

**INVENTARISASI PERMUKIMAN DI KAWASAN SEMPADAN REL  
KERETA API KOTA PADANG PANJANG**

**SKRIPSI**

*Diajukan Untuk Memenuhi Persyaratan Menyelesaikan  
Program Strata Satu (S1)*



**THOMAS HENDRA SITANGGANG  
NIM 1201555/2012**

**PROGRAM STUDI GEOGRAFI  
JURUSAN GEOGRAFI  
FAKULTAS ILMU SOSIAL  
UNIVERSITAS NEGERI PADANG  
2018**

**INVENTARISASI PERMUKIMAN DI KAWASAN SEMPADAN REL  
KERETA API KOTA PADANG PANJANG**

**SKRIPSI**

*Diajukan Untuk Memenuhi Persyaratan Menyelesaikan  
Program Strata Satu (S1)*



**THOMAS HENDRA SITANGGANG  
NIM 1201555/2012**

**PROGRAM STUDI GEOGRAFI  
JURUSAN GEOGRAFI  
FAKULTAS ILMU SOSIAL  
UNIVERSITAS NEGERI PADANG  
2018**

**HALAMAN PERSETUJUAN PEMBIMBING SKRIPSI**

**Judul** : **Inventarisasi Permukiman di Kawasan Sempadan  
Rel Kereta Api Kota Padang Panjang**

**Nama** : **Thomas Hendra Sitanggang**

**NIM / TM** : **1201555 / 2012**

**Program Studi** : **Geografi**

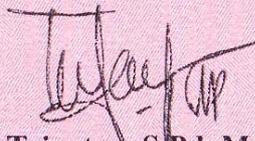
**Jurusan** : **Geografi**

**Fakultas** : **Ilmu Sosial**

**Padang, 10 Februari 2018**

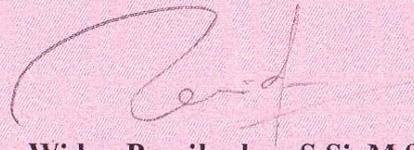
**Disetujui oleh:**

**Pembimbing I**



**Triyatno, S.Pd, M.Si**  
**NIP. 19750328 200501 1 002**

**Pembimbing II**



**Widya Prarikeslan, S.Si, M.Si**  
**NIP. 19790605 200812 2 001**

**Mengetahui,  
Ketua Jurusan Geografi**



**Dra. Yurni Suasti, M.Si**  
**NIP. 19620603 198603 2 001**

## HALAMAN PENGESAHAN LULUS UJIAN SKRIPSI

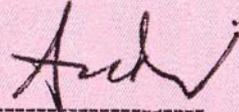
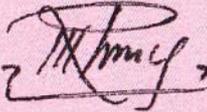
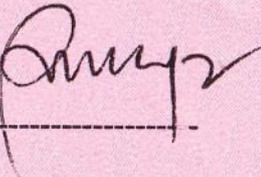
Dinyatakan lulus setelah dipertahankan di depan Tim Penguji Skripsi  
Jurusan Geografi Fakultas Ilmu Sosial  
Universitas Negeri Padang  
Pada Hari Sabtu, Tanggal 10 Februari 2018 Pukul 16.00 s/d 17.00 WIB

### INVENTARISASI PERMUKIMAN DI KAWASAN SEMPADAN REL KERETA API KOTA PADANG PANJANG

Nama : Thomas Hendra Sitanggang  
NIM / TM : 1201555 / 2012  
Program Studi : Geografi  
Jurusan : Geografi  
Fakultas : Ilmu Sosial

Padang, 10 Februari 2018

Tim Penguji:

Nama	Tanda Tangan
1. Ketua Tim Penguji : Febriandi, S.Pd, M.Si	
2. Anggota Penguji 1 : Dra. Rahmanelli, M.Pd	
3. Anggota Penguji 2 : Ratna Wilis, S.Pd, M.P	

Mengesahkan:  
Dekan FIS UNP



Prof. Dr. Syafri Anwar, M.Pd  
NIP. 19620011989031002



**UNIVERSITAS NEGERI PADANG  
FAKULTAS ILMU SOSIAL  
JURUSAN GEOGRAFI**

Jalan Prof. Dr. Hamka, Air Tawar Padang-25131 Telp. 0751-7875159

**SURAT PERNYATAAN TIDAK PLAGIAT**

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

**Nama** : Thomas Henda Sitanggang  
**NIM / TM** : 1201555/2012  
**Program Studi** : Geografi  
**Jurusan** : Geografi  
**Fakultas** : Ilmu Sosial

Dengan ini menyatakan, bahwa skripsi saya dengan judul:

**“Inventarisasi Permukiman Di Kawasan Sempadan Rel Kereta Api Kota Padang Panjang”** adalah benar merupakan hasil karya saya dan bukan merupakan plagiat dari karya orang lain. Apabila suatu saat terbukti saya melakukan plagiat maka saya bersedia diproses dan menerima sanksi akademis maupun hukum sesuai dengan hukum dan ketentuan yang berlaku, baik di instansi UNP maupun di masyarakat dan Negara.

Demikianlah pernyataan ini saya buat dengan penuh kesadaran dan rasa tanggung jawab sebagai anggota masyarakat ilmiah.

Padang , 10 Februari 2018

Diketahui Oleh,  
**Ketua Jurusan Geografi**

**Dra. Yurni Suasti, M.Si**  
**NIP. 19620603 198603 2 001**

Saya yang menyatakan



**Thomas Hendra Sitanggang**  
**NIM. 1201555/2012**

## ABSTRAK

### **Thomas Hendra S (2018): Inventarisasi Permukiman Di Kawasan Sempadan Rel Kereta Api Kota Padang Panjang**

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui persebaran permukiman yang berdiri di sempadan rel kereta api di Kota Padang Panjang dan mengetahui faktor pendorong masyarakat dalam mendirikan permukiman di sempadan rel kereta api Kota Padang Panjang.

Jenis penelitian menggunakan metode deskriptif kuantitatif. Penelitian dilakukan di kawasan sempadan rel kereta api di Kota Padang Panjang. Populasi yang digunakan adalah seluruh bangunan yang berada di sempadan rel dengan jumlah sebesar 385 bangunan. Teknik pengumpulan data yaitu dengan pengolahan citra, survei lapangan dan dokumentasi. Teknik analisis data dengan analisis SIG dan analisis deskriptif persentase.

Hasil penelitian memperlihatkan 1) persebaran permukiman di kawasan sempadan rel tersebar di sebelas kelurahan dengan luas sebesar 49.673m<sup>2</sup>. Jumlah permukiman yang berada di kawasan sempadan rel sejumlah 385 bangunan. Kondisi permukiman di kawasan sempadan rel didominasi oleh bangunan permanen atau ber dinding tembok dengan rata-rata jarak dari rel kereta api sebesar 5 sampai 10 meter. Kondisi aksesibilitas permukiman di kawasan sempadan rel kereta api dapat dikatakan baik dengan didominasi jalan cor/beton dan jalan aspal. 2) Faktor pendorong tumbuhnya permukiman di kawasan sempadan rel dibagi kedalam tiga yaitu aspek fisik, aspek sosial, dan aspek ekonomi. Aspek fisik yang menjadi faktor pendorong tumbuhnya permukiman di kawasan sempadan rel adalah tersedianya lahan untuk membangun permukiman. Aspek sosial yang menjadi faktor pendorong tumbuhnya permukiman di kawasan sempadan rel adalah tersedianya fasilitas-fasilitas pendukung di kawasan sempadan rel. Aspek ekonomi yang menjadi faktor pendorong tumbuhnya permukiman di kawasan sempadan rel adalah banyaknya lahan yang di sewa oleh masyarakat melalui PT KAI dengan harga yang lebih murah.

**Kata Kunci : Inventarisasi, permukiman di sempadan rel , faktor pendorong permukiman**

## **KATA PENGANTAR**

Puji syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa yang telah melimpahkan rahmat dan karunianya kepada penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi yang berjudul "Inventarisasi Permukiman Di Kawasan Sempadan Rel Kereta Api Kota Padang Panjang".

Skripsi ini merupakan salah satu untuk memenuhi persyaratan menyelesaikan program strata satu (S1) pada Jurusan Geografi Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Padang. Dalam penyelesaian skripsi ini, penulis banyak mendapatkan bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak, untuk itu pada kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih kepada:

1. Teristimewa kepada kedua orang tua penulis sebagai motivator dan penyemangat dalam kehidupan.
2. Triyatno, S.Pd, M.Si selaku Pembimbing I dan Widya Prarikeslan, S.Si, M.Si selaku Pembimbing II sekaligus sebagai dosen Pembimbing Akademik.
3. Febriandi, S.Pd, M.Si, selaku penguji I, Dra . Rahmanelli, M.Pd, selaku penguji II dan Ratna Willis, S.Pd, M.P selaku penguji III.
4. Widya Prarikeslan, S.Si, M.Si selaku Ketua Program Studi Geografi FIS UNP.
5. Dra. Yurni Suasti.,M.Si selaku Ketua Jurusan Geografi FIS UNP, Ahyuni.,ST, M.Si selaku Sekretaris Jurusan Geografi FIS UNP beserta Staf Dosen dan karyawan Jurusan Geografi FIS UNP.
6. Rekan-rekan seperjuangan Program Studi Geografi 2012 FIS UNP.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini tidak terlepas dari kesalahan dan masih jauh dari kesempurnaan, untuk itu penulis mengharapkan kritik dan saran yang membangun demi kesempurnaan skripsi ini. Besar harapan semoga skripsi ini dapat memberikan sumbangan pemikiran dan ilmu pengetahuan yang bermanfaat bagi pembaca. Akhir kata penulis ucapkan terima kasih.

Padang, Februari 2018

Thomas Hendra S

## DAFTAR ISI

	<b>Halaman</b>
<b>ABSTRAK</b> .....	i
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	ii
<b>DAFTAR ISI</b> .....	iv
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	vi
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	vii
<b>DAFTAR LAMPIRAN</b> .....	viii
 <b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang .....	1
B. Identifikasi Masalah .....	5
C. Batasan Masalah.....	5
D. Rumusan Masalah .....	6
E. Tujuan Penelitian.....	6
F. Manfaat Penelitian.....	6
 <b>BAB II LANDASAN TEORI</b>	
A. Kajian Teori .....	8
1. Konsep Inventarisasi.....	8
2. Permukiman dan Perumahan .....	9
3. Faktor Pendorong Pertumbuhan Permukiman .....	11
4. Perkeretaapian .....	15
5. Jalan Kereta Api (Jalan Rel) .....	16
6. Sempadan Rel Kereta Api.....	17
B. Penelitian yang Relevan .....	21
C. Kerangka Konseptual .....	23

### **BAB III METODE PENELITIAN**

A. Jenis Penelitian.....	25
B. Lokasi dan Waktu Penelitian .....	25
C. Populasi dan Sampel .....	25
D. Alat dan Bahan Penelitian .....	27
E. Jenis Data.....	28
F. Teknik Pengumpulan Data .....	28
G. Tahapan Penelitian .....	29
H. Teknik Analisis Data .....	31

### **BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN**

A. Deskripsi Wilayah Penelitian.....	35
B. Hasil Penelitian .....	42
C. Pembahasan .....	68

### **BAB V PENUTUP**

A. Kesimpulan.....	75
B. Saran.....	76

<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>77</b>
-----------------------------	-----------

<b>LAMPIRAN .....</b>	<b>79</b>
-----------------------	-----------

## DAFTAR TABEL

<b>Tabel</b>	<b>Halaman</b>
Tabel 1. Luas Permukiman Kota Padang Panjang.....	4
Tabel 2. Lebar Garis Sempadan Rel Kereta Api .....	19
Tabel 3. Jumlah sampel perkelurahan.....	26
Tabel 4. Luas Wilayah Kota Padang Panjang .....	36
Tabel 5. Jumlah Penduduk Kota Padang Panjang tahun 2014 .....	40
Tabel 6. Permukiman di kawasan sempadan rel kereta api Kota Padang Panjang .....	43
Tabel 7. Jumlah permukiman di kawasan sempadan rel kereta api Kota Padang Panjang .....	49
Tabel 8. Distribusi kondisi fisik bangunan.....	56
Tabel 9. Distribusi jarak dari rel.....	58
Tabel 10. Distribusi fasilitas pendidikan.....	60
Tabel 11. Disribusi fasilitas kesehatan.....	61
Tabel 12. Distribusi fasilitas peribadatan.....	62
Tabel 13. Distribusi fasilitas perdagangan .....	63
Tabel 14. Distribusi status kepemilikan tanah.....	67
Tabel 15. Permukiman di kawasan sempadan rel Kota Padang Panjang.....	68

## DAFTAR GAMBAR

<b>Gambar</b>	<b>Halaman</b>
Gambar 1. Peraturan Daerah Kota Padang Panjang .....	20
Gambar 2. Peraturan Daerah Kota Padang Panjang .....	21
Gambar 3. Kerangka Konseptual.....	24
Gambar 4. Peta Administrasi Kota Padang Panjang.....	37
Gambar 5. Peta Persebaran Permukiman di Kawasan Sempadan Rel Kecamatan Padang Panjang Barat.....	46
Gambar 6. Peta Persebaran Permukiman di Kawasan Sempadan Rel Kecamatan Padang Panjang Timur .....	47
Gambar 7. Rumah di kawasan sempadan rel di Kelurahan Silaing Atas .....	50
Gambar 8. Rumah di kawasan sempadan rel di Kelurahan Tanah Paklambik .....	51
Gambar 9. Rumah di kawasan sempadan rel di Kelurahan Sigando .....	51
Gambar 10. PAUD yang berada di kawasan sempadan rel kereta api Di Kota Padang Panjang .....	52
Gambar 11. Pengalihan pasar sementara di atas rel kereta api .....	53
Gambar 12. Mushala di kawasan sempadan rel .....	54
Gambar 13. Peta Persebaran Permukiman di Kawasan Sempadan Rel Kota Padang Panjang .....	55
Gambar 14. a. Bangunan permanen di kawasan sempadan rel .....	57
b. Bangunan semi permanen di kawasan sempadan rel.....	57
c. Bangunan non permanen di kawasan sempadan rel .....	57
Gambar 15. Akses jalan menuju permukiman sempadan rel kereta api Kota Padang Panjang .....	59
Gambar 16. Kondisi lahan di kawasan sempadan rel kereta api Kota Padang Panjang .....	65

## DAFTAR LAMPIRAN

<b>Lampiran</b>	<b>Halaman</b>
Lampiran 1. Foto Dokumentasi .....	76
Lampiran 2. Surat Izin Penelitian .....	78
Lampiran 3. Instrumen Penelitian.....	79

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Menurut Undang Undang Nomor 1 Tahun 2011 tentang Perumahan dan Kawasan Permukiman, perumahan dan kawasan permukiman adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas pembinaan, penyelenggaraan perumahan, penyelenggaraan kawasan permukiman, pemeliharaan dan perbaikan, pencegahan dan peningkatan kualitas terhadap perumahan kumuh dan permukiman kumuh, penyediaan tanah, pendanaan dan sistem pembiayaan, serta peran masyarakat. Permukiman adalah bagian dari lingkungan hunian yang terdiri atas lebih dari satu satuan perumahan yang mempunyai prasarana, sarana, utilitas umum, serta mempunyai penunjang kegiatan fungsi lain di kawasan perkotaan atau kawasan perdesaan.

Pertambahan jumlah penduduk di daerah perkotaan mengakibatkan kebutuhan sarana dan prasarana perkotaan semakin meningkat, pertambahan penduduk ini juga diiringi oleh adanya proses perpindahan penduduk ke kota. Tingginya laju pertumbuhan penduduk dan perpindahan masyarakat ke kota dapat mengakibatkan kota semakin padat. Peningkatan jumlah penduduk menyebabkan semakin tingginya kebutuhan perumahan dan jumlah permintaan lahan permukiman, yang pada akhirnya akan berdampak pada meningkatnya nilai suatu lahan permukiman.

Permintaan akan lahan yang semakin meningkat mengakibatkan masyarakat banyak melakukan pembangunan kawasan permukiman di

kawasan yang digunakan sebagai kawasan lindung dan kawasan rawan bencana. Pembangunan permukiman di kawasan lindung seperti kawasan sempadan juga banyak ditemukan di kota-kota besar. Salah satu kawasan lindung yang digunakan sebagai permukiman adalah kawasan sempadan rel kereta api. Penggunaan lahan di kawasan sempadan rel kereta api umumnya banyak digunakan sebagai permukiman dan sebagian lahan pertanian. Dampak yang akan ditimbulkan jika memanfaatkan sempadan rel kereta api sebagai permukiman antara lain yaitu terganggunya kelancaran transportasi kereta api selain itu kenyamanan permukiman akan terganggu oleh kebisingan dan bangunan rumah akan mengalami kerusakan akibat getaran yang diakibatkan oleh kereta api.

Penggunaan kawasan sempadan rel kereta api sebagai kawasan permukiman jelas akan mengganggu kelancaran transportasi kereta api. Transportasi kereta api sangat dibutuhkan dalam mendukung pergerakan penduduk. Kota-kota besar di Pulau Jawa, transportasi kereta api sangat diminati oleh masyarakat karena sangat ekonomis. Di Pulau Sumatera transportasi kereta api masih belum terlalu diminati oleh masyarakat, kereta api hanya ada beroperasi di kota kota besar seperti Kota Medan dan Kota Padang. Di Provinsi Sumatera Barat, rel kereta api juga menghubungkan beberapa kota akan tetapi kereta api sudah tidak beroperasi lagi. Transportasi kereta api di Sumatera Barat dahulu digunakan sebagai transportasi pengangkutan batu bara. Akibat tidak beroperasi lagi kereta api banyak kawasan disepanjang rel kereta api yang dimanfaatkan sebagai lahan

permukiman baik legal maupun ilegal. Peraturan mengenai penggunaan lahan di sepanjang rel kereta api sudah ditetapkan pada Undang Undang Dasar Nomor 23 Tahun 2007 dan zonasi mengenai batas sempadan kereta api sudah ditetapkan pada Permen PU nomor 5 Tahun 2008 ( Permen PU nomor 5 Tahun 2008 Tentang Pedoman dan Pemanfaatan Ruang Terbuka Hijau Di Kawasan Perkotaan).

Transportasi kereta api di Sumatera Barat akan segera diaktifkan kembali dalam mendukung sistem transportasi di Sumatera Barat. Gubernur Sumatera Barat, Irwan Prayitno, Senin 11 April 2016 mengatakan hal ini bukan rencana lagi, tetapi telah dimulai. Bupati dan walikota harus segera mensosialisasikan pengaktifan kembali seluruh jalur kereta api ini, terutama pada masyarakat yang menempati tanah PT. Kereta Api Indonesia (KAI). Gubernur juga mengatakan banyak tantangan yang akan dihadapi, terutama karena lahan PT. KAI banyak yang ditempati masyarakat baik secara legal dengan menyewa maupun ilegal. Kepala PT Kereta Api Indonesia (KAI), Divisi Regional (Divre) II Sumbar, Sulthon Hasanudin mengatakan, untuk pengaktifan jalur kereta api itu, yang terpenting adalah daerah bebas 11.75 meter sepanjang jalur kereta. Pada Permen PU no 5 tahun 2008 zona bebas bangunan yaitu 20 meter di jalur lurus serta 23 meter untuk jalur lengkung dalam dan 11 meter untuk jalur lengkung luar (Himawan, Adhitya. 2016. "Jalur Kereta Api di Sumatera Barat Dihidupkan lagi"<http://www.suara.com/>, diakses tanggal 8 Agustus 2016).

Kota Padang Panjang merupakan salah satu kota yang dilalui jalur kereta api yang juga akan mulai dihidupkan kembali. Rel kereta api yang berada di Kota Padang Panjang masih ada dan hanya butuh direnovasi kembali. Kota Padang Panjang juga sudah mengeluarkan peraturan daerah yang mengatur tentang garis sempadan rel kereta api yang tertera dalam Perda no 2 dan 4 tahun 2013. Jika dilihat dari peraturan perundang-undangan yang mengatur penggunaan lahan di sempadan kereta api, kawasan permukiman yang berada di sepanjang rel kereta api di Kota Padang Panjang sudah banyak yang melanggar. Hal ini terlihat dari masih banyaknya permukiman ataupun bangunan yang sangat dekat dengan rel kereta api.

Tabel 1. Luas Permukiman Kota Padang Panjang.

No	Permukiman	Luas (m <sup>2</sup> )
1	Permukiman di sempadan rel kereta api	49.673
2	Luas kawasan sempadan rel kereta api	331.105

Sumber : RTRW Kota Padang Panjang tahun 2012-2032 dan perhitungan dari interpretasi Citra Quickbird Kota Padang Panjang tahun 2014.

Dari data diatas terlihat cukup banyak permukiman yang berdiri di sempadan rel kereta api. Banyaknya permukiman di sempadan rel kereta api Kota Padang Panjang membuat peneliti ingin menganalisis permukiman di sempadan rel kereta api yang terdapat di Kota Padang Panjang dan mengetahui faktor-faktor pendorong masyarakat dalam mendirikan bangunan di sempadan rel kereta api di Kota Padang Panjang. Oleh karena itu, penulis

ingin membuat penelitian yang berjudul” *Inventarisasi Permukiman Di Kawasan Sempadan Rel Kereta Api Kota Padang Panjang*”.

## **B. Identifikasi Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang dikemukakan maka masalah yang diidentifikasi adalah sebagai berikut:

1. Pemanfaatan kawasan sempadan rel kereta api di Kota Padang Panjang yang belum sesuai dengan peraturan yang ditetapkan.
2. Adanya permukiman yang berdiri atau dibangun di kawasan sempadan rel kereta api di Kota Padang Panjang.
3. Legalitas permukiman yang berdiri di kawasan sempadan rel kereta api masih belum jelas.
4. Kondisi permukiman yang berdiri di kawasan sempadan rel kereta api.
5. Faktor-faktor yang mendorong masyarakat mendirikan bangunan di kawasan sempadan rel kereta api di Kota Padang Panjang.
6. Rencana pengaktifan kembali moda transportasi kereta api di Kota Padang Panjang harus didukung dengan pengelolaan kawasan sempadan rel yang baik.
7. Evaluasi terhadap pelanggaran pembangunan permukiman di sempadan rel kereta api di Kota Padang Panjang.

## **C. Batasan Masalah**

Pembatasan masalah diperlukan dalam penelitian ini agar tidak menyimpang dari permasalahan yang telah ditetapkan. Dengan mempertimbangkan kajian yang dapat diambil dalam penelitian ini dan

dikarenakan keterbatasan yang ada pada penelitian maka digunakan batasan masalahnya adalah permukiman yang berdiri di kawasan sempadan rel kereta api dan faktor-faktor pendorong masyarakat mendirikan bangunan di kawasan sempadan rel kereta api di Kota Padang Panjang.

#### **D. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan diatas, maka pertanyaan penelitian yang diajukan antara lain:

1. Bagaimana persebaran permukiman yang berdiri di sempadan rel kereta api di Kota Padang Panjang?
2. Apakah faktor pendorong masyarakat dalam mendirikan permukiman di sempadan rel kereta api di Kota Padang Panjang?

#### **E. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan pertanyaan penelitian yang telah diuraikan maka tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Mengetahui persebaran permukiman yang berdiri di sempadan rel kereta api di Kota Padang Panjang.
2. Mengetahui faktor pendorong masyarakat dalam mendirikan permukiman di sempadan rel kereta api di Kota Padang Panjang.

#### **F. Manfaat Penelitian**

Penulisan penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat bagi penulis dan pembaca. Manfaat penelitian adalah sebagai berikut:

1. Menjadi salah satu syarat untuk menyelesaikan studi di Jurusan Geografi Fakultas Ilmu Sosial Univeritas Negeri Padang.

2. Penelitian ini dapat memberikan informasi tentang peraturan daerah yang mengatur tentang garis sempadan rel kereta api di Kota Padang Panjang.
3. Penelitian ini dapat memberikan gambaran dan informasi mengenai persebaran dan kondisi permukiman yang berdiri di sempadan rel kereta api Kota Padang Panjang.
4. Berdasarkan penelitian ini dapat menjelaskan apa saja faktor pendorong masyarakat dalam mendirikan permukiman di sempadan rel kereta api Kota Padang Panjang.
5. Penelitian ini dapat digunakan sebagai acuan bagi PT KAI dan pemerintah daerah dalam pengambilan keputusan mengenai permukiman di sempadan rel kereta api Kota Padang Panjang.

## **BAB II**

### **LANDASAN TEORI**

#### **A. Kajian Teori**

##### **1. Konsep Inventarisasi**

Inventarisasi berasal dari kata “ inventaris” yang berarti daftar barang – barang. Jadi inventarisasi adalah kegiatan untuk mencatat dan menyusun barang – barang/ bahan yang ada secara benar menurut ketentuan yang berlaku. Inventarisasi ini dilakukan dalam rangka penyempurnaan pengurusan dan pengawasan yang efektif terhadap barang-barang milik negara (atau swasta). Inventarisasi juga memberikan masukan yang sangat berharga bagi efektifitas pengelolaan sarana dan prasarana. Menurut A. Gima Sugiama (2013), inventarisasi aset adalah serangkaian kegiatan untuk melakukan pendataan, pencatatan, pelaporan hasil pendataan aset, dan mendokumentasikannya baik aset berwujud maupun aset tidak berwujud pada suatu waktu tertentu. Inventarisasi aset dilakukan untuk mendapatkan data seluruh aset yang dimiliki, dikuasai sebuah organisasi perusahaan atau instansi pemerintah. Seluruh aset perlu diinventarisasi baik yang diperoleh berdasarkan beban dana sendiri (investasi), hibah ataupun dari cara lainnya.

Menurut PP No. 27 tahun 2014, inventarisasi adalah kegiatan untuk melakukan pendataan, pencatatan, dan pelaporan hasil pendataan barang milik negara / daerah. Dari beberapa pengertian tersebut dapat disimpulkan bahwa inventarisasi aset merupakan serangkaian

kegiatan untuk melakukan pencatatan, pengamanan, pendokumentasian & pelaporan hasil pencatatan kepemilikan suatu aset. Berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 27 tahun 2014 pasal 85 ayat 1 menyebutkan bahwa pengguna barang melakukan inventarisasi barang milik negara/daerah paling sedikit 1(satu) kali dalam 5 (lima) tahun. Hal tersebut dilakukan agar aset yang ada di suatu instansi pemerintah dapat dikontrol dengan baik sehingga bisa meminimalisir masalah yang muncul akibat aset yang tidak tercatat dan penggunaan aset yang tidak sesuai dengan tupoksi dapat segera dihentikan.

## **2. Permukiman dan Perumahan**

Permukiman mengandung pengertian sebagai bagian dari lingkungan hidup di luar kawasan lindung, baik berupa kawasan perkotaan maupun pedesaan yang berfungsi sebagai lingkungan tempat tinggal atau lingkungan hunian dan tempat kegiatan yang mendukung perikehidupan dan penghidupan. Permukiman merupakan suatu kesatuan wilayah di mana suatu perumahan berada, sehingga lokasi dan lingkungan perumahan tersebut sebenarnya tidak akan pernah dapat lepas dari permasalahan dan lingkup keberadaan suatu permukiman. Oleh karena itu sebaiknya jika akan dilakukan pengembangan perumahan, terlebih dahulu harus betul-betul diketahui dan diteliti keadaan dan kondisi permukiman diman perumahan akan dibangun. Upaya tersebut antarlain bisa dilakukan melalui studi kelayakan terlebih dahulu agar keberadaan perumahan tersebut dapat betul-betul sesuai dengan kebutuhan yang

semestinya dan dalam operasionalnya nanti dapat mendukung arah dan laju pengembangan permukiman yang sudah direncanakan (Suparno dan Endy, 2005).

Pengertian dasar permukiman dalam Undang-Undang No.1 tahun 2011 adalah bagian dari lingkungan hunian yang terdiri atas lebih dari satu satuan perumahan yang memiliki prasarana, sarana, utilitas umum serta mempunyai penunjang kegiatan fungsi lain di kawasan perkotaan atau kawasan pedesaan.

Pembangunan perumahan dan permukiman sudah dicanangkan semenjak masa pemerintahan Orde Baru, yaitu berupa program pembangunan nasional dalam bentuk PJP I maupun PJP II, akan tetapi sampai sekarangpun masih terdapat permasalahan-permasalahan pembangunan perumahan dan permukiman yang belum diatasi. Permasalahan-permasalahan tersebut antara lain disebabkan oleh berbagai faktor, seperti (Suparno dan Endy, 2005):

1. Faktor ekonomi dan sosial
2. Laju pertumbuhan penduduk yang tidak terkendali
3. Tingginya angka urbanisasi
4. Laju inflasi yang tinggi

Menurut Bakarudin, (2006) mengatakan bahwa permukiman adalah kawasan terbangun beserta fasilitasnya, sedangkan pemukiman adalah proses melakukan atau membuat permukiman. Kawasan perumahan dibangun berdasarkan:

1. Pertimbangan yang berkaitan dengan ciri-ciri keruangan yaitu aksesibilitas yang dilihat dari kedekatan dengan tempat kerja, pendidikan, kesehatan, dan pasar.
2. Pertimbangan berdasarkan ciri-ciri lingkungan alam yang dilihat dari kondisi lahan yang relatif datar dengan kemiringan 0-15%, lahan bebas banjir, kondisi air tanah, dan daya dukung tanah.
3. Pertimbangan dengan dukungan infrastruktur yang dilihat dari ketersediaan air bersih, listrik telepon dan lain-lain.

Jadi dapat disimpulkan bahwa permukiman bagian dari objek kajian geografi yang selalu berkaitan dengan ruang yang merupakan bagian dari lingkungan hunian yang terdiri atas lebih dari satu satuan perumahan yang mempunyai prasarana, sarana, utilitas umum, serta mempunyai penunjang kegiatan fungsi lain di kawasan perkotaan atau kawasan perdesaan.

### **3. Faktor-faktor pendorong pertumbuhan permukiman**

Dalam kaitannya dengan persebaran penduduk dengan tumbuhnya perumahan dan permukiman baik di perkotaan maupun di perdesaan yang relatif datar akan membentuk pola-pola tersendiri yang secara keseluruhan dipengaruhi oleh posisinya secara geografis dan karakteristik tempatnya (Branch dalam Yoelianto, 2005). Hal ini mencerminkan bahwa kondisi topografi yang relatif datar di wilayah penelitian merupakan mo  
Dalam perkembangan perumahan ada 3 (tiga) faktor yang berpengaruh. Faktor-faktor tersebut antara lain: (1) Kependudukan; (2) Pertanahan; (3)

Pembiayaan dan Dana (*Peraturan Perundang-undangan Departemen Pekerjaan Umum, 1994*). Selama kebijaksanaan tentang lokasi perumahan belum ditegakkan secara mapan. Maka perkembangan lokasi perumahan, termasuk sarana dan prasarananya akan cenderung berjalan masing-masing tanpa keterpaduan yang harmonis dengan elemen lainnya. Dengan bermunculannya pengembang yang semakin banyak, telah mendorong perkembangan lokasi-lokasi perumahan baru tumbuh secara acak.

Dalam Kamus Bahasa Indonesia, internal menyangkut bagian dalam (tubuh, diri, mobil). Jadi dapat diasumsikan faktor internal dalam memilih lokasi tempat tinggal merupakan faktor yang berasal dari dalam diri seseorang tersebut untuk bertempat tinggal di suatu tempat. Selanjutnya eksternal artinya menyangkut bagian luar. Jadi, dapat diasumsikan faktor eksternal dalam memilih lokasi tempat tinggal merupakan faktor yang berasal dari luar diri seseorang untuk bertempat tinggal pada suatu tempat.

a. Aspek fisik

Pemilihan lokasi permukiman dari aspek fisik sangat terkait dengan tata guna tanah perkotaan. Secara fisik faktor-faktor yang menentukan seseorang untuk bermukim dari dimensi fisik adalah (Hand Out Desa Kota dalam Sherly 2009):

- Adanya sumber air
- Adanya lahan garapan
- Adanya jalur akses

Faktor-faktor pemilihan lokasi permukiman adalah:

- Mempunyai lahan dan tanah untuk pembangunan permukiman
- Mempunyai fasilitas drainase yang dapat mengalirkan air hujan dengan cepat dan tidak sampai mengakibatkan genangan air walaupun hujan lebat sekalipun. hal ini memungkinkan apabila saluran drainase setempat dapat dihubungkan dengan saluran pengumpul atau saluran utama dari sistem perkotaan.
- Mempunyai fasilitas penyediaan air bersih berupa jaringan distribusi yang siap disalurkan ke masing masing rumah
- Dilengkapi dengan pembuangan air kotor atau tinja yang dapat dibuang dengan sistem individual yaitu septic tank
- Dilengkapi dengan fasilitas pembuangan sampah secara teratur agar permukiman nyaman

Jadi dalam bermukim dari aspek fisik harus memperhatikan ketersediaan tanah dan lahan untuk permukiman, ketersediaan sumber air, ketersediaan jalur akses transportasi, ketersediaan prasarana permukiman seperti fasilitas drainase, fasilitas air bersih. Adanya saluran pembuangan tinja, adanya tempat sampah serta dilayani jalur listrik.

b. Aspek sosial

Faktor-faktor penyebab bermukimnya seseorang pada lokasi tertentu dari aspek sosial tidak terlepas dai kenyamanan yang

dirasakan penghuninya serta kemudahan dalam fasilitas dan pelayanan sosial.

Menurut Simulingga (dalam Ira Meutia, 2005) menjelaskan bahwa suatu permukiman harus mempunyai fasilitas sosial dan fasilitas umum yang terdiri dari fasilitas pendidikan, fasilitas kesehatan, dan fasilitas peribadatan. Menurut Soemitro dalam Sherly (2009) faktor yang paling berpengaruh seseorang bermukim dalam aspek sosial adalah adat istiadat setempat yang mempengaruhi pola sosialisasi seseorang dalam bermasyarakat.

Jadi, dari aspek sosial faktor pemilihan lokasi permukiman tidak terlepas dari kenyamanan yang dirasakan dalam menghuni permukiman tersebut, adanya pusat-pusat pelayanan sosial seperti pelayanan pendidikan, kesehatan dan fasilitas peribadatan, serta faktor kaitan kekeluargaan dilokasi tempat tinggal.

c. Aspek ekonomi

Menurut Syafrizal dalam Sherly (2009) kemampuan dari seseorang membayar harga sewa tanah adalah tergantung dari kondisi ekonomi individu yang akan bermukim dilokasi tersebut. Jadi disini kondisi ekonomi mempunyai peranan dalam proses bermukimnya seseorang dari dimensi ekonomi. Menurut teori *Residential Mobility Thurner* dalam Ira Meutia (2005), ada 4 dimensi yang perlu diperhatikan dalam memahami dinamika pemilihan lokasi permukiman dari segi ekonomi adalah:

- 1) Dimensi lokasi (lokasi strategis akan menguntungkan secara ekonomi)
- 2) Dimensi perumahan ( adanya perumahan yang layak huni)
- 3) Dimensi siklus kehidupan ( terkait dengan kondisi ekonomi)
- 4) Dimensi penghasilan/kondisi ekonomi

Jadi berdasarkan beberapa teori diatas dari aspek ekonomi faktor yang mempengaruhi seseorang dalam bermukim adalah mempertimbangkan harga sewa lahan atau tanah, status kepemilikan lahan yang dikaitkan dengan dimensi penghasilan atau kondisi ekonomi masyarakat yang berlokasi di tempat tersebut, ketersediaan lapangan pekerjaan yang dapat menunjang kehidupan.

#### **4. Perkeretaapian**

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 (UU No.23, 2007). Perkeretaapian merupakan angkutan yang ramah lingkungan, dengan emisi gas buang kecil dan pengembangan teknologi kereta berbasis energi listrik, memungkinkan sebagai moda angkutan yang mampu menjawab masalah lingkungan hidup manusia di masa yang akan datang. Dapat dipergunakan sebagai pelayanan aktifitas khusus, karena daya angkut besar, dan memiliki jalur sendiri, sehingga perjalanan suatu aktifitas khusus dilaksanakan tanpa banyak memberi dampak sosial. 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. (UU No.23, 2007)

## 5. Jalan Kereta Api (Jalan Rel)

Jalan kereta api, yaitu jalur yang terdiri atas rangkaian petak jalan rel dimana jalan 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. Fungsinya untuk mengarahkan jalannya kereta api, yang meliputi ruang manfaat jalur kereta api, ruang milik jalur kereta api, dan ruang pengawasan jalur kereta api, termasuk bagian atas dan bawahnya yang di peruntukkan bagi lalulintas kereta api seperti jembatan, bangunan hikmat untuk drainase, *underpass* dan *flyover* dan terowongan ( UU No.13Tahun1992). Secara umum komponen penyusun jalan rel dijelaskan sebagai berikut :

### a. Rel(*Rail*)

Merupakan batangan baja longitudinal yang berhubungan secara langsung, dan memberikan tuntunan dan tumpuan terhadap pergerakan roda kereta api secara berterusan. Rel mengarahkan/memandu kereta api tanpa memerlukan pengendalian. Rel-rel tersebut diikat pada bantalan dengan menggunakan paku rel, sekrup penambat, atau penambat (seperti penambat pandrol).

b. Penambat(*Fastening System*)

Berfungsi untuk penghubung antara bantalan dengan rel sesuai dengan jenis bantalan yang digunakan serta klasifikasi jalan rel yang harus dilayani.

c. Bantalan(*Sleeper*)

Berfungsi menerima beban dari rel dan mendistribusikan kelapisan balas dengan tingkat tekanan yang kecil, mempertahankan sistem penambat untuk mengikat rel pada kedudukannya, dan menahan pergerakan rel arah longitudinal, lateral dan vertikal.

d. Lapisan Pondasi Atas atau Lapisan Balas(*Ballast*)

Berfungsi untuk menahan gaya vertikal, lateral, dan longitudinal yang dibebankan pada bantalan sehingga bantalan dapat mempertahankan jalan rel pada posisi yang diisyaratkan.

e. Lapisan Pondasi Bawah atau Lapisan Subbalas(*Subballast*)

Berfungsi mengurangi tekanan di bawah balas sehingga dapat didistribusikan kepada lapisan tanah dasar sesuai dengan tingkatannya.

f. Lapisan Tanah Dasar(*Subgrade*)

Berfungsi untuk menyediakan landasan yang stabil untuk lapisan balas dan subbalas.

## 6. Sempadan Rel Kereta Api

Garis sempadan adalah garis batas luar pengaman yang ditetapkan dalam mendirikan bangunan dan atau pagar yang ditarik pada jarak

tertentu sejajar dengan as jalan, tepi luar kepala jembatan, tepi sungai, tepi saluran, kaki tanggul, tepi situ/rawa, tepi waduk, tepi mata air, as rel kereta api, jaringan tenaga listrik dan pipa gas, tergantung jenis garis sempadan yang dicantumkan. Di bagian luar dari garis ini, pemilik tanah tidak diperkenankan untuk mendirikan bangunan. Daerah sempadan adalah kawasan sepanjang jalan, sungai, saluran, danau/waduk, mata air, rel kereta api, jaringan listrik tegangan tinggi yang dibatasi kanan/kirinya dengan garis sempadan.

Pada Permen PU No 5/PRT/M/2008 tentang pedoman penyediaan dan pemanfaatan ruang terbuka hijau di kawasan perkotaan dijelaskan dengan tegas untuk menentukan lebar garis sempadan jalan kereta api di kawasan perkotaan. Kriteria garis sempadan jalan kereta api yang dapat digunakan untuk RTH adalah sebagai berikut:

- a. Garis sempadan jalan rel kereta api adalah ditetapkan dari as jalan rel terdekat apabila jalan rel kereta api itu lurus
- b. Garis sempadan jalan rel kereta api yang terletak di tanah timbunan diukur dari kaki tanggul
- c. Garis sempadan jalan rel kereta api yang terletak di dalam galian, diukur dari puncak galian tanah atau atas serongan
- d. Garis sempadan jalan rel kereta api yang terletak pada tanah datar diukur dari as jalan rel kereta api
- e. Garis sempadan jalan rel kereta api pada belokan adalah lebih dari 23 meter diukur dari lengkung dalam sampai as jalan. Dalam peralihan

jalan lurus ke jalan lengkung diluar as jalan harus ada jalur tanah yang bebas, yang secara berangsur–angsur melebar dari jarak lebih dari 11 sampai lebih dari 23 m. Pelebaran tersebut dimulai dalam jarak 20 m di muka lengkungan untuk selanjutnya menyempit lagi sampai jarak lebih dari 11 meter

- f. Garis sempadan jalan rel kereta api sebagaimana dimaksud tidak berlaku apabila jalan rel kereta api terletak di tanah galian yang dalamnya 3,5 meter
- g. Garis sempadan jalan perlintasan sebidang antara jalan rel kereta api dengan jalan raya adalah 30 m dari as jalan rel kereta api pada titik perpotongan as jalan rel kereta api dengan as jalan raya dan secara berangsur–angsur menuju pada jarak lebih dari 11 m dari as jalan rel kereta api pada titik 600 m dari titik perpotongan as jalan kereta api dengan as jalan raya.

Tabel 2. Lebar Garis Sempadan Rel Kereta Api.

<b>Jalan rel kereta api terletak di</b>	<b>Objek</b>	
	<b>Tanaman</b>	<b>Bangunan</b>
a.Jalan rel kereta api lurus	>11m	>20m
b.Jalan rel kereta api belokan/lengkungan		
• lengkung dalam	>23m	>23m
• lengkung luar	>11m	>11m

Sumber: Permen PU No 5 Tahun 2008

Perda nomor 2 Tahun 2013 dan Perda no 4 Tahun 2013, Kota Padang Panjang menetapkan peraturan mengenai penggunaan lahan di sepanjang sempadan kereta api di Kota Padang Panjang juga menetapkan jarak garis sempadan kereta api yaitu sejauh 20 meter dari as rel untuk jalur lurus serta 23 meter jalur lengkung dalam dan 11 meter untuk jalur lengkung luar. Peraturan daerah ini bahkan sudah dipasang di beberapa tempat di sepanjang rel kereta api. Pemasangan peraturan ini menandakan bahwa kawasan sempadan kereta api sangat berperan penting dalam mendukung kelancaran transportasi kereta api.



Gambar1. Peraturan Daerah Kota Padang Panjang.



Gambar 2. Peraturan Daerah Kota Padang Panjang.

## B. Penelitian Yang Relevan

Lara Melati Sukma (2015) melakukan penelitian dengan judul “Revitalisasi Jalur Kereta Api di Sumatera Barat (Studi Kasus Kotobaru-Bukittinggi)”. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui tentang kondisi jalur kereta api di Kotobaru hingga Bukittinggi, dan kesiapan masyarakat terhadap revitalisasi jalur kereta api di Sumatera Barat khususnya Kotobaru hingga Bukittinggi. Hasil dari penelitian ini menunjukkan kondisi jalur kereta api di Kotobaru hingga bukittinggi hampir 90% mengalami rusak berat, seperti hilangnya bantalan kereta api, penyempitan dan penggalian landasan serta

pondasi jalur kereta api, banyaknya rel yang tertimbun, jalur kereta api yang putus serta banyaknya masyarakat yang menempati lahan milik PT KAI. Kesiapan masyarakat yang menempati lahan PT KAI terhadap revitalisasi jalur kereta api tergolong tinggi, sekitar 85% masyarakat sudah siap dalam menghadapi revitalisasi jalur kereta api di Sumatera Barat khususnya masyarakat di sepanjang jalur Kotobaru hingga Bukittinggi.

Aina Shafrida (2014) melakukan penelitian dengan judul “Proses Spasial Permukiman Liar ( *Squatter*) di Sempadan Rel Kereta Api Kota Semarang”. Penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan profil rumah tangga pemukim yang bertempat tinggal di sempadan rel kereta api, mengetahui faktor pendorong masyarakat dalam mendirikan bangunan, dan menganalisis proses-proses keruangan yang terjadi di sempadan rel kereta api. Hasil dari penelitian ini yaitu lebih dari setengah masyarakat yang bertempat tinggal di sempadan rel kereta api memiliki penghasilan dibawah UMR Kota Semarang. Masyarakat memilih lokasi tersebut untuk bertempat tinggal karena letak yang strategis dan dekat dengan tempat kerja. Sebanyak 81% masyarakat sudah menempati lokasi tersebut lebih dari 20 tahun, dan memberikan rumah pada keturunannya. Setiap tahunnya hampir selalu ada penambahan rumah di sempadan rel kereta api Kota Semarang.

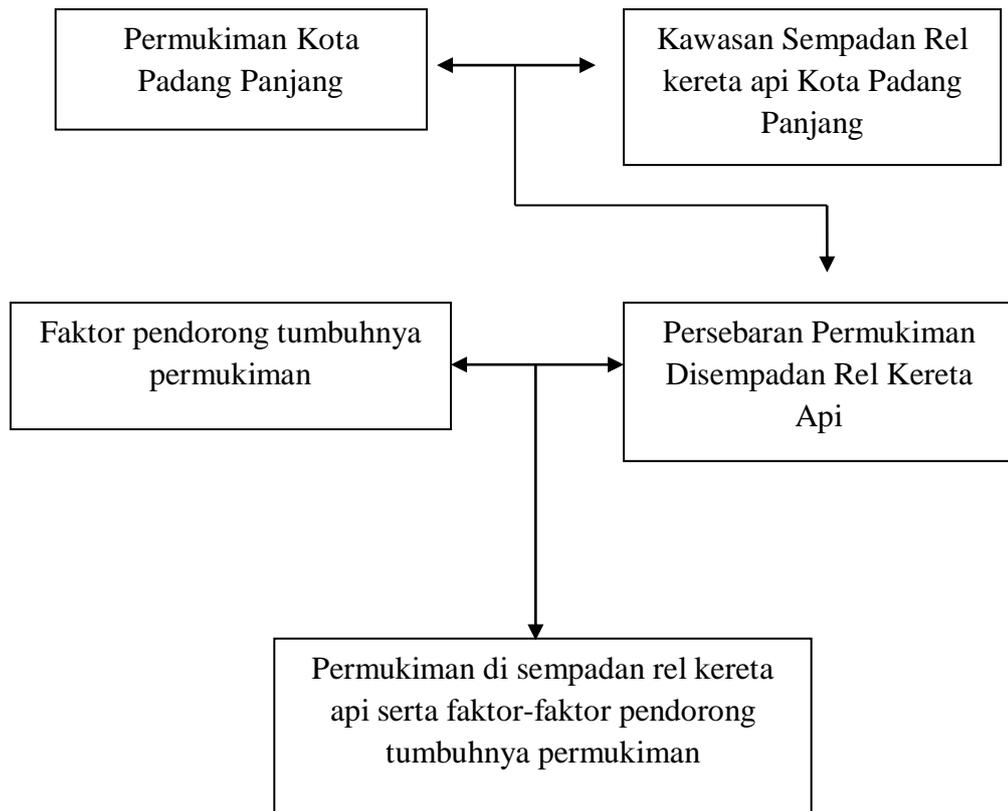
Cut Dhaifina Malahati (2015) melakukan penelitian dengan judul “Pola Permukiman Masyarakat di Pinggiran Rel Kereta Api ( Studi Kasus : Permukiman Lingkungan XII Jalan Arteri Ringroad Medan)”. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui kondisi fisik pola permukiman liar bantaran rel

kereta api di Jl. Arteri Ringriad Medan serta faktor-faktor yang menimbulkan tumbuhnya permukiman liar di bantaran rel kereta api Jl. Arteri Ringroad Medan. Hasil dari penelitian ini adalah kondisi lingkungan permukiman di lingkungan XII yang cukup padat serta tidak dilengkapi dengan saran dan prasarana lingkungan yang baik, termasuk dalam kategori permukiman kumuh. Faktor yang mempengaruhi masyarakat untuk bermukim di pinggiran rel kereta api tersebut dikarenakan ketidakmampuan mereka dalam membeli rumah yang layak serta berpenghasilan rendah.

### **C. Kerangka Konseptual**

Berdasarkan kajian teori yang telah dijabarkan sebelumnya permukiman merupakan bagian dari lingkungan hidup di luar kawasan lindung, baik berupa kawasan perkotaan maupun pedesaan yang berfungsi sebagai lingkungan tempat tinggal atau lingkungan hunian dan tempat kegiatan yang mendukung perikehidupan dan penghidupan. Kawasan sempadan rel kereta api adalah kawasan dimana garis batas luar pengamanan yang ditetapkan dalam mendirikan bangunan dan atau pagar yang ditarik pada jarak tertentu. Pemanfaatan kawasan sempadan rel sebagai kawasan permukiman jelas melanggar peraturan yang telah ditetapkan di Kota Padang Panjang. Pada penelitian ini akan dilihat persebaran permukiman di kawasan sempadan rel kereta api, kondisi dan jumlah serta faktor pendorong masyarakat dalam mendirikan bangunan di sepanjang rel kereta api kota Padang Panjang.

Kerangka koseptual dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:



Gambar 3. Kerangka Koseptual

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **A. Kesimpulan**

Berdasarkan hasil penelitian dan pengolahan data yang telah dilakukan maka diperoleh kesimpulan sebagai berikut:

1. Persebaran permukiman di kawasan sempadan rel kereta api Kota Padang Panjang berada di 11 kelurahan dari 16 kelurahan dengan total luas yaitu sebesar 49.673m<sup>2</sup>. Jumlah permukiman yang berada di kawasan sempadan rel kereta api yaitu 385 bangunan, terdiri dari 374 rumah hunian, 7 fasilitas pendidikan, 1 fasilitas kesehatan, 1 fasilitas perdagangan, 1 fasilitas peribadatan, dan 1 fasilitas pendukung. Kondisi permukiman di kawasan sempadan rel kereta api Kota Padang Panjang didominasi oleh bangunan permanen atau berdinding tembok dengan rata-rata jarak dari rel kereta api sebesar 5 sampai 10 meter. Kondisi aksesibilitas permukiman di kawasan sempadan rel kereta api dapat dikatakan baik dengan didominasi jalan cor/beton dan jalan aspal.
2. Faktor pendorong tumbuhnya permukiman di kawasan sempadan rel dibagi kedalam tiga yaitu aspek fisik, aspek sosial, dan aspek ekonomi. Aspek fisik yang menjadi faktor pendorong tumbuhnya permukiman di kawasan sempadan rel adalah tersedianya lahan untuk membangun permukiman. Aspek sosial yang menjadi faktor pendorong tumbuhnya permukiman di kawasan sempadan rel adalah tersedianya fasilitas-fasilitas pendukung di kawasan sempadan rel. Aspek ekonomi yang

menjadi faktor pendorong tumbuhnya permukiman di kawasan sempadan rel adalah banyaknya lahan yang di sewa oleh masyarakat melalui PT KAI dengan harga yang lebih murah.

## **B. Saran**

Berdasarkan hasil penelitian dan kesimpulan yang telah penulis lakukan, maka penulis menyarankan sebagai berikut:

1. Pemerintah Kota Padang Panjang dan PT KAI (Kereta Api Indonesia) di Padang Panjang harus saling bekerjasama dalam pengaturan dan pengawasan permukiman di kawasan sempadan rel kereta api, sehingga masyarakat mengetahui ketentuan-ketentuan sebelum memilih lokasi berkumim di sekitar rel kereta api.
2. Masyarakat diharapkan lebih bijak dalam memilih lokasi permukiman sebelum menentukan untuk tinggal di sekitar rel kereta api.
3. Masyarakat yang bermukim di kawasan sempadan rel kereta api Kota Padang Panjang harus mengelola lahan di sempadan rel kereta api dengan sebaik-baiknya apalagi dengan adanya rencana pengaktifan kembali transportasi kereta api di Kota Padang Panjang.

## DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pusat Statistik. 2015. *Padang Panjang Dalam Angka 2015*. Padang Panjang.
- Bakkarudin, Dkk. 2006. *Geografi Desa Kota*. Handout. Padang: FIS.
- Budiharjo, Eko. 1997. *Tata Ruang Perkotaan*. Bandung: Penerbit Alumni.
- Dajan, Anto. 1984. *Pengantar Metode Statistik Jilid 1*. Jakarta : Penerbit LP3ES.
- Departemen Pekerjaan Umum, Direktorat Jenderal Penataan Ruang. 2007, Undang-Undang-Undang Republik Indonesia No 26 Tahun 2007. *Tentang Penataan Ruang*.
- Departemen Pekerjaan Umum, Direktorat Jenderal Penataan Ruang. 2008, Undang-Undang-Undang Republik Indonesia. No 5 Tahun 2008. *Tentang Pedoman dan Pemanfaatan Ruang Terbuka Hijau Di Kawasan Perkotaan*.
- Kota Padang Panjang. 2013. Peraturan Daerah Kota Padang Panjang No. 2 Tahun 2013. *Tentang Sempadan Rel Kereta Api*.
- Kota Padang Panjang. 2013. Peraturan Daerah Kota Padang Panjang No. 4 Tahun 2013. *Tentang Sempadan Rel Kereta Api*.
- M, Nazir. 2003, *Metode Penelitian*. Jakarta: Salemba Empat.
- M, Suparno Sastra Dan Endy Marlina. 2005. *Perencanaan Dan Pengembangan Perumahan*. Yogyakarta : Penerbit Andi.
- Panudju, Bambang. 1999. *Pengadaan Perumahan Kota Dengan Peran Serta Masyarakat Berpenghasilan Rendah*. Bandung: Alumni
- Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Padang Panjang tahun 2012-2032.
- Republik Indonesia. 2011. Undang-Undang No. 1 Tahun 2011. *Tentang Perumahan dan Kawasan Permukiman*.
- Republik Indonesia. 2007. Undang-Undang No. 23 Tahun 2007. *Tentang Perkeretaapian*.
- Usman, Husaini Dan Purnomo S. Akbar. 2006. *Pengantar Statistika Edisi Kedua*. Yogyakarta : Bumi Aksara
- Warpani, Suwardjoko. 2002. *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Bandung : Penerbit ITB.

Himawan, Adhitya. 2016. *Jalur Kereta Api di Sumatera Barat Dihidupkan lagi*.  
<http://www.suara.com/>. diakses tanggal 8 Agustus 2016.