

IMPLEMENTASI UNDANG – UNDANG NOMOR 23 TAHUN 2007 TENTANG PERKERETAAPIAN MENGENAI LARANGAN MENDIRIKAN BANGUNAN DI SEMPADAN REL KERETA API SURABAYA

Kristian Nurseto

(S1 Ilmu Hukum, Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum, Universitas Negeri Surabaya)

Kristiannurs@yahoo.com

Indri Fogar Susilowati S.H., M.H

(S1 Ilmu Hukum, Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum, Universitas Negeri Surabaya)

Indrifogars@unesa.ac.id

Abstrak

Keterbatasan lahan membuat harga jual menjadi mahal yang mengakibatkan penduduk yang ekonominya rendah tidak mampu membelinya, sehingga akhirnya mereka memilih tinggal ditempat sesuai kemampuan, seperti di sempadan rel kereta api. Adanya bangunan seperti permukiman di sempadan rel kereta api tersebut dinyatakan telah melanggar aturan Perkeretaapian. Oleh karena itu, harus ada upaya mengenai pelaksanaan larangan Pasal 178 Undang - Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Dalam pelaksanaan larangan tersebut masih mengalami beberapa hambatan dikarenakan padatnya bangunan, minimnya kesadaran warga dan permintaan ganti rugi. Sehingga tujuan penelitian ini adalah 1) untuk menganalisis bagaimana pelaksanaan larangan Pasal 178 Undang – Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian mengenai larangan mendirikan bangunan di sempadan rel kereta api, khususnya di kelurahan Ngagel kota Surabaya. 2) Untuk menganalisis hambatan apa yang dihadapi oleh PT. KAI Daop 8 Surabaya terkait pelaksanaan Pasal 178 Undang – Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Metode penelitian yang digunakan adalah metode penelitian yuridis empiris. Data dikumpulkan dengan menggunakan teknik wawancara dan studi dokumen. Data primer diperoleh secara langsung dengan observasi, wawancara kepada pihak PT. KAI Daop 8 Surabaya dan warga di sempadan rel kereta api kelurahan Ngagel dan dokumentasi, sedangkan data sekunder diperoleh dari studi kepustakaan, yaitu berupa literatur, jurnal, internet dan perundang – undangan yang berkaitan. Teknik analisis data dilakukan dengan pengumpulan data, reduksi data, penyajian data dan penarikan kesimpulan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pelaksanaan penerapan Pasal 178 Undang – Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian belum berjalan dengan baik, namun tetap dilakukan penertiban oleh pihak PT. KAI setelah memberikan peringatan atau pemberitahuan sampai beberapa kali. PT. KAI akan sosialisasi dahulu kepada warga mengenai penertiban tersebut. Penertiban dilakukan dengan bertahap dan dilakukan dengan dua jenis penertiban, yaitu penertiban sistem administrasi dan system pengosongan. Faktor yang menjadi penghambat terkait pelaksanaan penerapan larangan Pasal 178 Undang – Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian adalah padatnya bangunan di sempadan rel, minimnya kesadaran warga yang tinggal di sempadan rel dan permintaan ganti rugi yang diminta oleh warga. 1) Diharapkan bagi pihak perkeretaapian seharusnya lebih meningkatkan mengenai pengawasan terhadap perlindungan sempadan rel kereta api. 2) Bagi pihak masyarakat harus lebih memahami aturan pendirian bangunan yang telah berlaku, khususnya dalam pendirian bangunan di sempadan rel kereta api.

Kata kunci : Larangan Mendirikan Bangunan, Undang – Undang Perkeretaapian, Sempadan Rel Kereta Api

Abstract

Limited land makes the sale price becomes expensive, resulting in a low-income population unable to afford it, they finally choose to live in place according to their ability, such as in railroad borders. The existence of buildings such as settlements in railway borders is declared to have violated the rules of railways. Therefore, There should be an attempt on the implementation of the prohibition of Article 178 of Law Number 23 Year 2007 concerning the railways. In the implementation of the ban is still experiencing some obstacles due to density of buildings, the lack of awareness of citizens and demand for compensation. So the purpose of this research are 1) To analyze how the implementation of Article 178 Law Number 23 Year 2007 concerning the railways about prohibition establishing building on railroad border, especially in ngagel district, city of surabaya. 2) To analyze the obstacle that face by PT. KAI Daop 8 Surabaya related to implementation of Article 178 Law Number 23 Year 2007 concerning the railways. The research method used is empirical juridical research method. Data were collected using interview techniques and document studies. Primary data is obtained directly by observation, Interview to PT. KAI Daop 8 Surabaya and inhabitant that live in railroad border district Ngagel and documentation, while secondary data is obtained from literature study, namely in the form of literature, journals, internet and related legislation. Data analysis technique is done by data collection, data reduction, data presentation and conclusion. The results show that implementation of article 178 of Law Number 23 Year 2007 concerning the railways not going well, but the control is still done by the PT. KAI after giving warning or notice

several times. PT. KAI will first socialize to the citizens about the curbing. Controlling is done gradually and done with two types of curbing, namely the control of the administrative system and the discharge system. Factors that become obstacles related implementation article 178 of Law Number 23 Year 2007 concerning the railways are dense building on railroad border, lack of awareness of citizens that lives on railroad border and Requests for compensation by inhabitant. It is expected that the railways side should improve on the protection of railway border protection. For the inhabitant should be more understanding about the rules of construction and existing buildings, especially in the construction of buildings on the railroad border.

Keywords : Prohibition To Build Housing Building , Law The Railways, Railroad Border

PENDAHULUAN

Indonesia merupakan salah satu negara yang mempunyai jumlah penduduk terbanyak di dunia. Kepadatan penduduk di wilayah Indonesia tidaklah sama. Jawa contohnya, merupakan daerah yang jumlah penduduknya padat dibanding dengan daerah lain. Pertumbuhan penduduk di pulau Jawa sangat cepat, hal ini menimbulkan permasalahan dalam bidang politik, ekonomi, sosial dan budaya bagi pemerintah Indonesia.

Kepadatan penduduk lebih sering dijumpai di daerah perkotaan dari pada di daerah pedesaan, karena selain jumlah angka kelahiran yang terus meningkat, maka kota menjadi tempat urbanisasi, yaitu perpindahan penduduk dari desa ke kota. Kota memiliki daya tarik yang kuat, karena terdapat peluang untuk memperoleh pendapatan yang lebih tinggi, peluang kesempatan kerja yang lebih luas dan peluang kemajuan lainnya. Surabaya misalnya, Surabaya merupakan ibu kota provinsi Jawa Timur yang memiliki jumlah penduduk terbanyak diantara kota lain khususnya di Jawa Timur.

Pada tahun 2015, jumlah penduduk di kota Surabaya hingga Desember 2015 adalah sejumlah 2.939.421 jiwa. Perbandingan jumlah penduduk dan luas tanah untuk permukiman di Surabaya tidaklah seimbang dengan luasnya lahan yang ada, yaitu luas wilayah kota Surabaya adalah 52.087 Ha, dengan luas daratan 33.048 Ha atau 63,45% dan selebihnya sekitar 19.039 Ha atau 36,55% merupakan wilayah laut yang dikelola Pemerintah Kota Surabaya. Kepadatan penduduk yang semakin lama semakin meningkat ini, tidak heran jika dapat menimbulkan dampak negatif terhadap wilayah yang ditempatinya.

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.

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;

- “Keterpaduan
- Keserasian, keselarasan dan keseimbangan
- Keberlanjutan
- Keberdayagunaan dan keberhasilgunaan
- Keterbukaan
- Kebersamaan dan kemitraan
- Perlindungan kepentingan umum
- Kepastian hukum dan keadilan
- Akuntabilitas”.

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 mengenai adanya aturan larangan mendirikan bangunan disempadan rel kereta api, kurangnya pemahaman, dan mungkin karena ada kesempatan.

Pada Peraturan Daerah Kota Surabaya Nomor 12 Tahun 2014 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah kota Surabaya Tahun 2014 - 2034 sempadan rel kereta api yaitu, 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.

Garis Sempadan Bangunan menurut Peraturan Daerah Kota Surabaya Nomor 12 Tahun 2014 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Surabaya Tahun 2010 - 2030 adalah garis batas yang tidak boleh dilampaui oleh denah dan/atau massa bangunan kearah depan, samping dan belakang dari bangunan tersebut yang ditetapkan dalam rencana kota. Garis sempadan bertujuan untuk terciptanya permukiman yang aman dan nyaman. Keamanan dan keselamatan merupakan sebuah kepedulian bersama yang harus terus menerus dijaga. Pandangan menjadi lebih indah, dan tidak ada kekhawatiran jika terjadi kecelakaan pada kereta api akan mengenai warga. Namun, diketahui di lapangan pada kenyataannya masih banyak bangunan - bangunan atau perumahan yang berjejer di sempadan rel kereta api. Bangunan tersebut dianggap telah melanggar garis sempadan. Diperkirakan dari total panjang rel kereta api di Surabaya sekitar 35 km, 20 km (kilometer) diantaranya dipenuhi bangunan liar.

Penduduk yang mendirikan bangunan atau perumahan di garis sempadan, seperti di garis sempadan rel kereta api tersebut, mereka diduga telah melanggar aturan yang mengenai adanya batasan larangan untuk membangun atau mendirikan bangunan di dekat rel kereta api, yaitu diatur oleh Pasal 42 ayat (1) Undang – Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, bahwa “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”.

Aturan tersebut bertujuan untuk menjaga keamanan perjalanan kereta api agar pandangan masinis lebih leluasa dalam menjalankan kereta api. Adanya aturan tersebut juga sangat berguna untuk keselamatan warga, jika terjadi hal- hal yang tidak diinginkan, seperti kecelakaan pada perjalanan kereta api yang diakibatkan kerusakan rel hingga jatuh terperosok. Oleh karena itu, warga yang patuh terhadap aturan mengenai larangan mendirikan bangunan atau rumah di area garis sempadan, maka dipastikan akan selamat.

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”.

Dari aturan – aturan tersebut yang sudah tertulis dengan jelas mengenai adanya larangan mendirikan bangunan di garis sempadan. Masyarakat harus bisa mematuhi demi keamanan dan keselamatan bersama. Permasalahan yang mungkin terjadi yaitu, jika kurangnya pemahaman bagi pemilik rumah tentang Pasal 178 yang berbunyi mengenai larangan membangun atau mendirikan bangunan di jalur kereta api atau garis sempadan. Kurangnya sosialisasi atau pendidikan yang rendah bisa membuat mereka tidak memahaminya.

Tujuan penelitian ini adalah 1) untuk menganalisis bagaimana pelaksanaan larangan Pasal 178 Undang – Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian mengenai larangan mendirikan bangunan di sempadan rel kereta api, khususnya di kelurahan Ngagel kota Surabaya. 2) Untuk menganalisis hambatan apa yang dihadapi oleh PT KAI Daop 8 Surabaya terkait pelaksanaan Pasal 178 Undang – Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.

METODE

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah menggunakan metode penelitian yuridis empiris. Pendekatan yuridis empiris, karena dalam penelitian ini menggunakan bahan – bahan hukum baik hukum tertulis maupun hukum yang tidak tertulis dan didasarkan pada kenyataan yang ada di lapangan.

Bahan hukum dalam penelitian ini, yaitu menggunakan bahan hukum primer dan sekunder. Bahan hukum primer atau data primer adalah data yang diperoleh secara langsung dari masyarakat baik yang dilakukan melalui wawancara, observasi dan alat lainnya.

Dalam penelitian ini, data primer diperoleh secara langsung dari lapangan melalui wawancara kepada informan yang nantinya masih memerlukan analisa lebih lanjut, yaitu kepada pihak PT. KAI Daop 8 Surabaya dan warga pinggiran rel kelurahan Ngagel kota Surabaya, sedangkan data sekunder diperoleh dari studi kepustakaan, yaitu berupa literatur, jurnal, internet dan perundang – undangan yang berkaitan.

Teknik analisis data dilakukan dengan pengumpulan data, reduksi data, penyajian data dan penarikan kesimpulan. Analisis data kualitatif adalah upaya yang dilakukan dengan jalan bekerja dengan data, mengorganisasikan data, memilah – milahnya menjadi satuan yang dapat dikelola, mensintesiskannya, mencari dan menemukan pola menemukan apa yang penting dan apa yang dipelajari dan memutuskan apa yang dapat diceritakan kepada orang lain.

Data yang terkumpul dalam penelitian akan dianalisis secara yuridis empiris, yaitu penelitian yang termasuk dalam jenis penelitian kualitatif yang didasarkan pada kenyataan yang ada di lapangan. Tujuan dari penelitian ini adalah mengungkap fakta, keadaan, fenomena, variabel dan keadaan yang terjadi saat penelitian berjalan dan menyuguhkan apa adanya.

Penelitian ini dilaksanakan di daerah sempadan rel kereta api kelurahan Ngagel kota Surabaya. Pemilihan lokasi tersebut, dikarenakan di kelurahan Ngagel dinilai menjadi tempat yang paling banyak mengenai adanya bangunan – bangunan liar yang didirikan di sempadan rel kereta api. Penentuan informan yang dipilih untuk menjadi sumber data penelitian ini menggunakan teknik purposive sampling. Informan yang dipilih dengan teknik Purposive sampling ini merupakan pihak yang dianggap mengetahui informasi dan permasalahan secara mendalam atau paling mengetahui serta dapat memberikan informasi yang jelas dan valid. Adapun informan dalam penelitian ini, yaitu Bapak Sugiyanto selaku Assistant Manager Penertiban dan Penanganan Aset Bermasalah dari pihak PT. KAI Daop 8 Surabaya dan warga kelurahan Ngagel yang nantinya akan dilakukan secara acak khususnya warga yang tinggal di sempadan rel kereta api kota Surabaya. Mereka dipilih menjadi informan karena dipercaya akan menjadi sumber data yang akurat.

HASIL DAN PEMBAHASAN

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. Kerta Api Indonesia dipimpin oleh seorang Executive Vice President (EVP) yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada direksi PT. Kereta Api Indonesia. PT. KAI Daop VIII Surabaya berlokasi di jalan Gubeng Masjid No. 01 Kelurahan Pasar Keling, Kecamatan Tambaksari, kota Surabaya, provinsi Jawa Timur (kode pos: 60131).

Pada Pasal 2 Undang – Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, PT. KAI diselenggarakan dengan merumuskan dan membuat kebijakan berdasarkan asas – asas umum Pemerintahan yang baik, yaitu:

a. Asas Manfaat

Asas ini mengandung makna bahwa setiap pengangkutan harus dapat memberikan nilai

guna yang sebesar – besarnya bagi kemanusiaan. Pada aturan Pasal 178 Undang – Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, memberikan manfaat untuk menjaga ruang milik jalur kereta api agar perjalanan kereta api tidak terganggu dan dapat berjalan dengan lancar.

b. Asas keadilan

Asas ini mengandung makna bahwa penyelenggaraan pengangkutan harus dapat memberikan pelayanan yang adil dan merata kepada segenap lapisan masyarakat, dengan biaya yang terjangkau oleh masyarakat.

c. Asas kepentingan umum

Asas ini mengandung makna bahwa penyelenggaraan pengangkutan harus lebih mengutamakan kepentingan pelayanan umum bagi masyarakat luas.

d. Asas keterpaduan

Asas ini mengandung makna bahwa pengangkutan harus merupakan kesatuan yang bulat dan utuh, terpadu, saling menunjang dan saling mengisi.

e. Asas tegaknya hukum

Asas ini mengandung makna bahwa pemerintah wajib menegakkan dan menjamin kepastian hukum serta mewajibkan kepada setiap warga negara Indonesia agar selalu sadar dan taat pada hukum dalam penyelenggaraan pengangkutan.

f. Asas keselamatan penumpang

Asas ini mengandung makna bahwa pengangkutan penumpang harus disertai dengan asuransi kecelakaan dan asuransi kerugian lainnya.

Adanya asas – asas tersebut diharapkan penyelenggaraan kereta api dapat berjalan dengan baik. Aturan mengenai kebijakan yang diterapkan oleh PT. KAI harus selalu dijaga, khususnya penjagaan sempadan rel kereta api. Sempadan ini harus selalu diberi pengawasan setidaknya satu bulan sekali agar tetap terjaga dari adanya hal – hal yang dapat berdampak negatif bagi kereta api. Pengawasan atau penjagaan bisa dilakukan secara manual, langsung dari pengawasan orang maupun memakai alat bantu lain.

Pelaksanaan Peraturan Undang - Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian Mengenai Larangan Mendirikan Bangunan Di Sempadan Rel Kereta Api Kelurahan Ngagel Kota Surabaya

PT. Kereta Api Indonesia (Persero) adalah Badan Usaha Milik Negara yang menyelenggarakan jasa angkutan barang dan penumpang. PT. KAI (Kereta Api Indonesia) sebagai perusahaan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) tentu sangat memperhatikan kebijakan peraturan – peraturan yang ada dalam peraturan Undang – Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.

Mengenai pelaksanaan penerapan Pasal 178 Undang Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, yaitu PT. KAI melakukan penertiban setelah peringatan – peringatan sudah diberikan sampai beberapa kali. Penertiban dilakukan dengan cara bertahap dan dilakukan dengan dua jenis pelaksanaan, yaitu dengan sistem administrasi dan sistem pengosongan. Sistem administrasi ini dibuat untuk sistem sewa, yaitu misalnya bangunan tersebut berada di dalam jarak 12 meter dari as rel, maka

bangunan tersebut tidak di bongkar melainkan ditawarkan untuk sistem sewa – menyewa. Bangunan yang terletak di dalam jarak 12 meter dari as rel kereta api tersebut dianggap tidak mengganggu perjalanan kereta api. Oleh karena itu, bangunan tersebut tidak dibongkar.

Sedangkan yang dilaksanakan dengan sistem pengosongan, yaitu dilakukannya pembongkaran atau penertiban khusus bangunan yang masuk dalam jarak 6 meter dari as rel. Jadi, dapat disimpulkan bahwa bangunan yang akan dilakukan penertiban atau pengosongan oleh PT. KAI adalah bangunan – bangunan yang berada dalam jarak 6 meter saja, yang sudah di atur dalam Pasal 42 ayat (1) Undang – Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, yang mengatur tentang batasan jarak daerah milik jalan atau ruang bebas agar tidak mengganggu perjalanan kereta api.

Pembongkaran atau penertiban untuk pengosongan tanah milik kereta api yang terletak di sempadan rel akan dilakukan dengan mendahulukan tempat – tempat yang dianggap penting dahulu, yaitu tempat yang akan digunakan sebagai jalur ganda atau (double track) yang dianggap menjadi prioritas utama dari PT. KAI. Jalur ganda atau disebut (double track) adalah jalur yang akan digunakan untuk mempercepat alat angkutan kereta api atau untuk mendukung penuh operasional angkutan penumpang dan/ atau angkutan barang yang dioperasikan oleh PT. KAI. Oleh karena itu, hal ini dilakukan karena dari tahun ke tahun barang dan penumpang yang diangkut juga semakin padat. Oleh sebab itu, dibutuhkan prasarana perkeretaapian yang dapat membantu mempercepat proses pengangkutan, yaitu jalur ganda (double track). Selain ditambah jalur ganda tersebut, dibuat keseimbangan dengan menambah alat angkutnya, yaitu kereta api.

Jadi, dapat disimpulkan bahwa PT. KAI masih memberikan waktu kepada warga agar bisa dimengerti, bahwasanya PT. KAI tidak langsung melakukan penertiban di semua tempat, melainkan mendahulukan area – area yang akan digunakan jalur ganda atau double track terlebih dahulu. Adanya hal tersebut diharapkan kesadarannya bagi seluruh penduduk yang tinggal di sempadan rel kereta api untuk segera berpindah.

Pihak dari PT. KAI juga menjelaskan bahwa, sebelum dilaksanakan penertiban yang dilakukan oleh PT. KAI, pihak PT. KAI melakukan hal – hal yang berhubungan mengenai larangan Pasal 178 Undang – Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian tersebut kepada warga yang tinggal di sempadan rel kereta api, yaitu PT. KAI melakukan sosialisasi kepada warga dahulu, musyawarah sekaligus memberikan pemberitahuan tentang pengosongan tanah milik PT. KAI dari jarak waktu yang lama dengan maksud agar dalam pelaksanaan penertiban tidak dilakukan secara mendadak yang nantinya dapat merepotkan warga untuk pindah dari tempat yang sudah lama di tempatnya. Seiring dengan pemberitahuan tersebut, PT. KAI juga terus memantau sampai jatuh temponya pelaksanaan penertiban.

Penertiban tersebut untuk melindungi jalur ruang milik kereta api atau tanah di sempadan rel. Perlindungan ruang milik jalan jalur kereta api itu, sama halnya dengan merawat rel kereta api. Oleh sebab itu, maka harus dilakukan perawatan terhadap rel juga, guna kelancaran perjalanan kereta api. Perawatan prasarana perkeretaapian

ini dikelompokkan menjadi perawatan terhadap jalur kereta api, jembatan, stasiun dan perawatan terhadap fasilitas operasi kereta api. Perawatan jalur kereta api terbagi menjadi perawatan rel, perawatan bantalan, balas, wesel dan perlintasan sebidang. Jadi, adanya semua perawatan ini berguna untuk menghindari kecelakaan yang bisa disebabkan oleh salah satunya, yaitu kerusakan prasarana perkeretaapian yang berupa jalur kereta api, sehingga nantinya kemungkinan terjadi kecelakaan kereta api dapat diminimalisir.

Selain itu, pihak PT. KAI mencari tahu dahulu mengenai kejelasan status tanah tersebut. Faktor apa saja yang sebenarnya menyebabkan mereka tinggal di sempadan rel kereta api. Adanya bangunan di sempadan rel kereta api tersebut dianggap merugikan PT. KAI sebagai pengguna prasarana perkeretaapian milik negara. Oleh karena itu, harus ada perubahan tentang hal itu agar tidak merugikan dan mencemarkan nama baik PT. KAI sebagai penanggung jawab atau pihak yang berwenang atas tanah ruang milik jalur kereta api tersebut.

Tanah di sempadan rel kereta api tersebut, selain digunakan untuk ruang bebas agar pandangan masinis leluasa dalam menjalankan kereta api, tanah tersebut nantinya juga dapat digunakan untuk mendukung upaya pemenuhan kebutuhan prasarana perkeretaapian lainnya, seperti berupa stasiun dan prasarana lainnya. Oleh karena itu, tetap ada tindakan dari pihak PT. KAI atas tanah yang sudah ditempati warga kelurahan Ngagel maupun lainnya di wilayah kota Surabaya. Disini pihak PT. KAI tidak bermaksud untuk membiarkan mengenai permasalahan bangunan yang ada di sempadan rel kereta api, hanya saja dalam pelaksanaan penertiban tersebut masih membutuhkan waktu yang cukup.

Jadi dapat disimpulkan bahwa, tujuan dilakukan hal tersebut, yaitu untuk keamanan keselamatan perjalanan kereta api dan juga untuk keefektifan aturan Undang – Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, khususnya Pasal 178 dan Pasal 42 ayat (1) Undang – Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian yang mengatur tentang larangan mendirikan bangunan di sempadan rel kereta api.

Hal itu juga untuk menjaga visi misi PT. KAI yang sudah diterapkan, yaitu:

Visi PT Kereta Api:

Dalam visi ini menekankan bahwa:

- Seluruh lapisan masyarakat adalah pelanggan
- Terdepan dalam keselamatan dan keandalan
- Pelopor pembangunan berwawasan lingkungan
- Karyawan bangga dan sejahtera
- Keuangan perusahaan sehat

Misi PT Kereta Api:

Pada misinya, yaitu menyelenggarakan bisnis perkeretaapian dan bisnis penunjangnya, melalui praktek bisnis dan model organisasi terbaik untuk memberikan nilai tambah yang tinggi bagi stakeholders dan kelestarian lingkungan berdasarkan 4 pilar utama : keselamatan, ketepatan waktu, pelayanan dan kenyamanan.

Hambatan yang dihadapi oleh PT. KAI Daop 8 Surabaya terkait pelaksanaan Pasal 178 Undang – Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.

Pada aturan Undang – Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian Pasal 178 telah mengatur mengenai larangan mendirikan bangunan di sempadan rel

kereta api. Namun, dalam terkait pelaksanaannya hal itu tidak mudah dilakukan setelah melihat keadaan yang ada di lapangan pada saat ini. Tentunya akan ada hambatan hambatan yang akan dihadapi oleh pihak PT. KAI Daop 8 Surabaya. Mengenai hambatan yang dihadapi oleh PT. KAI Daop 8 Surabaya terkait pelaksanaan Pasal 178 Undang – Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, yaitu :

a. Kepadatan Bangunan di Sempadan Rel Kereta Api

Kepadatan bangunan menjadi faktor utama penghambat PT. KAI terkait pelaksanaan larangan Pasal 178 Undang – Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Kepadatan bangunan pada mulanya disebabkan akibat dari banyaknya jumlah penduduk. Pertambahan penduduk seperti daerah perkotaan mengakibatkan kebutuhan sarana dan prasarana perkotaan semakin meningkat terutama kebutuhan lahan untuk perumahan. Oleh karena itu, kepadatan penduduk yang ada saling terkait dengan kepadatan bangunan pula, seiring berjalannya waktu kepadatan akan semakin meningkat.

Dapat diketahui bahwa di kota Surabaya khususnya di kelurahan Ngagel desa Mustika Baru terbukti terdapat 107 bangunan yang terletak di sempadan rel kereta api. Bila dihitung secara keseluruhan bangunan yang ada di sempadan rel kereta api di kota Surabaya, bisa mencapai ribuan. Bangunan tersebut hanya berjarak tidak lebih dari 2 (dua) meter saja dari as rel. Akibat dari banyaknya bangunan yang ada di sempadan rel kereta api tersebut, maka sangat merepotkan pihak PT. KAI untuk melakukan penertiban. Oleh karena itu, banyaknya bangunan – bangunan yang ada di sempadan rel kereta api telah menjadi faktor utama penghambat pihak PT. KAI terkait pelaksanaan larangan Pasal 178 Undang – Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Berhubung karena pengawasan minim, lahannya banyak, maka lepas kontrol sehingga pihak pengawas mengalami kesulitan untuk selalu menjaga area sempadan rel kereta api.

Dampak lain dari banyaknya bangunan di sempadan rel kereta api tersebut membuat pihak PT. KAI enggan untuk menertibkan atau menerapkan keefektifan aturan Pasal 178 Undang – Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, karena dalam pelaksanaannya diperkirakan membutuhkan dana yang sangat banyak dan membutuhkan ruang yang lebih untuk pembongkaran agar tidak mengganggu perjalanan kereta api yang melintas. Berikut bukti mengenai adanya bangunan pada kenyataan yang ada di lapangan dapat dilihat pada gambar di bawah ini:

Gambar 3.7

Kondisi Bangunan di Sempadan Barat Rel Kereta Api Kelurahan Ngagel Kota Surabaya

Sumber : Dokumentasi Peneliti, 2017

Bangunan - bangunan tersebut sudah berdiri lama sampai puluhan tahun. Bangunan tersebut terbuat dari batu - bata atau tembok yang sama seperti bangunan - bangunan yang ada pada saat ini. Namun, masyarakat yang menempati di pinggiran rel kereta api tersebut, kenyataannya tenang - tenang saja. Mereka merasa sudah terbiasa, meskipun awalnya katanya ketakutan dengan adanya getaran akibat kereta api yang melintas.

Jadi, dapat disimpulkan bahwa adanya bangunan yang begitu banyak membuat pelaksanaan penerapan aturan Pasal 178 Undang - Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian tersebut terhambat. Meskipun diberikan peringatan dan tindakan, akibat banyaknya masyarakat yang tinggal, maka pihak PT. KAI tidak bisa melakukan pembongkaran begitu saja. Pihak PT. KAI akan melakukan suatu cara yang lebih baik dan tepat agar tidak menimbulkan konflik yang saling merugikan diantara kedua belah pihak.

b. Minimnya Kesadaran Warga Pinggiran Rel Kereta Api

Pihak Perkeretaapian Daop 8 Surabaya dalam pelaksanaan larangan Pasal 178 Undang - Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian mengalami kendala karena minimnya kesadaran warga pinggiran rel kereta api. Minim kesadaran disini dalam arti sikap cuek dan acuh terhadap aturan yang ada, seperti aturan Pasal 178 Undang - Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Mereka warga yang tinggal di pinggiran rel kereta api sebenarnya tahu tentang adanya aturan tersebut, namun mereka cuek tidak mempedulikan aturan yang sudah diterapkan.

Minimnya kesadaran hukum terdiri dari empat bagian, yaitu:

- Pengetahuan
- Pemahaman
- Sikap, dan
- Perilaku

Diketahui dari hasil wawancara dengan bapak Prayetno selaku ketua RT desa Mustika Baru kelurahan Ngagel kota Surabaya mengungkapkan bahwa :

“Sebenarnya warga ini juga tahu tentang ada aturan tersebut. Soalnya juga sering ada pertemuan. Tapi mau pindah mau pindah kemana bingung mas. Kebanyakan juga tidak mampu, kerjanya sopir, buruh pabrik, tukang, kuli bangunan dan lain - lain. Gaji rata - rata 50.000 per hari, ada yang 40.000 ribu ada yang 75.000 ribu ada yang lebih juga sih, tapi kebanyakan di bawah 75.000 ribu mas.”

Jadi dapat disimpulkan bahwa minim kesadaran pada warga disini berada pada tingkatan sikap. Mereka sebenarnya mengetahui tentang adanya aturan larangan tersebut, namun mereka tidak mempedulikannya, mereka bersikap cuek dan acuh mengenai aturan yang ada.

Alasan mereka tinggal di sempadan rel kereta api tersebut, karena mereka tidak punya tempat lain, selain itu juga faktor ekonomi yang mengakibatkan tidak mau untuk membeli tanah yang harganya saat

ini mahal, sedangkan dari mereka sebagian besar profesinya menjadi buruh. Jadi, mereka tidak punya cara lain selain menempati lahan - lahan kosong dimanapun yang mereka tempati.

Kurangnya kesadaran hukum membuat warga tidak mudah untuk diajak kerjasama menciptakan lingkungan yang tertib dan aman. Kurang lebih 50% dari mereka adalah masyarakat berpendidikan rendah. Mereka seolah tidak menyadari jika mereka menyalahi aturan yang ada. Sebagian dari mereka justru membela diri dengan memberitahukan bahwa mereka mempunyai hak milik atas ijin pemakaian tanah tersebut. Surat tersebut bukan surat IMB (izin mendirikan bangunan), namun surat ijo yang katanya pengganti surat IMB. Surat ijo telah mereka dapat dari sistem penyewaan tanah, yaitu penyewaan dari pemkot yang sebagai lembaga pemberi ijin. Surat ijo dapat diperpanjang berapa tahun sekali layaknya sistim kontrak. Dan mereka juga tetap membayar pajak. Hal ini menjadi menyulitkan dan membingungkan PT. KAI sebagai pemilik kewenangan atas tanah tersebut, karena lembaga perijinan kewenangan dari pemkot.

Bapak Bambang selaku lurah desa Mustika Baru kelurahan Ngagel kota Surabaya mengungkapkan bahwa:

“Ini PJK, jadi tinggal matok (pasang) tinggal matok (pasang) gitu ja, jadi lahan kosong ceritanya, tidak beli. Awalnya ada beberapa trus ikut - ikutan. Tidak punya surat IMB, namun surat ijo, sertifikat juga belum. Surat ijo ini istilahnya ijin pemakaian tanah atau mendirikan bangunan dari pemerintah kecamatan sampai pemkot (pemerintah kota). Jadi belum resmi, ada batas waktunya berapa tahun sekali gitu, bisa diperpanjang dan tetap membayar pajak.”

Oleh karena itu, diketahui bahwa sebagian besar mereka mempunyai surat ijo untuk memiliki hak atas tanah tersebut. Surat ijo adalah tanah yang statusnya Hak Pengelolaan Lahan atau disebut (HPL). Padahal berdasarkan Undang - Undang Pokok Pertanahan atau Agraria, sebutan HPL atau tanah surat ijo tidak termasuk dalam Undang - Undang Agraria. Tanah ini merupakan tanah yang disewakan oleh pemkot. Sebagai bukti HPL atau tanah surat ijo, warga yang menyewa diberi bukti keterangan dengan sampul berwarna hijau, sehingga gampangnya warga memberi nama kepada tanah HPL tersebut sebagai tanah “sertifikat hijau” atau surat ijo.

Jadi dapat disimpulkan bahwa mengenai hal itu, maka pihak PT. KAI mendapat hambatan terkait pelaksanaan Pasal 178 Undang - Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian mengenai minimnya kesadaran hukum masyarakat yang tinggal di sempadan rel kereta api. Minimnya kesadaran masyarakat menjadi hal yang sulit untuk diajak kerjasama demi keselamatan bersama.

Bagaimanapun juga kesadaran hukum menjadi peran penting dalam menyikapi berbagai hal yang ada disekitar kita. Namun, atas hal tersebut, PT. KAI tetap tidak pernah memberikan ijin untuk

sempadan rel kereta api digunakan sebagai tempat tinggal atau didirikan bangunan untuk kegiatan apapun. Karena memang pemilik kewenangan atas hak tanah tersebut dimiliki oleh pihak PT. KAI.

Meskipun Pemkot sebagai lembaga pemberi ijin pemakaian tanah telah menyewakan tanah Negara kepada mereka, namun jika tanah tersebut milik kewenangan PT. KAI, maka Pemkot tidak berhak memberikan dan menyewakan tanah tersebut tanpa ijin dari pihak PT. KAI. Pemilik kewenangan atas tanah di sempadan rel kereta api tetap menjadi milik PT. KAI. Jadi hal itu perlu diketahui bahwasannya Pemkot tidak boleh memberikan ijin pemakaian tanah kepada siapapun dengan semauanya sendiri tanpa meminta ijin terlebih dahulu kepada pihak yang berwenang, yaitu PT. KAI.

Sebenarnya, jika masyarakat menganggap tidak tahu dan tidak mau disalahkan harus bisa menyikapi peringatan yang diberikan oleh pihak PT. KAI dengan baik. Ketidaktahuan tentang aturan tidak bisa menjadi alasan mereka untuk tetap tinggal di sempadan. Jadi bagaimanapun juga harus patuh pada aturan yang ada.

Pada hukum di Indonesia kita diikat oleh suatu asas yang disebut sebagai asas fiksi hukum. Asas fiksi hukum ini adalah menganggap sesuatu yang tidak ada sebagai ada atau sesuatu yang tidak benar sebagai benar. Asas ini anggapan bahwa setiap orang mengetahui undang – undang atau menganggap semua orang tahu hukum (*presumptio iures de iure*). Jadi dengan dicantumkannya kata – kata akhir pada suatu undang – undang, “Undang - undang ini mulai berlaku pada saat diundangkan,” dianggap setiap orang telah mengetahuinya. Adanya asas tersebut , maka semua orang tidak bisa mengelak dari aturan yang ada, baik yang sekolah maupun yang tidak sekolah semua dianggap tahu, karena segala aturan pasti telah disampaikan atau diberitakan diseluruh Indonesia tanpa alasan apapun, tidak ada aturan yang disembunyikan kecuali kita yang tidak paham.

Oleh karena itu, sebenarnya meskipun mereka mengaku mempunyai surat ijin pemakaian tanah atau disebut surat ijo, hal tersebut tetap saja dilarang dan tidak bisa membatalkan proses penertiban yang akan dilakukan oleh pihak PT. KAI. Selain memang untuk ruang terbuka hijau, hal itu untuk keefektifan aturan perkeretaapian. Pihak PT. KAI juga tidak pernah memberikan ijin untuk hal tersebut. Keamanan perjalanan kereta api lebih diutamakan.

Dampak minimnya kesadaran hukum warga membuat pihak PT. KAI tidak bisa berharap permasalahan ini dapat terselesaikan dengan cepat. Minimnya kesadaran, seperti sikap yang cuek dengan aturan yang ada mengakibatkan sulitnya pihak PT. KAI melakukan penertiban atau pengosongan tanah di sempadan rel kereta api.

Kurangnya pengetahuan, pemahaman, sikap dan perilaku lainnya yang mengenai hal itu dapat menjadi faktor penghambat terkait pelaksanaan Pasal 178 Undang – Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.

c. Permintaan Ganti Rugi

Selain karena minimnya kesadaran hukum warga yang menghambat proses pelaksanaan Pasal 178 Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, permintaan ganti rugi juga menjadi faktor penghambat PT. KAI Daop 8 Surabaya dalam menerapkan pelaksanaan larangan Pasal 178 Undang – Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.

Ganti rugi (*legal remedy*) adalah cara pemenuhan atau kompensasi hak oleh pengadilan yang diberikan kepada satu pihak yang menderita kerugian oleh pihak lain yang melakukan kelalaian atau kesalahan sehingga menyebabkan kerugian tersebut. Ada dua sebab timbulnya ganti rugi, yaitu:

- “Ganti rugi karena wanprestasi (Pasal 1240 s,d 1252 KUH Perdata): ganti rugi yang dibebankan kepada debitur yang tidak memenuhi isi perjanjian yang telah dibuat antara kreditur dengan debitur. Pembebanan ganti rugi ini atas perintah pengadilan setelah melalui proses somasi minimal tiga kali.
- Ganti rugi karena perbuatan melawan (Pasal 1365 KUH Perdata): ganti rugi yang dibebankan kepada orang yang telah menimbulkan kesalahan kepada pihak yang dirugikannya. Ganti rugi ini timbul karena adanya kesalahan, bukan karena adanya perjanjian”.

Diketahui dari hasil wawancara dengan pihak PT. KAI, permintaan ganti rugi tidak bisa diminta kepada pihak PT. KAI, karena PT. KAI adalah pemilik kewenangan atas tanah di sempadan rel kereta api tersebut. PT. KAI juga tidak pernah memberikan ijin kepada mereka untuk tinggal di sempadan rel kereta api. Jika mereka mendirikan bangunan, seperti rumah tanpa sepengetahuan dari pihak PT. KAI, maka PT. KAI tidak bisa disalahkan atau dimintai ganti rugi jika sewaktu – waktu diminta pemerintah untuk melakukan penertiban. Mau tidak mau mereka harus mau, karena tanah tersebut bukan hak mereka.

Hal ini diungkapkan oleh bapak Sugiyanto selaku Assistant Manager Penertiban dan Penanganan Aset Bermasalah.:

“Dan untuk ganti rugi, PT. KAI tidak mau, cuma tali asih saja. Mungkin buat pembongkarannya saja. Jadi kita kasih uang buat ongkos bongkar. Mereka tidak punya surat sertifikat tanah, jadi itu milik PT. KAI. Namun meskipun tidak ijin, PT. KAI tidak langsung menertibkan, PT. KAI melakukan sosialisasi dulu untuk pembongkaran dan membantu sedikit, seperti memberi uang ongkos bongkar yang dimaksud tadi.”

Diungkapkan oleh warga pinggiran rel kereta api kelurahan Ngagel kota Surabaya:

“Kalau mau digusur atau dibongkar ya relatif mas, ada yang ikhlas ada yang tidak. Kalau yang ikhlas ya nyadari kalau itu bukan lahannya, suatu saat kalau PT. KAI butuh terus dijalog (diminta) ya gak papa, wong gak melok duwe (orang tidak ikut punya), bisa beli lagi, namun yang tidak ikhlas, tidak nyadari dan tidak punya modal lagi. pasti gak mau mas.”

Mengenai hal itu, jika saat dilakukannya penertiban dimintai ganti rugi, maka kerugian tersebut harus merupakan akibat dari perbuatan melanggar hukum, hal ini berarti bahwa untuk dapat menuntut ganti rugi, harus dipenuhi unsur – unsur sebagai berikut :

- Ada perbuatan melanggar hukum
- Ada kerugian
- Ada hubungan kausalitas antara perbuatan melanggar hukum dan kerugian, dan
- Ada kesalahan

Apabila dikaitkan dengan kebijakan yang dikeluarkan oleh PT. KAI mengenai larangan mendirikan bangunan di sempadan rel kereta api. PT. KAI tetap tidak bisa dimintai ganti rugi atas pembongkaran daerah jalur ruang milik rel kereta api, atau area sempadan rel.

Sebenarnya, pihak PT. KAI sudah memberikan peringatan berkali – kali, karena jelas lahan yang ditempati oleh warga tersebut adalah tanah milik perkeretaapian. Tanah di sempadan rel tersebut digunakan untuk dijadikan sebagai ruang bebas pandangan masinis, dan kegunaan lainnya terkait keselamatan perjalanan kereta api. Oleh karena itu, diharapkan kesadarannya dari warga untuk keselamatan bersama. Jangan sampai ada hal – hal yang tidak diinginkan, seperti kecelakaan terperosoknya kereta api yang mungkin sewaktu – waktu bisa terjadi.

Dampak adanya permintaan ganti rugi sebelum dilakukan tindakan pembersihan atau pembongkaran bangunan dari PT. KAI, maka PT. KAI sudah jelas mendapat hambatan atas hal tersebut, karena jika hal itu terjadi dan dilakukan tidak hanya membutuhkan dana sedikit, namun membutuhkan dana yang sangat besar. Oleh karena itu, dampak akibat ganti rugi tersebut mengakibatkan pihak PT. KAI enggan melakukan pembersihan atau pembongkaran bangunan di sempadan rel kereta api Surabaya.

Pihak PT. KAI hanya mau memberi uang ongkos pembongkaran saja, karena bagaimanapun juga lahan tersebut milik Perkeretaapian. Jadi, PT. KAI berhak mengambilnya sewaktu – waktu tanpa dimintai ganti rugi dari pemilik bangunan – bangunan yang ada di sempadan rel kereta api tersebut.

Bangunan tersebut didirikan tanpa minta ijin dari pihak PT. KAI, mereka tidak punya surat ijin mendirikan bangunan dari pihak yang berwenang, Mereka juga tidak punya sertifikat tanah, karena memang tidak membeli, mereka hanya menempati saja. Oleh karena itu, mau tidak mau harus mau jika pihak PT. KAI meminta kembali tanah milik PT. KAI.

Mengenai semua itu, dapat disimpulkan bahwa permintaan ganti rugi yang diminta oleh warga pinggiran rel kereta api dapat menghambat proses penertiban terkait pelaksanaan Pasal 178 Undang – Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Selain terjadinya perdebatan, dikhawatirkan timbul kekerasan dalam pelaksanaan penertiban nanti.

PENUTUP SIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian tentang Implementasi Undang – Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian mengenai larangan mendirikan bangunan

di sempadan rel kereta api kelurahan Ngagel kota Surabaya, dapat ditarik suatu kesimpulan:

1. Bahwa pelaksanaan penerapan Pasal 178 Undang – Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian tersebut belum berjalan dengan baik, namun dalam pelaksanaannya yaitu:

- a. Pihak PT. KAI Daop 8 Surabaya melakukan penertiban bangunan yang ada di sempadan rel kereta api kota Surabaya setelah memberikan peringatan – peringatan mengenai pembongkaran. Peringatan dilakukan secara rutin kepada warga, supaya segera pindah ke tempat lain sebelum sampai jatuh tempo dilakukan pembongkaran atau penertiban. Bangunan – bangunan tersebut dibongkar dengan tujuan untuk mengosongkan lahan atau tanah milik kereta api sesuai dengan peraturan yang ada.
- b. Sebelum pelaksanaan penertiban, pihak PT. KAI akan sosialisasi terlebih dahulu kepada warga yang bersangkutan agar tidak terjadi kesalahpahaman.
- c. PT. KAI melakukan penertiban pada tempat – tempat yang akan digunakan sebagai double track dahulu. Oleh karena itu, penertiban dilakukan secara bertahap. Selain itu penertiban dilakukan dengan dua jenis penertiban, yaitu penertiban sistem administrasi dan sistem pengosongan. Penertiban sistem administrasi adalah penertiban yang dibuat dengan sistem sewa, yaitu bangunan yang berada dalam jarak 12 meter tidak dibongkar karena dianggap tidak mengganggu perjalanan kereta api, sehingga ditawarkan untuk sewa – menyewa. Sedangkan sistem pengosongan adalah penertiban yang memang harus dikosongkan, yaitu bangunan yang berada dalam jarak 6 meter dari as rel harus dibongkar karena dianggap mengganggu perjalanan kereta api.

Mengenai penertiban bangunan – bangunan yang ada di sempadan rel kereta api tersebut bertujuan untuk mengosongkan lahan atau tanah milik kereta api sesuai dengan peraturan yang ada, yaitu diatur dalam Pasal 178 Undang – Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.

2. Hambatan yang dialami dalam penerapan pelaksanaan Pasal 178 Undang – Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian antara lain:

- a. Adanya kepadatan bangunan yang berada di sempadan rel kereta api, hal tersebut berdampak menyulitkan pihak PT. KAI untuk melakukan penertiban atau pengosongan lahan. Dibutuhkan ruang lebih untuk pembongkaran bangunan di sempadan rel yang begitu padat agar tidak mengganggu perjalanan kereta api yang melintas.
- b. Minimnya kesadaran hukum warga yang tinggal di sempadan rel kereta api. Banyak dari mereka yang cuek dan acuh mengenai aturan yang ada, sehingga membuat pihak PT. KAI kesulitan untuk melakukan penertiban dengan tujuan pengambilan kembali tanah milik PT. KAI.

- c. Permintaan ganti rugi, permintaan ganti rugi menjadi hambatan pihak PT. KAI yang dianggap paling merepotkan. Adanya permintaan ganti rugi atau tuntutan – tuntutan dari warga yang diminta mengakibatkan PT. KAI enggan melakukan penertiban, karena sudah pasti akan membutuhkan dana yang sangat banyak sekali.

SARAN

Berdasarkan hasil penelitian, peneliti memberikan saran sebagai berikut:

1. Bagi pihak perkeretaapian seharusnya lebih meningkatkan mengenai pengawasan terhadap perlindungan sempadan rel kereta api.
 - a. Pengawasan harus dilakukan secara rutin, mungkin satu bulan sekali guna menjaga tanah sempadan rel yang bermaksud digunakan untuk ruang terbuka hijau.
 - b. Sebelum terlanjur semakin banyak bangunan yang didirikan, harus segera di eksekusi atau dilakukan penanganan represif.
 - c. Dan mungkin jumlah SDM atau pihak pengawasnya ditambah lagi agar proses pengawasan bisa berjalan lebih baik.
2. Masyarakat harus lebih memahami aturan mengenai pendirian bangunan yang telah berlaku, khususnya dalam pendirian bangunan di sempadan rel kereta api yang diatur dalam Pasal 178 dan Pasal 42 ayat (1) Undang – Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Masyarakat diharapkan mencari tahu terlebih dahulu mengenai status tanah kosong, apakah tanah tersebut diperbolehkan untuk didirikan sebuah bangunan atau tidak.

DAFTAR PUSTAKA

Abdulkadir, M. 2013. Hukum Pengangkutan Niaga. Bandung: Citra Aditya Bakti.

Achmadi, C. N. 2009. Metodologi Penelitian. Jakarta: Bumi Aksara.

Adisasmita, R. 2006. Pembangunan Pedesaan Dan Perkotaan. Yogyakarta: Graha Ilmu.

Agusm. Arti Garis Sempadan Bangunan dan Fungsinya. ImageBali. Denpasar, (Online), (<http://Imagebali.net/detail-artikel/1049-artis-garis-sempadan-bangunan-dan-fungsinya.php>, diakses pada 3 oktober 2016).

Agnezliuchan. 2013. Penelitian Deskriptif Kualitatif, (Online), (<http://www.informasi-pendidikan.com/2013/08/penelitian-deskriptif-kualitatif.html?m=1>, diakses pada 20 Agustus 2016).

Alamsyah, A. A. 2003. Rekayasa Jalan Rel. Malang: Bayumedia.

Arti Defini Pengertian.2014. Pengertian Fiksi Hukum (Arti-definisi-pengertian.info/pengertian-fiksi-hukum/ (online), diakses pada 1 april 2017).

Bambang Panudju, M. 1999. Pengadaan Perumahan Kota Dengan Peran Serta Masyarakat Berpenghasilan Rendah. Bandung: Yayasan Adikarya IKAPI.

BPS. 2016. Badan Pusat Statistik kota Surabaya, (Online), (<https://surabayakota.bps.go.id/linkTabelStatistik/view/id/51>, diakses pada 20 agustus 2016).

Browne & Wildavsky, Syukur. 2004. 7 Pengertian Implementasi Menurut Para AhliLengkap. DosenPendidikan, (Online), (<http://www.dosenpendidikan.com/7-pengertian-implementasi-menurut-para-ahli-lengkap/>, diakses pada 25 september 2016).

Dinkominfo. 2015. Dinas Komunikasi dan Informatikakota Surabaya, (Online), (<http://dinkominfo.surabaya.go.id/dki.php?hal=30>, diakses 20 juli 2016).

H.Surakim. 2014. Konstruksi Jalan Rel dan Keselamatan Perjalanan Kereta Api. Bandung: Nuansa Cendekia.

JoyIрман. RuangTerbukaHijau. Jakarta, (Online), (<http://www.penataanruang.com/ruang-terbuka-hijau.html>, diakses pada 3 oktober 2016).

Kamus bisnis dan manajemen. (online) (<http://Kamusbisnis.com/arti/ganti-rugi>, diakses pada 31 maret 2017)

Moleong, Lexy J M. 2008. Metodologi Penelitian Kualitatif. Bandung: Remaja Rosdakarya.

Purwadhika. 2009. Permukiman Liar di Sekitar Rel Mengkhawatirkan, (Online), (<http://megapolitan.kompas.com/read/2009/01/15/2049146/Permukiman.Liar.di.Sekitar.Rel.Mengkhawatirkan>, diakses pada 28 Januari 2017).

Republik Indonesia. Kitab Undang – Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 65. Jakarta: Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia republik Indonesia. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4722.

Republik Indonesia. Peraturan Daerah Kota Surabaya Nomor 12 Tahun 2014 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Surabaya Tahun 2014-2034. Lembaran Daerah Kota Surabaya Tahun 2014 Nomor 12. Surabaya: Sekretaris Daerah Kota Surabaya. Tambahan Lembaran Daerah Kota Surabaya Nomor 10.

Sarana dan Prasarana Moda Angkutan Kereta Api.2012, (Online), (<http://atmaja.staff.umy.ac.id/files/2012/03/BAB-II-SARANA-DAN-PRASARANA.pdf>, diakses pada 2 oktober 2016).

Shafrida, A. 2014. Prosespasial Permukiman Liar (SQUATTER) di Sempadan Rel Kereta Api Kota Semarang.Semarang: Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Semarang.

Sora, N. 2015.Pengertian Urbanisasi dan Faktor Pendorongnya Terjelas, (Online), (<http://www.pengertianku.net/2015/12/pengertian-urbanisasi-dan-faktor-pendorongnya.html>, diakses pada 2 oktober 2016).

Sugiyono. 2014. Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif Dan R&D. Bandung: Alfabeta.

Subagyo, P. 2011. Metode Penelitian Dalam Teori dan Praktik. Jakarta: Rineka Cipta.

Sukirman Silvia. 1994. Dasar-dasar Perencanaan Geometrik Jalan. Bandung: NOVA.

- Subarsono, AG. 2005. Analisis Kebijakan Publik. Yogyakarta: Pustaka Pelajar
- THM. Pangestu. 1981. Jalan Kereta Api. FTSP ITB.
- Tangkilisan, Hesel Nogi.S. 2003. Implementasi Kebijakan Publik. Jakarta: Lukman Offset.
- Widayanti, A. S. M. 2012. Sistem Transportasi. Surabaya: Unesa.
- Yustikasari, M. 2011. Manajemen Sarana dan Prasarana Perkeretaapian di PT. Kereta Api Indonesia (persero) Daerah Operasi (Daop) VII Madiun. Surakarta: Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sebelas Maret.

