel, bongkar muat, rantai dan disain sisi peron. Rincian masing-masing ketentuan tersebut adalah:

- a. Ketentuan perkerasan, yakni lantai peron dibuat dari beton bertulang. Beton bertekstur dan berwarna diperbolehkan asalkan semua persyaratan untuk antislip koefisien gesekan dipertahankan.
- b. Ketentuan panjang peron yakni diutamakan 300 kaki dan minimal 260 kaki. Hal lain yang dapat dipakai sebagai acuan adalah panjang rangkaian kereta (jumlah kereta dalam suatu rangkaian) yang dilayani oleh peron. Selain itu, peron juga harus berada di garis singgung.
- c. Sisi luar peron harus dibuat menjorok (cantilever) selebar 700 mm. Hal ini adalah sebagai ruang emergensi, dan juga sebagai ruang untuk pemeriksaan bagian bogi kereta.
- d. Ketentuan lebar harus berada di tengah atau di sisi luar. Bidang peron utama sebaiknya memiliki lebar minimum 7,50 meter, Bidang peron kedua sebaiknya memiliki lebar minimum 4,80 meter, dan Bidang peron ketiga sebaiknya memiliki lebar minimum 3,00 meter. Ujung/tepi peron bagian jalur kereta seharusnya tidak dianggap sebagai bagian dari akses jalan.
- e. Ketentuan Ruang Tunggu harus dibuat sederhana sama seperti tempat penampungan kecil atau dapat berupa kanopi yang lebih kompleks, apabila anggaran yang dimiliki memungkinkan.
- f. Ketentuan Layanan Difabel harus dilengkapi dengan tangga datar (*ramp*) yang dilengkapi dengan rambalan yang dijamin kekuatannya dengan ketinggian yang disesuaikan sebagai fasilitas naik turun bagi difabel dengan kemiringan maksimal 7⁰.

Simpulan

Pada umumnya stasiun-stasiun kereta api di Indonesia masih menggunakan peron rendah dengan ukuran 0,25 cm s/d 0,38 cm di atas sepur, sehingga naik turun penumpang kurang lancar, kurang nyaman, aman serta sangat membahayakan keselamatan penumpang. Kondisi pada peron rendah menunjukkan bahwa, para penumpang dengan leluasa menyeberang dan melintas jalur rel, dan hal ini sangat berbahaya sekali karena para penumpang menjadi berbaur dengan kereta api. Hal ini sangat bertentangan dengan hak-hak konsumen sebagaimana diatur dalam Pasal 4 ayat 2 Undang-Undang Nomor 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen yaitu hak atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan/atau jasa. Studi ini merekomendasikan perlunya Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan

tentang Standar Pembangunan Peron Tinggi di Stasiun Kereta Api sebagai sarana untuk melindungi konsumen.

Daftar Pustaka

- Bagir Manan, 1992. *Dasar-Dasar Perundang-Perundangan Indonesia*, Jakarta: IND-HILL.CO
- Darmawan, (2001). *Teknologi Jalan Rel*, Bandung.
- Honing, J. (1981). *Ilmu Bangunan Jalan Kereta Api*. Jakarta: Paramita.
- Kandee.S. (2001). *A Prototype Intermodal Transportation Center: A New Approach to interior Environments of Transportation Centers*. Virginia Commonwealth University.
- Maria Farida Indriati S.(1998). *Ilmu Perundang-Undangan (Dasar-dasar dan Pembentukannya)*. Jogjakarta: PT Kanisius.
- Mujimin, W.M.(2007). Penyediaan Fasilitas Publik yang Manusiawi bagi Aksesibilitas Difabel. *Dinamika Pendidikan No. 1/ Th. XIV/Mei 2007*.
- Mien Usihen, 2007. “Peraturan Menteri Menurut Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2004 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan”. <http://www.legalitas.org>
- Railway Group Standard. (1995). Station Platform Design Requirements*. London: Safety and Standard Directorate Railtrack PLC.
- Simson Sembiring, 1996. *Penuntun Jalan Kereta Api (Jalan Baja) di Indonesia*.Jurusan Diktekbang FPTK –IKIP Bandung.
- Sorjono Soekanto (et.al).1989. *Prihal Kaedah Hukum*. Bandung: Citra Aditya Bakti.
- Subarkah, I. (1981). *Jalan Kereta Api*. Bandung: Penerbit Idea Dharma.
- Zairin Harahap, 2010. “Legislative Drafting”, *Makalah* pada Ceramah PROGRAM MAP UGM YOGYAKARTA, 30 OKTOBER 2010