

ANALISIS FAKTOR-FAKTOR PENYEBAB MASYARAKAT BERMUKIM DI SEMPADAN REL KERETA API JL. BATANG HARI - JL. KARYA TIMUR, KECAMATAN BLIMBING KOTA MALANG

Theofilus D.S Fahik¹, Agung Witjaksono², Ardiyanto Maksimilianus Gai³

Program Studi Perencanaan Wilayah Dan Kota

Institut Teknologi Nasional Malang¹²³

Jl. Sigura-gura No.2, Sumbersari, Kec. Lowokwaru, Kota Malang, Jawa Timur

e-mail* : dionisiussanga@gmail.com

ABSTRAK

Permukiman yang di bangun di sempadan rel kereta api yang ada di Kota Malang terdapat di Kecamatan Blimbing, tepatnya berada di sempadan rel kereta api Jl. Batang Hari, Jl. Karya Timur, yang mencakup tiga kelurahan yaitu, Kelurahan Bunulrejo, Kelurahan Purwantoro dan Kelurahan Belimbing dengan jarak dari Jl. Batang hari ke Jl. Karya Timur yang diperoleh dalam waktu pengukuran adalah 2.059.99 m2 dan dengan lebar jalur rel kreta api ke bangunan atau pemukiman yang diperoleh adalah 12 m2 sehingga luas area tersebut adalah 4.143,98 m2. Dalam penelitian ini metode yang digunakan adalah Metode penelitian Kuantitatif dimana dalam melakukan pengumpulan data dilakukan dengan menggunakan teknik survey primer (kuisisioner, wawancara) serta survey sekunder (dinas dan instansi terkait). Analisis yang dilakukan dalam penelitian ini memiliki urutan dengan beberapa alur analisis yang saling keterkaitan yakni analisis deskriptif kuantitatif, analisis *overlay*, dan analisis Deskriptif Kuantitatif. Berdasarkan rangkaian analisis yang di lakukan didapatkan hasil bahwa Faktor-Faktor Penyebab Masyarakat Bermukim Di Sempadan Rel Kereta Api Jl.Batang Hari, Jl. Karya Timur, Kota Malang adalah berdasarkan hasil analisis skoring (pembobotan) terdapat 1 (satu) faktor dominan penyebab masyarakat bermukim di sempadan rel kereta api jl. Batang Hari-jl. Karya Timur yaitu faktor sosial ekonomi, dengan indikator antara lain : (a) Tingkat pendidikan; (b) Jenis pekerjaan masyarakat; (c) Jarak tempat tinggal dengan lokasi pekerjaan.

Kata Kunci : Permukiman, sempadan rel,

ABSTRACT

Settlements built on the railroad border in Malang City are in Blimbing District, precisely located on the railroad border Jl. Batang Hari, Jl. Karya Timur, which covers three villages, namely, Bunulrejo Village, Purwantoro Village and Belimbing Village with the distance from Jl. Batang Hari to Jl. Karya Timur obtained during the measurement time is 2,059.99 m2 and with the width of the railroad track to the building or settlement obtained is 12 m2 so that the area is 4,143.98 m2. In this research, the method used is Quantitative research method in which data collection is carried out using primary survey techniques (questionnaires, interviews) and secondary surveys (related agencies and agencies). The analysis carried out in this study has a sequence with several interrelated analysis flows, namely quantitative descriptive analysis, overlay analysis, and Quantitative Descriptive analysis. . Based on a series of analyses conducted, the results show that the Factors Causing People to Settle on the Railroad Sideline Jl.Batang Hari, Jl. Karya Timur, Malang City are based on the results of scoring analysis (weighting) there are 1 (one) dominant factor causing people to settle on the railroad border Jl. Batang Hari-jl. Karya Timur, namely socio-economic factors, with indicators including: (a) level of education; (b) type of work; (c) distance between residence and work location.

Keywords: Settlement, railroad border

A. PENDAHULUAN

Latar Belakang

Pertambahan penduduk daerah perkotaan mengakibatkan kebutuhan sarana dan prasarana perkotaan semakin meningkat. Pertambahan penduduk ini juga diiringi oleh adanya proses urbanisasi yaitu perpindahan dari desa ke kota. Tingginya arus urbanisasi ini menjadikan kota yang sudah padat menjadi 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 (Rafidah et al., 2014).

Peningkatan jumlah penduduk yang tinggi dan perpindahan penduduk ke daerah perkotaan, merupakan penyebab utama pesatnya perkembangan kegiatan suatu kota. Perkembangan tersebut menyebabkan terjadinya perubahan terhadap struktur kota. Perubahan tersebut akan mengarah pada kemerosotan suatu lingkungan permukiman, tidak efisiennya penggunaan tanah kawasan pusat kota, dan mengungkapkan bahwa penurunan kualitas tersebut bisa terjadi di setiap bagian kota. Kemerosotan lingkungan seringkali dikaitkan dengan masalah sosial, seperti kriminalitas, kenakalan remaja, dan prostitusi (Suharto, 2013:17).

Pertambahan penduduk di daerah perkotaan mengakibatkan meningkatnya kebutuhan akan tempat tinggal. Hal tersebut turut mendukung terbatasnya ketersediaan lahan serta meningkatnya harga lahan. Bagi masyarakat berpenghasilan rendah, menempati lahan yang tidak sesuai dengan tata ruang kota dan tidak layak huni merupakan salah satu solusi untuk memenuhi kebutuhan akan tempat tinggal (Dyana, 2018).

Dalam suatu kota tentu mengalami permasalahan akibat semakin pesatnya pertumbuhan penduduk yang tentunya berdampak pada aspek kehidupan, terutama

mengenai permukiman. Apabila tidak diimbangi dengan kemampuan untuk membangun perumahan yang layak dan semakin terbatasnya lahan perkotaan untuk membangun permukiman yang mencukupi dan memenuhi syarat tentu akan menimbulkan permukiman yang kurang layak atau kumuh. Daerah kota merupakan daerah konsentrasi penduduk yang mengakibatkan permasalahan serius di lingkungan perkotaan. Salah satu permasalahan utama wilayah Kota adalah perkembangan permukiman (Krisandriyana et al., 2019).

Perkembangan permukiman semakin meningkat sesuai dengan pertumbuhan penduduk yang berkembang dengan cepat sedangkan luas lahan permukiman relatif tetap. Semakin besar kebutuhan ruang sebagai tempat tinggal dan sarana prasarana pendukungnya maka akan berpengaruh pada kualitas permukiman pada wilayah tersebut (Muvidayanti, 2019).

Kurangnya pembangunan di desa akibat sentralisasi pembangunan di kota serta daya tarik ekonomi dan status sosial kota yang lebih tinggi, menyebabkan urbanisasi menjadi berkembang pesat. Namun tingginya urbanisasi ini menyebabkan timbulnya berbagai permasalahan di perkotaan seperti menimbulkan permukiman liar di perkotaan terutama di lahan-lahan atau bangunan-bangunan negara yang kosong seperti pada bantaran rel kereta api, dengan ciri-ciri padat, kumuh, tidak mengikuti aturan-aturan resmi dan mayoritas penghuninya miskin. Permukiman kumuh ini juga merupakan permukiman liar (ilegal) karena berada di tanah milik negara (Pemerintah) Stezen, A. (2012).

Lahan kosong yang terdapat di daerah perkotaan telah banyak dimanfaatkan oleh para urban untuk pemukiman, perdagangan, dan perindustrian yang legal maupun ilegal. Selain itu para urban yang tidak memiliki tempat tinggal biasanya menggunakan lahan kosong sebagai permukiman liar.

Terkait dengan penggunaan lahan, perkotaan merupakan wilayah yang paling banyak mengalami perubahan penggunaan lahan, diantaranya perubahan penggunaan lahan pada Sempadan Rel Kereta Api yang merupakan tanah milik PT KAI (Kereta Api Indonesia) sebagai lahan yang berfungsi lindung menjadi rumah-rumah penduduk yang merupakan dampak dari tingginya kebutuhan masyarakat akan lahan sebagai tempat tinggal, serta lemahnya pengawasan pemilik lahan dan pemerintah setempat.

Tumbuhnya bangunan-bangunan di kawasan pinggir rel kereta api menyebabkan tidak teraturnya pola perumahan, selain itu juga menambah daerah kumuh menjadi lebih kumuh, bahkan dari kawasan yang tidak kumuh menjadi kumuh. 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 (Sitanggang, 2018).

Kawasan permukiman di sempadan rel kereta api sendiri berkembang di luar kendali kebijakan dan sistem penataan ruang kawasan perkotaan. Oleh sebab itu, keberadaan permukiman ini tidak didukung dengan fasilitas yang memadai. Sarana dan prasarana yang ada dibangun secara spontan oleh warga, itupun jauh di bawah Standar Nasional Indonesia (SNI). Minimnya pengetahuan penduduk berpenghasilan rendah juga menjadi faktor pendukung untuk membangun permukiman pada kawasan yang bukan semestinya (Rafidah et al., 2014).

Permasalahan permukiman yang di bangun di sempadan rel kereta api terjadi di kota-kota besar. Seperti di Malang yang merupakan salah satu daerah otonom dan merupakan kota besar kedua di Jawa Timur setelah Kota Surabaya juga menjadi daerah tujuan kaum urban dari daerah-daerah

hinterland-nya. Hal ini menyebabkan berbagai permasalahan, salah satunya yaitu munculnya permukiman di sempadan rel kereta api di Kota Malang, terutama pada wilayah pusat kota yang memiliki banyak lapangan kerja dengan kebutuhan tenaga kerja berpendidikan rendah dalam jumlah banyak. Di samping itu, beberapa lahan marginal yang terbengkalai di wilayah pusat kota menjadi faktor pendorong yang kuat bagi para urbanit untuk mendirikan hunian di area tersebut.

Masalah permukiman yang ada di sempadan rel kereta api terdapat hampir di semua kota-kota besar di Indonesia, maupun kota-kota besar yang terdapat di negara berkembang. Kota Malang masih menghadapi persoalan permukiman yang dibangun di sempadan rel kereta api. Salah satu permukiman yang di bangun di sempadan rel kereta api yang ada di Kota Malang terdapat di Kecamatan Blimbing, tepatnya berada di sempadan rel kereta api Jl. Batang Hari, Jl. Karya Timur, yang mencakup tiga kelurahan yaitu, Kelurahan Bunurejo, Kelurahan Purwantoro dan Kelurahan Belimbing dengan jarak dari Jl. Batang hari ke Jl. Karya Timur yang diperoleh dalam waktu pengukuran adalah 2.059.99 m² dan dengan lebar jalur rel kreta api ke bangunan atau pemukiman yang diperoleh adalah 12 m² sehingga luas area tersebut adalah 4.143,98 m². Alasan peneliti memilih lokasi atau wilayah tersebut karena lokasi permukiman yang berada di sempadan rel kereta api dimana banyak terdapat permukiman-permukiman yang seharusnya dilarang karena memang bertentangan dengan peraturan tata letak bangunan.

Rumusan Masalah

Keberadaan permukiman di Kawasan sempadan rel kereta api jl. Batang Hari, jl. Karya Timur Kota Malang, menimbulkan berbagai permasalahan bagi penataan ruang kawasan pusat Kota secara keseluruhan. Oleh karena itu, dalam pembahasan ini akan dikemukakan

beberapa rumusan masalah, sebagai berikut:

- 1) Bagaimana perubahan bangunan yang ada di sempadan rel kereta api jl. Batang Hari, jl. Karya Timur Kecamatan Blimbing Kota Malang ?
- 2) Bagaimana perubahan penggunaan lahan yang ada di sempadan rel kereta api jl. Batang Hari, jl. Karya Timur Kecamatan Blimbing Kota Malang ?
- 3) Apa saja faktor-faktor penyebab masyarakat bermukim di Sempadan Rel Kereta Api Jl. Batang Hari, Jl. Karya Timur Kecamatan Blimbing, Kota Malang ?

Tujuan

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui faktor-faktor yang paling dominan penyebab adanya permukiman di sempadan rel kereta api jl. Batang Hari, jl. Karya Timur, Kota Malang, dalam upaya memberikan alternatif penyelesaian masalah berupa rekomendasi perencanaan lingkungan, sehingga mampu meningkatkan fungsi dan kualitas kawasan permukiman.

Sasaran

Sasaran merupakan hasil kegiatan yang dilakukan untuk mewujudkan tujuan yang telah dirumuskan. Untuk itu sasaran yang ingin dicapai adalah, sebagai berikut :

- 1) Mengidentifikasi Perubahan Bangunan Yang Ada Di Sempadan Rel Kereta Api Jl. Batang Hari, Jl. Karya Timur, Kota Malang.
- 2) Mengidentifikasi Perubahan Penggunaan Lahan Yang Ada Di Sempadan Rel Kereta Api Jl. Batang Hari, Jl. Karya Timur, Kota Malang.
- 3) Mengidentifikasi Faktor-Faktor Penyebab Masyarakat Bermukim Di Sempadan Rel Kereta Api Jl. Batang Hari, Jl. Karya Timur, Kota Malang.

B. KAJIAN PUSTAKA

Permukiman adalah suatu kawasan yang dihuni oleh sekelompok masyarakat yang membangun rumah pada lahan kosong sehingga menyebabkan pola penataan pada kawasan tersebut cenderung menjadi tidak beraturan. Permukiman memiliki tingkat kepadatan penduduk yang cukup tinggi (Aguspriyanti et al., 2020).

Permukiman adalah suatu kawasan perumahan secara fungsional sebagai satuan sosial, ekonomi dan fisik ruang yang lengkap dengan prasarana lingkungan, prasarana dan sarana umum, dan fasilitas sosial yang mengandung keterpaduan kepentingan dan keselarasan pemanfaatan sebagai lingkungan kehidupan (Ridlo, 2020).

Lahan merupakan tanah yang sudah ada peruntukannya dan umumnya ada pemilikinya perorangan atau lembaga (Jayadinata, 1992). Sedangkan menurut Sugandhy 1999, lahan merupakan permukaan bumi sebagai tempat berlangsungnya aktivitas manusia. Pengertian lahan terbagi menjadi dua segi, yaitu berdasarkan segi geografi fisik dan segi ekonomi (Lichfild dan Drabkin, 1980). Berdasarkan segi geografi, lahan merupakan tanah yang tetap dalam lingkungannya dan kualitas fisik tanah sangat menentukan fungsinya. Sedangkan menurut segi ekonomi, lahan adalah sumber alamiah yang nilainya tergantung dari produksinya. Lahan merupakan suatu komoditi yang memiliki harga, nilai dan biaya. Jika melihat beberapa definisi lahan diatas dapat disimpulkan bahwa lahan adalah sumberdaya alam yang terbatas dimana dalam penggunaannya memerlukan penataan dengan tujuan demi kesejahteraan masyarakat.

Di dalam Undang-undang Nomor 1 tahun 2011 tentang Perumahan dan kawasan permukiman sebenarnya sudah dijelaskan tentang larangan bagi siapapun untuk membuat permukiman di sepadan rel kereta api, hal ini tertuang dalam pasal 140 yang berunyi : “Setiap orang dilarang membangun, perumahan, dan/atau

permukiman di tempat yang berpotensi dapat menimbulkan bahaya bagi barang ataupun orang.” artinya bahwa : Yang dimaksud dengan “tempat yang berpotensi dapat menimbulkan bahaya” antara lain, sempadan rel kereta api, bawah jembatan, daerah Saluran Udara Tegangan Ekstra Tinggi (SUTET), Daerah Sempadan Sungai (DSS), daerah rawan bencana, dan daerah kawasan khusus seperti kawasan militer.

Begitu juga dengan Undang-undang Nomor 23 tahun 2007 tentang Perkeretaapian belum dipahami secara utuh bagi pemilik permukiman di sempadan rel kereta api. Padahal dalam pasal 178 Undang-undang Nomor 23 tahun 2007 pasal 178 tersebut diterangkan bahwa :

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

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

C. METODE PENELITIAN

Peneliti menggunakan metode penelitian Kuantitatif. pendekatan kuantitatif merupakan penelitian yang berlandaskan pada filsafat positivisme untuk meneliti populasi atau sampel tertentu dan pengambilan sampel secara

random dengan pengumpulan data menggunakan instrumen, analisis data bersifat statistik. Analisis data kuantitatif adalah metode yang digunakan ketika melakukan penelitian berkaitan dengan data numerik. Jenis metode ini memerlukan data bersifat numerik dalam jumlah besar dan bisa dihitung menggunakan rumus-rumus statistika.

Metode Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data dilakukan dengan menggunakan teknik survey primer dan survey sekunder. Pengumpulan data primer dilakukan dengan cara observasi, penyebaran kuisioner, wawancara dan dokumentasi. Sedangkan pengumpulan data sekunder dilakukan dengan mengumpulkan data dari beberapa instansi yang berkaitan dengan faktor-faktor penyebab masyarakat bermukim di sempadan rel kereta api jl. batang hari - jl. karya timur, kecamatan blimbing kota malang.

Metode Analisa

Sasaran pertama Untuk mengetahui perubahan bangunan yang ada di sempadan rel kereta api Jl. Batang Hari-Jl. Karya Timur, metode analisa yang digunakan adalah pendekatan deskriptif kuantitatif dengan menggunakan alat analisis microsoft excel. Microsoft Excel adalah program perangkat lunak yang memungkinkan pengguna untuk mengolah dan menghitung data yang bersifat numerik (angka). Penggunaan microsoft excel dalam analisis ini yaitu untuk membuat grafik perubahan bangunan di sempadan rel kereta api Jl. Batang Hari-Jl. Karya Timur, Kecamatan Blimbing, Kota Malang.

Sasaran kedua Untuk mengetahui perubahan penggunaan lahan yang ada di sempadan rel kereta api Jl. Batang Hari-Jl. Karya Timur, metode analisa yang digunakan adalah analisi spasial (*overlay*). Analisis spasial di lakukan dengan *mengoverlay* dua peta yang kemudian menghasilkan peta baru hasil analisis, dengan menggunakan Sistem Informasi

Geografis (SIG) adalah sistem komputer yang digunakan untuk memasukkan, menyimpan, memeriksa, mengintegrasikan, memanipulasi, menganalisis, dan menampilkan data yang berhubungan dengan lokasi-lokasi di permukaan bumi. Pada penelitian ini analisis data spasial dilakukan untuk menganalisis perubahan penggunaan lahan di sempadan rel kereta api Jl. Batang Hari-Jl. Karya Timur Kecamatan Blimbing Kota Malang. Berikut tahapan dan proses penggunaan Sistem Informasi Geografi (SIG) sebagai alat analisis :

- Akuisisi merupakan proses awal berupa pemasukan dan perekaman data ke komputer yang diawali dengan digitasi.
- Editing merupakan proses perbaikan hasil digitasi. Terkadang, data hasil akuisisi tidak terlalu rapih sehingga harus disesuaikan agar tepat dengan data referensinya.
- Penguraian topologi data yang memisahkan antara data titik, garis, dan area (untuk vektor) atau nilai-nilai antar piksel (untuk raster).
- Memasukkan data atribut yang nantinya akan digunakan sebagai identitas dari data spasial. Umumnya dimasukkan kedalam attribute table (jika menggunakan ArcGIS).
- Transformasi koordinat, pada tahap ini, sistem koordinat dan sistem proyeksi yang ada pada data disesuaikan dengan standar yang berlaku di negara tersebut.

Setelah tahapan-tahapan tersebut proses yang perlu dilakukan dalam Sistem Informasi Geografi (SIG) yaitu :

- Buffering
- Overlay
- Scoring
- Output Data

Output dalam hal ini untuk mengetahui seberapa besar perubahan penggunaan lahan atau berapa banyak penambahan

bangunan dalam kurun waktu dua belas (12) tahun terakhir di sempadan rel kereta api Jl. Batang Hari-Jl. Karya Timur Kecamatan Blimbing Kota Malang

Sasaran ketiga Untuk mengetahui factor-faktor apa saja yang menyebabkan masyarakat bermukim di sempadan rel kereta api jl. Batang Hari-jl. Karya Timur, maka metode analisa yang di gunakan yaitu Deskriptif Kuantitatif. Analisis Deskriptif Kuantitatif adalah suatu metode yang bertujuan untuk membuat gambar atau deskriptif tentang suatu keadaan secara objektif yang menggunakan angka, mulai dari pengupulan data, penapsiran terhadap data tersebut serta penampilan dan hasilnya. Analisis deskriptif kuantitatif bertujuan untuk mencari faktor dominan penyebab masyarakat bermukim di sempadan rel kereta api jl. Batang Hari-jl Karya Timur. Untuk mengetahui faktor dominan penyebab masyarakat bermukim di sempadan rel kereta api digunakan teknik skoring (pembobotan) yang telah di tetapkan dengan masing-masing indikator tertentu berdasarkan 3 (tiga) faktor penyebab masyarakat bermukim di sempadan rel kereta api.

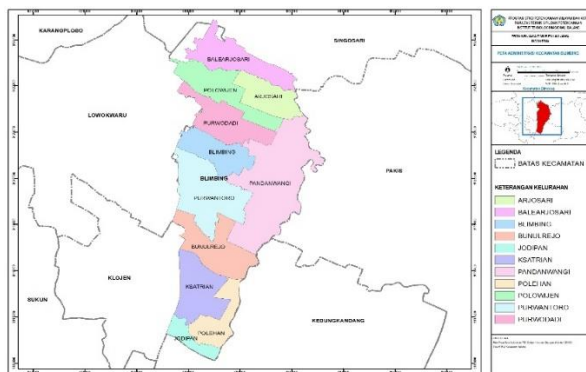
Analisis skoring dilakukan dengan menilai hasil dari identifikasi perubahan penggunaan lahan di sempadan rel kereta api dan identifikasi faktor-faktor dominan penyebab masyarakat bermukim di sempadan rel kereta api jl. Batang Hari-jl. Karya Timur yang telah dilakukan pada sasaran pertama dan sasaran kedua. Faktor dominan penyebab masyarakat bermukim di sempadan rel kereta api jl. Batang Hari-jl. Karya Timur dapat ditentukan melalui cara pembobotan (*scoring*) dengan menentukan nilai tertinggi dan terendah. Range nilai yang digunakan yakni 0, 1, 3 dan 5. Bobot 0 diberikan untuk indikator yang menunjukkan nilai rendah, sedangkan bobot 1 diberikan untuk indikator dengan nilai sedang, bobot 3 untuk indikator dengan nilai tinggi dan bobot 5 untuk indikator dengan nilai sangat tinggi.

D. GAMBARAN UMUM

Wilyah yang menjadi fokus penelitian ini berada di Jl. Batang Hari-Jl. Karya Timur Kecamatan Blimbing Kota Malang Jawa Timur, pada penelitian ini tidak difokuskan kepada satu kecamatan melainkan hanya mencakup dua kelurahan yaitu, Kelurahan Bunulrejo, Kelurahan Purwantoro dengan jarak dari Jl. Batang hari ke Jl. Karya Timur yang diperoleh dalam waktu pengukuran adalah 2,059,99 m² dan dengan lebar jalur rel kreta api ke bangunan atau pemukiman yang diperoleh adalah 12 m² sehingga luas area tersebut adalah 4.143,98 m².

Kecamatan Blimbing merupakan salah bagian dari Kota Malang Provinsi Jawa Timur Secara astronomi Kota Malang terletak pada posisi 7 ° 54' - 80 ° 05' Lintang Selatan dan 112 ° 34' 13" - 112 ° 41' 39" Bujur Timur, dengan Batasan administrasi Kecamatan Blimbing adalah :

- Sebelah Utar : Kecamatan Singosari
- Sebelah Selatan : Kecamatan Kedugkandang
- Sebelah Timur : Kecamatan Kecamatan Pakis
- Sebelah Barat : Kecamatan Lowokwaru



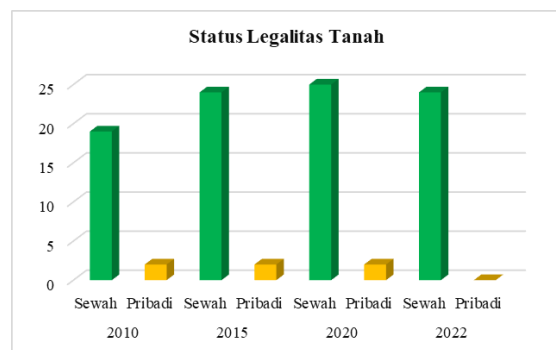
Peta 1. Peta Administrasi Kecamatan Blimbing

E. HASIL PENELITIAN

1. Analisis Perubahan Bangunan Di Sempadan Rel Kereta Api Jl Batang Hari-Jl. Karya Timur

Status Legalitas Tanah

Berdasarkan analisis yang dilakukan status legalitas tanah masyarakat yang bermukim di sempadan rel kereta api Jl. Batang Hari-Jl. Karya Timur dari tahun 2010 hingga tahun 2022 terus mengalami peningkatan dominan adalah menyewah/kontrakt dengan penilaian 0-25. Untuk lebih jelasnya dapat di lihat pada grafik berikut ini.



Grafik 1. Status Legalitas Tanah
Sumber Hasil Analisis 2023

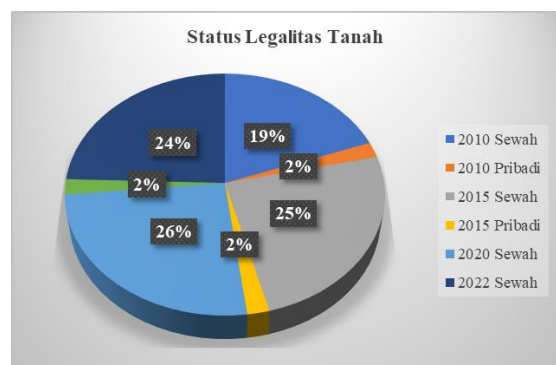
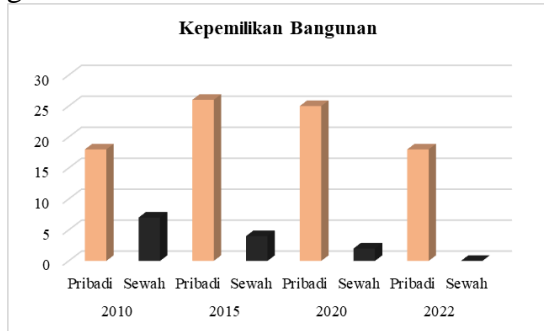


Diagram 1. Status Legalitas Tanah
Sumber Hasil Analisis 2023

Status Kepemilikan Bangunan

Berdasarkan analisis yang dilakukan status kepemilikan bangunan masyarakat yang bermukim di sempadan rel kereta api Jl. Batang Hari-Jl. Karya Timur dari tahun

2010 hingga tahun 2022 dominan adalah milik pribadi dengan penilaian yaitu 0-30. Untuk lebih jelasnya dapat di lihat pada grafik berikut ini.



Grafik 2. Status Kepemilikan Bangunan
Sumber Hasil Analisis 2023

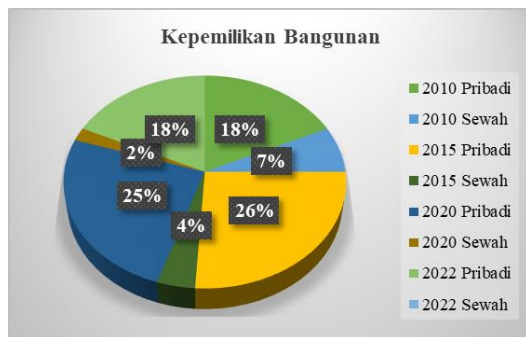
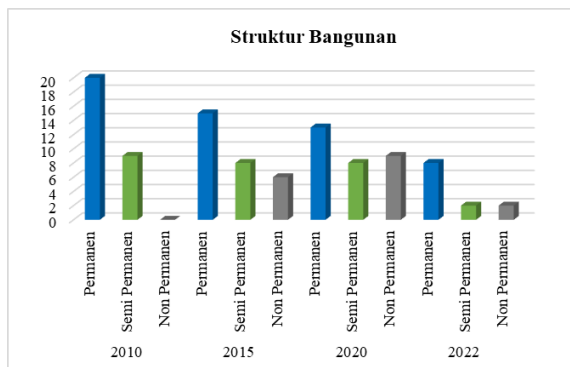


Diagram 2. Status Kepemilikan Bangunan
Sumber Hasil Analisis 2023

Kondisi Bangunan

- Struktur Bangunan

Berdasarkan hasil analisis yang dilakukan struktur bangunan yang terdapat di sempadan rel kereta api Jl. Batang Hari-Jl. Karya Timur dari tahun 2010 hingga tahun 2022 dominan adalah bangunan permanen dengan penilaian yaitu 0-20. Untuk lebih jelasnya dapat di lihat pada grafik berikut ini.



Grafik 3. Struktur Bangunan

Sumber Hasil Analisis 2023

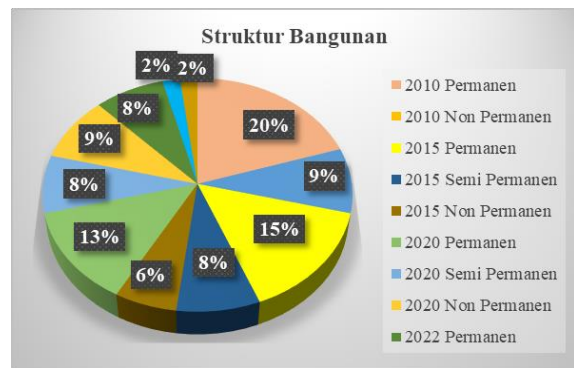
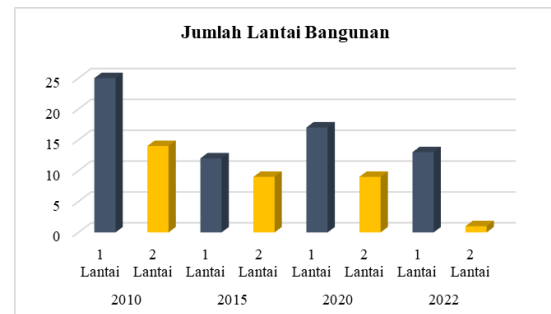


Diagram 3. Struktur Bangunan
Sumber Hasil Analisis 2023

- Jumlah Lantai Bangunan

Berdasarkan hasil analisis yang dilakukan jumlah lantai bangunan yang terdapat di sempadan rel kereta api Jl. Batang Hari-Jl. Karya Timur dari tahun 2010 hingga tahun 2022 dominan adalah bangunan satu lantai dengan penilaian yaitu 0-25. Untuk lebih jelasnya dapat di lihat pada grafik berikut ini.



Grafik 4. Jumlah Lantai Bangunan
Sumber Hasil Analisis 2023

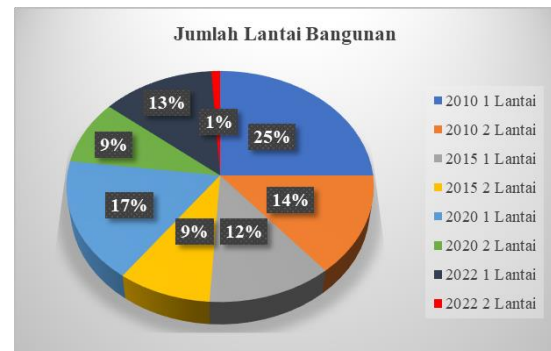
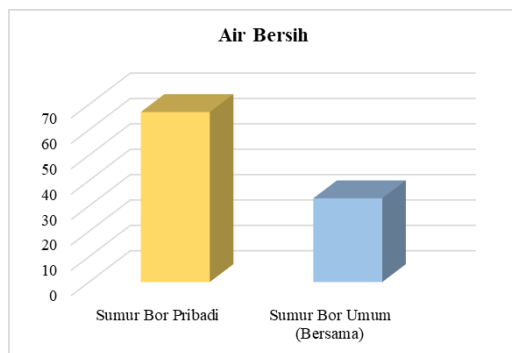


Diagram 4. Jumlah Lantai Bangunan
Sumber Hasil Analisis 2023

Kondisi Sarana dan Prasarana

▪ Air Bersih

Jaringan air bersih yang digunakan masyarakat di sempadan rel kereta api Jl. Batang Hari-Jl. Karya Timur adalah sumur bor. Terdapat juga masyarakat yang belum memiliki sumur bor sendiri atau sumur bor pribadi, berdasarkan hasil analisis yang dilakukan, masyarakat yang menggunakan sumur bor dominan adalah sumur bor pribadi dengan penilaian yaitu 0-70. Untuk lebih jelasnya dapat di lihat pada grafik berikut ini.



Grafik 5. Jaringan Air Bersih
Sumber Hasil Analisis 2023

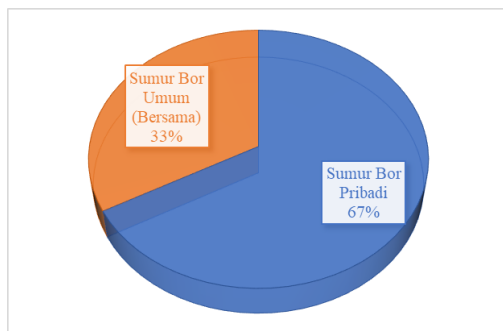
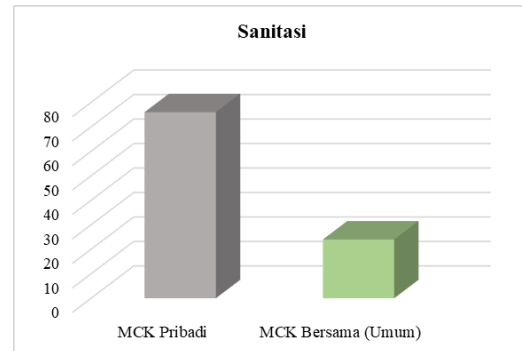


Diagram 5. Jaringan Air Bersih
Sumber Hasil Analisis 2023

▪ Sanitasi

Hampir semua rumah yang berada di sempadan rel kereta api Jl. Batang Hari-Jl. Karya Timur sudah memiliki MCK sendiri, tetapi masih terdapat juga rumah yang belum memiliki meteran pribadi biasanya masyarakat yang belum memiliki MCK sendiri mereka menggunakan MCK milik bersama (umum). Berdasarkan hasil analisis yang dilakukan, rumah-rumah yang

berada di sempadan rel kereta api Jl. Batang Hari-Jl. Karya Timur dominan sudah memiliki MCK pribadi dengan penilaian yaitu 0-80. Untuk lebih jelasnya dapat di lihat pada grafik berikut ini.



Grafik 4. Sanitasi
Sumber Hasil Analisis 2023

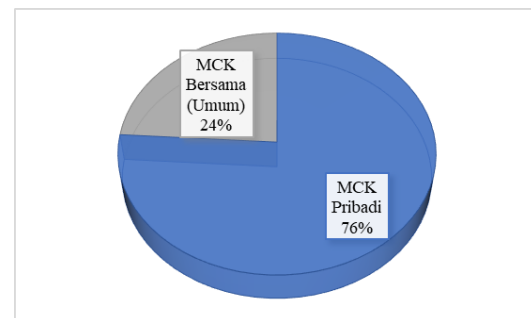
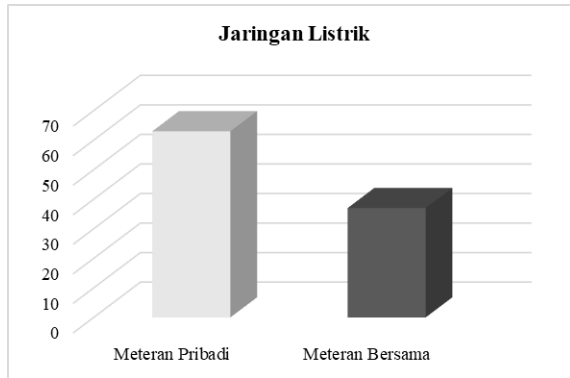


Diagram 4. Sanitasi
Sumber Hasil Analisis 2023

▪ Jaringan Listrik

Sebagian besar masyarakat yang tinggal di sempadan rel kereta api ini sudah memiliki meteran sendiri dan untuk masyarakat yang belum memiliki meteran pribadi biasanya mendapatkan saluran listrik dari tetangga sekitar untuk menggunakan jaringan listrik atau dengan kata lain meteran yang digunakan adalah meteran bersama. Berdasarkan hasil analisis yang dilakukan, rumah-rumah yang berada di sempadan rel kereta api Jl. Batang Hari-Jl. Karya Timur dominan sudah memiliki meteran pribadi dengan penilaian yaitu 0-70. Untuk lebih jelasnya dapat di lihat pada grafik berikut ini.



Grafik 5. Jaringan Listrik
Sumber Hasil Analisis 2023

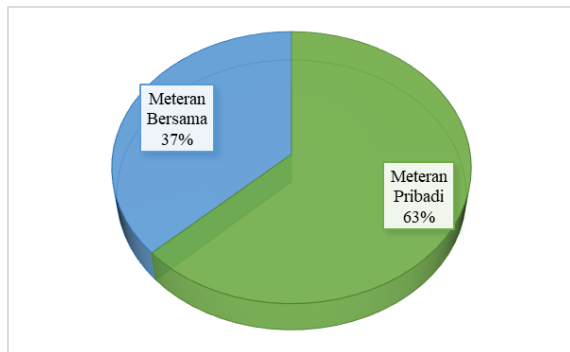


Diagram 5. Jaringan Listrik
Sumber Hasil Analisis 2023

2. Analisis Perubahan Penggunaan Lahan Di Sempadan Rel Kereta Api Jl. Batang Hari-Jl. Karya Timur Kecamatan Blimbing

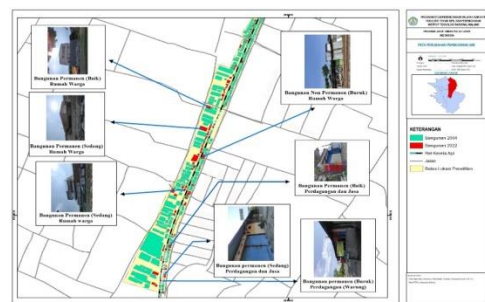
Berdasarkan hasil analisis perubahan penggunaan lahan dominan tiap segmen/pembagian peta dapat diketahui bahwa secara keseluruhan perubahan penggunaan lahan di sempadan rel kereta api jl. Batang Hari-jl. Karya Timur Kecamatan Blimbing adalah segmen 1 lahan kosong menjadi permukiman seluas 519 m² segmen 2 lahan kosong menjadi permukiman seluas 361 m² segmen 3 lahan kosong menjadi perdagangan dan jasa seluas 313 m². Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Tabel 1. Perubahan Permukiman Di Sempadan Rel Kereta Api Tahun 2010-2022

Peta Sekmen	Perubahan Permukiman	Luas dan Persentase Perubahan Permukiman	Perubahan Penggunaan Lahan Dominan
sekmen 1	519 m ²	820 m ² (0,99%)	Permukiman
sekmen 2	361 m ²	540 m ² (0,99%)	Permukiman
sekmen 3	313 m ²	578 m ² (0,99%)	Perdagangan dan jasa
Kesimpulan	1.193 m²	1.938 m² (0,19 Ha)	Permukiman

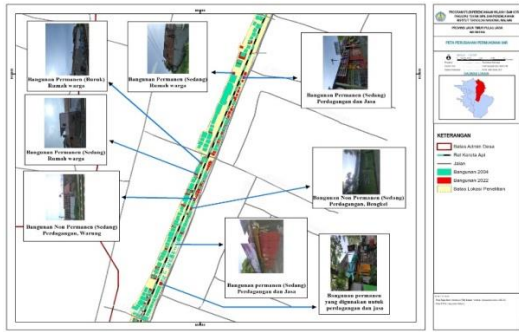
Sumber : Hasil Analisa 2022

Perubahan penggunaan lahan di sempadan rel kereta api tahun 2010-2022 pada segmen 1 luas perubahan yang dialihfungsikan dari lahan kosong menjadi permukiman yaitu seluas 820 m², segmen 2 luas perubahan yang dialihfungsikan dari lahan kosong menjadi permukiman seluas 540 m² sedangkan pada segmen 3 luas perubahan yang dialihfungsikan dari lahan kosong menjadi perdagangan dan jasa seluas 578 m². Jadi luas perubahan yang terjadi dari tahun 2010 sampai tahun 2022 yaitu 1.938 m² dominan perubahan yang terjadi yaitu lahan kosong menjadi permukiman.

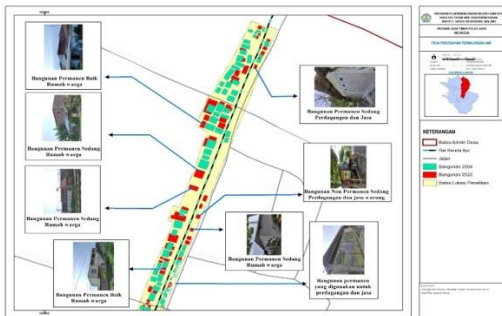


Peta 2. Segmen 1 Perubahan Penggunaan Lahan Di Sempadan Rel Kereta Api Jl. Batang Hari-Jl. Karya

Timur Tahun 2010-2022



Peta 3. Segmen 2 Perubahan Penggunaan Lahan Di Sempadan Rel Kereta Api Jl. Batang Hari-Jl. Karya Timur Tahun 2010-2022



Peta Segmen 3 Perubahan Penggunaan Lahan Di Sempadan Rel Kereta Api Jl. Batang Hari-Jl. Karya Timur Tahun 2010-2022

Dari peta di atas dapat dilihat bahwa permukiman di sempadan rel kereta api dalam kurun waktu 18 tahun terakhir yaitu dari tahun 2010 sampai 2022 mengalami perubahan, dimana dulunya merupakan lahan kosong sekarang terdapat bangunan yang di bangun di lahan tersebut dan dijadikan permukiman serta perdagangan dan jasa oleh masyarakat.

3. Analisis Faktor-Faktor Penyebab Masyarakat Bermukim Di Sempadan Rel Kereta Api Jl. Batang Hari-Jl. Karya Timur Kecamatan Blimbing

Berdasarkan hasil klasifikasi pembobotan (skoring), pada tabel diatas menunjukkan bahwa dari faktor-faktor tersebut terdapat 1 (satu) faktor yang paling dominan penyebab adanya permukiman di sempadan rel kereta api jl. Batang Hari-jl. Karya Timur yaitu faktor sosial ekomi sebagian besar masyarakat yang bermukim di sempadan rel kereta api tingkat pendidikannya adalah SD, jenis pekerjaan, jarak antara tempat tinggal dan lokasi

pekerjaan. Faktor tersebut menjadi faktor dominan penyebab masyarakat bermukim di sempadan rel kereta api jl. Batang Hari-jl Karya Timur memiliki nilai 9. Total bobot untuk faktor sosial ekonomi adalah 9.

Berikut adalah faktor peyebab masyarakat bermukim di sempadan rel kereta api jl. Batang Hari-jl. Karya Timur berdasarkan hasil analisis perubahan penggunaan lahan dan faktor dominan atau yang paling berpengaruh peyebab masyarakat bermukim di sempada rel kereta api.

Tabel Faktor Penyebab Masyarakat Bermukim Di Sempadan Rel Kereta Api Liar

Faktor	Faktor Penyebab Permukiman Liar
Sosial Ekonomi	Tingkat pendidikan masyrakat di sempadan rel kereta api yang dominannya adalah SD menyebabkan masyarakat mendirikan bangunan di sempadan rel kereta api dikarenakan masyarakat yang kurang memiliki keterampilan dan sulit mendapat pekerjaan karena kurangnya pendidikan hal ini menjadi penyebab adanya permukiman di sempadan rel kereta api
	Pekerjaan masyarakat di sempadan rel kereta api sebagian besar adalah wiraswasta atau sebanyak 75% bekerja sebagai wiraswasta hal ini menyebabkan masyarakat terpaksa bertempat tinggal di sempadan rel kereta api
	Sebanyak 71% masyarakat memilih untuk tinggal di sempadan rel kereta api dikarenakan dekat dengan lokasi pekerjaan hal ini menimbulkan adanya permukiman di sempadan rel kereta api jl. Batang Hari-jl. Karya Timur Kecamatan Blimbing
Sumber : Hasil Analisis 2022	

F. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan mengenai penentuan faktor-

faktor penyebab masyarakat bermukim di sempadan rel kereta api jl. Batang Hari-jl. Karya Timur Kecamatan Blimbing maka dapat disimpulkan :

Perubahan Bangunan Yang Ada Di Sempadan Rel Kereta Api J. Batang Hari-Jl. Karya Timur. Perubahan bangunan yang terjadi dalam kurun waktu 12 tahun terakhir berdasarkan analisis deskriptif yang di tampilkan melalui grafik dengan variabel yaitu, staus legalitas tanah, status kepemilikan bangunan, kondisi bangunan serta kondisi sarana prasarana.

Perubahan Penggunaan Lahan Yang Ada Di Sempadan Rel Kereta Api. Perubahan penggunaan lahan yang terjadi di sempadan rel kereta api jl. Batang Hari-jl. Karya Timur dari tahun 2010 sampai tahun 2022 mengalami perubahan sebesar; pada segmen 1 luas perubahan yang dialihfungsikan dari lahan kosong menyadi permukiman yaitu seluas 820 m², sekmen 2 luas perubahan yang dialihfungsian dari lahan kosong menjadi permukiman seluas 540 m², sedangkan pada segen 3 luas perubahan yang dialifungsikan dari lahan kosong menjadi perdagngan dan jasa seluas 578 m². Jadi luas perubahan yang terjadi dari tahun 2010 sampai tahun 2022 yaitu 1.938 m² dominan perubahan yang terjadi yaitu lahan kosong menjadi permukiman.

Faktor Dominan Penyebab Masyarakat Bermukim Di Sempadan Rel Kereta Api. Berdasarkan analisis skoring (pembobotan) terdapat 1 (satu) faktor dominan penyebab masyarakat bermukim di sempadan rel kereta api jl. Batang Hari-jl. Karya Timur yaitu faktor sosial ekonomi, dengan indikator antara lain : (a) Tingkat pendidikan; (b) Jenis pekerjaan masyarakat; (c) Jarak tempat tinggal dengan lokasi pekerjaan.

G. REKOMENDASI

Berdasarkan hasil penelitian, maka saran yang diberikan yaitu :

Diharapkan dapat menjadi masukan bagi pemerintah daerah, pemerinta setempat dalam penyusunan kebijakan pengurangan dan pencegahan adanya permukiman di sempadan rel kereta api maupun pencegahan bertambahnya permukiman dengan meninjau kondisi/permasalahan saat ini.

Perlu adanya kajian tentang larangan mendirikan bangunan di sempadan rel kereta api sebagai acuan dari pemerintah serta pihak swasta kepada masyarakat yang bermukim di sempadan rel kereta api Jl. Batang Hari-Jl. Karya Timur Kecamatan Blimbing Kota Malang.

Dalam memelihara ketertiban di sempadan rel kereta api, pemerintah Kota Malang diharapkan dapat mengoptimalkan fungsi sempadan rel kereta api yang seharusnya tidak diperbolehkan untuk membangun bangunan apapun di sempadan rel kereta api yang hanya berjarak 5 meter dari rel sebagaimana mestinya.

Diperlukan kebijakan-kebijakan yang mengatur tentang larangan mendirikan bangunan di sempadan rel kereta api dan memberikan sosialisasi terhadap masyarakat secara tegas agar tidak mendirikan bangunan apapun di sempadan rel kereta api yang tidak sesuai dengan kriteria dan peraturan yang sudah di tetapkan.

DAFTAR PUSTAKA

Bawole, P. (2019). Meningkatkan Kapabilitas Masyarakat Melalui Proses Pembangunan Infrastruktur Kampung Kota Di Yogyakarta. Media Matrasain, 16(1), 49-63.

Firman, T. (1996). Urban development in Bandung metropolitan region: a transformation to a Desa-Kota region. Third World Planning Review, 18(1), 1.

Julianto, H., & Jumario, N. (2017). *Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Jalan Terhadap Penataan Kawasan Kumuh Pesisir Kota Tarakan. Potensi: Jurnal Sipil Politeknik*, 19(2).

Hardati, P. (2013, June). *Pertumbuhan penduduk dan struktur Lapangan pekerjaan di Jawa Tengah. In Forum Ilmu Sosial (Vol. 40, No. 2)*.

KURNIAWAN, H. A. (2019). *PENGUNAAN TANAH SEMPADAN SUNGAI UNTUK BANGUNAN DI DESA BATURSARI KECAMATAN MRANGGEN KABUPATEN DEMAK (Doctoral dissertation, Universitas Negeri Semarang)*.

Permukiman Kumuh di Kelurahan Kalisari Kecamatan Mulyorejo Kota Surabaya. Jurnal Teknik ITS, Vol. 8 (No. 2).

Rerifki, A. R., Setyawan, D., & Lestari, A. W. (2018). *Evaluasi Kebijakan Rusunawa Dalam Mengatasi Permukiman Kumuh Di Kota Malang. JISIP: Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik*, Vol. 6 (No. 2).

Sitanggang, T. H. (2018). *Inventarisasi Permukiman di Kawasan Sempadan Rel Kereta Api Kota Padang Panjang. JURNAL BUANA*, 2(2), 531-531.

Wimardana., & Setiawan, R. (2016). *Faktor Prioritas Penyebab Kumuh Permukiman Kumuh Di Kelurahan Belitung Selatan, Kota Banjarmasin. Jurnal Teknik ITS*, 5 (2).

Yustika., & Umilia, E. (2019). *Identifikasi Faktor Penyebab Terjadinya*

Peraturan Perundang-Undangan

Putra, R. A. M. (2016). *Pelaksanaan Undang-undang Nomor 1 Tahun 2011 Tentang Perumahan Dan Kawasan*

Permukiman. Kumpulan Jurnal Mahasiswa Fakultas Hukum.

Perda DKI Jakarta No. 1 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah dan Kota (RTRW) 2030

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 06/Prt/M/2007 Tanggal 16 Maret

2007, Tentang Pedoman Umum Rencana Tata Bangunan Dan Lingkungan.

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 29/Prt/M/2006, Tentang Pedoman

Persyaratan Teknis Bangunan Gedung.

Sattarudin, M. (2019). *Implementasi Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2011 Tentang Perumahan dan Kawasan Permukiman dalam Menciptakan Rumah Layak Huni pada Kantor Kecamatan Kalidoni Kota Palembang. Jurnal Pemerintahan dan Politik*, 4(1).