

**JARAK PERMUKIMAN WARGA DENGAN REL KERETA API
DITINJAU DARI UNDANG-UNDANG NO 23 TAHUN 2007 TENTANG
PERKERETAAPIAN DAN MASLAHAH MURSALAH**

(Studi di Stasiun Malang Kota Lama)

SKRIPSI

OLEH :

ASADINA KHOIRUN NISA

19230099



PROGRAM STUDI HUKUM TATA NEGARA (SIYASAH)

FAKULTAS SYARIAH

UNIVERSITAS ISLAM MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG

2023

**JARAK PERMUKIMAN WARGA DENGAN REL KERETA API
DITINJAU DARI UNDANG-UNDANG NO 23 TAHUN 2007 TENTANG
PERKERETAAPIAN DAN MASLAHAH MURSALAH**

(Studi di Stasiun Malang Kota Lama)

SKRIPSI

OLEH :

ASADINA KHOIRUN NISA

19230099



PROGRAM STUDI HUKUM TATA NEGARA (SIYASAH)

FAKULTAS SYARIAH

UNIVERSITAS ISLAM MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG

2023

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Demi Allah

Dengan kesadaran dan penuh dengan tanggung jawab terhadap hasil penelitian yang penulis teliti merupakan sebagai bentuk wujud dari ranah perkembangan keilmuan, maka skripsi dengan judul :

**JARAK PEMUKIMAN WARGA DENGAN REL KERETA API DITINJAU
DARI UNDANG-UNDANG NO 23 TAHUN 2007 TENTANG
PERKERETAAPIAN DAN MASLAHAH MURSALAH (STUDI KASUS
STASIUN MALANG KOTA LAMA)**

Merupakan hasil yang murni ditulis dan disusun oleh peneliti, bukan hasil plagiasi apalagi bentuk duplikat dengan cara mengubah karya orang lain, seolah-olah menjadi karya peneliti. Apabila dikemudian hari ditemukan kesamaan hasil yang mengarah pada tindakan kejahatan akademik baik secara keseluruhan atau sebagian, maka skripsi dan gelar sarjana yang diperoleh karenanya akan otomatis batal demi hukum.

Malang, 8 September 2023



Asadina Khoirun Nisa

NIM 19230099

HALAMAN PERSETUJUAN

Setelah membaca dan mengoreksi skripsi saudara ASADINA KHOIRUN NISA dengan NIM 19230099 Program Studi Hukum Tata Negara Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang dengan Judul :

**JARAK PEMUKIMAN WARGA DENGAN REL KERETA API DITINJAU
DARI UNDANG-UNDANG NO 23 TAHUN 2007 TENTANG
PERKERETAAPIAN DAN MASLAHAH MURSALAH
(Studi Stasiun Malang Kota Lama)**

Telah dianggap memenuhi syarat-syarat ilmiah untuk disetujui dan diajukan kepada dewan penguji skripsi.

Mengetahui,

**Ketua Program Studi Hukum
Tata Negara (siyasah)**

Malang, 8 September 2023

Dosen Pembimbing


Dr. Musleh Herry, SH., M. Hum
NIP. 196807101999031002


Dr. Musleh Herry, SH., M. Hum
NIP. 196807101999031002



KEMENTERIAN AGAMA UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG
FAKULTAS SYARIAH

Jl. Gajayana 50 Malang Telp. (0341) 551354 Fax. (0341) 572533

Nama : Asadina Khoirun Nisa

NIM : 19230099

Program Studi : Hukum Tata Negara

Dosen Pembimbing : Dr. Musleh Herry, SH., M. Hum

Judul Skripsi: **JARAK PEMUKIMAN WARGA DENGAN REL KERETA API DITINJAU
DARI UNDANG-UNDANG NO 23 TAHUN 2007 TENTANG PERKERETAAPIAN DAN
MASLAHAH MURSALAH (Studi Stasiun Malang Kota Lama)**

No.	Hari/Tanggal	Materi Konsultasi	Paraf
1.	14 Juli 2023	Konsultasi pertanyaan untuk wawancara	
2.	24 Juli 2023	Revisi Bab 1	
3.	26 Juli 2023	ACC BAB 1	
4.	2 Agustus 2023	Revisi BAB 2	
5.	4 Agustus 2023	ACC BAB 2 Revisi BAB 3	
6.	9 Agustus 2023	Revisi BAB 3	
7.	10 Agustus 2023	ACC BAB 3 Revisi BAB 4	
8.	14 Agustus 2023	Revisi BAB 4	
9.	29 Agustus 2023	Revisi BAB 4	
10.	8 September 2023	ACC BAB 4 dan ACC BAB 5 Konsultasi Abstrak	

Malang, 8 September 2023
Mengetahui,
Ketua Program Studi
Hukum Tata Negara
(Siyasah)

Dr. Musleh Herry, SH., M. Hum
NIP. 196807101999031002

HALAMAN PENGESAHAN SKRIPSI

Dewan penguji skripsi saudara Asadina Khoirun Nisa, NIM 19230099,
Program Studi Hukum Tata Negara (siyasah), Fakultas Syariah, Universitas Islam
Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang dengan judul:

JARAK PEMUKIMAN WARGA DENGAN REL KERETA API DITINJAU DARI UNDANG-UNDANG NO 23 TAHUN 2007 TENTANG PERKERETAAPIAN DAN MASLAHAH MURSALAH

(Studi Stasiun Malang Kota Lama)

Telah dinyatakan lulus dalam sidang ujian skripsi yang dilaksanakan pada 2023
dengan nilai

Dengan Penguji:

1. Abdul Kadir, S.HI., MH
NIP. 19820711201802011164


(_____)
Ketua

2. Dr. Musleh Harry. SH.,M.Hum
NIP. 196807101999031002


(_____)
Sekretaris

3. Dr. M. Aunul Hakim, MH
NIP. 196509192000031001


(_____)
Penguji Utama

Malang, 23 September 2023
Dekan

Prof. Dr. Sudirman, M.A.
NIP. 19720822200511003

MOTTO

Ubi Societas ibi Justicia

“Di mana ada masyarakat dan kehidupan, disana ada hukum (keadilan).”

KATA PENGANTAR

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Alhamdulillahirobbil'alamin, puji syukur kehadiran Allah SWT yang telah memberikan rahmat dan hidayahnya kepada penulis untuk menyelesaikan skripsi yang berjudul:

**JARAK PERMUKIMAN WARGA DENGAN REL KERETA API
DITINJAU DARI UNDANG-UNDANG NO 23 TAHUN 2007 TENTANG
PERKERETAAPIAN DAN MASLAHAH MURSALAH**

(Studi di Stasiun Malang Kota Lama)

Penulis dapat menyelesaikannya dengan baik. Shalawat dan salam kita tujukan kepada Rasulullah SAW yang sudah memberikan kita uswatun hasanah untuk menjalani hidup ini sesuai syar'i. Dengan mengikuti beliau, kita bisa menjadi bagian dari golongan orang-orang yang beriman dan menerima syafaatnya di hari akhir nanti. Amien.

Dengan segala pengajaran, pengarahan/bimbingan, dan bantuan yang sudah diberikan, selanjutnya dengan segala kerendahan hati, penulis menyampaikan ucapan terima kasih yang tak terhingga kepada:

1. Prof. Dr. H. M. Zainuddin MA, selaku Rektor Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.

2. Prof. Dr. Sudirman, M.A, selaku Dekan Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.
3. Dr. Musleh Herry, S.H., M.Hum, selaku Ketua Program Studi Hukum Tata Negara (Siyasah) Fakultas Syariah UIN Maulana Malik Ibrahim Malang
4. Dr. Musleh Herry, S.H., M.Hum, sebagai dosen pembimbing skripsi penulis, yang senantiasa memberikan arahan, bimbingan dan motivasi kepada penulis. Tanpa arahan, bimbingan dan motivasi beliau, mustahil rasanya penulis dapat menyelesaikan skripsi ini tepat waktu. Semoga Allah melimpahkan karunia panjang umur dan kesehatan kepada beliau. Aamiin
5. Dr. Mustafa Lutfi, S.Pd., S.H., 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.
6. Segenap dosen penguji Ujian Skripsi Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang yang menguji, membimbing, mengarahkan, dan memberikan ilmu yang berkah serta bermanfaat untuk bekal penulis di masa depan.
7. Segenap dosen dan civitas akademika Program Studi Hukum Tata Negara (Siyasah) khususnya dan dosen Fakultas Syari'ah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang pada umumnya yang telah memberikan pembelajaran kepada kami semua. Dengan niat yang ikhlas, semoga amal mereka semua menjadi bagian dari ibadah untuk mendapatkan ridha Allah SWT.

8. Orang tua dan keluarga peneliti yang sudah memberikan dukungan, semangat dan doa yang tidak pernah putus selama pengerjaan skripsi ini.

9. Seluruh teman-teman seangkatan HTN 19 dan khususnya teman-teman HTN C yang telah berjuang bersama-sama dari semester awal sampai akhir dengan mensupport satu sama lain.

10. Kepada seluruh pihak yang tidak dapat peneliti sebutkan satu persatu yang telah membantu peneliti dalam menyusun skripsi.

Dengan terselesaikannya laporan skripsi ini, harapannya semoga ilmu yang selama ditempuh dalam perkuliahan bisa memberikan manfaat serta bekal didunia dan akhirat. Penulis menyadari bahwasanya masih banyak kekurangan dan jauh dari kata sempurna, sangat mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini.

Malang, 8 September 2023

Penulis

Asadina Khoirun Nisa

NIM. 19230099

PEDOMAN TRANSLITERASI

Arab	Indonesia	Arab	Indonesia
أ	`	ط	ṭ
ب	b	ظ	ẓ
ت	t	ع	‘
ث	th	غ	gh
ج	j	ف	f
ح	ḥ	ق	q
خ	kh	ك	k
د	d	ل	l
ذ	dh	م	m
ر	r	ن	n
ز	z	و	w
س	s	ه	h
ش	sh	ء	’
ص	ṣ	ي	y
ض	ḍ		

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

DAFTAR ISI

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
BUKTI KONSULTASI.....	iii
HALAMAN PENGESAHAN SKRIPSI.....	iv
MOTTO	v
KATA PENGANTAR.....	vi
PEDOMAN TRANSLITERASI	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR ISI TABEL	xiii
ABSTRAK	xiv
ABSTRACT	xv
خلاصة.....	xvi
BAB 1	1
PENDAHULUAN.....	1
1.Latar Belakang	1
2. Batasan Masalah.....	9
3. Rumusan Masalah	9
4. Tujuan Penelitian.....	10

5. Manfaat Penelitian.....	10
6. Sistematika Pembahasan	10
BAB II	11
TINJAUAN PUSTAKA.....	11
1. Penelitian Terdahulu.....	11
2. Kerangka Pustaka	25
1. Pengaturan Rel Kereta Api	25
2. Pemukiman Warga Disekitar Rel Kereta Api.....	27
3. Tugas dan Fungsi KAI.....	28
4. Teori Pengawasan	29
5. Teori Masalah Mursalah	32
BAB III.....	37
METODE PENELITIAN.....	37
1. Jenis Penelitian	37
2. Pendekatan Penelitian.....	37
3. Objek Penelitian	38
4. Jenis dan Sumber Data	39
5. Pengumpulan Data	40
6. Pengolahan Data.....	44
BAB IV	47
HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	47
1. Gambaran Umum.....	47

2. Pengawasan Terhadap Jarak Permukiman Dengan Rel Kereta Api Berdasarkan Undang- Undang No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian di Daerah Stasiun Malang Kota Lama.....	50
3. Sudut Pandang Masalah Mursalah terhadap Pengawasan Undang- Undang No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian terhadap pembangunan rumah (permukiman) di dekat rel Kereta Api Stasiun Malang Kota Lama	67
BAB V.....	72
PENUTUP.....	72
A. Kesimpulan	72
B. Saran.....	73
DAFTAR PUSTAKA.....	75
LAMPIRAN-LAMPIRAN	78
1: Surat Balasan Penelitian dari Daop 8 Surabaya PT. KAI	78
2: Daftar Pertanyaan wawancara	80
3: Foto Saat Wawancara.....	82
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	91

DAFTAR ISI TABEL

Tabel 1. Penelitian Terdahulu.....	17
Tabel 2. Data Narasumber.....	39

ABSTRAK

Asadina Khoirun Nisa, 19230099, 2023. Jarak Permukiman Warga Dengan Rel Kereta Api Ditinjau Dari Undang-Undang No 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian Dan Masalah Mursalah (Studi di Stasiun Malang Kota Lama). Prodi Hukum Tata Negara (Siyasah).Fakultas Syariah. Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang. Pembimbing: Dr. Musleh Harry, S.H., M.Hum

Kata Kunci : Jarak Permukiman Warga dengan Rel, Mashlahah Mursalah

Undang-Undang No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian memiliki aturan yang mengatur tentang batasan ruang milik di sekitar jalur kereta api, dengan jarak minimal 6 meter dari rel. Terdapat 365 rumah disekitar Stasiun Malang Koatalama yang menempati lahan tersebut, serta membutuhkan pengawasan yang lebih intensif dari pihak PT. KAI.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana pengawasan yang dilakukan oleh pihak KAI dalam menangani jarak rumah penduduk dengan rel di daerah Stasiun Malang Kota Lama berdasarkan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian? Dan juga bagaimana pengawasan yang dilakukan oleh pihak KAI dalam menangani jarak rumah penduduk dengan rel di daerah Stasiun Malang Kota Lama berdasarkan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian dari sudut pandang mashlahah mursalah?. Penelitian ini adalah penelitian yuridis empiris dengan pendekatan yuridis sosiologis. Penelitian ini menggunakan metode pengumpulan data yaitu, wawancara, observasi, dokumen. Sumber data yaitu data yang dikumpulkan langsung dari sumbernya dan data sekunder yaitu data yang diperoleh dari sumber lain untuk mendukung data primer sesuai dengan permasalahan yang diteliti.

Hasil penelitian dari jarak permukiman penduduk dengan rel kereta api sesuai dengan Undang-Undang No 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian dan Mashlahah Mursalah: 1) Masih ada beberapa peraturan dari UU No 23 tahun 2007 tentang Perkeretaapian yang masih belum berjalan maksimal oleh karena itu, perlu diperlukan pengawasan yang lebih ekstra dari pihak PT.KAI yang terbagi mejadi 4 yaitu pengawasan preventif, pengawasan represif, pengawasan internal, pengawasan eksternal. 2) Masyarakat yang sadar akan hukum dan mematuhi peraturan serta menjalankan syarat-syarat yang telah ditetapkan hal tersebut dianggap sesuai dengan prinsip Mashlahah Mursalah karena memberikan kemanfaatan da kesejahteraan bagi pihak yang terlibat.

ABSTRACT

Asadina Khoirun Nisa. The Distance of Residents' Settlements with Railroad Tracks in Review of Law No. 23 of 2007 concerning Railways and Mashlahah Mursalah (Study of Malang Old City Station). Faculty of Sharia. Constitutional Law (Siyasah) .Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang. Supervisor: Dr. Musleh Harry, S.H., M.Hum

Keyword: Residential Distance from Railroad, Mashlahah Mursalah

Law no. 23 of 2007 concerning Railways has regulations that regulate the boundaries of property space around railway lines, with a minimum distance of 6 meters from the tracks. There are 365 houses around Malang Koatalama Station that occupy this land, and require more intensive monitoring from PT. KAI.

This research aims to find out how the supervision carried out by the KAI in handling the distance between residents' houses and the tracks in the Malang Kota Lama Station area based on Law Number 23 of 2007 concerning Railways? And also how is the supervision carried out by the KAI in handling the distance between residents' houses and the tracks in the Malang Old City Station area based on Law Number 23 of 2007 concerning Railways from the point of view of mashlahah mursalah? This research is empirical juridical research with a sociological juridical approach. This research uses data collection methods, interviews, observations, documents. The data source is data collected directly from the source and secondary data is data obtained from other sources to support primary data in accordance with the problems studied.

Research results of the distance between residential areas and railway tracks in accordance with Law No. 23 of 2007 concerning Railways and Mashlahah Murlah: 1) There are still several regulations from Law No. 23 of 2007 concerning Railways which are still not running optimally, therefore, they need to be implemented. more extra supervision from PT. KAI which is divided into 4, namely preventive supervision, repressive supervision, internal supervision, external supervision. 2) People who are aware of the law and comply with regulations and carry out the conditions that have been set are considered to be in accordance with the principle of Mashlahah Murlah because it provides benefits and welfare for the parties involved.

خلاصة

أسا دينا خيرون نيسا، ١٩٢٣٠٠٩٩ ، ٢٠٢٣. المسافة بين المستوطنات السكنية ومسارات السكك الحديدية من خلال القانون رقم ٢٣ لسنة ٢٠٠٧ بشأن السكك الحديدية ومصلحة مورلاه (دراسة حالة محطة مالانج كوتا لاما). برنامج دراسة القانون الدستوري (السياسة) كلية الشريعة. جامعة مولانا مالك إبراهيم الإسلامية الحكومية مالانج. المشرف: د. مصلح هاري، س.ه.، م.هوم

الكلمات المفتاحية: المسافة بين المناطق السكنية والسكك الحديدية، مشلحة مورلاه

القانون رقم يتضمن القانون رقم ٢٣ لسنة ٢٠٠٧ بشأن السكك الحديدية لائحة تنظم حدود مساحة الملكية حول مالاخ خطوط السكك الحديدية، بحيث لا تقل المسافة عن السكة عن ٦ أمتار. يوجد ٣٦٥ منزلاً حول محطة كوتا لاما يشغلون الأرض.

بالإشراف على التعامل مع المسافة السكك الحديدية الاندونيسية يهدف هذا البحث إلى معرفة كيفية قيام شركة بين منازل السكان والمسارات في منطقة محطة مالانج كوتا لاما بناءً على القانون رقم ٢٣ لسنة ٢٠٠٧ بشأن في التعامل مع السكك الحديدية الاندونيسية السكك الحديدية؟ وأيضاً كيف يتم الإشراف الذي تقوم به شركة المسافة بين منازل السكان والمسارات في منطقة محطة مالانج كوتا لاما بناءً على القانون رقم ٢٣ لعام ٢٠٠٧ بشأن السكك الحديدية من منظور مشلحة مرة؟ يعتبر هذا البحث بحثاً فقهيًا تجريبيًا ذو منهج فقهي سوسيولوجي. يستخدم هذا البحث أساليب جمع البيانات، وهي أساليب أخذ عينات البيانات، والمقابلات، والملاحظات، والوثائق. مصادر البيانات هي البيانات التي يتم جمعها مباشرة من المصدر والبيانات الثانوية هي البيانات التي يتم الحصول عليها من مصادر أخرى لدعم البيانات الأولية حسب المشكلة محل الدراسة.

بشأن ٢٣ لسنة ٢٠٠٧ نتائج البحث عن المسافة بين المناطق السكنية وخطوط السكك الحديدية وفقاً للقانون بشأن السكك ٢٣ لسنة ٢٠٠٧ السكك الحديدية والمصلحة المرة: 1) لا تزال هناك عدة لوائح من القانون رقم الحديدية والتي لا تزال لا تعمل بالشكل الأمثل، لذلك يجب تنفيذها المزيد من الإشراف الإضافي من شركة السكك الحديدية الإندونيسية ذات المسؤولية المحدودة والذي ينقسم إلى 4، وهي الإشراف الوقائي، الإشراف القمعي، الإشراف الداخلي، الإشراف الخارجي. 2) الأشخاص الذين يدركون القانون ويلتزمون باللوائح وينفذون الشروط التي تم وضعها يعتبرون متوافقين مع مبدأ المشلحة المرتدة لأنه يوفر الفوائد والرفاهية للأطراف المعنية.

BAB 1

PENDAHULUAN

1. Latar Belakang

Kereta api terdiri dari lokomotif yang dikemudikan oleh manusia atau disebut dengan masinis. Dengan bantuan mesin dan juga terdapat gerbong yang digunakan sebagai tempat pengangkutan barang atau penumpang. Rangkaian kereta atau gerbong relatif besar sehingga dapat dimuat banyaknya penumpang atau kargo. Karena sifatnya sebagai alat transportasi massa efektif yang coba dimaksimalkan oleh beberapa negara sebagai transportasi darat utama dalam dan antar kota. Kereta api termasuk ke dalam transportasi khusus dikarenakan hanya memiliki 1 jalur perlintasan saja yaitu di jalur rel. Dimana Jalur rel adalah satu kesatuan konstruksi yang terbuat dari baja, beton, atau konstruksi lain yang terletak di permukaan, di bawah, dan di atas tanah atau bergantung beserta perangkatnya yang mengarahkan jalannya kereta api.¹

Perlintasan sebidang umumnya terjadi di desa-desa atau pedesaan, karena di desa atau pedesaan ini tingkat arus lalu lintas dan penduduknya dianggap masih rendah, tetapi bukan berarti tidak ada kemungkinan kecelakaan menimpa terutama jalan atau rumah penduduk yang belum memiliki simpang, penulis menemukan bahwa dipedesaan masih ada

¹ Peraturan Menteri Perhubungan. No. 36 Tahun 2011 Tentang Perpotongan Dan/Atau Persinggungan Antara Jalur Rel Kereta Api Dengan Bangunan Lain

beberapa perlintasan sebidang. Meskipun Undang-undang secara tegas menetapkan bahwa persimpangan rel kereta api dan jalan raya tidak berada di sebidang tanah. Tetapi masih banyak warga yang mengabaikan peraturan tersebut, bahkan banyak warga yang memanfaatkan untuk mendirikan bangunan di lahan kosong dimana seharusnya digunakan untuk jalur perlintasan kereta api. Padahal peraturan tentang pendirian bangunan sudah dijelaskan, beserta sanksi administrasi dan pidananya.

Tingginya laju pertumbuhan penduduk di suatu daerah diikuti pula dengan laju pertumbuhan kebutuhan permukiman. Jumlah pertumbuhan kebutuhan permukiman yang terus meningkat, menyebabkan tingginya tekanan terhadap daya dukung lingkungan. Salah satunya yaitu lahan, kebutuhan lahan menjadi rebutan para penduduk untuk memenuhi kebutuhan hidupnya yang akan digunakan sebagai perumahan atau tempat tinggal hidup. Akibat dari pertumbuhan kebutuhan perumahan tersebut, maka mengakibatkan lahan menjadi terbatas sama halnya pada daerah Stasiun Malang Kotalama ada beberapa rumah penduduk yang tempat tinggalnya dinilai sangat berbahaya untuk keselamatan dikarenakan terlalu dekat dengan rel kereta api dan juga tidak ada pembatasan atau perlindungan antara jarak rumah dan rel kereta api.

Berdasarkan data yang diperoleh dari wawancara dengan ketua RT dan RW wilayah sekitar Stasiun Malang Kotalama yang berdekatan dengan rel kereta api sebanyak 365 rumah. Akibat dari pembangunan permukiman yang tidak memperhatikan kualitas lingkungan seperti yang sudah

dijelaskan Pasal 42 ayat (1) dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian yaitu;

“Batas ruang milik jalur kereta api merupakan ruang di sisi kiri dan kanan ruang manfaat jalur kereta api yang lebarnya paling rendah 6 (enam) meter”².

Maka, tidak heran jika ditemui banyak permukiman kumuh di sempadan rel kereta api.

Minimnya pengetahuan dapat menjadi faktor alasan mereka mendirikan bangunan atau rumah di tempat yang terlarang. Minim pengetahuan disini dalam arti tentang tidak mengetahuinya adanya aturan larangan mendirikan bangunan disempadan rel kereta api, kurangnya pemahaman, dan mungkin karena ada kesempatan. Adanya bangunan yang tidak memperhatikan kualitas lingkungan tersebut, maka dipertegas dengan aturan mengenai larangan mendirikan bangunan oleh Pasal 178 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, yaitu; “Setiap orang dilarang membangun gedung ,membuat tembok, pagar, tanggul, bangunan lainnya, menanam jenis pohon yang tinggi,atau menempatkan barang pada jalur kereta api yang dapat mengganggu pandangan bebas dan membahayakan keselamatan perjalanan kereta api”.

Dikarenakan bangunan dilahan tersebut dinilai illegal, pihak KAI akan memberikan sosialisasi kepada warga setempat mengenai penertiban bangunan sesuai dengan ketentuan peraturan yang sudah ada untuk

² Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4722

menghindari kejadian yang tidak diinginkan, misalnya penyalahgunaan lahan dan gangguan operasional seperti KKA maupun NKKA.

Berikut adalah beberapa bahaya atau kerugian yang terjadi jika rumah dekat dengan rel kereta api :

1. Tidak nyaman akibat suara bising yang berasal dari kereta api yang melintas setiap saat, tinggal di pinggiran rel kereta api juga bisa menimbulkan guncangan atau getaran ketika kereta lewat. Hal ini tentu saja membuat penghuni rumah merasa tidak nyaman, terlebih ketika akan beristirahat. Oleh karena itu, banyak orang yang tidak bersedia untuk tinggal di sekitar rel kereta api, jika bukan karena terpaksa.
2. Rumah gampang roboh. Seperti yang telah dijelaskan pada poin sebelumnya, getaran yang ditimbulkan ketika kereta lewat tidak hanya membuat ketidaknyamanan saja, tetapi berpotensi merusak rumah. Hal ini dikarenakan getaran yang ditimbulkan bisa membuat seluruh rumah bergetar, mulai dari lantai hingga langit-langit. Risiko terparah, rumah juga bisa roboh jika mengalami hal ini terus menerus. Bahaya lain yang lebih mengerikan adalah ketika kereta anjlok dan berpotensi menimpa rumah.
3. Digusur oleh PT KAI. Pasalnya, membangun rumah dipinggir rel kereta api adalah illegal. Hal ini tercantum dalam hukum, dimana tanah sepanjang 6 meter disekitar rel kereta api adalah milik PT KAI. Jika tetap ingin tinggal dan tidak mau pindah, PT KAI berhak untuk merobohkan bangunan tetapi harus diketahui lebih lanjut siapa

pemegang hak atas tanah di pinggir rel kereta api tersebut, apakah milik dari PT KAI atau milik pihak lain. Jika tanah tersebut adalah tanah berstatus hak milik PT KAI dengan menunjukkan alat bukti sebagai pemilik hak atas tanah yang sah, maka PT KAI berwenang melakukan penggusuran tersebut.

Masyarakat seharusnya sudah paham dengan konsekuensi atau kerugian yang diterima jika menempati lahan tersebut namun masih saja ada yang melanggar dan tidak menghiraukannya, tetapi dari pihak pemerintah maupun pihak KAI pastinya tidak tinggal diam hanya saja melakukan hal tersebut ada tahapan dan diperlukan waktu yang lama, oleh karena itu PT.KAI memberikan peluang pada warga sekitar untuk memfikirkan terkait penertiban yang akan dilakukan tersebut.

Dikarenakan tanah yang ditempati adalah milik negara, maka yang berhak melakukan penertiban adalah negara atau pemerintah daerah setempat. Adapun kewenangan ini merujuk pada Pasal 140 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2011 tentang Perumahan dan Kawasan Pemukiman (“UU 1/2011”):

“Setiap orang dilarang membangun perumahan dan/atau permukiman di tempat yang berpotensi dapat menimbulkan bahaya bagi barang ataupun orang”.³

³ Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5188

Yang dimaksud dengan “tempat yang berpotensi dapat menimbulkan bahaya” antara lain, sempadan rel kereta api, bawah jembatan, daerah Saluran Udara Tegangan Ekstra Tinggi (SUTET), Daerah Sempadan Sungai (DSS), daerah rawan bendana dan daerah kawasan khusus seperti kawasan militer.

Masyarakat yang tergusur itu tetap berhak mendapatkan kompensasi berupa uang atas nilai bangunan/tanaman yang ada di atas tanah yang akan digusur. Uang yang dimaksud adalah biasanya disebut dengan istilah uang kerohiman yang menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia artinya:

“Uang yang diberikan secara cuma-cuma oleh pemilik tanah kepada pemakai lahan tanpa izin; uang ganti rugi”.

Besaran uang kerohiman ini tentunya ditentukan berdasarkan berbagai aspek. Dalam hal adanya pembangunan nasional di atas tanah negara atau tanah yang dimiliki pemerintah, badan usaha milik negara atau badan usaha milik daerah, masyarakat terdampak diberikan santunan uang atau relokasi⁴. Besaran nilai santunan dihitung dengan memperhatikan:

- a. Biaya pembersihan segala sesuatu yang berada di atas tanah;
- b. Mobilisasi;
- c. Sewa rumah paling lama 12 bulan; dan/atau
- d. Tunjangan kehilangan pendapatan dari pemanfaatan tanah.⁵

⁴Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2018 Nomor 130

⁵Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2018 Nomor 130

2. Batasan Masalah

Batasan masalah dalam penelitian ini adalah bahwa peneliti akan mengkaji situasi bangunan liar di wilayah Stasiun Malang Kota Lama. Penelitian akan dilakukan dengan mempertimbangkan perspektif yang terdapat dalam beberapa pasal yaitu: Pasal 42 Ayat (1), Pasal 84, Pasal 85, Pasal 86, Pasal 125, Pasal 136, Pasal 178, Pasal 192 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian dan juga akan mempertimbangkan Masalah Mursalah dalam rangka mengatasi rencana penggusuran bangunan liar yang akan dilaksanakan oleh PT KAI. Selain itu, penelitian ini juga akan mencakup hasil wawancara peneliti dengan penduduk sekitar stasiun.

3. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang diatas, maka rumusan masalah pada penelitian ini adalah :

1. Bagaimana pengawasan terhadap jarak pemukiman warga dengan rel kereta api di daerah Stasiun Malang Kota Lama berdasarkan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian?
2. Bagaimana pengawasan terhadap jarak pemukiman dengan rel kereta api di daerah Stasiun Malang Kota Lama berdasarkan dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian dari sudut pandang Masalah Mursalah?

4. Tujuan Penelitian

Berdasarkan permasalahan diatas maka tujuan penelitian ini adalah:

1. Dapat menganalisis bentuk pengawasan dari Undang- Undang No 23 Tahun 2007 tentang perkeretaapian di daerah Stasiun Malang Kota Lama
2. Untuk mengetahui dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian terhadap pembangunan rumah (pemukiman) di dekat rel kereta api Stasiun Malang Kota Lama dalam sudut pandang Masalah Mursalah.

5. Manfaat Penelitian

Hasil penelitian diharapkan dapat memberikan manfaat :

1. Secara teoritis : Diharapkan dapat menambah wawasan dan pengetahuan masyarakat mengenai peraturan dan dampak dari pemukiman yang dekat dengan rel kereta api
2. Secara praktis : Bagi penulis penelitian ini diharapkan dapat menjadi sarana yang bermanfaat dalam mengimplementasikan pengetahuan mengenai jarak permukiman dengan bangunan lain ditinjau dari UU No 23 Tahun 2007 serta memahami dalam sudut pandang Masalah Mursalah. Dan memberikan sumbangan pemikiran ataupun masukan bagi berbagai pihak yang memiliki kepentingan dari hasil penelitian ini terutama pihak yang mengalami peristiwa yang sama.

6. Sistematika Pembahasan

Dalam penulisan skripsi ini, struktur pembahasannya dibagi menjadi lima bab. Penelitian skripsi akan mengikuti urutan dan susunan berikut ini.:

BAB 1 PENDAHULUAN

Pada bab ini penulis memaparkan elemen dasar dari penelitian dan penulisan skripsi ini. Dimana terdapat deskripsi awal dari penelitian yang terdiri terdiri dari 5 sub bab yaitu latar belakang, batasan masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, dan manfaat penelitian.

BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA

Pada bab ini penulis menguraikan penelitian terdahulu dan kerangka pustaka yang relevan dengan tema skripsi.

BAB 3 METODE PENELITIAN

Pada bab ini penulis menguraikan secara rinci metode yang digunakan dalam penelitian dimana yang terdiri dari jenis penelitian, pendekatan penelitian, objek penelitian, jenis dan sumber data, pengumpulan data.

BAB 4 HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini penulis memaparkan hasil dari penelitian yang telah dilaksanakan dimana didalamnya menjawab dari pertanyaan yang ada didalam rumusan masalah serta memaparkan juga hasil wawancara dari berbagai sumber yang dibutuhkan dalam penelitian ini. Didalam bab 4 terdapat 3 sub bab terdiri dari gambaran umum, pengawasan PT. KAI dari Undang-Undang No 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian terhadap permukiman dekat dengan rel, kemudian sudut

pandang dari mashlahah mursalah terhadap Undang-Undang No 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.

BAB 5 PENUTUP

Dalam bagian ini, penulis akan menyajikan rangkuman singkat mengenai temuan dari penelitian, dan juga memberikan saran atau rekomendasi. Kesimpulan akan didasarkan pada analisis dan interpretasi data yang telah dibahas secara rinci dalam bab-bab sebelumnya.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

1. Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu merupakan kumpulan referensi yang digunakan guna menghindari plagiasi. Penelitian terdahulu yang digunakan dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. Status Kepemilikan Dan Konflik Tanah Disekitar Rel Kereta Api Surabaya Pada Tahun 2013. Mawardi Purba Sanjaya. Status kepemilikan dan pemanfaatan tanah bagi warga negara Indonesia dihadapkan pada tumpang tindih aturan masih saja terjadi sampai sekarang. Surat PT KAI nomor JB.312/XII/3/K.D8-2012 dengan ditandatangani Executive Vice President Daops VIII Surabaya M.Maula Nurcholis menyebut keberadaan bangunan di kanan-kiri rel membahayakan operasional perjalanan kereta. Oleh karena itu dengan didasarkan pada pasal 178 dan 181 UU 23/2007 tentang Perkeretaapian, pasal 40 dan 41 PP 56/2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian, serta pasal 6 dan 12 Kepmenhub 52/2000 tentang Jalur Kereta Api, bangunan di sekitar rel kereta api harus ditertibkan. Ternyata dikeluarkanya surat tersebut tidak dibarengi dengan keabsahan hak tanah. Banyak tanah yang diklaim milik PT KAI ternyata juga ada warga di sekitar rel kereta api yang mempunyai bukti kepemilikan tanah tersebut.⁶

⁶ Sanjoyo Mawardi Purba, “*Status Kepemilikan dan Konflik Tanah Sekitar Rel Kereta Api Surabaya Pada Tahun 2013*”, (2021) <https://media.neliti.com>

Persamaan penelitian ini dengan peeliti yaitu sama sama bangunan liar disekitar rel kereta api. Perbedaannnya metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian sejarah yang meliputi pengumpulan data dan penafsiran gejala peristiwa yang timbul dimasa lalu tepatnya pada tahun 2013 yang menggambarkan secara kritis seluruh kebenaran kejadian atau fakta untuk membantu mengetahui apa yang harus dikerjakan dimasa datang.

2. Kajian Yuridis Peraturan Daerah Tetang Pengguaan Kawasan Sepadan Rel Kereta Api Di Kota Surabaya. Enjita Hairidika, Anak agung sri indrawati. Dalam Perda Kota Surabaya tentang RTRW terdapat pasal yang mengatur tentang kawasan sempadan rel kereta api yang merupakan wilyah perlindungan setempat. Perda Kota Surabaya juga telah mengimplemntasikan Pasal 178 UU Perkeretaapian dituangkan pada Pasal 43 ayat (13) Perda Surabaya tentang RTRW yang merumuskan pengelolaan kawasan sempadan rel kerta api adalah dengan mengembangkan ruang terbuka hijau berupa jalur hijau dan juga larangan untuk mendirikan bangunan disekitar kawasan tersebut kecuali untuk keperluan perkeretaapian. Dalam Perda Kota Surabaya tentang RTRW sudah diatur mengenai sanksi yang diberikan yaitu sanksi administratif dan sanksi pidana. Tata cara pengenaan sanksi administratif berdasarkan Pasal 130 Perda Kota Surabaya tenteng RTRW harus diatur tersendiri dengan peraturan daerah, namun dalam kenyataanya masih belum

ada peraturan daerah yang mengatur tata cara pengenaan sanksi administratif atas pelanggaran dari penataan ruang kota.⁷

Persamaan penelitian ini dengan peneliti yaitu sama sama membahas Kawasan sepadan dengan rel kereta api. Perbedaanya yaitu Metode penelitian yang digunakan pada penelitian ini adalah metode hukum normative untuk menemukan suatu aturan hukum, prinsip-prinsip hukum yang sesuai dengan isu permasalahan hukum sehingga pendekatan yang digunakan adalah pendekatan Undang-Undang.

3. Pola Permukiman Di Sepanjang Jalur Rel Kereta Api Kota Medan. Raisha Ghadati Raudina. Kawasan perkotaan merupakan salah satu kawasan yang diminati oleh masyarakat pedesaan. Kawasan perkotaan merupakan pusat dari segala pembangunan. Dengan perkembangan ini, orang berbondong-bondong ke kota dan membentuk pola permukiman di kota. Pola permukiman linier dapat kita temukan di sepanjang jalur kereta api Kota Medan. Permukiman tidak terencana adalah tempat tinggal masyarakat miskin di suatu kota dengan kondisi fisik, bangunan dan lingkungan, sosial dan ekonomi yang berbeda. Pemilihan lokasi permukiman yang tidak direncanakan tersebut karena dekat dengan tempat mereka bekerja atau dalam kegiatan ekonomi sehari-hari. Permukiman tidak terencana merupakan bentuk penguasaan dan penggunaan tanah oleh penduduk yang menggambarkan lemahnya hukum dan administrasi pemerintah daerah dalam

⁷ Enjita Hairidika, Anak agung sri indrawati, “Kajian yuridis peraturan daerah tentang penggunaan Kawasan sepadan rel kereta api di kota Surabaya”, (2018) <https://ojs.unud.ac.id>

penguasaan tanah perkotaan. Masalah pemanfaatan ruang di rel kereta api menunjukkan bahwa pemerintah tidak memiliki kontrol dan pengawasan yang ketat. Pemerintah harus bisa melihat regulasi penggunaan ruang dan regulasi terkait lainnya sehingga jika ada penyimpangan penggunaan ruang bisa segera ditangani sejak dini.⁸

Persamaan penelitian ini dengan peneliti yaitu sama sama membahas tentang permukiman disepanjang jalur rel kereta api. Perbedaanya yaitu peneliti menggunakan pendekatan metodologis deskriptif. Pendekatan tersebut menekankan pada pengumpulan informasi yang valid secara detail dengan mendeskripsikan pola permukiman di sepanjang rel kereta api Kota Medan, dan melakukan evaluasi guna mendapatkan temuan terkait pola permukiman yang direview sehingga dapat berguna untuk pengambilan kebijakan dalam penataan permukiman di Medan. Kota di kemudian hari.

4. Strategi Adaptasi Masyarakat Di Permukiman Sekitar Bantaran Rel Kereta Api Kecamatan Gondokusuman Yogyakarta. Dhanty Prihatiningsih , Deva Fosterharoldas Swasto. strategi adaptasi yang dilakukan di kawasan ini tidak membuat masyarakat menyerah dengan pindah/keluar dari kawasan ini. Strategi adaptasi masyarakat yang dilakukan di kawasan ini memiliki kekhasan dari ditemukannya 3 (tiga) konsep strategi adaptasi yaitu adaptasi pada individu, adaptasi pada tempat tinggal, dan adaptasi komunal. Bentuk strategi adaptasi masyarakat yang ditemukan lebih banyak dilakukan adalah

⁸ Raudina Raisha Ghadati, "*Pola permukiman di Sepanjang Jalur Rel Kereta Api Kota Medan*", (2022) <https://talentaconfseries.usu.ac.id>

adaptasi pada individu dan adaptasi pada tempat tinggal dibandingkan adaptasi komunal. Hal ini mengartikan bahwa masyarakat telah memberikan respon yang diaktualisasikan dalam bentuk strategi adaptasi akibat gangguan-gangguan yang dihasilkan oleh aktivitas rel kereta api Kecamatan Gondokusuman selama tinggal disekitar bantaran rel kereta api Kecamatan Gondokusuman $\pm$ 50 tahun ini dan mengindikasikan masyarakat yang tanggap terhadap keadaan lingkungan sekitarnya.⁹

Persamaan penelitian ini dengan peneliti adalah sama sama membahas pemukiman yang berada didaerah sempadan rel kereta api. Perbedaan dalam penelitian ini lebih membahas tentang masalah interaksi antar individu dengan yang lain dan tidak ada pembahasan penyelesaian mengenai penyalahgunaan lokasi di sempadan rel.

5. Dampak Pelanggaran Izin Mendirikan Bangunan (IMB) Terhadap Permukiman Tepian Rel Kereta Api di Tanjung Priok Jakarta. Muhammad Al Fatih, Adi Hermawan, Encep Firdaus, Dedi Hantono. Kelurahan Tanjung Priok merupakan kelurahan dengan wilayah perumahan dan permukiman yang padat. Pada wilayah ini terdapat banyak bangunan yang berdiri sepanjang tepian rel kereta api. Kehadiran IMB (izin mendirikan bangunan) pada sebuah bangunan sangatlah penting, karena bertujuan untuk menciptakan tata letak bangunan yang aman dan sesuai dengan peruntukan lahan. Namun pada wilayah ini masih banyak bangunan yang tidak memiliki

⁹ Dhanty Prihatiningsih, Deva Fosterharoldas Swasto "Strategi Adaptasi Masyarakat Di Permukiman Sekitar Bantaran Rel Kereta Api Kecamatan Gondokusuman Yogyakarta", No1(2021) <https://journal.itny.ac.id/index.php/rekaruang/index>

IMB sehingga mengakibatkan dampak yang tidak baik bagi lingkungan sekitar. Pemilik rumah yang tidak memiliki IMB akan dikenakan denda 10 persen dari nilai bangunan dan kemungkinan tindakan pembongkaran paksa bangunan yang melanggar peraturan tersebut. Supaya peristiwa seperti ini tidak terus terjadi maka perlu adanya edukasi dari pemerintah kepada masyarakat. Edukasi tersebut harus dikemas dengan baik serta mudah dipahami supaya masyarakat paham akan pentingnya memiliki IMB sehingga pembangunan dimasa yang akan datang akan sesuai dengan rencana tata ruang.¹⁰

Persamaan penelitian ini dengan peneliti adalah sama sama meneliti pemukiman yang berada di tepian rel. Perbedaanya adalah Pendekatan dan jenis data yang digunakan, penelitian ini termasuk kedalam penelitian kualitatif. penelitian ini literatur dikumpulkan untuk menganalisis permasalahan dan membandingkan dengan kondisi yang ada.

Tabel 1. Penelitian Terdahulu

No	Nama Peneliti dan Judul Penelitian	Rumusan Masalah	Perbedaan	kebaharuan
1.	Mawardi Purba Sanjaya.	a. Bagaimana kasus tumpang	Metode yang digunakan	Dalam penelitian ini akar dari konflik

¹⁰ Muhammad Al Fatih, Adi Hermawan, Encep Firdaus, Dedi Hantono, ” *Dampak Pelanggaran Izin Mendirikan Bangunan (IMB) Terhadap Permukiman Tepian Rel Kereta Api di Tanjung Priok Jakarta* ” (2021). <https://jurnal.umj.ac.id>

	<i>“Status kepemilikan dan konflik tanah disekitar rel kereta api Surabaya pada tahun 2013”.</i>	tindih kepemilikan tanah di bantaran rel kereta api itu terjadi? b. Bagaimana masyarakat menyikapi hal tersebut yang berujung pada konflik kepemilikan tanah?	dalam penelitian ini adalah metode penelitian sejarah yang meliputi pengumpulan data dan penafsiran gejala peristiwa yang timbul dimasa lalu tepatnya pada tahun 2013 yang menggambarkan secara kritis seluruh kebenaran kejadian atau fakta untuk membantu mengetahui apa yang harus	kepemilikan tanah di Surabaya karena penduduk memiliki sertifikat eigendom verponding maupun surat hijau untuk dapat menempati tanah tersebut dan aturan yang mengikat di tingkat nasional.. Sedangkan PT KAI mendasarkan pada pasal-pasal tentang perkeretaapian. Keberatan warga yang menganggap mereka memiliki tanah dengan sah menimbulkan aksi. Mereka menuntut untuk dihentikannya upaya penertiban
--	---	---	--	---

			dikerjakan dimasa datang.	terhadap rumah- rumah di bantaran rel kereta api.
2.	Enjita Hairidika, Anak agung sri indrawati. <i>“Kajian Yuridis Peraturan Daerah Tetang Penggunaan Kawasan Sepadan Rel Kereta Api Di Kota Surabaya”</i>	a. Bagaimana pengaturan bangunan liar pada kawasan sempadan rel kereta api di Kota Surabaya b. Bagaimana penegakan hukumn terhadap masalah tersebut	Metode penelitian yang digunakan pada penlitian ini adalah metode hukum normative untuk menemukan suatu aturan hukum, prinsip- prinsip hukum yang sesuai dengan isu permasalahan hukum sehingga pendekatan yang digunakan adalah pendekatan undang-undang	Kebaharuan pada penelitian ini adalah Perda Kota Surabaya telah mengimplemntasikan Pasal 178 UU Perkeretaapian dituangkan pada Pasal 43 ayat (13) Perda Surabaya tentang RTRW yang merumuskan pengelolaan kawasan sempadan rel kerta api adalah dengan mengembangkan ruang terbuka hijau berupa jalur hijau dan juga larangan untuk mendirikan

				bangunan disekitar kawasan tersebut kecuali untuk keperluan perkeretaapian serta diberikan sanksi administrasi dan sanksi pidana.
3.	Raisha Ghadati Raudina. “<i>Pola permukiman di Sepanjang Jalur Rel Kereta Api ota Medan</i>”	Bagaimana pola sebaran permukiman di sepanjang jalur kereta api dikota medan	peneliti menggunakan pendekatan metodologis deskriptif. Pendekatan tersebut menekankan pada pengumpulan informasi yang valid secara detail dengan mendeskripsikan pola	Permukiman tak terencana membentuk pola linier mengikuti jalur KA Kota Medan. Topografi permukiman di sepanjang jalur kereta api di Kota Medan mempengaruhi terbentuknya permukiman tidak terencana.

			permukiman di sepanjang rel kereta api Kota Medan, dan melakukan evaluasi guna mendapatkan temuan terkait pola permukiman yang direview sehingga dapat berguna untuk pengambilan kebijakan dalam penataan permukiman di Medan. Kota di kemudian hari.	
4.	Dhanty Prihatiningsih , Deva Fosterharoldas	Bagaimana strategi adaptasi masyarakat di	Dalam penelitian ini lebih membahas tentang masalah	Strategi adaptasi masyarakat di permukiman sekitar bantaran rel kereta

Swasto. ”Strategi Adaptasi Masyarakat Di Permukiman Sekitar Bantaran Rel Kereta Api Kecamatan Gondokusuman Yogyakarta”	permukiman sekitar bantaran rel kereta api Kecamatan Gondokusuman Yogyakarta.	interaksi antar individu dengan yang lain dan tidak ada pembahasan penyelesaian mengenai penyalahgunaan lokasi di sempadan rel.	api Kecamatan Gondokusuman sudah melakukan behavioural adaptation dengan membuat sebuah batasan yang membentuk behavior setting. Strategi adaptasi pada individu secara tidak langsung membuat sebuah batasan dalam bentuk non fisik dan strategi adaptasi pada tempat tinggal serta strategi adaptasi komunal memang langsung membuat sebuah batasan dalam bentuk fisik dengan lingkup yang
--	--	--	--

				berbeda yaitu pada rumah atau tempat tinggal dan area kawasan tertentu yang ditinggali.
5	Muhammad Al Fatih, Adi Hermawan, Encep Firdaus, Dedi Hantono. <i>“Dampak Pelanggaran Izin Mendirikan Bangunan (IMB) Terhadap Permukiman Tepian Rel Kereta Api di Tanjung Priok Jakarta”</i>	Bagaimana dampak pelanggaran izin mendirikan bangunan terhadap permukiman tepian rel kereta api di tanjung priok Jakarta ?	Pendekatan dan jenis data yang digunakan, penelitian ini termasuk kedalam penelitian kualitatif. penelitian ini literatur dikumpulkan untuk menganalisis permasalahan dan membandingkan dengan kondisi yang ada.	Pemerintah memberikan edukasi kepada masyarakat dan dikemas dengan baik serta mudah dipahami supaya masyarakat paham akan pentingnya memiliki IMB sehingga pembangunan dimasa yang akan datang akan sesuai dengan rencana tata ruang.

2. Kerangka Pustaka

1. Pengaturan Rel Kereta Api

Perkeretaapian adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas prasarana, sarana, dan sumber daya manusia, serta norma, kriteria, persyaratan, dan prosedur untuk penyelenggaraan transportasi kereta api.

Kereta api adalah sarana perkeretaapian dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan sarana perkeretaapian lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di jalan rel yang terkait dengan perjalanan kereta api. Prasarana perkeretaapian adalah jalur kereta api, stasiun kereta api, dan fasilitas operasi kereta api agar kereta api dapat dioperasikan.

Jalur kereta api adalah jalur yang terdiri atas rangkaian petak jalan rel yang meliputi ruang manfaat jalur kereta api, ruang milik jalur kereta api, dan ruang pengawasan jalur kereta api, termasuk bagian atas dan bawahnya yang diperuntukkan bagi lalu lintas kereta api.¹¹

Mengenai ruang manfaat jalur kereta api adalah ruang yang digunakan untuk konstruksi jalan rel dan fasilitas operasi sesuai dengan jenis jalurnya, antara lain jalur tunggal, jalur ganda, jembatan, dan terowongan¹². Kemudian ruang milik jalur kereta api merupakan ruang di sisi kiri dan kanan ruang manfaat jalur kereta api yang lebarnya paling rendah 6 (enam) meter¹³.

¹¹Pasal 1 Peraturan Menteri Perhubungan. No. 36 Tahun 2011 Tentang Perpotongan Dan/Atau Persinggungan Antara Jalur Rel Kereta Api Dengan Bangunan Lain

¹² Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4722

¹³ Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4722

Sedangkan ruang pengawasan jalur kereta api merupakan ruang di sisi kiri dan kanan ruang milik jalur kereta api yang lebarnya paling rendah 9 (sembilan) meter.¹⁴

Pembangunan perlintasan rel kereta api sebidang harus memenuhi beberapa persyaratan :

- a. Permukaan jalan harus satu level dengan kepala rel dengan toleransi 0,5 cm;
- b. Terdapat permukaan datar sepanjang 60 cm diukur dari sisi terluar jalan rel;
 - c. maksimum gradien untuk dilewati kendaraan dihitung dari titik tertinggi di kepala rel adalah: 1) 2 % diukur dari sisi terluar permukaan datar sebagaimana dimaksud pada huruf b untuk jarak 9,4 meter; 2) 10 % untuk 10 meter berikutnya dihitung dari titik terluar butir 1), sebagai gradien peralihan.
- c. Lebar perlintasan untuk satu jalur jalan maksimum 7 meter;
- d. Sudut perpotongan antara jalan rel dengan jalan harus 90° dan panjang jalan yang lurus minimal harus 150 meter dari as jalan rel.¹⁵

Mengenai Persinggungan bangunan dengan jalur kereta api dapat dilakukan diluar ruang manfaat jalur kereta api dengan ketentuan tidak mengganggu keselamatan dan keamanan pengoperasian kereta api.¹⁶

¹⁴ Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4722

¹⁵ Pasal 5 Peraturan Menteri Perhubungan. No. 36 Tahun 2011 Tentang Perpotongan Dan/Atau Persinggungan Antara Jalur Rel Kereta Api Dengan Bangunan Lain

¹⁶ Pasal 10 Peraturan Menteri Perhubungan. No. 36 Tahun 2011 Tentang Perpotongan Dan/Atau Persinggungan Antara Jalur Rel Kereta Api Dengan Bangunan Lain

2. Permukiman Warga Disekitar Rel Kereta Api

Permukiman sekitar bantaran rel kereta api merupakan permukiman liar. Hunian tersebut terletak di lokasi yang tidak diperuntukkan bagi bangunan. Keberadaan permukiman ilegal tersebut dapat menyebabkan kemacetan, kesemrawutan kota, hingga masalah individu secara internal maupun eksternal.¹⁷

Keterbatasan lahan membuat harga jual tanah menjadi semakin mahal. Mahalnya harga lahan tidak bisa dijangkau oleh penduduk yang ekonominya rendah, sehingga mereka akhirnya memilih tinggal di tempat sesuai kemampuan. Hal ini dapat menyebabkan pertumbuhan kebutuhan permukiman baru tanpa memperhatikan kemampuan lingkungan. Akibat dari pembangunan permukiman yang tidak memperhatikan kualitas lingkungan, seperti yang dijelaskan dalam Pasal 3, Peraturan Daerah Kota Surabaya Nomor 12 Tahun 2014 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Tahun 2014-2034, yaitu;

- a. Keterpaduan
- b. Kerasasian, keselarasan dan keseimbangan
- c. Keberlanjutan
- d. Keberdayagunaan dan keberhasilgunaan
- e. Keterbukaan
- f. Kebersamaan dan kemitraan

¹⁷ Dhanty Prihatiningsih, Deva Fosterharoldas Swasto "Strategi Adaptasi Masyarakat Di Permukiman Sekitar Bantaran Rel Kereta Api Kecamatan Gondokusuman Yogyakarta", No 1 (2021)) <https://journal.itny.ac.id/index.php/rekaruang/index>

- g. Perlindungan kepentingan umum
- h. Kepastian hukum dan keadilan
- i. Akuntabilitas.

Tidak heran jika ditemui banyak permukiman kumuh di sempadan rel kereta api. Minimnya pengetahuan dapat menjadi faktor alasan mereka mendirikan bangunan atau rumah di tempat yang terlarang. Minim pengetahuan disini dalam arti tentang tidak mengetahuinya mengenai adanya aturan larangan mendirikan bangunan disempadan rel kereta api, kurangnya pemahaman, dan mungkin karena ada kesempatan. kawasan di sekitar jaringan rel kereta api yang ditetapkan untuk melindungi jaringan rel kereta api dari kegiatan yang mengganggu fungsi jaringan rel kereta api tersebut. Oleh karena itu, segala bangunan atau apapun dilarang didirikan di area sempadan rel. Larangan tersebut ditulis mengenai batasan yang disebut sebagai garis sempadan bangunan.¹⁸

3. Tugas dan Fungsi KAI

- a. Menjadi solusi ekosistem transportasi terbaik untuk Indonesia
- b. Untuk menyediakan sistem transportasi yang aman, efisien, berbasis digital, dan berkembang pesat untuk memenuhi kebutuhan pelanggan.
- c. Untuk mengembangkan solusi transportasi massal yang terintegrasi melalui investasi dalam sumber daya manusia, infrastruktur, dan teknologi

¹⁸ Kristian nurseto, Indri Fogar Susilowati S.H., M.H., "Implementasi Undang – Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian Mengenai Larangan Mendirikan Bangunan Di Sempadan Rel Kereta Api Surabaya". (2017) <https://ejournal.unesa.ac.id/>

- d. Untuk memajukan pembangunan nasional melalui kemitraan dengan para pemangku kepentingan, termasuk memprakarsai dan melaksanakan pengembangan infrastruktur-infrastruktur penting terkait transportasi.¹⁹

4. Teori Pengawasan

Menurut Prajudi Atmosudirdjo, Pengawasan adalah proses kegiatan yang membandingkan apa yang dijalankan, dilaksanakan, atau diselenggarakan itu dengan apa yang dikehendaki, direncanakan, atau diperintahkan. Hasil pengawasan harus dapat menunjukkan sampai di mana terdapat kecocokan atau ketidakcocokan, dan apakah sebab-sebabnya²⁰

Menurut G.R. Terry, pengawasan adalah menentukan apa yang telah dicapai, mengevaluasi dan menerapkan tindakan korektif, jika perlu memastikan hasil yang sesuai dengan rencana²¹.

Maka pengertian pengawasan merupakan suatu proses pemeriksaan berdasarkan gejala-gejala yang terjadi yakni dilakukan dengan meneliti, mengukur atau menilai sejauh mana peraturan yang ada berjalan secara efektif dan efisien dalam penerapannya sesuai dengan rancangan program atau perencanaan yang telah ditetapkan. Pengawasan yang dilakukan dapat memberikan umpan balik, artinya apabila yang dilakukan tidak sesuai dengan rencana atau terjadi penyimpangan dapat segera dilakukan perbaikan atau diadakan penyesuaian kembali.

¹⁹ PT.KAI

²⁰ Prajudi Atmosudirdjo, *Hukum Administrasi Negara*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1984. Hal 81

²¹ Ni'matul Huda, *Otonomi Daerah, Filosofi, Sejarah Perkembangan dan Problematika*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta, 2005. Hal 242

Adapun tujuan dari pengawasan adalah sebagai berikut.

- a. Untuk mengetahui apakah sesuatu kegiatan berjalan sesuai dengan rencana yang digariskan.
- b. Untuk mengetahui apakah segala sesuatu dilaksanakan dengan instruksi serta asas-asas yang telah ditentukan.
- c. Untuk mengetahui kesulitan-kesulitan, kelemahan-kelemahan dalam bekerja.
- d. Untuk mengetahui apakah kegiatan berjalan efisien.
- e. Untuk mencari jalan keluar, bila ternyata dijumpai kesulitan-kesulitan dan kegagalan ke arah perbaikan.

Jenis jenis Pengawasan :

1. Pengawasan Preventif

Menurut Sukanto adalah pengawasan yang dilakukan sebelum pelaksanaan, hal ini berarti pengawasan telah dilakukan sejak masih menjadi rencana²²

²² Ir. Sukanto, 1986. Beberapa Pengertian di Bidang Pengawasan, Penerbit Ghalia Indonesia Hal. 65.

2. Pengawasan Represif

Pengawasan Represif adalah pengawasan yang dilakukan setelah kegiatan atau pekerjaan yang telah dilaksanakan, bentuk pengawasan represif yaitu penundaan dan pembatalan, karena untuk memperbaiki jika terjadinya kesalahan. Pengawasan represif dalam pemerintahan merupakan pengawasan produk hukum setiap daerah oleh pemerintah yang berwujud pada penundaan atau pembatalan terhadap setiap Peraturan Daerah (Perda) yang telah ditetapkan. Dalam mencakup seluruh Peraturan Daerah dan Peraturan Kepala Daerah, baik dalam Peraturan Daerah dan Peraturan Daerah Provinsi, Kabupaten dan kota.

3. Pengawasan Internal

Pengawasan internal adalah pengawasan yang dilakukan dari dalam. Pengawasan internal ini dilakukan oleh pimpinan dalam organisasi itu sendiri, tetapi biasanya untuk lebih efektif, tugas pimpinan itu dapat didelegasikan kepada para pimpinan bidangnya masing-masing.²³

4. Pengawasan Eksternal

Pengawasan eksternal merupakan pengawasan yang dilakukan oleh petugas yang ditunjuk dari luar Organisasi.

Fungsi pengawasan dilakukan terhadap perencanaan dan kegiatan pelaksanaannya. Kegiatan pengawasan sebagai fungsi manajemen bermaksud untuk mengetahui tingkat keberhasilan dan kegagalan yang

²³ Dr. Hj. Jum Anggriani, S.H., M.H 2011. Pelaksanaan Pengawasan Pemerintah Pusat Terhadap Peraturan Daerah Penerbit Universitas Tama Jagakarsa. Jakarta Hal 64

terjadi setelah perencanaan dibuat dan dilaksanakan. Keberhasilan perlu dipertahankan dan jika mungkin ditingkatkan dalam perwujudan manajemen/administrasi berikutnya dilingkungan suatu organisasi/ unit kerja tertentu. Sebaliknya setiap kegagalan harus diperbaiki dengan menghindari penyebabnya baik dalam menyusun perencanaan maupun pelaksanaannya.

5. Teori Masalah Mursalah

Secara mutlak, Masalah Mursalah diartikan oleh ahli ushul fiqh sebagai suatu kemaslahatan yang secara hukum tidak diisyaratkan oleh syar'I, serta tidak ada dalil syar'I yang menerangkan atau membatalkannya. Masalah ini disebut mutlak, karena tidak terikat oleh dalil yang mengakuinya atau dalil yang membatalkannya.²⁴

Menurut bahasa, kata masalah berasal dari Bahasa Arab dan telah dibakukan ke dalam Bahasa Indonesia menjadi kata masalah, yang berarti mendatangkan kebaikan atau yang membawa kemanfaatan dan menolak kerusakan²⁵. Menurut bahasa aslinya kata masalah berasal dari kata salahu, yasluhu, salahan, صلح, يصلح, صالحا artinya sesuatu yang baik, patut, dan bermanfaat. Sedang kata mursalah artinya terlepas bebas, tidak terikat dengan dalil agama (al-Qur'an dan al-Hadits) yang membolehkan atau yang melarangnya.²⁶

²⁴ Abdul Wahhab Khallaf, *Ilmu Ushul Fiqih*, Semarang: PT. Karya Toha Semarang, 2014, hal 139

²⁵ Munawar Kholil, *Kembali Kepada al-Quran dan as-Sunnah*, Semarang: Bulan Bintang, 1955, hlm. 43

²⁶ Muhammad Yunus, *Kamus Arab Indonesia*, Jakarta: Yayasan Penyelenggaraan Penerjemah dan Penafsir al-Qur'an, 1973, hlm. 219.

Jumhur ulama umat islam berpendapat, bahwa masalah mursalah adalah hujjah syar'iyah yang dapat dijadikan dasar pembentukan hukum. Adapun kejadian yang tidak ada hukumnya adalah nash, ijma', qiyas, atau istihsan, maka hukum didalamnya disesuaikan dengan kemaslahatan umum. Dan pembetulan hukum dasar kemaslahatan tidak boleh ditangguhkan sampai ada bukti dan pengakuan dari syara'.

Dalam al-Qur'an, kata yang seakar dengan mashlahah juga ditemukan pada beberapa ayat, di antaranya:

وَلَا تُفْسِدُوا فِي الْأَرْضِ بَعْدَ إِصْلَاحِهَا وَادْعُوهُ خَوْفًا وَطَمَعًا إِنَّ رَحْمَتَ اللَّهِ قَرِيبٌ مِّنَ الْمُحْسِنِينَ

Artinya: “Dan janganlah kamu membuat kerusakan di muka bumi, sesudah (Allah) memperbaikinya dan berdoalah kepada-Nya dengan rasa takut (tidak akan diterima) dan harapan (akan dikabulkan). Sesungguhnya rahmat Allah amat dekat kepada orang-orang yang berbuat baik.”(QS. Al-`Araf: 56)

Kata ishlâhihâ yang terdapat pada ayat di atas juga mengindikasikan makna kebaikan atau kemaslahatan. Hal ini terlihat dari larangan yang ditegaskan oleh Allah SWT kepada umat manusia untuk tidak melakukan tindak apapun yang berakibat pada kerusakan di permukaan bumi. Sebab Allah SWT telah menciptakan sebuah kondisi yang sangat baik dan kondusif untuk keberlangsungan makhluk hidup di permukaan bumi. Akan tetapi tangan-tangan yang tidak bertanggungjawab manusia itu sendiri yang kemudian yang merusak lingkungannya. Sehingga mengakibatkan ketidak

seimbangan pada ekosistem yang berujung pada berbagai bentuk bencana alam.

Allah SWT juga tidak akan memerintahkan hamba-Nya untuk melakukan sesuatu melainkan untuk kebaikan hamba-hamba-Nya. Begitu juga dengan larangan, karena Allah SWT tidak akan menahan hamba-hamba-Nya dari sebuah perbuatan ataupun tindakan melainkan untuk kebaikan mereka. Maka tindak apapun yang dilakukan oleh manusia yang berujung pada kerusakan maka bertentangan dengan tujuan yang telah diinginkan oleh Allah SWT. Oleh sebab itu tindakan seperti ini dinamakan dengan fasad (pengrusakan) yang menimbulkan mafsadah (kerusakan).

Dalil ulama atas kehujjah masalah mursalah, yaitu:

1. Kemaslahatan umat manusia selalu baru dan tidak pernah habis. Maka jika hukum tidak diisyaratkan untuk mengantisipasi kemaslahatan umat manusia yang terus bermunculan dengan tuntutan perkembangan mereka, serta pembentukan hukum hanya berkisar pada kemaslahatan manusia yang tertinggal di berbagai tempat dan zaman, dan pemebentukan hukum tidak sesuai dengan roda perkembangan manusia dan kemaslahatan mereka. Hal ini tentunya tidak sesuai dengan yang dimaksud dalam pembentukan hukum sebagai upaya mewujudkan kemaslahatan umat manusia.
2. Orang yang meneliti pembentukan hukum dengan sumber dari para sahabat, tabi'in, dan para imam mujtahid, makan akan jelas bahwa mereka

telah mensyariatkan berbagai hukum untuk merealisasikan kemaslahatan umum, bukan karena adanya pengakuan sebagai saksi.²⁷

Sebagian ulama kaum muslimin berpendapat bahwa masalah mursalah yang tidak terdapat bukti syar'i mengenai pengakuan dan pembatalan terhadapnya, tidak bisa dijadikan sebagai dasar pembentukan hukum. Alasan mereka ialah :

1. Bahwa syariat telah memelihara segala kemaslahatan manusia dengan nash nash dan petunjuk qiyas. Sebab syar'i tidak akan menyia-nyiaakan umat manusia, maksudnya tidak akan membiarkan kemaslahatan apapun tanpa suatu bukti dari syari' yang mengakuinya. Sedangkan jika tidak ada bukti dari syari', maka pada hakikatnya bukanlah kemaslahatan. Namun merupakan masalah wahmiyah (kemaslahatan yang bersifat dugaan) dan tidak sah mendasarkan hukum atas kemaslahatan tersebut.
2. Bahwa pembentukan hukum atas dasar kemutlakan maslahat berarti membuka pintu hawa nafsu bagi orang yang menurutinya, baik dari kalangan penguasa, amir, dan para mufti. Sebagian dari mereka kadangkalah kalah oleh hawa nafsu dan keinginannya, sebagai akibat mereka bisa menghalalkan mafsadah (kerusakan) untuk kemaslahatan. Sedangkan kemaslahatan merupakan hal yang bersifat perkiraan yang berbeda berdasarkan pendapat dan kondisi lingkungan. Oleh karena itu,

²⁷ Abdul Wahhab Khallaf, *Ilmu Ushul Fiqih*, Semarang: PT. Karya Toha Semarang, 2014, hal 141

membentuk hukum berdasarkan mutlakanya kemaslahatan berarti membuka pintu kejahatan.²⁸

Abdul Wahhab Khalaf memberikan beberapa persyaratan agar istilah

Maslahah dapat dijadikan hujjah dalam istilah istimbat hokum, yaitu :

1. Masalahah harus benar-benar hakiki, bukan yang bersifat dugaan, Maksudnya, untuk membuktikan bahwa pembentukan hokum pada suatu kasus dapat mendatangkan kemanfaatan dan penolakan bahaya. Jika sekedar dugaan bahwa pembentukan hukum dapat menarik manfaat, tanpa mempertimbangkannya dengan bahaya yang datang, maka kemaslahatan ini bersifat dugaan semata (mashlahah wahmiyyah).
2. Kemaslahatan itu bersifat umum, bukan pribadi. Maksudnya untuk membuktikan bahwa pembentukan hukum pada suatu kasus dapat mendatangkan manfaat bagi mayoritas umat manusia, atau menolak bahay bagi mereka, dan bukan untuk kemaslahatan individua tau beberapa orang.
3. Bahwa pembentukan hukum berdasarkan kemaslahatan, tidak bertentangan dengan hukum atau prinsip yang berdasarkan nash atau ijma'.²⁹

²⁸ Abdul Wahhab Khallaf, *Ilmu Ushul Fiqih*, Semarang: PT. Karya Toha Semarang, 2014, hal 145

²⁹ Abdul Wahhab Khallaf, *Ilmu Ushul Fiqih*, Semarang: PT. Karya Toha Semarang, 2014, hal 143

BAB III

METODE PENELITIAN

1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini menggunakan yuridis empiris. Menurut Abdul Kadir Muhamad, penelitian yuridis empiris adalah : “penelitian yang dilakukan dengan meneliti data sekunder terlebih dahulu untuk kemudian dilanjutkan dengan mengadakan penelitian terhadap data primer di lapangan”.³⁰ Dengan kata lain, penelitian ini dilakukan terhadap situasi nyata atau sebenarnya yang terjadi di suatu masyarakat dengan tujuan untuk mengetahui dan menemukan fakta dan data yang diperlukan, kemudian menuju identifikasi masalah yang pada akhirnya menuju pada penyelesaian masalah³¹

2. Pendekatan Penelitian

Pada penelitian ini menggunakan pendekatan yuridis sosiologis dimana menekankan penelitian yang bertujuan memperoleh pengetahuan hukum secara empiris dengan jalan terjun langsung ke objeknya³². Penelitian yuridis sosiologis adalah penelitian hukum yang menggunakan data sekunder sebagai sumber data, yang kemudian dilanjutkan dengan data primer lapangan atau masyarakat, mengkaji efektifitas Undang-Undang dan penelitian yang bertujuan untuk menemukan hubungan (korelasi) antara gejala atau variabel yang berbeda. ,

³⁰ Abdul Kadir Muhammad, *Hukum dan Penelitian Hukum*. (Bandung: Citra Aditya, 2004), hal 134

³¹ Bambang Waluyo, 2002, *Penelitian Hukum Dalam Praktek*, Jakarta, Sinar Grafika, hlm. 15

³² Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, Jakarta: Penerbit Universitas Indonesia Press, 2005, hlm. 51.

sebagai alat pengumpulan data terdiri dari penelitian dokumenter atau bahan pustaka dan wawancara (kuesioner)³³

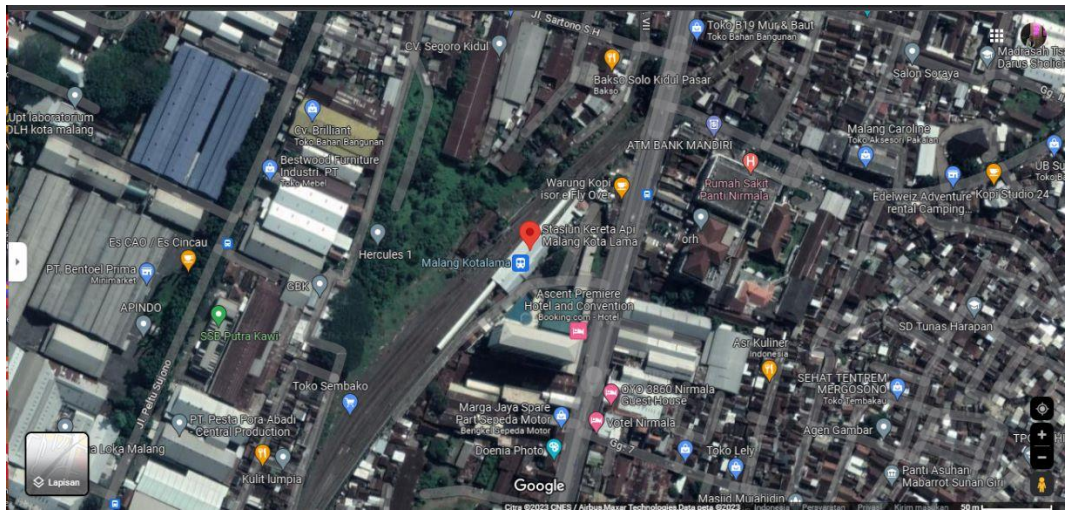
3. Objek Penelitian

Lokasi penelitian merupakan suatu daerah dimana dilakukan penelitian oleh peneliti untuk mendapatkan hasil dari penelitiannya tersebut.

Adapun lokasi penelitian yang diambil terletak di Stasiun Kereta Api kelas I Malang Kota Lama di Kelurahan Ciptomulyo, Kecamatan Sukun, Kota Malang, Jawa Timur. Dalam penelitian ini terdapat jalur utama sebelah selatan (jalur kereta penumpang) dan sebelah utara stasiun dibagi menjadi 2 yaitu sebelah kiri (jalur kereta Pertamina), sebelah kanan (jalur kereta penumpang)

Alasan Peneliti memilih tempat penelitian tersebut adalah jarak pemukiman warga dengan rel kereta api yang berada di daerah stasiun Malang Kota Lama dilihat sangatlah kurang kondusif maka dengan demikian keefektifitasannya sesuai atau tidak dengan Undang-Undang No 23 Tahun 2007 tentang perkeretaapian karena banyak keluhan dari penumpang maupun pihak KAI bahwa pemukiman daerah sana banyak yang rumahnya tidak ada keamanan yang terjamin bahkan masih banyak juga warganya yang tidak menghiraukan dari peraturan Menteri Perhubungan maupun dari Pihak PT KAI.

³³ Amiruddin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2012, hlm. 34.



Lampiran gambar denah Stasiun Malang Kota Lama

4. Jenis dan Sumber Data

Sumber data yang digunakan dalam penulisan ini adalah :

1. Sumber data primer : Data primer merupakan data yang diperoleh dari lapangan yang diperoleh melalui responden dan informan sebagai sumber utama³⁴. Data primer biasanya selalu bersifat spesifik karena disesuaikan oleh kebutuhan peneliti. Responden yang diwawancarai meliputi :
 - a. Kepala stasiun malang kota lama
 - b. Masyarakat yang tinggal disekitar stasiun kota lama sekitar 365 Rumah
2. Sumber data sekunder : data yang diambil dari dokumen resmi, undang-undang, buku, hasil penelitian yang mana berwujud laporan dan sebagainya diatas: ³⁵

³⁴ Muhaimin, Metode Penelitian Hukum (Mataram: Mataram University Press, 2020)

³⁵ Amiruddin dan Zainal Asikin, *Pengantar Metode Penelitian* (Jakarta: Rajawali Pers, 2013), 30.

- a. Penelitian-penelitian terdahulu
- b. Undang-Undang No 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian³⁶

5. Pengumpulan Data

1. Wawancara

Pengambilan data melalui wawancara /secara lisan langsung dengan sumber datanya, baik melalui tatap muka atau lewat *telephone*, *teleconference*. Dan peneliti sudah membuat daftar pertanyaan secara sistematis. Jawaban responden direkam dan dirangkum sendiri oleh peneliti. Responden yang diwawancarai meliputi :

Tabel 2. Data Narasumber

No	Nama	Jabatan
1.	Bapak Yasin	Kepala Stasiun Malang Kota Lama
2.	Bapak Minto Rahardjo	Kabid Angkutan di Dinas Perhubungan
3.	Bapak Suli	Ketua RT. 9 RW. 11, kelurahan sukoharjo, Kec. Klojen
4.	Bapak Nugraha	Ketua RT. 11 RW. 11, comboran Jl. Irian Jaya Gang 1, Kel. sukoharjo
5.	Ibu Imam	Warga RT. 12, comboran Jl. Irian Jaya, Kel. Sukoharjo

³⁶ Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4722

6.	Ibu Hj. Salma	Warga RT. 12, comboran Jl. Irian Jaya, Kel. Sukoharjo
7.	Ibu Maisaroh	Warga RT. 2 RW. 2, Jl. Laksanamana mata dinata, kec. kedungkandang
8.	Ibu muslimah	Warga RT. 2 RW. 2, Jl. Laksanamana mata dinata, kec. kedungkandang
9.	Ibu Fathonah	Warga RT. 2 RW. 2 Jl. Laksanamana mata dinata, kec. kedungkandang
10.	Bapak Ahmad sugandi	Ketua RT. 4 kebalen, kel. Jodipan
11.	Bapak Slamet	Ketua RW. 2 RT 4 Kebalen Wetan Gang 6
12.	Ibu Sofia	Warga RT. 6 RW. 1, Jl. Laksamana Martadinata
13.	Ibu Lutfi	Warga RT. 6 RW. 1, Jl. Laksamana Martadinata
14.	Bapak Mulyadi	Warga RT 6 RW 1, Jl. Laksamana Martadinata
15.	Ibu Nurul	Ketua RT 17 RW 2, Jl. Laksamana Martadinata Gang 6B

16.	Ibu Maisunah	Ketua RT 1 RW 2, Jl. Laksamana Martadinata Gang 5
17.	Bapak M. Syafi'I	Warga RT 1 RW 2, Jl. Laksamana Martadinata
18.	Bapak Yono	Ketua RT 1 RW 03, Kel. Ciptomulyo, Kec. Sukun, Gang 2
19.	Ibu Isa	Ketua RT 12 RW 5. Kel. Ciptomulyo, Kec. Sukun, Jl. Simpang Peltu Sujono, gang sri rejeki
20.	Bapak Iqbal	Warga RT 1 RW 03, Kel. Ciptomulyo, Kec. Sukun
21.	Bapak M. Bahari	Warga RT 14 RW 1 Gang 10. Kel. Ciptomulyo, Kec. Sukun
22.	Bapak Alex	Ketua RT. 10 RW. 5, Jl. Peltu Sujono Gang Darya Kel. Ciptomulyo, Kec. Sukun
23.	Bapak Asmunadi	Ketua RT. 11 RW. 5, Jl. Peltu Sujono Gang Dahlia, Kel. Ciptomulyo, Kec. Sukun
24.	Ibu Lasini	Warga RT. 11 RW. 5, Jl. Peltu Sujono Gang Dahlia, Kel. Ciptomulyo, Kec. Sukun

25.	Bapak Arif	Warga RT. 11 RW. 6, Kel. Sukoharjo, Kec. Klojen
26.	Ibu Pono	Warga RT. 11 RW. 6, Kel. Sukoharjo, Kec. Klojen
27.	Bapak Budi	Warga RT. 12 RW. 06, Kel. Sukoharjo, Kec. Klojen
28.	Ibu Maryam	Warga RT. 12 RW. 06, Kel. Sukoharjo, Kec. Klojen
29.	Ibu Sadiyah	Warga RT. 12 RW. 06, Kel. Sukoharjo, Kec. Klojen
30.	Bapak Tedi	Pedagang RT. 10 RW. 06, Jl. Kyai Tamim Kel. Sukoharjo, Kec. Klojen
31.	Bapak Supri	Warga RT. 10 RW. 06, Jl. Kyai Tamim Kel. Sukoharjo, Kec. Klojen
32.	Ibu Tiski	Warga RT. 11 RW. 11, comboran Jl. Irian Jaya Gang 1, Kel. sukoharjo
33.	Bapak Mustofa	Warga RT. 7 RW. 9,Comboran, Kel. Sukoharjo
34.	Bapak Suyono	Warga RT. 7 RW. 9,Comboran, Kel. Sukoharjo

35.	Ibu Sri Larasati	Warga RT. 7 RW. 9, Comboran, Kel. Sukoharjo
-----	------------------	--

2. Observasi

Pengamatan melibatkan semua indera (penglihatan, pendengaran, penciuman, pembau, perasa). Pencatatan hasil dapat dilakukan dengan bantuan alat rekam elektronik untuk mengetahui fakta lapangan mengenai keefektifitasan serta pengawasan dari pihak KAI.

3. Dokumen

Pengambilan data melalui dokumen tertulis maupun elektronik dari lembaga/institusi. Dokumen diperlukan untuk mendukung kelengkapan data yang lain.

6. Pengolahan Data

Data yang terkumpul diolah melalui pengolahan data dengan tahap-tahap sebagai berikut :

a. Identifikasi :

Identifikasi adalah mencari kelengkapan data yang berhubungan dengan informasi kependudukan masyarakat yang membangun rumah dekat dengan rel kereta api kemudian di implementasikan dengan Undang-Undang No 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.

b. Editing

Melakukan pemeriksaan terhadap data-data yang diperoleh terutama dari kelengkapan-kelengkapan, kejelasan, makna, kesesuaian serta hubungannya dengan data yang lain. Dalam hal ini peneliti memeriksa bahan data primer dan data sekunder untuk menemukan gambaran awal dalam memecahkan masalah yang sedang diteliti. Dalam teknik editing ini, peneliti akan mengecek kelengkapan serta keakuratan data yang diperoleh dari responden, yaitu warga sekitar rel dan kepala stasiun malang kota lama

c. Klarifikasi Data

Setelah mengedit data yang ada, maka selanjutnya adalah mengklasifikasi data kedalam beberapa kelompok untuk mempermudah pembahasannya. Yakni berdasarkan rumusan masalah sehingga data-data yang diperlukan sesuai untuk menjawab apa yang dibutuhkan di rumusan masalah.

d. Analisis

Merupakan pemikiran yang dapat dikembangkan melalui kaitan data, ketentuan peraturan Dinas Perhubungan dan peristiwa yang terjadi. Analisis diskriptif adalah pemaparan atas objek penelitian sebagaimana hasil penelitian dengan susunan kalimat peneliti tidak melakukan justifikasi terhadap hasil penelitian, penelitian ini menggunakan deskriptif analisis dengan mendeskripsikan data di lapangan terkait pengawasan dari PT KAI terhadap warga yang

tinggal dekat dengan rel yang diperoleh dari informasi-informasi para pihak yang telah di wawancarai.

e. Kesimpulan

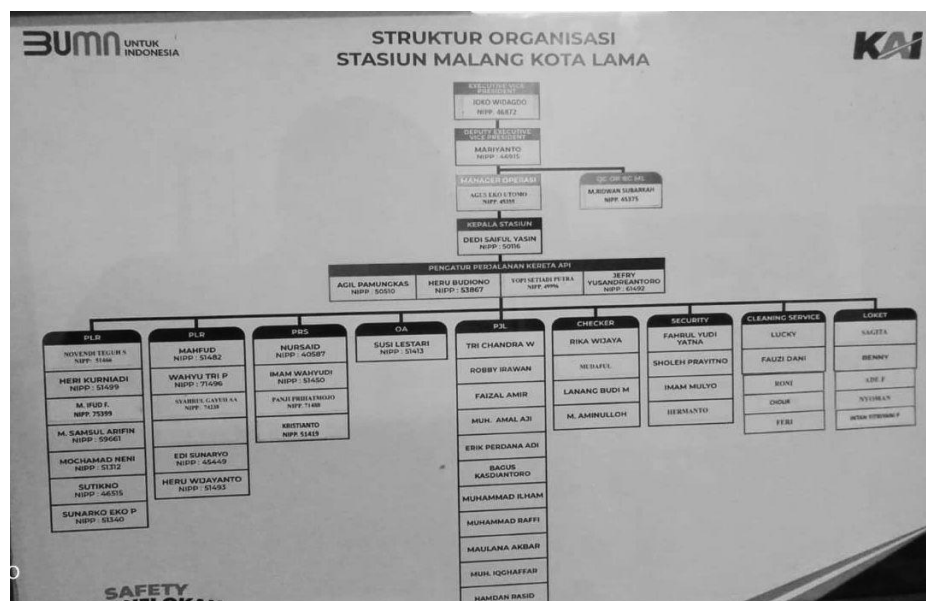
Tahapan terakhir dari prosedur pengumpulan data adalah penutup yaitu peneliti menyimpulkan hasil penelitiannya. Peneliti akan menyimpulkan menggunakan bahan-bahan yang telah dikumpulkan dan disusun sehingga mempermudah penjabarannya di penelitian dan kesimpulan juga bertujuan untuk menjawab latar belakang yang telah dipaparkan.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

1. Gambaran Umum

A. Struktur Organisasi Stasiun Malang Kotalama



Stasiun Kereta Api Malang Kotalama (MLK), juga ditulis Malangkotalama, adalah stasiun kereta api Kelas I di Desa Ciptomulyo, Kecamatan Sukun, Kota Malang, Jawa Timur. Stasiun yang terletak di ketinggian +429 meter ini berada dalam pengelolaan Daerah Operasi Kereta Api Indonesia VIII Surabaya dan KAI Commuter, dimana Daerah Operasi VIII Surabaya atau disingkat dengan Daop 8 Surabaya atau Daop VIII SB adalah salah satu daerah operasi perkeretaapian Indonesia, di bawah lingkungan PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang berada di bawah Direksi PT Kereta Api Indonesia dipimpin oleh seorang Executive

Vice President (EVP) yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direksi PT Kereta Api Indonesia.

Stasiun besar di wilayah Daop VIII antara lain Stasiun Surabaya Gubeng, Stasiun Surabaya Pasarturi, Stasiun Surabaya Kota/Semut, Stasiun Blitar, Stasiun Malang, Stasiun Wonokromo, dan Stasiun Lamongan. Dipo Lokomotif terbesar yakni Dipo Lokomotif Sidotopo (SDT) yang berada dalam kompleks Stasiun Sidotopo

Stasiun Malang Kotalama merupakan stasiun paling selatan di kota Malang yang awalnya merupakan sebuah halte yang diresmikan pada 5 Januari 1896 bersamaan pembukaan jaringan kereta api lintas Malang-Kepanjen oleh *Staatssporwegen* (SS). Jalur Malang-Kepanjen dengan panjang 19 km merupakan bagian dari lanjutan eksploitasi SS untuk menghubungkan Malang dengan Blitar.

Keberadaan jalur kereta api Malang-Blitar dimanfaatkan sebagai angkutan barang dan penumpang. Barang yang diangkut adalah komoditas perkebunan ekspor di daerah pedalaman Blitar dan Malang, meliputi tebu, kopi dan tembakau. Dari daerah pedalaman selanjutnya tanaman ekspor tersebut dibawa ke pelabuhan di Surabaya untuk selanjutnya dikapalkan ke Eropa. Selain hasil perkebunan, diangkut pula hasil-hasil pertanian seperti beras, ketela, kelapa dan buah-buahan. Semasa beroperasi, penumpang kereta api dibagi menjadi tiga kelas, yakni kelas 1, kelas 2, dan kelas 3. Kelas 1 dikhususkan bagi orang Eropa, kelas 2 diperuntukan bagi orang Asia Timur Tengah (Cina, Arab) dan juga

pejabat pribumi, kelas 3 untuk pribumi. Pembagian penumpang pada saat itu memang berdasarkan kelas sosial.

Pada tahun 1926 terdapat 24 kereta api yang melintas Stasiun Malang Kota Lama. Sementara itu kereta api yang berhenti di stasiun sebanyak 14, tujuh ke arah Bangil dan tujuh ke arah Blitar. Kecepatan kereta api pada saat itu ialah berkisar antara 25-30 km/jam. Perjalanan dari Stasiun Malang Kota Lama menuju Stasiun Blitar memerlukan waktu sekitar 2,5 jam³⁷

Stasiun ini memiliki tujuh jalur kereta api tanpa jalur langsung. Jalur 2 banyak digunakan sebagai jalur utama (jalan raya terpisah). Ada cabang KA Jalur 4 yang menuju ke Depo Pertamina. Dari stasiun ini juga ada jalur cabang menuju Dampit yang kini ditutup. Di jalur ini juga terdapat bekas Stasiun Jagalan yang kini menjadi kawasan pemukiman.

Secara tampilan, bangunan emplasemen Stasiun Kotalama yang menempel di belakang pintu masuk tergolong sederhana namun unik dengan struktur kayu dan atap pelana. Pada puncak atap, terdapat vestibule yang berfungsi sebagai “pintu masuk” cahaya matahari. Detail konstruksi kayu pada pertemuan antara kuda-kuda, kolom, dan balok horizontal terlihat sangat kokoh. Banyak bagian yang batangnya terdiri dari batang ganda yang berfungsi sebagai batang tarik. Setiap sambungan diikat dengan pelat baja yang dibaut. Sementara, kusen dan

³⁷ Jurnal PT. KAI <https://heritage.kai.id/page/Stasiun%20Malang%20Kota%20Lama>

daun pintu terbuat dari kayu yang diprofil dan berbentuk lengkung pada bagian atas.

Bangunan stasiun yang digunakan hingga sekarang sebenarnya merupakan bangunan tambahan yang dibangun pada tahun 1911, karena bangunan lama tidak mampu menampung peningkatan jumlah penumpang. Awalnya, stasiun dibangun di sisi timur emplasemen sehingga pada saat turun, penumpang dapat melihat pemandangan Gunung Panderman. Bangunan lama tersebut sekarang difungsikan untuk kantor dan gudang alat-alat perawatan kereta.³⁸

2. Pengawasan Terhadap Jarak Pemukiman Dengan Rel Kereta Api Berdasarkan Undang- Undang No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian di Daerah Stasiun Malang Kota Lama

Dalam Pasal 42 ayat (1) Undang-Undang No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian yang berbunyi “Batas ruang milik jalur kereta api merupakan ruang disisi kiri dan kanan ruang manfaat jalur kereta api yang lebarnya paling rendah 6 meter”³⁹. Bahwasannya permukiman harus didirikan sesuai dengan undang-undang yang berlaku yaitu ruang milik jalur kereta api di sisi kanan dan sisi kiri paling rendah sepanjang 6 meter. Berdasarkan Undang-Undang tersebut Peneliti melakukan wawancara kepada warga dan Kepala Stasiun Malang Kota Lama mengenai apakah warga sudah mengetahui adanya

³⁸Website <https://kereta-api.info/profil-dan-jadwal-kereta-api-di-stasiun-kotalama-malang-6120.htm>

³⁹ Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4722

peraturan yang mengatur mendirikan bangunan di sekitar rel sehingga ditemukan hasil sebagai berikut:

“ Saya sebagai ketua RT dan warga daerah sini sudah mengetahui perihal peraturan dan sadar kalo kita salah mbak, tapi kami meminta keringanan oleh kepada pihak PT.KAI untuk jaraknya 3 meter saja. Mengingat jika 6 meter maka rumah kami akan habis. Disamping itu kami tinggal disini karena tidak memiliki lahan.”⁴⁰

Kemudian wawancara kepada Bapak Yasin selaku Kepala stasiun dengan pertanyaan yang sama kepada warga :

“Peraturan mengenai perkeretaapian dan permukiman dekat dengan rel ada pada Undang-Undang No 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian didalamnya dijelaskan persyaratan peraturan untuk bangunan jaraknya harus 6 meter dari ruas rel.”⁴¹

Bisa dilihat berdasarkan wawancara tersebut faktor yang melandasi warga bertempat tinggal daerah tersebut yaitu dikarenakan faktor ekonomi.

Hasil penelitian menurut Pasal 42 ayat (1) UU No. 23 Tahun 2007 tentang perkeretaapian terdapat peraturan jarak yaitu 6 meter tetapi fakta dilapangan tidak sesuai dimana terdapat bangunan-bangunan yang masih berdiri dekat dengan rel, hal ini dikarenakan penduduk meminta keringanan jarak kepada pihak PT.KAI menjadi 3 meter.

Peneliti melakukan wawancara mengenai keringanan tersebut sebagai berikut: Berdasarkan wawancara dengan bapak Yasin selaku Kepala Stasiun Malang Kotalama :

⁴⁰ Hasil wawancara dengan bapak suli (selau ketua RT. 9 RW. 11, kelurahan sukoharjo, Kec. Klojen)
Lokasi dirumah Bapak Suli pada pukul 10.00 tanggal 16 Juli 2023

⁴¹ Hasil wawancara dengan Bapak Yasin (selaku Kepala Stasiun Malang Kotalama) Di Ruang Kepala Stasiun Malang Kotalama tanggal 19 Juli 2023

“Kami dari pihak PT.KAI juga masih mempertimbangkan dari sisi kemanusiaan, sosial, dan tanggung jawab sehingga PT. KAI memberikan keringanan jarak menjadi 3 meter dan memberikan syarat administratif untuk warga yang tinggal dekat dengan rel yaitu, salah satunya membayar restribusi berdasarkan NJOP tanah daerah sekitar sehingga setiap area/ lokasi berbeda-beda,⁴².

Hasil wawancara dengan warga sekitar sebagai berikut:

“Kami juga sadar dengan perbuatan kami oleh karena itu kami siap menerima resikoanya, salah satunya yaitu digusur, ada penertiban lagi atau membayar harga sewa tanah”⁴³

Hasil penelitian sesuai dasar hukum sewa menyewa menurut Pasal 1548 KUH Perdata menyatakan bahwa sewa menyewa adalah suatu perjanjian dimana pihak yang satu mengikatkan dirinya untuk memberikan kepada pihak lainnya kenikmatan dari sesuatu barang, selama suatu waktu tertentu dan dengan pembayaran sesuatu harga. Harga sewa ditentukan sebanyak NJOP tanah daerah tersebut sehingga masing-masing daerah berbeda.

Di dalam Undang-undang Nomor 1 Tahun 2011 tentang Perumahan dan Kawasan Permukiman sebenarnya sudah dijelaskan tentang larangan bagi siapapun yang membuat permukiman di sepadan rel kereta api, hal ini tertuang dalam pasal 140 yang berunyi:

“Setiap orang dilarang membangun, perumahan, dan/atau permukiman di tempat yang berpotensi dapat menimbulkan bahaya bagi barang ataupun orang.”⁴⁴

⁴² Hasil wawancara dengan Bapak Yasin (selaku Kepala Stasiun Malang Kotalama) Di Ruang Kepala Stasiun Malang Kotalama pada pukul 14.00 pada tanggal 19 Juli 2023

⁴³ Hasil wawancara dengan Bapak Nugraha (selaku Ketua RT11 RW. 11, comboran Jl. Irian Jaya Gang 1, Kel. Sukoharjo) di rumah Bapak Nugraha pada pukul 10.30 pada tanggal 16 juli 2023

⁴⁴ Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5188

Yang dimaksud dengan tempat yang berpotensi dapat menimbulkan bahaya antara lain, sempadan rel kereta api, bawah jembatan, daerah Saluran Udara Tegangan Ekstra Tinggi (SUTET), Daerah Sempadan Sungai (DSS), daerah rawan bencana, dan daerah kawasan khusus seperti kawasan militer.

Dalam pasal 178 Undang-undang Nomor 23 tahun 2007 tersebut diterangkan bahwa:

*”Setiap orang dilarang membangun gedung, membuat tembok, pagar, tanggul, bangunan lainnya, menanam jenis pohon yang tinggi, atau menempatkan barang pada jalur kereta api yang dapat mengganggu pandangan bebas dan membahayakan keselamatan perjalanan kereta api”.*⁴⁵

Undang-undang Nomor 1 Tahun 2011 tentang Perumahan dan Kawasan Permukiman maupun Undang-undang Nomor 23 tahun 2007 tentang Perkeretaapian sudah tertulis secara jelas tentang larangan mendirikan permukiman di sepadan rel perkeretaapian, hanya yang menjadi permasalahannya adalah kurangnya pemahaman bagi pemilik permukiman tentang pasal 178 tersebut, disisi lain kurangnya sosialisasi dan tindakan pemerintah terkait dengan pelaksanaan Undang-undang tersebut. Pemerintah Daerah dalam hal ini adalah instansi terkait yakni PT KAI kota Malang.⁴⁶

Terdapat banyak peraturan dan peringatan yang sudah tertera di dalam Undang-Undang tetapi masih banyak warga yang menempati lahan tersebut,

⁴⁵ Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4722

⁴⁶ Adrenal Stezen, *Efektivitas Pasal 178 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Lararangan Mendirikan Permukiman Liar Di Sempadan Rel Kereta Api (Studi Di Pt Kereta Api Indonesia Kota Malang)*.Media.Neliti. Hlm 20

perlu diketahui faktor yang mempengaruhi warga sehingga peneliti melakukan wawancara dengan warga sekitar dan Kepala Stasiun sebagai berikut:

Berikut wawancara dengan Bapak Yasin selaku Kepala Stasiun Malang Kota Lama :

“Warga yang tinggal dekat dengan rel adalah rata rata pendatang yang tidak punya tempat tinggal kemudian melihat lahan kosong lalu bertanya dan mencontoh kanan kiri orang sekitar daerah tersebut akhirnya mereka memutuskan membangun rumah, dan terdapat juga rumah yang tinggal lebih lama dari peraturan yang sudah dibuat akhirnya mereka beranggapan bahwa itu sudah lahannya bahkan sampai ada yang mensertifikatkan.”⁴⁷

Berikut wawancara dengan warga:

“Biasanya terdapat kerabat atau orang tua yang terlebih dulu menepati jadi mereka memilih menempati tanah tersebut dibandingkan harus kontrak di daerah lain jadi munculah rumah rumah disampingnya meskipun rumah atau tanah tersebut tidak mendapatkan sertifikat resmi.”⁴⁸

Menurut peneliti hasil wawancara dengan kedua belah pihak baik dari Kepala Stasiun Malang Kotalama dengan warga tersebut tidak sesuai dengan Undang- Undang Pasal 178 No. 23 Tahun 2007 dimana sudah dijelaskan didalamnya bahwa

“Setiap orang dilarang membangun gedung, membuat tembok, pagar, tanggul, bangunan lainnya, menanam jenis pohon yang tinggi, atau menempatkan barang pada jalur kereta api yang dapat mengganggu pandangan bebas dan membahayakan keselamatan perjalanan kereta api”.

⁴⁷ Hasil wawancara dengan Bapak Yasin (selaku Kepala Stasiun Malang Kotalama) Di Ruang Kepala Stasiun Malang Kotalama pada pukul 14.00 pada tanggal 19 Juli 2023

⁴⁸ Hasil wawancara Bapak Slamet (selaku ketua RW 2 RT 4 Kebalen wetan Gang 6) di rumah Bapak Slamet pukul 10.00 pada tanggal 5 Agustus 2023

Dimana terdapat warga yang tidak mengindahkan peraturan tersebut yaitu masih tetap membangun rumah, menanam pohon, bahkan masih ada yang menjemur baju atau Kasur di pagar perbatasan antara rel dengan bangunan.

Pemerintah bekerjasama dengan PT.KAI dengan tujuan untuk memperlancar perpindahan orang dan/atau barang secara massal dengan selamat, aman, nyaman, cepat dan lancar, tepat, tertib dan teratur, efisien, serta menunjang pemerataan, pertumbuhan, stabilitas, pendorong, dan penggerak pembangunan nasional.⁴⁹ Dalam bidang Pengadaan tanah untuk pembangunan prasarana perkeretaapian umum dilaksanakan berdasarkan rencana induk perkeretaapian.⁵⁰ Pembangunan prasarana perkeretaapian disosialisasikan kepada masyarakat, baik pada tahap perencanaan maupun pelaksanaannya, terutama yang tanahnya diperlukan untuk pembangunan prasarana perkeretaapian.⁵¹

Sesuai dengan Pasal 84 Undang- Undang No 23. Tahun 2007 peneliti mewawancarai terkait apakah pernah diadakan sosialisasi yang dilakukan oleh PT.KAI kepada warga sebagai berikut wawancara dengan Bapak Yasin selaku Kepala Stasiun:

“Penertiban dan sosialisasi sudah dilakukan dari pihak KAI dan disambut baik oleh warga sekitar bahkan mereka mempunyai inisiatif sendiri untuk membongkar sehingga dari pihak KAI tidak sampai menurunkan tim untuk penertiban jadi tidak ada unsur pemaksaan dan keributan sedikitpun, akan tetapi warga sekitar meminta toleransi dari pihak KAI

⁴⁹ Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4722

⁵⁰ Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4722

⁵¹ Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4722

jarak yang seharusnya 6 meter menjadi 3 meter dan dari pihak KAI pun menyetujuinya meskipun masih ada program 3 meter lagi selanjutnya, untuk menangani rumah yang dekat dengan rel kreta api yaitu memberikan teguran pertama terlebih dahulu apabila tidak menjalankan peraturan perundang-undangan tersebut maka akan terjadi pengusuran tetapi harus dengan persetujuan Pemerintah Kota terlebih dahulu dikarenakan mereka yang harus menyiapkan tempat relokasinya.”⁵²

Berikut wawancara dengan warga:

“Iya mbak, dari pihak PT. KAI sudah mengetahui dan sudah mengadakan sosialisasi terkait penertiban rumah daerah sini, kebetulan minggu kemarin ada penertiban penutupan jalan jadi dikasih palang supaya motor tidak bisa lewat dan mereka juga mengingatkan terkait kebersihan seperti larangan untuk menaruh atau menanam tanaman demi kenyamanan kereta api yang melintas.”⁵³

Hasil wawancara yang dilakukan oleh peneliti bahwasannya warga dengan PT.KAI sudah melakukan peraturan sesuai Pasal 136 Ayat (1) Huruf C No. 23 Tahun 2007 Yaitu “Penertiban terhadap pengguna jasa atau masyarakat dapat dilakukan bersama-sama dengan aparat keamanan.” Dimana pihak KAI tidak semena-mena akan menggusur rumah melainkan menunggu kesepakatan dan melakukan penertiban baik kepada DISHUB dan PEMKOT ataupun warga sekitar.

Sesuai dengan Pasal 86 Undang- Undang No 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian yaitu “Tanah yang sudah dikuasai oleh Pemerintah, Pemerintah Daerah, atau Badan Usaha dalam rangka pembangunan prasarana perkeretaapian, disertifikatkan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang pertanahan”. Dalam pasal tersebut sudah jelas apabila

⁵² Hasil wawancara dengan Bapak Yasin (selaku Kepala Stasiun Malang Kotalama) Di Ruang Kepala Stasiun Malang Kotalama pada pukul 14.30 pada tanggal 19 Juli 2023

⁵³ Hasil wawancara Ibu Nurul (selaku ketua RT 17 RW2 Jl. Laksamana Martadinata Gang 6B) dirumah Ibu Nurul pukul 10.00 pada tanggal 5 Agustus 2023

tanah yang berada dibantaran rel kereta api yaitu tanah milik pemerintah dan sudah disertifikatkan, jadi jika terdapat warga yang tidak taat terhadap peraturan dan tidak menghiraukan sosialisasi ataupun teguran baik dari PT. KAI maupun pemerintah maka akan diadakan proses untuk menindak lanjuti lagi hal tersebut yaitu menggusur sesuai dengan Pasal 85 ayat (1) dan (2) Undang-Undang No 23 Tahun 2007 yaitu “(1) Apabila kesepakatan tidak tercapai dan lokasi pembangunan tidak dapat dipindahkan, dilakukan pencabutan hak atas tanah sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang pertanahan. (2) Pelaksanaan pembangunan prasarana perkeretaapian dapat dimulai pada bidang tanah yang telah diberi ganti kerugian atau telah dicabut hak atas tanahnya.”⁵⁴

Terdapat cara lain untuk menindak lanjuti warga yang melanggar yaitu dengan mendendanya sesuai dengan Undang- Undang Pasal 192 No 23 Tahun 2007 yaitu “Setiap orang yang membangun gedung, membuat tembok, pagar, tanggul, dan bangunan lainnya, menanam jenis pohon yang tinggi, atau menempatkan barang pada jalur kereta api, yang dapat mengganggu pandangan bebas dan membahayakan keselamatan perjalanan kereta api sebagaimana dimaksud dalam Pasal 178, dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau pidana denda paling banyak Rp100.000.000,00 (seratus juta rupiah)”.⁵⁵

⁵⁴ Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4722

⁵⁵ Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4722

Mengenai rumah dekat dengan rel dan sudah diadakan sosialisasi serta sanksi yang sudah ada pada Undang-Undang, peneliti mewawancarai terkait kecelakaan yang pernah terjadi dan bagaimana cara penanganan dari pihak PT.KAI sebagai berikut :

Berikut wawancara dengan Bapak Yasin selaku Kepala Stasiun Malang Kotalama:

“Gangguan operasional dalam perjalanan kereta api dibagi menjadi 2 yaitu NKKA (Non Kecelakaan Kereta Api) yang mengakibatkan kerusakan sarana/prasarana kereta api, korban jiwa atau kerugian harta benda, Dan KKA (Kecelakaan Kereta Api) kejadian kereta api tabrakan, terguling, anjlok atau terbakar. Di Stasiun Malang Kota Lama selama tahun 2022 sampai 2023 tidak ada terjadi kecelakaan baik KKA maupun NKKA, sedangkan di tahun 2019 sampai 2020 terjadi 2 kecelakaan (KKA) yaitu rangkain kereta api gajayana yang meluncur dari Stasiun Malang Kota Baru ke Stasiun Malang Kota Lama dan anjlok di depot pertamina. Kronologi kecelakaan kereta api gajayana yg meluncur dari Stasiun Malang Kota Baru ke Stasiun Malang Kota Lama itu disebabkan oleh human eror Dimana ketinggian Stasiun Malang Kota Baru yaitu 444 meter diatas permukaan laut sedangkan ketinggian Stasiun Malang Kota Lama adalah 429 meter diatas permukaan laut dengan jarak hanya 2,3 kilometer sehingga sangat berpotensi sekali terjadinya luncuran dan tidak ada korban jiwa dikarenakan dari pihak KAI memiliki pengaman berlapis yaitu penanggulangan kondisi darurat yang wajib dipahami seluruh insan PT KAI.

Dalam menangani atau penanggulangan kecelakaan (KKA) dari pihak PT. KAI mengutamakan evakuasi penumpang terlebih dahulu setelah itu mengamankan lokomotif yang memiliki bahan bakar dan meyakinkan bahwa kondisi sudah aman lalu mengevakuasi dengan alat berat, jadi dalam penanganan kecelakaan tidak jauh berbeda dengan Tim SAR karena pihak KAI juga dilatih hal yang sama serta memiliki sertifikat yang sudah standar nasional.”⁵⁶

Berikut wawancara dengan beberapa warga:

⁵⁶ Hasil wawancara dengan Bapak Yasin (selaku Kepala Stasiun Malang Kotalama) Di Ruang Kepala Stasiun Malang Kotalama pada pukul 14.30 pada tanggal 19 Juli 2023

“Pernah mbak, Pada tahun 2022 bulan April tanggal 17 terjadi kecelakaan KKA yaitu Rangkain gerbong kereta api (KA) pengangkut bahan bakar minyak (BBM) menabrak sebuah mobil di perlintasan KA di Jalan Halmahera. Dan bisa dipastikan bahwa korban tersebut adalah orang luar daerah tersebut, karena warga yang sudah biasa tinggal di rel kereta bahkan anak kecil saja sudah mengetahui jika akan ada kereta lewat.”⁵⁷

Didukung oleh pendapat Ibu Maisaroh, Ibu Muslimah dan Ibu Fathonah :

“Pernah kok mbak terjadi kecelakaan seperti keserempet atau terlindas sampai meninggal kronologinya ketika akan menyebrangi rel tetapi tidak melihat atau mendengar bunyi klakson kereta api yang akan melintas. Tetapi dari pihak KAI tidak ada kunjungan atau mendatangi lokasi kejadian dikarenakan warga sadar bahwa itu adalah kesalahan dari warga ”⁵⁸

Kemudian didukung oleh pendapat bapak Slamet:

“Pernah ada sekitar tahun 2013 pernah terjadi kecelakaan daerah tersebut yaitu terlindas saat akan melintas dan ditangani oleh pihak KAI.”⁵⁹

Menurut Pendapat ibu Nurul:

“ Ada mbak kecelakaan oleh karena itu beberapa gang ditutup palang besi supaya menghindari terjadi kecelakaan lagi dikarenakan beberapa orang masih melintas ketika kereta api akan lewat, salah satu korban nya adalah warga sekitar yang meyebrang dan keseret sampai beberapa meter, waktu saya SMA juga pernah ada orang yang bunuh diri di rel ini, pihak KAI tidak ada kesini mungkin karna memang kesalahan dari warga sekitar.” ⁶⁰

Dari hasil wawancara mengenai data kecelakaan menurut Pasal 125

Undang-Undang No 23 Tahun 2007 terhadap penanganan kecelakaan peneliti

menemukan hasil yang belum sesuai dengan kejadian di lapangan karena masih

⁵⁷ Hasil wawancara Bapak Nugraha (selaku Ketua RT 11 RW 11, Comboran Jl. Irian Jaya Gang 1, Kel. Sukoharjo) di rumah bapak Nugraha 09.30 pada tanggal 16 Juli 2023

⁵⁸ Hasil wawancara dengan Ibu Maisaroh, Ibu Muslimah dan Ibu Fathonah (selaku warga RT 2 RW, Jl. Laksamana matadinata, Kec. Kedungkandang) di Rumah Ibu Fathonah pukul 10.00 pada tanggal 16 Juli 2023

⁵⁹ Hasil wawancara Bapak Slamet (selaku ketua RW 2 RT 4 Kebalen wetan Gang 6) di rumah Bapak Slamet pukul 10.00 pada tanggal 5 Agustus 2023

⁶⁰ Hasil wawancara Ibu Nurul (selaku ketua RT 17 RW2 Jl. Laksamana Martadinata Gang 6B) di rumah Ibu Nurul pukul 10.00 pada tanggal 5 Agustus 2023

terdapat beberapa kecelakaan NKKA yang TKP nya tidak didatangi oleh pihak KAI.

Mengenai kelebihan dan kekurangan tinggal dekat dengan stasiun, Peneliti wawancarai dengan beberapa warga sebagai berikut:

Menurut bapak Suli:

“Kekurangan atau duka tinggal dan memiliki rumah yang dekat dengan rel kereta api adalah harus siap siaga jika terjadi penertiban atau lebih memilih renovasi rumah dalam waktu yang tidak ditentukan dan mendesak supaya tidak digusur. Kelebihannya, karena sudah dilakukan penertiban jalannya menjadi lebar dan memiliki hubungan yang baik dengan pihak KAI.”⁶¹

Pendapat Bapak Suli didukung oleh bapak M. Bahari:

“Kelebihan tinggal dekat rel yaitu dekat dengan pusat kota mudah transportasinya, untuk kekurangannya dari segi ketenangan kurang ketika kereta melintas, tidak leluasa dalam membangun infrastruktur.”⁶²

Menurut Ibu Imam dan Ibu Hj. Salma:

“ Mengenai kesedihan atau kekurangan tinggal dekat dengan rel tidak ada karena sudah nyaman.”⁶³

Menurut Ibu Maisaroh, Ibu Muslimah dan Ibu Fathonah:

“Kesenangan atau kelebihan tinggal dekat rel yaitu bisa menggunakan pagar besi untuk menjemur baju atau Kasur sedangkan kekurangannya yaitu bising.”⁶⁴

Menurut bapak Ahmad Sugandi:

“Kekurangannya atau duka tinggal dekat dengan rel yaitu bising dan getar tetapi tergantung jenis kereta api yang melintas, apabila kereta api

⁶¹ Hasil wawancara Bapak Suli (selaku Ketua RT 9, RW 7, kelurahan sukoharjo, kec klojen) di rumah bapak suli pukul 09.00 pada tanggal 16 Juli 2023

⁶² Hasil wawancara M. Bahari (warga RT. 14, RW. 1 Gang 10, Kel. Coptomulyo, Kec. Sukun) di rumah bapak pukul 18.30 pada tanggal 7 Agustus 2023

⁶³ Hasil wawancara Ibu Imam dan Ibu Hj. Salma (selaku warga RT 12 RW 11 Comboran Jl. Irian Jaya, Kel. Sukoharjo) di rumah Ibu Imam pukul 09.45, pada tanggal 16 Juli 2023

⁶⁴ Hasil wawancara dengan Ibu Maisaroh, Ibu Muslimah dan Ibu Fathonah (selaku warga RT 2 RW, Jl. Laksamana matadinata, Kec. Kedungkandang) di Rumah Ibu Fathonah pukul 10.00, pada tanggal 16 Juli 2023

penumpang tidak begitu getar tetapi jika kereta api pertamina itu getarannya lumayan besar sehingga menyebabkan kaca rumah ikut getar tetapi tidak pernah terjadi kecelakaan.”⁶⁵

Menurut bapak Slamet:

“Kekurangannya yaitu bising, rumah ditempati tidak bersertifikat, gelisah apabila terdapat info pelebaran jarak tanah. Untuk kelebihanannya yaitu bisa kumpul dengan kerabat.”⁶⁶

Menurut Bapak Alex:

“Kekurangan jika tinggal dekat dengan rel yaitu bising tetapi untuk kelebihanannya yaitu dekat dengan pasar dan kota jadi kemana-man transportasinya mudah”.⁶⁷

Menurut Bapak Asmunadi:

“Keluhan rumah dekat rel yaitu getar waktu kereta lewat untuk kelebihanannya yaitu dekat dengan keluarga”.⁶⁸

Menurut Ibu nurul:

“Mengenai kelebihan tinggal dekat stasiun adalah sudah nyaman dengan lingkungan dikarenakan lahir disini, biaya hidup murah dekat pasar, untuk kekurangannya yaitu tidak mempunyai rumah resmi”.⁶⁹

Dari hasil wawancara dengan beberapa warga dan dari pihak PT.KAI bisa disimpulkan bahwa masih banyak peraturan dari Undang-Undang No. 23 Tahun 2007 tentang perkeretapihan yang belum terealisasi dengan baik diantaranya pada pasal 42 ayat (1) UU No. 23 Tahun 2007 tentang perkeretapihan terdapat

⁶⁵ Hasil wawancara Bapak Ahmad Sugandi (selaku Ketua RT 4 Kebalen, Kel. Jodipan) dirumah Bapak Ahmad Sugandi pukul 11.00, pada tanggal 16 Juli 2023

⁶⁶ Hasil wawancara Bapak Slamet (selaku ketua RW 2 RT 4 Kebalen wetan Gang 6) di rumah Bapak Slamet pukul 10.00, Pada tanggal 5 Agustus 2023

⁶⁷ Hasil wawancara bapak alex (ketua RT.10 RW.05,Jl. Peltu Sujono Gang Darya Kel.Ciptomulyo, Kec. Sukun), Pada tanggal 6 Agustus 2023

⁶⁸ Hasil wawancara Bapak Asmunadi (selaku warga RT 11 RW 5, Jl. Peltu Sujono Gang Dahlia, Kel. Ciptomulyo, Kec. Sukun), pada Tanggal 6 Agustus 2023

⁶⁹ Hasil wawancara Ibu Nurul (selaku ketua RT 17 RW2 Jl. Laksamana Martadinata Gang 6B) dirumah Ibu Nurul pukul 10.00 Pada Tanggal 5 Agustus 2023

peraturan jarak yaitu 6 meter tetapi fakta dilapangan hanya 3 meter saja. Undang-Undang Pasal 178 No. 23 Tahun 2007 dimana sudah dijelaskan didalamnya bahwa

”Setiap orang dilarang membangun gedung, membuat tembok, pagar, tanggul, bangunan lainnya, menanam jenis pohon yang tinggi, atau menempatkan barang pada jalur kereta api yang dapat mengganggu pandangan bebas dan membahayakan keselamatan perjalanan kereta api”.⁷⁰

Dimana Pengawasan adalah elemen penting dalam menjaga supremasi hukum, melindungi hak-hak individu, dan menjaga ketertiban sosial. Disisi lain warga sekitar rel memiliki banyak keluhan diantaranya bising, rumah getar, takut akan info pergusuran dan warga sekitar juga tahu akan peraturan yang ada tetapi disisi lain memilih tempat disitu dikarenakan ekonomi yang rendah. Meskipun sudah terdapat peraturan yang mengatur mengenai rumah dengan rel tetapi masih banyak orang yang bertempat tinggal disitu, hal itu menunjukkan masih banyak masyarakat yang melakukan pelanggaran .

Dengan adanya pelanggaran tersebut perlu adanya pengawasan secara intensif yang perlu dilakukan baik oleh pemerintah dan PT. KAI. Pengawasann yang dimaksud dalam peraturan Undang-Undang No. 23 Tahun 2007 tentang perkeretaapian yaitu dibagi menjadi 4 yaitu pertama, pengawasan prefentif dimana pengawasann yang dilakukan sebelum pelaksanaan⁷¹. Pengawasan preventif ini dilakukan oleh PT. KAI dengan cara melakukan sosialisasi kepada warga sekitar yang tinggal di bantaran rel kereta api terhadap Peraturan Undang-

⁷⁰ Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4722

⁷¹ Indah Lidia Lendo Alden Laloma Welson Yappy Rompas. *Pengawasan Pada Pelaksanaan Program Bantuan Pembangunan Tempat Ibadah Di Desa Wangka Kecamatan Motoling Timur Kabupaten Minahasa Selatan*. (2018). <https://ejournal.unsrat.ac.id/>

Undang yang mengatur materi-materi yang menyangkut kepentingan besar terutama kepentingan dalam perkeretaapian dan penduduk sekitarnya.

Didukung oleh pernyataan dari Bapak Yono:

“Sudah ada mbak Sosialisasi mengenai jarak, kebersihan, dan pendataan dari PT. KAI mengenai jumlah warga yang menempati lahan di wilayah saya kurang lebih 25 rumah lahannya milik KAI yang sifatnya hanya menempati aja bukan menjual belikan. Mengenai palang pintu disini dijaga 5 orang, disisi lain diawasi kepolisian juga kok mbak untuk menjaga keamanan lingkungan.”⁷²

Kedua, pengawasan represif yaitu pengawasan yang dilakukan setelah kegiatan atau pekerjaan yang telah dilaksanakan⁷³, pengawasan ini dilakukan setelah terlaksananya pengawasan preventif oleh pihak stasiun Malang Kota Lama kepada warga sekitar ditinjau dari penindakan pelanggaran aturan yang berkaitan dengan jarak antara rel kereta api dengan pemukiman penduduk. Contoh dari beberapa Pelaksanaan represif diantaranya penyitaan tanah atau bangunan yang melanggar aturan, denda atau sanksi, pembongkaran paksa, dan lain sebagainya. Tetapi, masyarakat di daerah Stasiun Malang Kotalama sadar akan kesalahan mereka dengan menyambut baik adanya sosialisasi dan meminta keringanan jarak dimana masyarakat hanya diberikan teguran pertama mereka langsung inisiatif membenahi lahan tersebut sehingga dari pihak PT. KAI tidak sampai melakukan ancaman, tekanan, keributan, pemaksaan atau tindakan kekerasan lainnya.

⁷² Wawancara dengan bapak Yono (selaku Ketua RT. 1, RW. 03, Kel. Ciptomulyo, Kec. Sukun, Gang 2) di rumah bapak yono pukul 17.00 pada tanggal 6 Agustus 2023

⁷³ Indah Lidia Lendo Alden Laloma Welson Yappy Rompas. *Pengawasan Pada Pelaksanaan Program Bantuan Pembangunan Tempat Ibadah Di Desa Wanga Kecamatan Motoling Timur Kabupaten Minahasa Selatan*. (2018). <https://ejournal.unsrat.ac.id/>

Ketiga, pengawasan internal yaitu pengawasan dari dalam⁷⁴ yg dilakukan oleh PT. KAI kepada peemimpin daerah sekitar bertujuan untuk menghindari kecelakaan dan memberikan perlindungan kepada penduduk yang tinggal di sekitar rel kereta api. Beberapa komponen yang umumnya terkait dengan pengawasan internal adalah penentuan jarak aman yag bertujuan untuk meminimalkan tabrakan atak kecelakaan serupa, Pemeliharaan Rel dan Perangkat Perlindungan seperti palang pintu, lampu peringatan, dan tanda-tanda peringatan. Semua peralatan ini harus berfungsi dengan baik untuk menjaga keselamatan penduduk, Sistem Pengawasan Elektronik seperti sistem sinyal otomatis, yang dapat mendeteksi adanya kendaraan atau orang di dekat rel kereta api dan memberikan peringatan kepada operator kereta.

Keempat, pengawasan eksternal merupakan pengawasan yang dilakukan oleh petugas yang ditunjuk dari luar organisasi ⁷⁵seperti pengawasan dari Dinas Perhubungan (DISHUB) merupakan instansi pemerintah daerah yang bertanggung jawab atas pengawasan dan pengaturan transportasi di tingkat daerah. Dishub dapat mengeluarkan izin dan mengatur pembangunan permukiman baru atau pengembangan permukiman yang berdekatan dengan jalur kereta api. Mereka harus memastikan bahwa perizinan tersebut mematuhi standar keselamatan yang

⁷⁴ Indah Lidia Lendo Alden Laloma Welson Yappy Rompas. *Pengawasan Pada Pelaksanaan Program Bantuan Pembangunan Tempat Ibadah Di Desa Wanga Kecamatan Motoling Timur Kabupaten Minahasa Selatan*. (2018). <https://ejournal.unsrat.ac.id/>

⁷⁵ Indah Lidia Lendo Alden Laloma Welson Yappy Rompas. *Pengawasan Pada Pelaksanaan Program Bantuan Pembangunan Tempat Ibadah Di Desa Wanga Kecamatan Motoling Timur Kabupaten Minahasa Selatan*. (2018). <https://ejournal.unsrat.ac.id/>

ditetapkan untuk menjaga jarak aman antara permukiman dan rel kereta api. Dishub juga bertugas memantau dan mengawasi keselamatan di sekitar jalur kereta api, termasuk memastikan bahwa jarak antara permukiman dan rel kereta api sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Dishub dapat bertindak sebagai mediator antara masyarakat dan PT. KAI jika ada keluhan atau masalah terkait dengan jarak permukiman dan aktivitas kereta api.

Mengenai macam-macam pengawasan dalam penegakan hukum dan keamanan, terdapat pula berbagai macam jenis pengawasan yang berperan dalam transparansi, akuntabilitas, dan dampak aktivitas pada berbagai aspek kehidupan sosial dan lingkungan, diantaranya:

1. Pengawasan Pemerintah dimana Pemerintah memiliki peran utama dalam mengawasi pelaksanaan hukum dan peraturan. Hal ini mencakup pengawasan terhadap aktivitas ekonomi, lingkungan, keamanan, dan banyak aspek lainnya. Pemerintah juga memiliki peran dalam merencanakan penggunaan tanah di sekitar jalur kereta api. Peta zonasi dan regulasi tata ruang dapat membatasi jenis pembangunan yang diizinkan di sekitar rel kereta api. Hal ini dapat membantu memastikan bahwa bangunan tidak dibangun terlalu dekat dengan rel. Dalam evaluasi keselamatan terhadap jalur kereta api yang ada dan potensi dampak bangunan yang baru akan dibangun di sekitarnya. Ini melibatkan penilaian risiko potensial terhadap keselamatan penumpang kereta api dan penduduk yang tinggal di sekitar jalur tersebut. Dalam perizinan bangunan pemerintah punya wewenang Sebelum mendirikan bangunan di dekat jalur kereta api, pemilik properti harus mengajukan izin bangunan kepada

pemerintah setempat. Pemerintah akan memeriksa izin ini untuk memastikan bahwa bangunan tersebut mematuhi peraturan dan standar yang ada terkait jarak dengan rel kereta api.

2. Pengawasan Lingkungan dimana Badan-badan lingkungan bertugas untuk mengawasi aktivitas yang berdampak pada lingkungan, mengeluarkan izin, dan menegakkan undang-undang lingkungan. Rangkaian aturan dan tindakan yang ditetapkan oleh pemerintah untuk melindungi dan menjaga lingkungan alam dari kerusakan dan pencemaran. Pengawasan lingkungan dalam hukum bertujuan untuk memastikan bahwa kegiatan manusia, baik individu maupun perusahaan, tidak merusak lingkungan hidup dan bahwa sumber daya alam dilestarikan untuk generasi mendatang. Pemerintah dan lembaga pengawasan lingkungan biasanya memiliki wewenang untuk menyelidiki pelanggaran, memberikan sanksi, dan mengambil tindakan hukum terhadap pelanggaran lingkungan. Hukum lingkungan dapat menetapkan hukuman dan denda bagi pelanggaran peraturan lingkungan. Hukuman ini dapat mencakup denda keuangan, penutupan perusahaan, atau tindakan lain yang sesuai dengan tingkat pelanggaran.
3. Pengawasan masyarakat merujuk pada peran dan tanggung jawab masyarakat dalam mengawasi dan memantau pelaksanaan hukum serta tindakan pemerintah dan institusi hukum. Pengawasan masyarakat ini penting dalam menjaga agar sistem hukum berjalan dengan adil, transparan, dan akuntabel. Hak untuk Menyuarakan Pendapat: Kebebasan berbicara dan menyuarakan pendapat adalah hak dasar masyarakat dalam banyak sistem hukum. Ini

memungkinkan masyarakat untuk mengkritik atau memberikan masukan terhadap tindakan pemerintah atau perubahan dalam hukum.

3. Sudut Pandang Masalah Mursalah terhadap Pengawasan Undang- Undang No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian terhadap pembangunan rumah (pemukiman) di dekat rel Kereta Api Stasiun Malang Kota Lama

Masalah Mursalah dalam pembentukan hukum berdasarkan kemaslahatan manusia. Maksudnya, didalam rangka mencari yang menguntungkan dan menghindari kemadharatan manusia yang bersifat sangat luas. Maslahat itu merupakan sesuatu yang berkembang berdasar perkembangan yang selalu ada disetiap lingkungan. Mengenai pembentukan hukum ini, terkadang tampak menguntungkan pada suatu saat yang lain justru mendatangkan mudharat. Begitu pula pada suatu lingkungan, terkadang menguntungkan pada lingkungan tertentu, tetapi mudharat pada lingkungan lain.⁷⁶

Dalam penelitian ini bahwa peneliti menggunakan *Mashlahah Mursalah* sebagai alat untuk menjawab apakah pengawasan terhadap jarak pemukiman dengan rel kereta api di daerah Stasiun Malang Kota Lama berdasarkan dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian dari sudut pandang *Mashlahah Mursalah*.

Para ulama menyusun syarat-syarat mashlahah mursalah yang dipakai sebagai dasar pembentukan hukum ada 3 macam:

⁷⁶ Abdul Wahhab Khallaf, *Ilmu Ushul Fiqih*, Semarang: PT. Karya Toha Semarang, 2014, hal 145

- a. Harus benar- benar merupakan mashlahah, atau bukan sifatnya perkiraan . maksudnya ialah agar bisa diwujudkan pembentukan hukum suatu masalah atau peristiwa yang melahirkan kemanfaatan dan menolak kemudharatan.
- b. Mashlahah itu sifatnya umum, bukan bersifat perorangan. Maksudnya ialah, bahwa dalam kaitannya dalam pembentukan hukum terhadap suatu kejadian atau mashlahah dapat melahirkan kemanfaata bagi kebanyakan umat manusia, yang benar-benar terwujud.
- c. Pembentukan hukum dengan mengambil kemashlahatan ini tidak berlawanan dengan tata hukum atau dasar ketetapan nash dan ijma. Dalam surat Al a'raf⁷⁷

Hasil observasi peneliti di daerah Stasiun Malang Kotalama ditemukan terdapat 365 rumah yang tinggal, dimana dalam 1 rumah bisa terdapat 1 sampai 2 Kepala rumah tangga. Mereka semua hidup berdampingan dengan rel kereta api yang melintas, meskipun jarak antar rumah warga di daerah tersebut sangat dekat tetapi mereka sudah senang dan bersyukur, serta belum ditemukan kemudharatan yang sangat merugikan karena masih terbilang saling menguntungkan. Disana terdapat rumah yang menetap dan menggunakan tanah PT.KAI untuk dijadikan tempat tinggal serta tempat berjualan, dalam permasalahan ini pihak PT.KAI memperbolehkan warga tinggal di daerah tersebut tetapi dengan syarat jaraknya harus 6 meter serta terdapat iuran sewa.

⁷⁷ Abdul Wahhab Khallaf, *Kaidah-kaidah Hukum Islam*, Bandung: Risalah, 1985,hal 128

Maslahatul mursalah adalah konsep dalam hukum Islam yang mengacu pada kepentingan umum atau manfaat bersama. Dalam konteks penanganan pemukiman yang berdekatan dengan rel kereta yang tidak tertib, prinsip maslahatul mursalah dapat diterapkan dengan mempertimbangkan kepentingan keselamatan dan kesejahteraan masyarakat secara keseluruhan. Berikut adalah beberapa langkah yang dapat diambil:

1. Evaluasi Risiko: Langkah pertama adalah melakukan evaluasi risiko secara menyeluruh terhadap pemukiman yang berdekatan dengan rel kereta yang tidak tertib. Identifikasi potensi bahaya, seperti kecelakaan kereta api, kebisingan, polusi, atau dampak negatif lainnya.

2. Konsultasi dengan Otoritas Terkait: Berbicaralah dengan otoritas pemerintah yang memiliki yurisdiksi atas pemukiman dan jalur kereta api. Mereka dapat memberikan panduan dan peraturan terkait pemukiman yang berdekatan dengan rel.

3. Rencana Pengamanan: Bentuk rencana pengamanan yang sesuai untuk melindungi pemukiman dari bahaya yang mungkin timbul akibat keberadaan rel kereta yang tidak tertib. Ini mungkin melibatkan pembangunan pagar pengaman, penutup suara untuk mengurangi kebisingan, atau tindakan lain yang sesuai.

4. Edukasi Masyarakat: Penting untuk mengedukasi masyarakat tentang bahaya yang terkait dengan pemukiman dekat rel kereta api yang

tidak tertib. Kampanye keselamatan yang tepat dapat membantu meningkatkan kesadaran masyarakat.

5. Konsultasi dengan Ahli: Jika diperlukan, konsultasikan dengan ahli teknik sipil atau transportasi untuk mendapatkan pandangan profesional tentang cara terbaik untuk mengelola risiko dan meningkatkan kondisi pemukiman.

6. Perbaikan Infrastruktur: Bila memungkinkan dan sesuai dengan kepentingan umum, pertimbangkan perbaikan infrastruktur yang mungkin diperlukan, seperti pemindahan rel kereta api yang tidak tertib atau perbaikan pemukiman yang ada.

7. Hukum dan Peraturan: Pastikan bahwa semua tindakan yang diambil sesuai dengan hukum dan peraturan yang berlaku dalam yurisdiksi Anda.

8. Keterlibatan Masyarakat: Libatkan masyarakat dalam proses pengambilan keputusan dan pelaksanaan tindakan pengamanan. Masyarakat yang terlibat akan lebih cenderung mematuhi aturan dan melindungi kepentingan bersama.

Dalam semua tindakan yang diambil, prinsip *mashlahatul mursalah* harus dipegang teguh untuk memastikan kepentingan umum dan kesejahteraan masyarakat menjadi prioritas utama. Hal ini juga perlu disesuaikan dengan hukum dan peraturan yang berlaku di wilayah atau negara

Dalam penelitian ini yang mana sudah di paparkan oleh peneliti diatas bahwa tinggal didaerah rel kereta api pada awalnya memang menimbulkan kerusakan yang artinya menyebabkan kemudharatan bagi pihak PT. KAI karena lahan yang digunakan oleh warga tetapi dengan adanya peraturan dan kebijakan yang diberikan oleh PT. KAI yaitu syaratnya harus 6 meter dan harus membayar uang sewa, serta sudah disosialisasikan kepada warga sekitar dimana tanggapan dari warga juga baik maka memberikan keuntungan juga baik untuk warga sekitar dan pihak PT. KAI tepatnya Stasiun Malang Kotalama, meskipun jika ditinjau dari Undang-Undang No 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian peraturan tersebut belum semua dilaksanakan dengan baik tetapi jika ditinjau dalam kaidah-kaidah fiqih permasalahan ini sudah termasuk Mashlahah Mursalah karena dapat memberikan kemanfaatan atau kemashlahatan untuk warga sekitar dan PT. KAI tepatnya Stasiun Malang Kotalama.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Berdasarkan hasil wawancara dan analisis terhadap situasi yang dijelaskan dalam teks, dapat disimpulkan beberapa poin penting:

Undang-Undang No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian memiliki aturan yang mengatur tentang batasan ruang milik di sekitar jalur kereta api, dengan jarak minimal 6 meter dari rel. Terdapat 365 rumah yang menempati lahan tersebut. Warga yang tinggal di sekitar rel kereta api sering kali memilih lokasi tersebut karena kendala ekonomi, seperti ketidakmampuan untuk membeli lahan di tempat lain. Dengan adanya beberapa rumah yang masih melanggar peraturan perlu adanya pengawasan yang lebih intensif dari PT.KAI agar mengurangi pelanggaran yang terjadi. Pengawasan yang dilakukan terbagi menjadi 4 macam yaitu pengawasan preventif, pengawasan represif, pengawasan internal, pengawasan eksternal. Langkah yang sudah ditempuh dalam penanganan pelanggaran tersebut yaitu dari pihak PT. KAI sudah melakukan sosialisasi kepada masyarakat sekitar dan disambut baik oleh warga.

2. Dalam menghadapi situasi ini, prinsip Maslahatul Mursalah dapat diterapkan untuk memastikan kepentingan umum dan kesejahteraan masyarakat menjadi prioritas utama. Langkah-langkah yang dapat diambil melibatkan evaluasi risiko, konsultasi dengan otoritas terkait, perencanaan

pengamanan, edukasi masyarakat, dan perbaikan infrastruktur sesuai kebutuhan. Semua tindakan ini harus mematuhi hukum dan peraturan yang berlaku di wilayah atau negara tersebut. Dengan demikian, kesimpulan dari paragraf tersebut adalah bahwa penerapan prinsip Masalah Mursalah dalam pengaturan pemukiman di dekat rel kereta api di Stasiun Malang Kota Lama memiliki potensi untuk memberikan manfaat yang nyata bagi masyarakat setempat dan PT. KAI. Dengan mematuhi syarat-syarat yang telah ditetapkan, situasi ini dapat dianggap sesuai dengan prinsip Masalah Mursalah dalam Islam karena memberikan kemanfaatan dan kesejahteraan bagi pihak yang terlibat.

B. Saran

1. Saran untuk PT. KAI :

Pengawasan Rutin Oleh Petugas KAI: KAI (Kereta Api Indonesia) dapat dengan mengirim petugas untuk memeriksa kondisi rel kereta api, struktur bangunan di sekitarnya, dan zona aman. Mereka juga dapat memastikan tidak ada gangguan seperti benda asing atau tumbuhan yang menghalangi jalur kereta. Kemudian pemasangan kamera pengawas di sepanjang rel kereta api dan di zona-zona berisiko tinggi dapat membantu memantau aktivitas dan potensi masalah dengan lebih efisien. Lalu melakukan pemasangan palang pintu otomatis di perlintasan kereta api yang dekat dengan pemukiman ini akan menutup secara otomatis ketika kereta sedang melintas. Penindakan penegakan hukum perlu diterapkan untuk menghentikan pelanggaran aturan keselamatan di sekitar rel kereta. Ini

termasuk penindakan terhadap orang yang merusak atau mencuri peralatan kereta.

2. Saran untuk warga sekitar Stasiun Malang Kotalama :

Memperhatikan jarak rumah dan fasilitas sudah aman dari rel kereta sesuai dengan peraturan yang berlaku dan tidak membangun atau mendekati rel kereta tanpa izin. Mematuhi semua aturan keselamatan yang berlaku, termasuk tanda peringatan, palang pintu, dan lampu peringatan di perlintasan kereta. Tidak pernah mencoba menyeberang rel saat kereta sedang lewat. Mengawasi anak-anak dan memberitahu kepada mereka tentang bahaya di sekitar rel kereta agar mereka tidak bermain atau mendekati kereta yang sedang melintas.

DAFTAR PUSTAKA

BUKU

Amiruddin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2012.

Atmosudirdjo, Prajudi, *Hukum Administrasi Negara*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1984

Jum Anggriani, S.H., M.H 2011. *Pelaksanaan Pengawasan Pemerintah Pusat Terhadap Peraturan Daerah Penerbit Universitas Tama Jagakarsa*. Jakarta

Huda, Ni'matul, *Otonomi Daerah, Filosofi, Sejarah Perkembangan dan Problematika*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta, 2005

Khallaf ,Abdullah ,Wahab *Ilmu Ushul Fiqih*, Semarang: PT. Karya Toha Semarang, 2014

Khallaf ,Abdullah ,Wahab, *Kaidah-kaidah Hukum Islam*, Bandung: Risalah, 1985

Kholil,Munawar, *Kembali Kepada al-Quran dan as-Sunnah*, Semarang: Bulan Bintang, 1955.

Muhammad,Abdul, Kadir, *Hukum dan Penelitian Hukum*. (Bandung:Citra Aditya), 2004.

Soekanto,Soerjono, *Pengantar Penelitian Hukum*, Jakarta: Penerbit Universitas Indonesia Press, 2005.

Sugiono, *Metode penelitian Kuantitatif, Kualitatif, R&D*. Bandung: IKAPI, 2016.

Sukamto, 1986. *Beberapa Pengertian di Bidang Pengawasan*, Penerbit Ghalia Indonesia.

Waluyo, Bambang , *Penelitian Hukum Dalam Praktek*, Jakarta, Sinar Grafika,2002

Yunus, Muhammad, *Kamus Arab Indonesia*, Jakarta: Yayasan Penyelenggaraan Penerjemah dan Penafsir al-Qur'an, 1973.

JURNAL/SKRIPSI

Adrenal Stezen,*Efektivitas Pasal 178 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Lararangan Mendirikan Permukiman Liar Di Sempadan Rel Kereta Api (Studi Di Pt Kereta Api Indonesia Kota Malang).*Media.Neliti. Hlm 20

Enjita Hairidika, Anak agung sri indrawati, “*Kajian yuridis peraturan daerah tetang penggunaan Kawasan sepadan rel kereta api di kota Surabaya*”,(2018)<https://ojs.unud.ac.id>

Dhanty Prihatiningsih ,Deva Fosterharoldas Swasto ”*Strategi Adaptasi Masyarakat Di Permukiman Sekitar Bantaran Rel Kereta Api Kecamatan GondokusumanYogyakarta*”,No1(2021)<https://journal.itny.ac.id/index.php/rekaruang/index>

Jurnal PT. KAI <https://heritage.kai.id/page/Stasiun%20Malang%20Kota%20Lama>

Kristian nurseto, Indri Fogar Susilowati S.H,. M.H,”*Implementasi Undang – Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian Mengenai Larangan Mendirikan Bangunan Di Sempadan Rel Kereta Api Surabaya*”. (2017)<https://ejournal.unesa.ac.id/>

Muhammad Al Fatih, Adi Hermawan, Encep Firdaus, Dedi Hantono, ” *Dampak Pelanggaran Izin Mendirikan Bangunan (IMB) Terhadap Permukiman Tepian Rel Kereta Api di Tanjung Priok Jakarta*” (2021)<https://jurnal.umj.ac.id>

Raudina Raisha Ghadati, “*Pola permukiman di Sepanjang Jalur Rel Kereta Api Kota Medan*”, (2022)<https://talentaconfseries.usu.ac.id>

Sanjoyo Mawardi Purba, “*Status Kepemilikan dan Konflik Tanah Sekitar Rel Kereta Api Surabaya Pada Tahun 2013*”, (2021)<https://media.neliti.com>

WEBSITE /INTERNET

Website<https://kereta-api.info/profil-dan-jadwal-kereta-api-di-stasiun-kotalamalamalang-6120.htm>

PT. KAI

PERUNDANG-UNDANGAN

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perekleretaapian

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2011 tentang Perumahan dan Kawasan Pemukiman

Peraturan Presiden No 62 Tahun 2018 tentang Penanganan Dampak Sosial Kemasyarakatan Dalam Rangka Penyediaan Tanah Untuk Pembangunan Nasional

Peraturan Menteri perhubungan No 36 Tahun 2011 Perpotongan dan/atau persinggungan antara jalur kereta api dengan bangunan lain.

LAMPIRAN-LAMPIRAN

1: Surat Balasan Penelitian dari Daop 8 Surabaya PT. KAI



Nomor : KE.105/XII/17/KA-2022
Sifat : Terbatas
Lampiran : 1 (satu) set

6 Desember 2022

Yth.
LUQMAN ARIF
Manager Hubungan Masyarakat Daerah Daop VIII Surabaya PT Kereta Api Indonesia (Persero)
di
Tempat

Perihal : Surat Pengantar Pelaksanaan Penelitian a.n. Asadina Khoirun Nisa

1. Menunjuk:
 - a. Surat Keputusan Direksi PT Kereta Api Indonesia (Persero) Nomor KEP.M/KKE.105/VIII/1/KA-2016 tentang Pedoman Penyelenggaraan Praktek Kerja Lapangan, Survey, Observasi, Penyebaran Kuisioner dan Penelitian di Lingkungan PT Kereta Api Indonesia (Persero);
 - b. Surat Kilat Direksi PT Kereta Api Indonesia (Persero) Nomor um.202/iii/2/ka-2015 tanggal 05 Maret 2015 tentang tertib pengaturan pelaksanaan praktek kerja lapangan dan studi banding;
 - c. Nota Dinas Internal MT Nomor : 2/KE.105/I/MT/KA/2021 Tanggal 21 Januari 2021 Perihal Pelaksanaan Kegiatan Praktek Kerja Lapangan, Survey, Observasi, Penyebaran Kuisioner dan Penelitian di Lingkungan PT Kereta Api Indonesia (Persero) Secara Online;
 - d. Surat dari Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang Nomor : 4850/F.Sy.1/TL.01/09/2022 Tanggal 28 Oktober 2022 Perihal Permohonan Penelitian;
 - e. Hasil Konfirmasi Penerimaan Mahasiswa/i Penelitian dari SDM Daop VIII Surabaya.

2. Sehubungan Dengan Hal tersebut di atas, bersama ini kami hadapkan Mahasiswa/i sebagai berikut:

No	NAMA	NIM/NIS	UNIT TUJUAN
1	Asadina Khoirun Nisa	19230099	Penjagaan Aset, Hukum dan Humasda

Untuk melaksanakan penelitian **Secara Online**. Selanjutnya mohon bantuan agar menunjuk seorang pegawai untuk mendampingi mahasiswa/i dimaksud dalam menyelesaikan tugas penelitian.

3. Dalam rangka antisipasi penyebaran virus corona (Covid-19) kepada mahasiswa/i yang bersangkutan diwajibkan untuk menunjukan Surat Keterangan hasil rapid test non reaktif / swab PCR negative yang masih berlaku, apabila berada di lingkungan kantor.
4. Setelah pelaksanaan tugas selesai, mahasiswa/i diwajibkan mengirim laporan hasil kegiatan ke kantor Pusdiklat PT KAI (Persero). laporan hasil kegiatan dapat berupa makalah dan dikirimkan melalui email ke tu.pusdiklat@kai.id atau dikirim langsung ke alamat Jl. Laswi No.23 Kel Kacapiring Kec. Batununggal Kota Bandung, Kode Pos: 40271.
5. Demikian disampaikan, atas kerjasamanya kami ucapkan terima kasih

Sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku, surat ini telah ditandatangani secara elektronik sehingga tidak diperlukan tanda tangan dan stempel basah.

www.kai.id

PT Kereta Api Indonesia (Persero)
Pendidikan & Latihan



HIDAYAH TURACHMA
Manager Administration and Facility Training Center

Tembusan Eksternal:

1. Wakil Dekan Bidang Akademik Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang
2. Mahasiswa/i yang bersangkutan

Tembusan Internal:

1. Senior Manager Penjagaan Aset AGUS SETIAWAN
2. Manager Hubungan Masyarakat Daerah LUQMAN ARIF
3. Manager Hukum WISNY TRI ARIYANTI
4. Manager Sumber Daya Manusia Dan Umum WAWIK SUHARJONO
5. Junior Manager Sumber Daya Manusia AGUS WIDODO
6. Assistant Manager Internal Humasda ERLANGGA BUDI LAKSONO
7. Pelaksana Sumber Daya Manusia TATUM BERLIAN

Lampiran :

1. KEP-M-KE-105-VIII-1-KA-2016 (Pedoman Penyelenggaraan PKL, Survey, Observasi, Penyebaran Kuisioner dan Penelitian di PT KAI).pdf
2. Peraturan Pelaksanaan PKL atau Studi Banding.pdf
3. Asadina.pdf

Sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku, surat ini telah ditandatangani secara elektronik sehingga tidak diperlukan tanda tangan dan stempel basah.

www.kai.id



2: Daftar Pertanyaan wawancara

Pertanyaan wawancara untuk Bapak Yasin sebagai Kepala stasiun :

1. Apakah ada aturan mengenai permukiman dekat rel?
2. Syarat mengenai permukiman dekat rel?
3. Alasan mengapa masih banyak warga yang bermukim di dekat rel?
4. Apakah ada sanksi pada warga yang bermukim didekat rel?
5. Apakah pernah diadakan sosialisasi antar pihak KAI dengan warga sekitar terkait rel kereta api?
6. Tanggapan tentang rumah yang dekat dengan rel kereta api beserta dengan bagaimana cara penanganan kedepannya (digusur/dipindah kerumah susun/diberikan kompensasi berupa uang)?
7. Bagaimana bentuk pengawasan terhadap rumah yang dekat dengan stasiun?
8. Data kecelakaan?
9. Cara menangani kecelakaan?
10. Siapa yang bertanggung jawab jika terjadi masalah / kecelakaan dengan penduduk (misalnya KKA/ NKKA?

Pertanyaan untuk warga:

4. Banyak rumah atau kepala keluarga yang tinggal di daerah tersebut ?
5. Apakah mengetahui peraturan tentang permukiman yang dekat dengan rel kereta api ?
6. Lama tinggal warga dan sejarah permukiman (dulu mana rel kereta atau rumah)?
7. Apakah pernah didatangi atau diadakan sosialisai oleh PT. KAI?
8. Apakah terdapat iuran tiap bulannya?
9. Banyak terjadi kecelakaan dan bagaimana penanganan dari PT. KAI?
10. Kurang dan kelebihan tinggal dekat dengan rel?

3: Foto Saat Wawancara



Bapak Yasin Selaku Kepala Stasiun (tanggal
19 Juli 2023)



Bapak Suli Ketua RT RT. 9 RW. 11, kelurahan
sukoharjo, Kec. Klojen
(tanggal 16 Juli 2023)



Ibu RT istri dari bapak Suli ketua RT RT. 9
RW. 11, kelurahan sukoharjo, Kec. Klojen
(tanggal 16 Juli 2023)



Bapak Nugraha Ketua RT. 11 RW. 11,
comboran Jl. Irian Jaya Gang 1, Kel.
Sukoharjo (tanggal 16 Juli 2023)



Ibu Imam dan Ibu Hj. Salma Warga RT. 12,
comboran Jl. Irian Jaya, Kel. Sukoharjo
(tanggal 16 Juli 2023)



Ibu Maisaroh dan Ibu Muslimah Warga RT.
2 RW. 2, Jl. Laksanamana mata dinata, kec.
Kedungkandang (tanggal 16 Juli 2023)



Bapak Ahmad Sugandi, Ketua RT. 4 kebalen,
kel. Jodipan (tanggal 16 Juli 2023)



Bapak Slamet, Ketua RW. 2 RT 4 Kebalen
Wetan Gang 6 Ciptomulyo, Kec. Sukun,
(tanggal 5 Agustus 2023)



Ibu sofia, Warga RT. 6 RW. 1, Jl. Laksamana
Martadinata (tanggal 5 Agustus 2023)



Ibu lutfi, Warga RT. 6 RW. 1, Jl. Laksamana
Martadinata (tanggal 5 Agustus 2023)



Bapak Mulyadi, Warga RT 6 RW 1, Jl.
Laksamana Martadinata (tanggal 5 Agustus
2023)



Ibu Nurul, Ketua RT 17 RW 2, Jl.
Laksamana Martadinata Gang 6B (tanggal 5
Agustsu 2023)



Ibu Maisunah, Ketua RT 1 RW 2, Jl.
Laksamana Martadinata Gang 5 (tanggal 5
Agustus 2023)



Bapak Imam Syafi'I, Warga RT 1 RW 2, Jl.
Laksamana Martadinata (tanggal 5 Agustus
2023)



Bapak Yono, Ketua RT 1 RW 03, Kel.
Ciptomulyo, Kec. Sukun, Gang 2 (tanggal 6
Agustus 2023)



Ibu Isa RT 12 RW 5. Kel. Ciptomulyo, Kec.
Sukun, Jl. Simpang Peltu Sujono, gang sri
rejeki (tanggal 6 Agustus 2023)



Bapak Iqbal pedagang penjual mie ayam RT
1 RW 03, Kel. Ciptomulyo, Kec. Sukun
(tanggal 6 Agustus 2023)



Bapak M. Bahari Warga RT 14 RW 1 Gang
10. Kel. Ciptomulyo, Kec. Sukun
(tanggal 6 Agustus 2023)



Bapak Alex Ketua RT. 10 RW. 5, Jl. Peltu
Sujono Gang Darya Kel. Ciptomulyo, Kec.
Sukun (tanggal 6 Agustus 2023)



Bapak Asmunadi Ketua RT. 11 RW. 5, Jl.
Peltu Sujono Gang Dahlia, Kel. Ciptomulyo,
Kec. Sukun (tanggal 6 Agustus 2023)



Ibu Lasini Warga RT. 11 RW. 5, Jl. Peltu
Sujono Gang Dahlia, Kel. Ciptomulyo, Kec.
Sukun (tanggal 6 Agustus 2023)



Bapak Arif Warga RT. 11 RW. 6, Kel.
Sukoharjo, Kec. Klojen (tanggal 7 Agustus
2023)



Ibu Pono Warga RT. 11 RW. 6, Kel.
Sukoharjo, Kec. Klojen (tanggal 7 Agustus
2023)



Bapak Budi Warga RT. 11 RW. 6, Kel.
Sukoharjo, Kec. Klojen (tanggal 7 Agustus
2023)



Ibu Maryam Warga RT. 12 RW. 06, Kel.
Sukoharjo, Kec. Klojen (tanggal 7 Agustus
2023)



Ibu Sadi'ah Warga RT. 12 RW. 06, Kel.
Sukoharjo, Kec. Klojen (tanggal Agustus
2023)



Bapak Tedi Pedagang RT. 10 RW. 06, Jl. Kyai
Tamim Kel. Sukoharjo, Kec. Klojen (tanggal 7
Agustus 2023)



Bapak supri warga RT. 10 RW. 06, Jl. Kyai
Tamim Kel. Sukoharjo, Kec. Klojen
(tanggal 7 Agustus 2023)



Ibu Tiski Warga RT. 11 RW. 11, comboran Jl.
Irian Jaya Gang 1, Kel. Sukoharjo (tanggal 7
Agustus 2023)



Bapak mustofa Warga RT. 7 RW. 9,Comboran,
Kel. Sukoharjo (tanggal 7 Agustus 2023)



Bapak suyono Warga RT. 7 RW. 9,Comboran,
Kel. Sukoharjo (tanggal 7 Agustus 2023)



Ibu Sri Larasati Warga RT. 7 RW.

9,Comboran, Kel. Sukoharjo (tanggal 7

Agustus 2023)

Beberapa Foto Rumah Penduduk Disekitar Stasiun Malang Kotalama



DAFTAR RIWAYAT HIDUP



Nama : Asadina Khoirun Nisa

TTL : Mojokerto, 9 Juli 2000

Alamat : Desa Kedunggede, Kec. Dlanggu, Kab. Mojokerto

No Telp/Email : 082336474423/asadinakhn123@gmail.com

Riwayat Pendidikan Formal:

2007-2013 : SDN Kedunggede 1

2013-2016 : SMPN 1 Dlanggu

2016-2019 : SMA Darul Ulum 1 Unggulan BPP-Teknologi Jombang

2019-2023 : Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang

Organisasi:

2021 : Himpunan Mahasiswa Jurusan

2021 : Steering Committee LKTIN