



Administratio:

Jurnal Ilmiah Administrasi Publik dan Pembangunan

Volume 14 (2) 2023: 123-136

P-ISSN: 2087-0825, E-ISSN: 2548-6977

DOI: 10.23960/administratio.v14i2.397

Accredited by Kemenristek Number 85/M/KP/2020 (Sinta 4)



ARTICLE



Arah Kebijakan Dalam Penataan Kawasan Sempadan Rel Kereta Api di Kecamatan Labuhan Ratu Berdasarkan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Bandar Lampung Tahun 2021-2041

Panti Wahyuningsih^{1*}, Rahayu Sulistyorini², Bambang Utoyo Sutiyoso³

¹²³Program Pascasarjana, Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Universitas Lampung, Kota Bandar Lampung, Indonesia

How to cite: Wahyuningsih, P., Sulistyorini, R., Sutiyoso, B.U. (2023) Arah Kebijakan Dalam Penataan Kawasan Sempadan Rel Kereta Api di Kecamatan Labuhan Ratu Berdasarkan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Bandar Lampung Tahun 2021-2041. *Administratio: Jurnal Ilmiah Administrasi Publik dan Pembangunan*, 14(2)

Article History

Received: 8 Oktober 2023

Accepted: 1 Desember 2023

Keywords:

Policies, Settlements, Railroad Border

ABSTRACT

The research conducted aims to implement policies regarding the arrangement of railroad border areas, especially settlements located in Labuhan Ratu District based on Regional Regulation Number 4 of 2021-2041 concerning the Regional Spatial Plan (RTRW) of Bandar Lampung City. The research method used is descriptive qualitative. The research was conducted along the railroad tracks in Labuhan Ratu Subdistrict. The data collection stage was carried out using field observation methods and interviews with resource persons both local residents and related parties. The results showed that the existence of settlements has become a problem in itself both for the safety of train travel and the security and quality of life of the community. This happens because the existing policies have not been implemented optimally, so there is a need for alternative policies in structuring residential areas located on the railroad border. his research provides a theoretical contribution in making alternative policy directions in structuring residential areas on the railroad border, especially in Labuhan Ratu District, Bandar Lampung City.

ABSTRAK

Kata Kunci:

Kebijakan, Permukiman, Sempadan Rel Kereta Api

Penelitian yang dilakukan bertujuan untuk mengimplementasikan kebijakan mengenai penataan kawasan sempadan rel kereta api khususnya permukiman yang berada di Kecamatan Labuhan Ratu berdasarkan Peraturan Daerah Nomor 4 Tahun 2021-2041 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Bandar Lampung. Metode penelitian yang digunakan adalah deskriptif kualitatif. Penelitian dilakukan di sepanjang rel kereta api Kecamatan Labuhan Ratu. Tahap pengumpulan data dilakukan dengan metode observasi lapangan dan wawancara terhadap narasumber baik warga setempat maupun pihak – pihak yang terkait. Hasil penelitian menunjukkan bahwa keberadaan permukiman sudah menjadi permasalahan tersendiri baik untuk keselamatan perjalanan kereta api maupun keamanan serta kualitas hidup masyarakat. Hal ini terjadi karena kebijakan yang ada belum diterapkan secara maksimal sehingga perlu adanya alternatif kebijakan dalam

* Corresponding Author

Email : fantiwahyun@gmail.com

penataan kawasan permukiman yang berada di sempadan rel kereta api. Penelitian ini memberikan kontribusi teoritis dalam membuat alternatif arah kebijakan dalam penataan kawasan permukiman di sempadan rel kereta api khususnya di Kecamatan Labuhan Ratu, Kota Bandar Lampung.

A. PENDAHULUAN

Perencanaan tata ruang merupakan suatu visi bentuk konfigurasi ruang masa depan yang menggambarkan wujud sistematis dari aspek fisik, sosial dan ekonomi untuk mendukung dan mengarahkan ruang untuk meningkatkan produktivitas agar dapat memenuhi kebutuhan manusia secara berkelanjutan (Adysahwan, 2022). Perencanaan tata ruang dengan tetap menganut fungsi dari desain, regulasi dan kontrol pembangunan, berupaya untuk terlibat dengan proses dan praktek sosiopolitik secara lebih luas yang mempengaruhi perkembangan desa dan kota. Selain itu, dalam perencanaan dimaksudkan untuk terlibat dalam implikasi distribusi dari pemanfaatan lahan untuk berbagai aktifitas dan bagaimana hal tersebut dapat diselarasakan dengan hasil kebijakan publik yang lain (Acheampong, 2019).

Penataan ruang ialah proses perencanaan tata ruang, pemanfaatan ruang dan pengendalian pemanfaatan ruang. Penataan ruang merupakan kebijakan dinamis yang mengakomodasikan aspek kehidupan pada suatu kawasan, dimana setiap keputusan merupakan hasil kesepakatan berbagai pihak sebagai bentuk kesinergian kepentingan (Wahyuni, 2006). Perencanaan tata ruang kota lebih menekankan pada aspek penataan ruang kota dalam arti fisik dan visual (tata guna lahan, jaringan jalan dan infrastruktur atau prasarana lingkungan) (Kurniati, 2016). Penataan ruang kota dapat diartikan suatu kegiatan merencanakan, menata, membangun dan mengatur agar daerah kota menjadi lebih baik dan mendatangkan manfaat bagi masyarakat yang tinggal di dalamnya. Tujuan penataan ruang untuk memanfaatkan ruang yang sesuai dengan kondisi sumber daya yang ada sehingga tercipta hubungan yang harmonis dan serasi (Muhajir, 2017). Pada kenyataannya, dalam pelaksanaan penataan ruang sendiri menghadapi beberapa kendala salah satunya adalah perubahan penggunaan tata guna lahan.

Seiring dengan terjadinya pertumbuhan wilayah, termasuk di dalamnya pertumbuhan kota, kebutuhan (*demand*) akan sumber daya lahan cenderung meningkat, sementara dilihat dari ketersediaannya dalam arti luasan lahan dalam batas administratif bersifat terbatas (*in-elastic*). Oleh sebab itu meningkatnya jumlah penduduk yang diantaranya disebabkan oleh urbanisasi akan meningkatkan pergeseran pola pemanfaatan lahan, terutama di wilayah perkotaan. Lebih lanjut dinyatakan bahwa perubahan penggunaan lahan di suatu wilayah bersifat dinamis dimana perubahan tersebut merupakan pencerminan dari upaya dan interaksi manusia dalam memanfaatkan dan mengelola sumberdaya alam beserta kondisi lingkungan yang menyertainya. Perubahan tersebut kemudian akan berakibat perubahan mutu lingkungan hidup dan peningkatan nilai lahan (Utoyo, 2012). Tingginya pertumbuhan penduduk di wilayah kota saat ini tidak terhindarkan lagi akan menyebabkan makin berkembangnya kota – kota menjadi lebih besar. Perkembangan kota kini menjadi fokus perhatian internasional, baik dari sisi kebijakan maupun ilmu pengetahuan karena dampaknya yang serius terhadap global seperti konsumsi lahan yang besar, polusi udara, segregasi sosial, kemiskinan dan kerentanan. Pertumbuhan penduduk juga memunculkan permasalahan tersendiri salah satunya adalah pengadaan sarana dan prasarana untuk memenuhi kebutuhan dasar penduduk, seperti tempat tinggal atau perumahan (Noveria, 2010). Fungsi perumahan tidak hanya sebagai wadah fisik untuk tempat berlindung tetapi juga merupakan bagian dari kehidupan suatu komunitas (Sunarti, 2019). Pemenuhan kebutuhan perumahan secara terus menerus turut mempengaruhi

ketersediaan lahan di pusat kota yang semakin terbatas dan tentu sangat mahal, pada akhirnya “*mencaplok*” wilayah pinggiran perkotaan dan seterusnya (Prihatin, 2015). Hal tersebut mendorong masyarakat yang berpenghasilan rendah di perkotaan untuk menghuni kawasan – kawasan yang tidak sesuai dengan tata ruang kota dan tidak layak huni yaitu dengan menempati lahan secara ilegal seperti sepanjang sempadan sungai dan sempadan rel kereta api (Bhakti, 2018).

Kota Bandar Lampung merupakan ibukota Provinsi Lampung. Menurut Badan Pusat Statistik (BPS) kota Bandar Lampung tahun 2022, jumlah penduduk Kota Bandar Lampung mencapai lebih dari satu juta jiwa. Laju pertumbuhan penduduk ini didasari oleh keberadaan Kota Bandar Lampung yang berada di lalu lintas kegiatan perekonomian Jawa-Sumatera. Selain itu keberadaan fasilitas sarana dan prasarana yang relatif lebih lengkap dan maju dibandingkan kota-kota lain di Provinsi Lampung, menjadi daya tarik tersendiri bagi masyarakat untuk bermukim di Kota Bandar Lampung. Salah satu yang menjadi daya tarik tersebut adalah keberadaan fasilitas pendidikan dalam hal ini perguruan tinggi yang mendorong investor untuk membangun fasilitas pendukung seperti rumah sewa, tempat makan, toko dan lain sebagainya. Salah satu wilayah yang terdampak dari adanya fasilitas tersebut adalah Kecamatan Labuhan Ratu. Perkembangan lahan terbangun di Kota bandar lampung khususnya di Kecamatan Labuhan Ratu dari tahun 1995 sampai 2019 dipengaruhi oleh aktifitas pendidikan tinggi (Sari, 2017). Perkembangan dan pemanfaatan lahan yang terjadi di Kecamatan Labuhan Ratu mengakibatkan lahan terbangun bergerak secara tidak terkendali dan terus meluas hingga ke daerah sempadan rel kereta api. Intensitas keberadaan pemukiman di sempadan rel kereta api ini sudah cukup tinggi dan berlangsung cukup lama dan berpotensi mengganggu keamanan dan keselamatan baik bagi masyarakat sekitar maupun bagi perjalanan kereta api itu sendiri. Permukiman yang tumbuh berada pada ruang manfaat jalur (Rumaja) dan ruang milik jalur (Rumija) kereta api, hunian dibangun secara pribadi di atas lahan milik PT Kereta Api Indonesia (PT KAI). Lahan tersebut berfungsi sebagai pelindung kereta api dari kerusakan, gangguan serta sebagai cadangan untuk pengembangan di masa yang akan datang. Meskipun telah memuat secara tegas mengenai larangan pendirian permukiman di sempadan rel kereta api, peraturan perundang-undangan tersebut belum berjalan secara maksimal. Semakin bertambahnya permukiman di sempadan rel kereta api juga disebabkan oleh pembiaran dan kurangnya pengawasan oleh PT KAI sebagai pemilik lahan api (Bhakti, 2018).

Merujuk pada Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Bandar Lampung (RTRW) 2021-2041 pasal 54 ayat 3 menyebutkan pemanfaatan garis sempadan rel kereta api digunakan untuk jalan dan Ruang Terbuka Hijau (RTH) guna membatasi kegiatan masyarakat dengan rel kereta api (Pemerintah Kota Bandar Lampung, 2021). Selanjutnya permukiman eksisting atau yang membelakangi rel kereta api secara bertahap ditata menghadap ke arah jalur kereta api. Berdasarkan uraian tersebut, penelitian ini berupaya untuk memberikan alternatif arah kebijakan berdasarkan Perda Kota Bandar Lampung Nomor 4 tahun 2021 mengenai penataan pada kawasan sempadan rel kereta api di Kecamatan Labuhan Ratu, Bandar Lampung. Diharapkan dari hasil penelitian ini dapat memberikan masukan yang berharga dalam penataan penataan permukiman khususnya yang berada di kawasan sempadan rel kereta api. Selain itu penelitian ini juga diharapkan dapat memberi masukan kepada pemerintah dalam membuat kebijakan dalam pengelolaan kawasan sempadan rel kereta api.

B. TINJAUAN PUSTAKA

Permukiman

Permukiman berdasarkan maknanya dapat diartikan sebagai tempat bermukim manusia yang menunjukkan tujuan tertentu seperti memberikan kenyamanan pada penghuninya termasuk orang yang datang di tempat tersebut (Sunarti, 2019). Permukiman 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 dikawasan perkotaan atau di kawasan perdesaan (Pemerintah RI, 2011). Unsur pembentuk permukiman tersebut saling terkait dan saling mempengaruhi menentukan satu dengan lainnya. Lingkungan permukiman merupakan sistem yang terdiri dari lima elemen, yaitu: *Nature* (unsur alam), *Man* (manusia), *Society* (masyarakat), *Shell* (lindungan) dan *Network* (jejaring) (Geonmeandari et al., 2010).

Terdapat beberapa faktor yang dapat mempengaruhi perkembangan permukiman. Hal ini dapat dilihat dari sembilan aspek yaitu: letak geografis, kependudukan, sarana dan prasarana, ekonomi dan keterjangkauan daya beli, sosial budaya, ilmu pengetahuan dan teknologi, kelembagaan dan peran serta masyarakat (Simorangkir, 2017).

Permukiman Liar

Pemukiman liar merupakan suatu kawasan yang terdiri dari beberapa rumah dengan kondisi kurang layak huni dengan kepadatan tinggi dan berada di lahan milik orang lain atau pemerintah dimana kepemilikan lahannya tidak sah, liar atau ilegal (Ridlo, 2020). Lebih lanjut dinyatakan bahwa yang dimaksud ilegal antara lain lahan kuburan, tempat pembuangan sampah, tanggul dan bantaran sungai, sepanjang rel kereta api, dibawah jembatan, dan lain lain. Permukiman yang tidak direncanakan muncul dengan didorongnya kebutuhan akan tempat tinggal. Apalagi sebagian besar permukiman yang tidak terencana menjadi ruang hunian yang dibangun di area tidak direncanakan secara resmi sebagai ruang hunian. Pembangunan permukiman liar dan terus tumbuh dikarenakan aspek sosial warga (Marpaung & Sembiring, 2019). Permukiman Liar biasa disebut dengan permukiman ilegal, permukiman liar tidak sama dengan permukiman kumuh. Meskipun demikian secara realita, permukiman liar ini mayoritas berada dalam kondisi kumuh (Setiawan, 2010). Mulanya hanya satu atau dua rumah yang berdiri di tanah/lahan tersebut karena terjadinya pembiaran maka akan menjadi permukiman yang padat. Pemukiman liar biasanya terjadi pada lahan di pinggir rel kereta milik PT. Kereta Api Indonesia, baik yang masih digunakan ataupun yang sudah ditinggalkan bahkan di beberapa tempat bagian rel yang sudah tidak digunakan dijadikan gang atau rel berada di bawah rumah penduduk (Kamil Pasya, 2012). Lebih lanjut menurut (Srinivas, 2022), terdapat tiga dasar karakteristik pemukiman liar yaitu:

1. Karakteristik fisik
Pemukiman liar yang disebabkan oleh tidak adanya perizinan memiliki infrastruktur yang tidak memadai seperti jaringan air bersih, air kotor, listrik, jalan, drainase, sekolah, fasilitas kesehatan dan lainnya.
2. Karakteristik sosial
Masyarakat yang tinggal di permukiman liar termasuk dalam kelompok berpenghasilan rendah. Di samping itu, sebagian besar masyarakat pendatang dari desa ke kota atau dari kota lain tetapi banyak juga yang dari generasi kedua atau ketiga.
3. Karakteristik hukum
Kurangnya rasa atas kepemilikan lahan, dapat berupa lahan kosong milik pemerintah maupun swasta seperti di jalur kereta atau tanah rawa. Ketika tanah itu tidak lagi produktif, tanah tersebut di ambil alih oleh masyarakat untuk membangun rumah.

Dari uraian diatas dapat di dipahami bahwa pemukiman liar muncul akibat dari kurangnya perencanaan dan kebutuhan akan tempat tinggal. Kebutuhan akan tempat tinggal mengakibatkan sebagian masyarakat berpenghasilan rendah memilih untuk tinggal di lahan yang bukan miliknya. Kurangnya pengawasan dan penegakan aturan menyebabkan pemukiman liar tersebut semakin padat dan menimbulkan degradasi kualitas lingkungan. Pemukiman liar dapat diidentifikasi dari status kepemilikan lahan dimana penduduk menempati lahan tersebut secara ilegal tanpa adanya izin untuk mendirikan bangunan. Permukiman tersebut terbangun karena kepemilikan lahan yang tidak jelas sehingga banyak orang yang tidak memiliki lahan mulai memanfaatkannya dengan membangun tempat untuk tinggal sementara dan seiring dengan berjalannya waktu pemukiman tersebut menjadi permanen (Willis, 2009). Dapat ditarik kesimpulan bahwa secara umum terdapat beberapa atribut untuk menentukankualitas suatu pemukiman, yaitu faktor internal dan eksternal. Faktor internal berupa agama, suku, tempat kerja, tempat asal, lama tinggal serta investasi perumahan. Sedangkan faktor eksternal berupa pemilik tanah, keamanan, dan kebijakan pemerintah setempat.

Regulasi

Garis sempadan merupakan merupakan garis batas terluar 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 gas, tergantung jenis garis sempadan yang dicantumkan (Sitanggang, 2018). Dari pernyataan tersebut maka dapat diartikan bahwa garis sempadan rel kereta api merupakan garis batas terluar pengaman yang ditetapkan dalam mendirikan bangunan. Di dalam garis sempadan tersebut, masyarakat atau pemilik tanah tidak diperkenankan untuk mendirikan bangunan dan pagar permanen sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Menurut Peraturan Pemerintah Nomor Tahun 2022 tentang Cipta Kerja bahwa setiap orang dilarang menyelenggarakan pembangunan perumahan yang tidak sesuai dengan kriteria, persyaratan, prasarana, sarana dan utilitas umum yang diperjanjikan. Penjelasan pasal 42 Undang – undang perkeretaapian menyebutkan batas ruang milik jalur kereta api merupakan ruang di sisi kiri dan kanan ruang manfaat jalur kereta api yang paling rendah adalah 6 meter. Peraturan pemerintah Nomor 23 tahun 2007 mengenai perkeretaapian pasal 178 menyebutkan bahwa setiap orang dilarang membangun gedung, membuat tembok, pagar, tanggul, bangunan lainnya menanam jenis pohon tinggi atau menempatkan barang pada jalur kereta api yang dapat mengganggu pandangan bebas dan membahayakan perjalanan kereta api (Pemerintah RI Nomor 23, 2007). Kemudian pada pasal 179 mengungkapkan pernyataan bahwa setiap orang dilarang melakukan kegiatan, baik langsung maupun tidak langsung yang dapat mengakibatkan terjadinya pergeseran tanah di jalur kereta api sehingga mengganggu atau membahayakan perjalanan kereta api. Dalam Peraturan Daerah Kota Bandar Lampung Nomor 4 Tahun 2021 menyebutkan bahwa upaya untuk menata kawasan pada sempadan Rel Kereta Api yang pertama penyediaan Ruang Terbuka Hijau (RTH) dan jalan untuk membatasi kegiatan masyarakat dengan rel kereta api. Kedua, permukiman eksisting atau yang membelakangi rel kereta api secara bertahap di tata dan dikembangkan dengan konsep rumah menghadap rel kereta api.

C. METODE

Penelitian dilakukan secara deskriptif kualitatif. Metode ini memiliki ciri – ciri antara lain bahwa data yang di kumpulkan kondisi asli dan alamiah kemudian di deskriptifkan dalam bentuk tulisan dan gambar (Dewi et al., 2022). Adapun objek penelitian ini adalah penataan

permukiman liar yang ada di Kota Bandar Lampung khususnya di Kecamatan Labuhan Ratu berdasarkan Perda Kota Bandar Lampung Nomor 4 tahun 2021 tentang Rencana Tata Ruang Kota Bandar Lampung 2021-2041. Data penelitian ini berasal dari data primer dan data sekunder. Data primer didapatkan dari wawancara dan pengamatan langsung di lokasi penelitian. Metode wawancara yang digunakan adalah semi terstruktur, dimana daftar pertanyaan sudah disusun sebelumnya, namun dapat diubah sesuai dengan yang diinginkan. Wawancara dilakukan dengan cara tanya jawab langsung dengan informan yang berasal dari unsur pemerintah, pihak PT KAI divre IV Tanjungkarang dan masyarakat yang berjumlah 10 orang. Wawancara yang dilakukan bertujuan untuk mengkonfirmasi dari sisi peraturan dan kebijakan terhadap lahan yang berada di sepanjang rel di Kecamatan Labuhan Ratu. Data sekunder didapatkan melalui studi kepustakaan guna memperoleh data dan informasi tertulis dengan cara penelaahan literatur melalui buku referensi sebagai landasan teoritis dan perbandingan terhadap data yang telah didapatkan dari penelitian di lapangan. Proses pengumpulan data dilakukan dalam kurun waktu bulan April 2023 hingga Juli 2023.

Data yang telah dikumpulkan selanjutnya dianalisis melalui tiga alur yaitu, reduksi data, penyajian data dan verifikasi.

D. HASIL DAN PEMBAHASAN

Identifikasi kondisi kawasan

Dari hasil identifikasi di lapangan terdapat tiga kelurahan di Kecamatan Labuhan Ratu yang dilalui oleh jalur rel kereta api yaitu wilayah kelurahan Kampung Baru, Kelurahan Labuhan Ratu Raya, Kelurahan Labuhan Ratu dan Kelurahan Kota Sepang. Pada wilayah Kelurahan Kampung Baru, kepadatan bangunan yang ada pada kawasan ini bervariasi sampai dengan kepadatan sangat tinggi. Kepadatan antar bangunan paling tinggi berjarak nol meter atau hampir tidak ada jarak, sedangkan di wilayah Kampung Baru yang berdekatan dengan stasiun Labuhan Ratu memiliki kepadatan antara $\pm 0,5 - 1$ meter dan masih dijumpai beberapa lahan kosong di area sempadan rel kereta api. Kondisi sebagian besar bangunan tidak teratur dan tidak semua bangunan menghadap langsung ke arah rel kereta api. Letak Kelurahan Kampung Baru yang berdekatan langsung dengan Universitas Lampung menjadikan wilayah tersebut sering disebut sebagai perkampungan mahasiswa. Bangunan yang ada di sempadan rel kereta api banyak didominasi oleh rumah sewa dan sebagai tempat usaha. Pada kawasan ini mayoritas bangunan memiliki jarak ke as rel kereta api ± 3 meter. Dilihat dari sisi topografi lahan, wilayah Kelurahan kampung baru memiliki level ketinggian muka tanah yang bervariasi dibandingkan dengan ketinggian permukaan rel kereta api. Dibeberapa bagian ditemui level ketinggian muka tanah yang lebih tinggi dibandingkan dengan rel kereta api. Dibagian lain terdapat level muka tanah yang sejajar atau lebih rendah dari rel kereta api. Kondisi topografi yang bervariasi tersebut menjadikan letak bangunan menjadi beragam dengan level ketinggian ± 3 sampai 10 meter.

Pada wilayah kelurahan Labuhan Ratu Raya bangunan yang berada di kawasan sempadan rel kereta api didominasi oleh rumah tinggal. Pada wilayah ini permukiman masih berada di dalam radius stasiun Labuhan Ratu. Untuk membatasi aktivitas masyarakat sekitar di stasiun Labuhan Ratu terdapat pagar beton yang mengikuti jalur kereta api sepanjang ± 200 meter dengan ketinggian $\pm 2,5$ meter. Tingkat kepadatan bangunan terbilang cukup tinggi dan kepadatan bangunan hanya berjarak $\pm 0 - 0,5$ meter, hampir tidak ada jarak. Kondisi bangunan cukup teratur dan seluruh bangunan membelakangi rel kereta api. Keberadaan bangunan yang berada di sempadan rel kereta api Kelurahan Labuhan Ratu Raya mengikuti kontur setempat, ada yang berada di level yang lebih tinggi dari rel kereta api $\pm 3 - 5$ meter sedangkan permukiman yang masih dalam radius Stasiun Labuhan Ratu memiliki kontur yang sejajar

dengan rel kereta api. Sedangkan posisi bangunan hanya berjarak \pm 3meter dari as rel kereta api.

Hunian yang berada di wilayah Kelurahan Labuhan Ratu tergolong teratur dan hampir setiap hunian tidak memiliki pagar sehingga halaman rumah langsung ke jalan lingkungan serta rel kereta api. Karena sisi kanan dan kiri rel kereta api sejajar dengan jalan lingkungan sehingga seluruh bangunan menghadap ke arah jalan/rel kereta api. Letak bangunan pun bervariasi secara keseluruhan pada area segmen tiga berada di atas rel kereta api dengan ketinggian \pm 2,5 – 5meter Sebagian hunian yang dekat dengan jalan arteri primer sejajar dengan rel kereta api. Letak bangunan hanya berjarak \pm 3- 5meter dari as rel kereta api, bangunan di dominasi oleh bangunan permanen dengan kondisi yang sangat baik.

Di wilayah Kelurahan kota sepang yang berbatasan langsung dengan wilayah Kelurahan labuhan Ratu Raya serta berpotongan dengan jalan sultan agung yang merupakan jalan arteri primer, mayoritas bangunan didominasi oleh rumah sewa dan rumah milik perorangan. Letak bangunan hanya berjarak \pm 3- 5meter dari as rel kereta api, bangunan di dominasi oleh bangunan permanen dengan kondisi yang sangat baik. Keberadaan bangunan cukup teratur, sebagian rumah tidak memiliki pagar sehingga halaman rumah langsung ke jalan lingkungan serta rel kereta api. Pada wilayah Kelurahan kota Sepang, semua hunian menghadap ke arah jalan rel kereta api dan letak hunian berada sejajar dengan jalan rel kereta api.

Dari uraian diatas maka diketahui kondisi topografi yang unik pada permukiman di sempadan rel kereta api Kecamatan Labuhan Ratu menyebabkan letak permukiman menjadi bervariasi. Adapun jarak permukiman dari rel kereta api dan level ketinggian dari muka rel kereta api pada tiap segmen dapat dilihat pada tabel rekapitulasi berikut:

Tabel 1 Jarak dan Level Ketinggian Permukiman di Sempadan Rel Kereta Api Kecamatan Labuhan Ratu

Jarak Sempadan Rel Kereta Api (Menurut UU No. 23 Tahun 2007)	Jarak Permukiman ke Rel Kereta Api Kecamatan Labuhan Ratu	Level Ketinggian Permukiman ke Rel Kereta Api Kecamatan Labuhan Ratu
6 meter	3 - 5 meter	5- 10 meter
	3 meter	3 – 5 meter
	3 meter	2,5 – 5 meter
	3 – 5 meter	0 meter

Sumber: Analisis Penulis, 2023

Dari hasil wawancara, dilihat dari karakteristik sosial dan budayanya, masyarakat yang tinggal di daerah sempadan rel di Kecamatan Labuhan ratu mayoritas terbentuk dari generasi kedua dan seterusnya, kesamaan suku dan faktor latar belakang pekerjaan. Masyarakat yang tinggal di kawasan tersebut terdiri dari beberapa suku diantaranya Jawa, Banten, Sumatera Selatan dan Lampung. Selain itu faktor pekerjaan juga menjadi latar belakang pemilihan lokasi tersebut sebagai tempat tinggal. Banyak warga yang tinggal di kawasan sempadan rel kereta api di Kecamatan labuhan Ratu memiliki latar belakang pekerjaan yang sama.

Dilihat dari kondisi fisik lingkungan, secara umum fasilitas jalan yang ada di kawasan permukiman di sepanjang sempadan rel Kecamatan Labuhan Ratu dinilai sudah cukup baik, hanya ada sebagian kecil fasilitas jalan yang kurang memenuhi persyaratan. Namun demikian

sebagian besar sistem drainase yang ada dinilai belum cukup memadai, hanya di wilayah Kelurahan Labuhan Ratu Raya saja yang sudah memiliki sistem drainase dimana pada wilayah ini letak hunian tepat membelakangi jalur rel kereta api. Selain itu sistem persampahan dan penerangan jalan juga dinilai masih sangat kurang. Sebagian besar wilayah masih belum memiliki sistem persampahan rumah tangga yang baik, hal ini dapat dilihat dari belum tersedianya tong sampah di setiap rumah. Di beberapa titik sebagian besar warga bahkan membuang, mengumpulkan dan membakar sampah rumah tangganya di area sempadan rel kereta api.

Ditinjau dari status kepemilikan lahan, bangunan yang berada di sepanjang sempadan rel kereta api di Kecamatan Labuhan Ratu merupakan bangunan yang dibangun secara pribadi oleh warga di atas lahan milik PT Kereta Api Indonesia. Oleh sebab itu, bangunan yang berdiri bisa dikatakan ilegal karena tidak memiliki surat kepemilikan sah yang dikeluarkan oleh dinas-dinas terkait atas tanah yang ditempati. Namun demikian ada sebagian masyarakat yang merasa bahwa bangunan yang didirikannya dianggap sah karena mengantongi hak guna pakai yang dikeluarkan oleh PT KAI.



Gambar 1 Kondisi Lingkungan Permukiman Sempadan Rel Kereta Api Kecamatan Labuhan Ratu

Dari identifikasi kondisi fisik kawasan di sepanjang sempadan rel kereta api di Kecamatan Labuhan Ratu diketahui bahwa jalur kereta api yang melalui wilayah Kecamatan Labuhan Ratu merupakan jalur aktif yang dilewati oleh kereta api batu bara rangkaian panjang (babaranjang) dan rangkaian kereta api angkutan penumpang serta kereta api angkutan barang dengan jalur trek ganda. Ditinjau dari kondisi eksisting yang ada, kondisi di sisi sempadan pun sudah sesuai dengan aturan Perda Kota Bandar Lampung Nomor 4 tahun 2021-2041 yaitu pada sisi kanan kiri terdapat jalan untuk membatasi aktivitas masyarakat. Keberadaan jalan dari sisi manfaat jalur yang berada di Kecamatan Labuhan Ratu sangat bervariasi berkisar $\pm 6 - 9$ meter.

Permasalahan yang timbul bahwa keberadaan permukiman sudah menempati ruang manfaat jalur dan milik jalur kereta api. Jarak permukiman dengan jarak rel kereta api tergolong sangat dekat ± 3 meter. Apabila merujuk Undang – Undang Perkeretaapian bahwa jarak sempadan seharusnya sejauh 6 meter yang paling rendah baik dari sisi kiri ruang dan kanan ruang manfaat jalur kereta api.

Bangunan yang ada di sepanjang sempadan rel kereta api di kecamatan Labuhan Ratu banyak berdiri pada ruang manfaat jalan (rumaja) dan ruang milik jalan kereta api (rumija). Berdasarkan Undang – undang Nomor 23 tahun 2007 tentang perkeretaapian pasal 46 menyebutkan Tanah yang terletak di ruang milik jalur kereta api dan ruang manfaat jalur kereta api disertifikatkan sesuai dengan peraturan perundang- undangan. Tanah yang berada di ruang pengawasan jalur kereta api dapat dimanfaatkan untuk kegiatan lain dengan ketentuan tidak membahayakan operasi kereta api. Ruang Milik Jalan dan Ruang Manfaat jalan digunakan sebagai ruang terbuka hijau seperti yang tertuang pada Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 05/PRT/M/2008 tentang pedoman penyediaan dan pemanfaatan ruang terbuka hijau di kawasan perkotaan. Selain itu, pada peraturan pemerintah No 23 tahun 2007 tentang

perkeretaapian pasal 178 dan 179 menyebutkan larangan adanya aktivitas masyarakat untuk melakukan kegiatan yang dapat membahayakan maupun mengganggu perjalanan kereta api. Akan tetapi peraturan yang ada belum dapat berjalan dengan maksimal. Menurut Stezen, peraturan yang berlaku belum dapat berjalan secara signifikan disebabkan oleh beberapa fenomena seperti faktor migrasi, faktor ekonomi dan kegagalan kebijakan yang diambil oleh pemerintah (Stezen, 2007).

Kondisi topografi yang beragam di sepanjang kawasan sempadan rel kereta api di Kecamatan Labuhan Ratu yang unik dan bervariasi menjadikan posisi bangunan yang beragam seperti letak bangunan yang level ketinggiannya sejajar dengan rel kereta api, bangunan yang level ketinggiannya dibawah level ketinggian rel kereta api dan bangunan yang level ketinggiannya diatas level ketinggian rel kereta api. Letak Hunian yang variatif dapat berpotensi membahayakan bagi penghuni bangunan seperti tanah longsor dan getaran yang ditimbulkan oleh kereta api akan mempengaruhi struktur bangunan. Berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 41/PRT/2007 mengenai pedoman kriteria teknis Kawasan Budidaya untuk Kawasan Permukiman keadaan topografi datar sampai bergelombang (kelerengan Lahan 0-25%), tidak berada daerah rawan bencana dan tidak berada pada wilayah sempadan. Keberagaman topografi tersebut menjadikan kondisi infrastruktur tidak memenuhi standart permukiman seperti tidak tersedianya jalur drainase yang baik, tidak tersedianya tempat Pembuangan sampah, minimnya penerangan jalan dan minimnya penghijauan.

Ditinjau dari kondisi sosial masyarakat yang bermukim di sepanjang sempadan rel khususnya di Kecamatan labuhan Ratu tergolong cukup kompak, rukun dan memiliki toleransi yang cukup tinggi. Hal tersebut terbentuk dikarenakan warga yang bermukim di kawasan tersebut merupakan generasi kedua, ketiga dan seterusnya. Selain itu faktor kesamaan suku dan latar belakan pekerjaan yang sama juga memberikan kontribusi yang cukup signifikan terhadap kondisi sosial kemasyarakatan di kawasan permukiman di sempadan rel Kecamatan Labuhan Ratu. Hal tersebut sesuai dengan penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Darisman, dimana dinyatakan bahwa warga yang menempati bangunan permanen di tanah milik PT KAI sangat beragam seperti melalui karyawan PT KAI, hasil perpindahan dari orang tua maupun keluar (Darisman, 2019). Menurut Willis, Perumahan yang memiliki kualitas rendah yang ditempati oleh orang miskin dan biasanya berada di pinggir kota sering disebut permukiman liar (Willis, 2009). Istilah tersebut mengacu pada masalah bentuk tempat tinggal berdasarkan kepemilikan lahan, jenis bangunan dan status hukum. Merujuk pada Srinivas, bahwa permukiman liar dapat di tinjau tiga karakteristik. Pertama, karakter fisik dimana perumahan memiliki kualitas rendah dan disebabkan oleh non perizinan sehingga memiliki infrastruktur yang tidak memadai. Kedua, karakteristik sosial bahwa masyarakat yang tinggal di permukiman liar termasuk dalam kelompok berpenghasilan rendah dan sebagian besar masyarakat pendatang dari desa ke kota dan banyak juga yang berasal dari generasi kedua dan seterusnya. Ketiga, kurangnya atas rasa kepemilikan lahan baik milik pemerintah maupun swasta, ketika tanah tidak lagi digunakan secara produktif tanah tersebut diambil alih oleh masyarakat untuk membangun rumah (Srinivas, 2022). Meninjau perspektif keruangan dan berupaya memahami realitas yang terjadi pada kehidupan di *Squatter settlement* yang berada di jalur kereta api terdapat keterkaitan aksesibilitas/jaringan antara manusia dengan lingkungan serta aktivitas yang dilakukan baik dalam aspek fisik, sosial maupun politik di ruang kota. Jalur kereta api sendiri menjadi salah satu pilihan urbanis untuk membangun tempat tinggal. Hal tersebut menggambarkan konflik keruangan bahwa tidak adanya kontrol dan pengawasan yang ketat dari pihak berwenang (Ridlo, 2020).

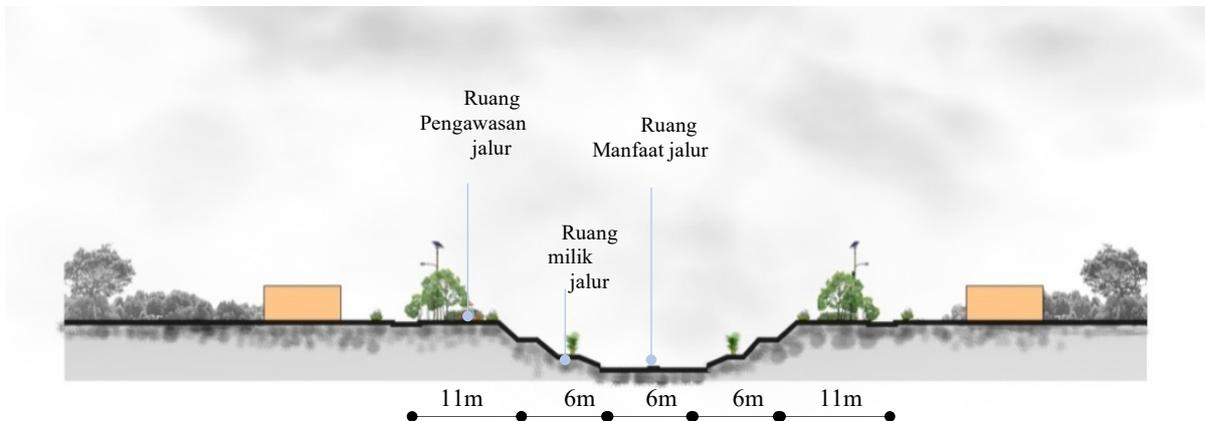
Arah Kebijakan

Penataan ruang yang baik dan optimal adalah penataan ruang yang sekaligus dapat mencapai tujuan sosial dan ekonomi dan meningkatkan kualitas lingkungan hidup, bukan justru mengorbankan kelompok yang secara ekonomi dan sosial berada pada posisi yang lemah. Kebijakan penataan ruang sebisa mungkin memberikan manfaat bagi masyarakat (Bhakti, 2018). Ditinjau dari Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Bandar Lampung dan Undang – Undang Perkeretaapian dalam penataan kawasan pada sempadan rel kereta api terdapat beberapa hal meliputi penyediaan Ruang Terbuka Hijau (RTH) guna membatasi kegiatan masyarakat, pemanfaatan garis sempadan rel kereta api untuk jalan dan permukiman eksisting yang ada di sempadan secara bertahap ditata dan dikembangkan konsep rumah menghadap rel kereta api. Sebagaimana isi pada Perda No. 4 tahun 2021 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Bandar Lampung adanya rencana pengembangan jalur kereta api perkotaan, Jalur ganda (*double track*) Tanjung Karang - Kertapati dan jalur Tanjung Karang - Pringsewu serta adanya pengembangan Stasiun Labuhan Ratu sehingga sisi sempadan harus dibersihkan minimal ± 30 meter untuk yang berada diluar area stasiun dan minimal ± 50 meter untuk kawasan yang berada radius stasiun. Dari regulasi tersebut, keberadaan bangunan seharusnya berada di ruang pengawasan jalur yang sebaiknya lebih dari 30 meter dari ruang manfaat jalur kereta api. Adanya kegiatan baik dalam bentuk fisik atau non fisik harus dengan ketentuan perizinan yang telah di keluarkan oleh PT KAI. Namun demikian, merujuk pada Undang – undang Perkeretaapian pasal 46 bahwa tanah yang berada di ruang pengawasan jalur kereta api dapat dimanfaatkan untuk kegiatan lain dengan ketentuan tidak membahayakan operasi kereta api. Kondisi eksisting pada kawasan sempadan sudah mengikuti peraturan RTRW Kota Bandar Lampung dan Undang – undang perkeretaapian seperti keberadaan jalan di sisi ruang pengawasan jalur sehingga hanya dibutuhkan penataan kembali pada ruang pengawasan jalur kereta api. Dalam pengembangannya, ruang pengawasan jalur kereta api digunakan untuk ruang sosial bagi masyarakat setempat.

Dari uraian tersebut diatas maka ada beberapa upaya yang dapat dilakukan untuk menerapkan arah kebijakan mengenai penataan sempadan rel kereta api berdasarkan Peraturan Daerah Kota Bandar Lampung Nomor 4 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Bandar Lampung, yaitu:

1. Pada kondisi eksisting, topografi yang lebih tinggi dari rel kereta api pada sisi sempadan kiri dan kanan yang berbentuk lereng dibuat sengkedan atau teras – teras. Hal tersebut dilakukan untuk mencegah berdirinya bangunan kembali dan mengantisipasi terjadinya longsor.
2. Ruang pengawasan jalur yang dapat dimanfaatkan harus lebih dari 30 meter dari as rel kereta api. Selain itu, ruang pengawasan jalur dapat di fungsikan sebagai area sosial masyarakat setempat atas izin pemerintah kota maupun PT KAI. Area sosial yang dimaksud dapat berupa taman yang ditambahkan *street furniture* maupun *playground*.

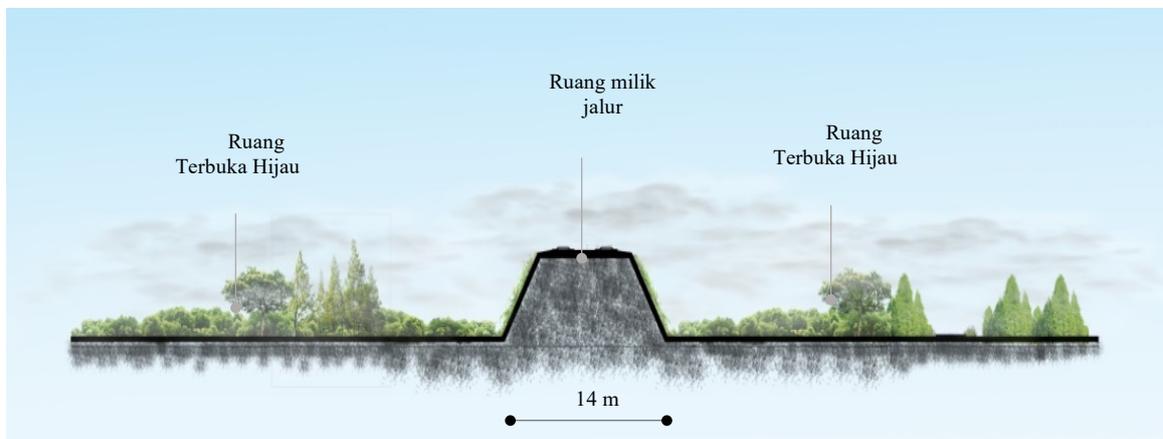
3. Jalur manfaat dan jalur milik kereta api harus bebas dari bangunan dan kegiatan masyarakat minimal ± 20 meter.



Gambar 2 Kondisi Ruang Manfaat Jalur dan Ruang Milik Jalur Kereta Api

Untuk membatasi kegiatan masyarakat terhadap ruang milik dan manfaat jalur kereta api perlu ditambahkan penanda. Hal ini bisa dilakukan dengan pembuatan pagar atau raambu, selain itu bisa juga ditambahkan tanaman perdu dapat berupa tanaman teh – tehan, soka maupun *Duranta Repens*

4. Pada kondisi rel kereta api yang terdapat perpotongan dengan jalan raya dan *track* lengkung sisi sempadan rel kereta api baik kanan maupun kiri harus bebas dari kegiatan masyarakat baik fisik maupun non fisik minimal ± 40 meter.
5. Kondisi topografi yang berada di bawah rel kereta api dikembalikan seperti semula sebagai ruang terbuka hijau dan bebas dari kegiatan masyarakat.



Gambar 3 Kondisi Ruang Manfaat Jalur dan Ruang Milik Jalur Kereta Api sebagai Ruang Terbuka Hijau

Kondisi eksisting di sempadan jalur kereta api Kelurahan Kampung Baru merupakan trek lengkung dan dengan muka tanah sejajar dengan jalur kereta api dan terdapat perpotongan jalan sehingga dalam pengembangan alternatif desain sisi kanan kiri harus bersih dari bangunan dan dijadikan ruang terbuka hijau. Tanaman yang digunakan tidak boleh melebihi atau menutup pandangan masinis. Untuk membatasi kegiatan manusia terhadap jalur kereta api, dapat ditambahkan tanaman perdu seperti teh-tehan, soka dan kemuning.

6. Hunian yang terkena pembersihan lahan dapat diberikan kompensasi sebesar nilai bangunan atau di sediakan rumah susun sebagai pengganti tempat tinggal. Bangunan yang terdampak dari adanya penertiban, diberikan beberapa opsi pertama dapat diberikan restitusi yang sesuai dengan harga satuan luasan bangunan. Kedua, disediakan lahan dan dibangun rumah susun (rusun). Ketiga, memanfaatkan lahan kereta api yang berada di sepanjang sisi ruang pengawasan untuk dibangun hunian dengan pendekatan *co housing*. Keberadaan *co housing* diposisikan pada jarak 60 atau 70 meter dari as rel kereta api dengan syarat kondisi lahan sesuai dengan spesifikasi peraturan yang berlaku. *Co housing* dilakukan dengan sistem sewa dengan stakeholder terkait. Keberadaan *Co housing* yang berada di jarak tersebut sekaligus sebagai penanda batas lahan kereta api.

Agar enam kebijakan di atas dapat berjalan sesuai peraturan yang berlaku maka dirasa perlu adanya aturan tambahan yang lebih rinci. Aturan tersebut berupa peraturan baru dari pemerintah daerah maupun kota yang lebih mendalam seperti aturan khusus mengenai sempadan dan Rencana Detail Tata Ruang (RDTR). Selanjutnya, melakukan sosialisasi secara berkala kepada masyarakat hingga ke level bawah, baik dari pemerintah daerah/kota maupun *stakeholder* yang terlibat mengenai permukiman liar khususnya di daerah sempadan rel kereta api. Sejauh ini sosialisasi baru dilakukan oleh pihak PT KAI, belum ada sosialisasi dari pemerintah Daerah setempat mengenai peraturan tentang batas sempadan rel kereta api. Menurut narasumber yang telah di wawancarai sosialisasi dilakukan hanya mengenai batas pengamanan kereta api di track lurus, belum secara keseluruhan. Sosialisasi tersebut dilakukan oleh Kantor Pusat PT Kereta Api Indonesia DAOP 2 Bandung.

E. PENUTUP

Berdasarkan hasil penelitian, bangunan yang berdiri di sempadan rel kereta api Kecamatan Labuhan Ratu berkembang karena ketidak tegasan dari instansi terkait dalam menerapkan aturan yang sudah berlaku. Mayoritas warga mendirikan bangunan adalah warga dengan tingkat perekonomian menengah kebawah. Dimana mereka membangun hunian di lahan milik PT KAI yang dianggap sudah tidak produktif dan banyak menempati ruang milik jalur serta ruang manfaat jalur kereta api. Letak permukiman hanya berjarak 3-5meter dari as rel kereta api. Dari hasil Identifikasi fisik lingkungan di area penelitian bahwa bangunan di kawasan sempadan rel kereta api telah di dominasi dengan bangunan permanen, tingkat kerapatan bangunan dan bangunan yang tumbuh tergolong padat/ tinggi. Selain itu, infrastruktur/sarana dan prasarana di ketiga kelurahan yaitu, Kelurahan Kampung Baru, Kelurahan Labuhan Ratu dan Kelurahan Kota Sepang seperti jalan, sistem persampahan, air limbah, drainase dan pelayanan air bersih belum optimal. Hal tersebut juga di dukung oleh kondisi topografi yang berbukit, sehingga apabila di tinjau secara keseluruhan permukiman yang berada di kawasan sempadan rel kereta api Kecamatan Labuhan Ratu tergolong kumuh dan liar. Pesatnya pertumbuhan bangunan pada permukiman di sepanjang sempadan rel kereta api Kecamatan Labuhan Ratu saat ini sudah sangat membahayakan bagi perjalanan kereta api itu sendiri, apabila tidak dilakukan penertiban keberadaan permukiman yang semakin padat akan memperburuk keseimbangan lahan.

Keberadaan bangunan permanen maupun pemukiman di sempadan rel kereta api sudah menjadi permasalahan tersendiri baik untuk keselamatan perjalanan kereta api maupun keamanan serta kualitas hidup masyarakat yang menempati kawasan tersebut. Kondisi tersebut juga terjadi di kota bandar lampung khususnya di Kecamatan Labuhan Ratu. Meski sudah ada aturan mengenai sempadan rel seperti yang tertuang dalam RTRW kota Bandar lampung, namun demikian penerapan dan penegakan aturan serta kebijakan tersebut belum berjalan sebagai mana mestinya.

Untuk menegakkan aturan dan mengembalikan fungsi sempadan rel sebagaimana mestinya, diperlukan peran dari semua pihak yang memiliki kepentingan didalamnya. Selain itu aturan yang lebih detail dan mempertegas kebijakan yang sudah ada harus dibuat, hal ini penting untuk dilakukan sehingga penerapan kebijakan di lapangan dapat lebih maksimal. Hal lain yang perlu dilakukan adalah memberikan penyuluhan/sosialisasi secara berkala kepada masyarakat yang tinggal di kawasan sekitar rel kereta api sehingga pengetahuan masyarakat terhadap aturan yang ada menjadi lebih baik.

Implikasi teoritis dari penelitian ini adalah bahwa penerapan kebijakan penataan kawasan sempadan rel kereta api bukanlah hal yang mustahil dilakukan. Melihat dari kondisi eksisting dan regulasi yang ada penataan kawasan permukiman liar di area sempadan rel kereta api memungkinkan untuk dilakukan. Arah kebijakan yang ada dapat dijadikan sebagai contoh dalam mengimplementasikan peraturan yang ada terkait kawasan sempadan rel kereta api.

Adapun batasan dari penelitian ini adalah keterbatasan waktu dan sumberdaya serta keterbatasan dari wilayah penelitian, dimana hanya mencakup kawasan permukiman di wilayah Kecamatan Labuhan Ratu saja. Sehingga hasil penelitian hanya mencakup kawasan di Kecamatan Labuhan Ratu saja dan tidak dapat digeneralisasikan di wilayah lain.

REFERENSI

- Acheampong, R. A. (2019). *Spatial Planning in Ghana*. <https://doi.org/10.1007/978-3-030-02011-8>
- Adysahwan. (2022). Tipologi dan Perubahan Pemanfaatan Ruang di Kabupaten Sinjai. *Tesis, 8.5.2017*, 2003–2005.
- Bhakti, D. L. P. (2018). *Rel Kereta Api Dan Hunian*. 12–14.
- Darisman, A. (2019). Penyebab Warga Menempati Bangunan Permanen di Tanah Milik PT KAI: Studi di Nagari Muaro, Kecamatan Sijunjung. *Jurnal Sosiologi Andalas*, 5(2), 87–97. <https://doi.org/10.25077/jsa.5.2.87-97.2019>
- Dewi, N. S., Ramadhani Setiawan, & Edison. (2022). *Online ISSN 2746-8453*. 563–570.
- Geonmeandari, B., Johan Salas, & Rimadewi Supriharjo. (2010). Konsep Penataan Permukiman Bantaran Sungai di Kota Banjarmasin Berdasarkan Budaya Sungai. *Seminar Nasional Perumahan Permukiman Dalam Pembangunan Kota*, 1–14.
- Kamil Pasya, G. (2012). Pemukiman Penduduk Perkotaan. *Jurnal Pendidikan Geografi*, 12, 61–70.
- Kurniati, P. S. (2016). *Implementasi Kebijakan Penataan Ruang di Kota Bandung*. VI(2), 101–112.
- Marpaung, & Sembiring, B. P. B. (2019). *Bentuk Permukiman di Bantaran Sungai Deli Kecamatan Medan Labuhan*. A017–A028. <https://doi.org/10.32315/ti.8.a017>
- Muhajir, A. (2017). *Kebijakan Pengendalian Pemanfaatan Ruang di Kota Baubau Provinsi Sulawesi Tenggara*. 2(02), 184–193.
- Noveria, M. (2010). Fenomena Urbanisasi Dan Kebijakan Penyediaan Perumahan Dan Permukiman Di Perkotaan Indonesia. *Jurnal Masyarakat Indonesia*, 36(2), 103–124. <http://ejournal.lipi.go.id/index.php/jmi/article/view/643>
- Pemerintah Kota Bandar Lampung. (2021). *PERDA Kota Bandar Lampung No. 04 Th. 2021 tentang RTRW Kota Bandar Lampung Tahun 2021-2041* (Issue 6).
- Pemerintah RI. (2011). *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2011 Tentang Perumahan Dan Kawasan Permukiman* (Vol. 11, Issue 2, pp. 10–14). <https://doi.org/10.16194/j.cnki.31-1059/g4.2011.07.016>

- Pemerintah RI Nomor 23. (2007). *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian: Vol. 612y* (Issue 235, p. 245). [http://digilib.unila.ac.id/4949/15/BAB II.pdf](http://digilib.unila.ac.id/4949/15/BAB%20II.pdf)
- Prihatin, R. B. (2015). Alih Fungsi Lahan di Perkotaan (Studi Kasus di Kota Bandung Dan Yogyakarta) Urban Land Misuse: (A Case Study of Bandung City and Yogyakarta City). *Aspirasi*, 6(2), 107–107.
- Ridlo, M. A. (2020). Permukiman Liar (Squatter Settlement) Di Jalur Kereta Api Kota Semarang. *Jurnal Planologi*, 17(2), 150. <https://doi.org/10.30659/jpsa.v17i2.12790>
- Sari, A. R. (2017). Kajian Perkembangan Lahan Terbangun Kota Bandar Lampung. *Journal of Planning and Policy Development*, 20. http://repo.itera.ac.id/assets/file_upload/SB2011260001/22116014_20_020032.pdf
- Setiawan, R. P. (2010). Penggusuran Permukiman Liar di Stren Kali Jagir: Sebuah Tinjauan dari Sisi Hukum dan Humanisme. *Seminar Nasional Perumahan Permukiman Dalam Pembangunan Kota, March 2010*. <https://doi.org/10.13140/RG.2.1.1044.5283>
- Simorangkir, Y. V. (2017). *Perubahan Pola Permukiman Akibat Akulturasi di Kampung Kuper Kabupaten Merauke*. Universitas Hasanuddin Makasar.
- Sitanggang, T. H. (2018). Inventarisasi Permukiman di Kawasan Sempadan Rel Kereta Api Kota Padang Panjang. *Jurnal Buana*, 2(2), 531. <https://doi.org/10.24036/student.v2i2.107>
- Srinivas, H. (2022). *Defining Squatter Settlements*. Gdrc.Org. <https://www.gdrc.org/uem/squatters/define-squatter.html>
- Stezen, A. (2007). *yaitu untuk mengetahui dan menganalisa efektivitas pasal 178 Undang-Undang Nomor 27 tahun 2007 tentang perkeretaapian terhadap permukiman liar di sempadan rel kereta api Kota Malang*. 0–20.
- Sunarti. (2019). *Buku Ajar Perumahan Dan Permukiman Undip Press Semarang*.
- Utoyo, B. (2012). *Seminar Hasil-Hasil Penelitian dan Pengabdian Kepada Masyarakat- Dies Natalis FISIP Unila Tahun 2012*. 142–155.
- Wahyuni, E. (2006). *DENGAN KINERJA PERKEMBANGAN WILAYAH (Studi Kasus Kota Bandar Lampung) ENDANG WAHYUNI*. 145. <http://repository.ipb.ac.id/handle/123456789/9276>
- Willis, K. D. (2009). Squatter Settlements. *International Encyclopedia of Human Geography*, 403–408. <https://doi.org/10.1016/B978-008044910-4.00122-X>