



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

Analysis of Factors Causing People to Live on the Border of Railway Tracks Jl. Batang Hari - Jl. Karya Timur, Blimbing District, Malang City

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

^{1,2,3}, Program Studi Perencanaan Wilayah Dan Kota, Institut Teknologi Nasional Malang

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

e-mail: *dionisiussanga@gmail.com

ARTICLE INFO	Abstract
<i>Article History:</i> Received: Juli 2024 Received in revised form: Sept 2024 Accepted on: 10 Okt 2024 Available Online: 24 Okt 2024	Permukiman di sempadan rel kereta api di Kota Malang, khususnya di Kecamatan Blimbing, meliputi wilayah di Jl. Batang Hari dan Jl. Karya Timur. Permukiman ini mencakup tiga kelurahan: Bunulrejo, Purwantoro, dan Blimbing. Berdasarkan pengukuran, jarak antara Jl. Batang Hari dan Jl. Karya Timur adalah 2.059,99 m², dengan lebar jalur rel ke permukiman sekitar 12 m², sehingga luas keseluruhan area adalah 4.143,98 m². Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif, dengan data yang dikumpulkan melalui survei primer (kuesioner dan wawancara) dan survei sekunder dari dinas terkait. Analisis dalam penelitian ini melibatkan beberapa tahapan, yaitu analisis deskriptif kuantitatif, analisis overlay, dan analisis skoring (pembobotan). Dari hasil analisis, ditemukan bahwa faktor utama yang menyebabkan masyarakat bermukim di sempadan rel kereta api ini adalah faktor sosial ekonomi. Indikator yang paling berpengaruh termasuk tingkat pendidikan, jenis pekerjaan masyarakat, dan jarak antara tempat tinggal dan lokasi pekerjaan. Faktor-faktor ini berperan besar dalam keputusan masyarakat untuk menetap di kawasan yang berisiko, seperti di sekitar jalur rel kereta api.
<i>Keywords: Analisis Faktor-faktor, Pemukiman, Sempadan Rel Kereta Api</i>	
Corresponding Author: Nama Penulis Nama Afiliasi alamat email ORCID ID:	<i>Settlements on the railway border in Malang City, especially in Blimbing District, include areas on Jl. Batang Hari and Jl. Eastern Works. This settlement includes three sub-districts: Bunulrejo, Purwantoro, and Blimbing. Based on measurements, the distance between Jl. Batang Hari and Jl. Karya Timur is 2,059.99 m², with a width of the rail line to the settlement of around 12 m², so the total area is 4,143.98 m². This research uses quantitative methods, with data collected through primary surveys (questionnaires and interviews) and secondary surveys from related agencies. The analysis in this research involves several stages, namely quantitative descriptive analysis, overlay analysis, and scoring analysis (weighting). From the results of the analysis, it was found that the main factor that causes people to live on the railroad border is socio-economic</i>

factors. The most influential indicators include education level, type of community work, and distance between residence and work location. These factors play a big role in people's decisions to settle in risky areas, such as around railway lines.

1. Pendahuluan

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 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. 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.

2. Metode Penelitian

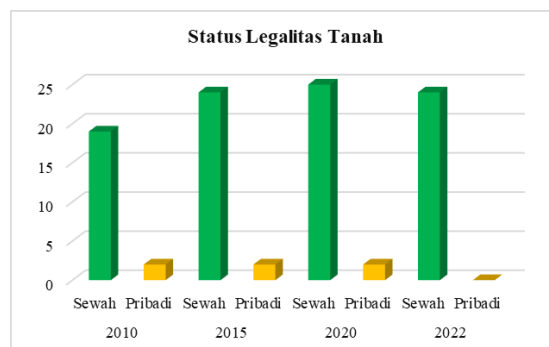
Peneliti menggunakan metode penelitian Kuantitatif. pendekatan kuantitatif merupakan penelitian yang berlandaskan pada filsafat positivisme untuk meneliti populasi atau sampel tertentu dan pengambilan sampel secara random dengan pengumpulan data menggunakan instrumen, analisis data bersifat statistik. 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.

3. Hasil dan Pembahasan

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

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/kontrak dengan penilaian 0-25. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada grafik berikut ini.



Grafik 1: Status Legalitas Tanah
Sumber Hasil Analisis 2023

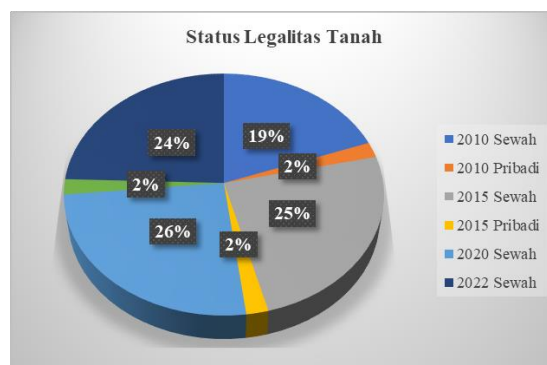
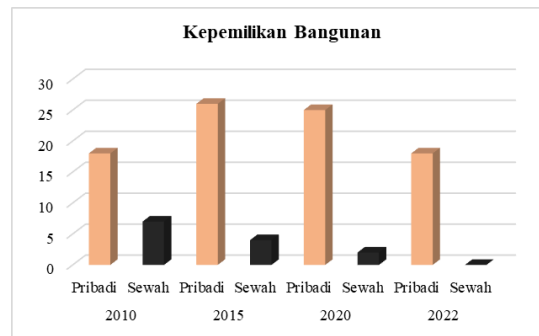


Diagram 1: Status Legalitas Tanah
Sumber Hasil Analisis, 2023

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 dilihat pada grafik berikut ini.



Grafik 2: Status Kepemilikan Bangunan
Sumber Hasil Analisis 2023

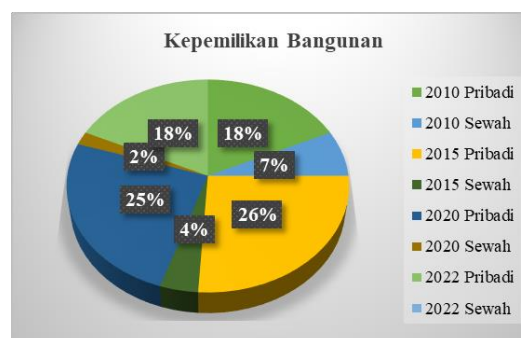
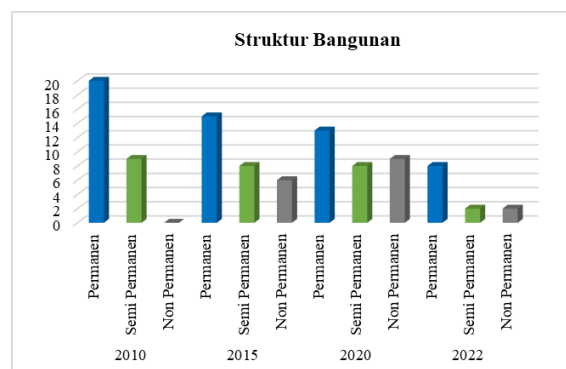


Diagram 2: Status Kepemilikan Bangunan
Sumber Hasil Analisis 2023

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

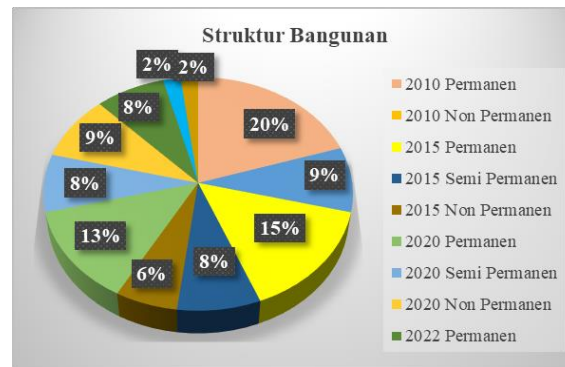
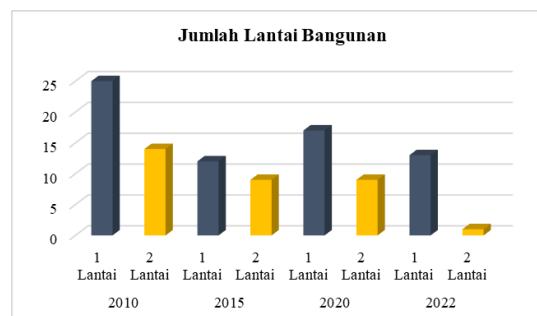


Diagram 3: Struktur Bangunan
Sumber Hasil Analisis 2023

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

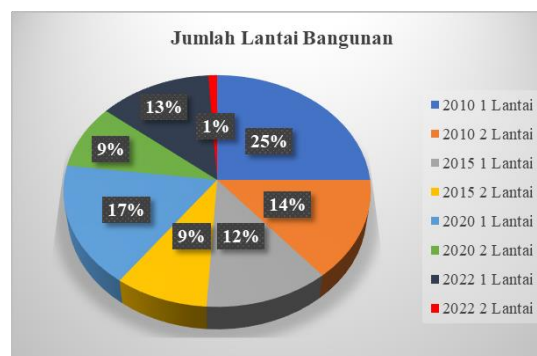
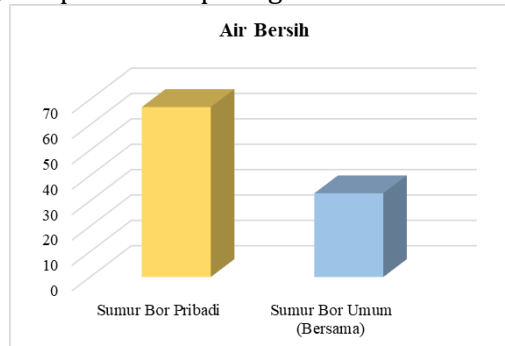


Diagram 4: Jumlah Lantai Bangunan
Sumber Hasil Analisis 2023

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

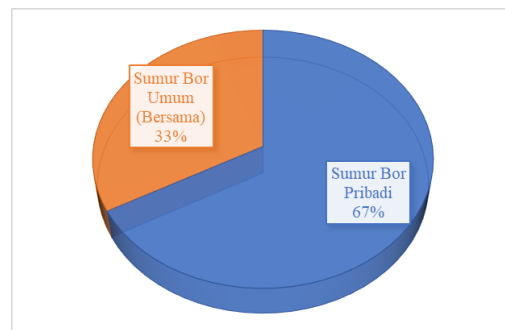
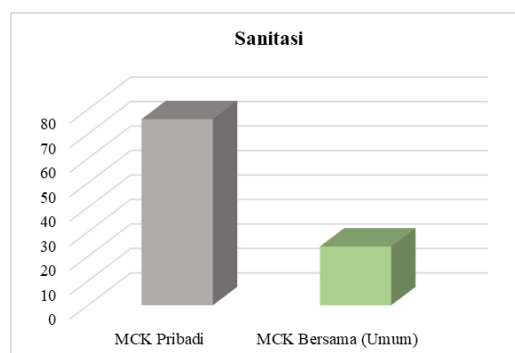


Diagram 5: Jaringan Air Bersih
Sumber Hasil Analisis 2023

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 MCK sendiri 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 2: Sanitasi
Sumber Hasil Analisis 2023

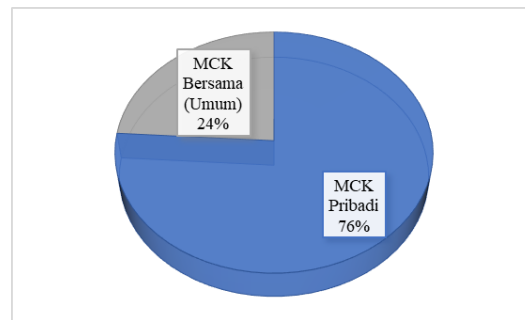
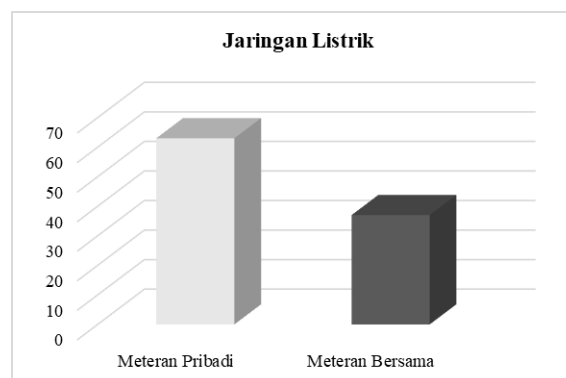


Diagram 3: Sanitasi
Sumber Hasil Analisis 2023

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 3: Jaringan Listrik
Sumber Hasil Analisis 2023

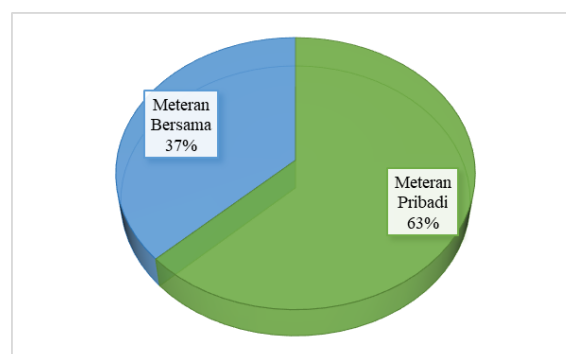


Diagram 4: Jaringan Listrik
Sumber Hasil Analisis 2023

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

Analisis Faktor-Faktor Penyebab Masyarakat Bermukim Di Sempadan Rel Kereta Api Jl. Batang Hari - Jl. Karya Timur, Kecamatan Blimbing Kota Malang (Theofilus D.S Fahik, et all)

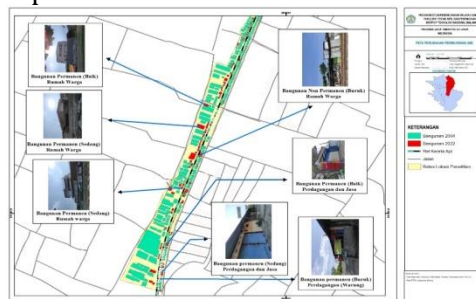
Berdasarkan hasil analisis perubahan penggunaan lahan dominan tiap segmen/pembagian peta dapat diketahui bahwa secara keseluruhan perubahan penggunaan lahan di sempadan rel kereta api jl. Batang Hari-jl. Karya Timur Kecamatan Blimbing adalah segmen 1 lahan kosong menjadi permukiman seluas 519 m² segmen 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

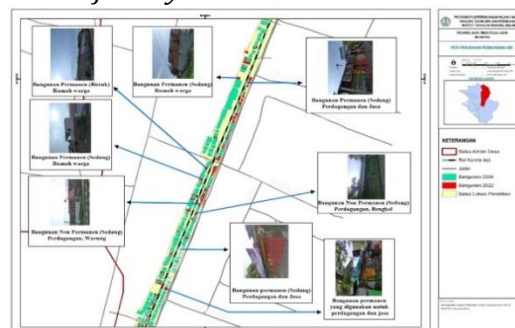
Peta Sekmen	Perubahan Permukiman	Luas dan Persentase Perubahan Permukiman	Perubahan Penggunaan Lahan Dominan
sekmen 1	519 m ²	820 m ² (0,99%)	Permukiman
sekmen 2	361 m ²	540 m ² (0,99%)	Permukiman
sekmen 3	313 m ²	578 m ² (0,99%)	Perdagangan dan jasa
Kesimpulan	1.193 m²	1.938 m² (0,19 Ha)	Permukiman

Sumber : Hasil Analisa 2022

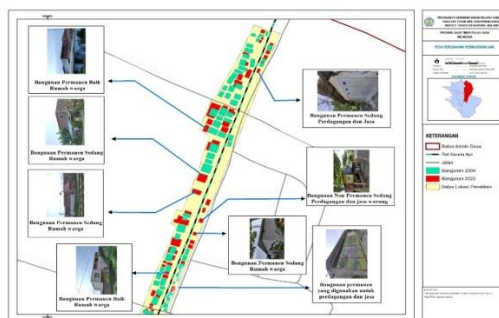
Perubahan penggunaan lahan di sempadan rel kereta api tahun 2010-2022 pada segmen 1 luas perubahan yang dialihfungsikan dari lahan kosong menjadi permukiman yaitu seluas 820 m², sekmen 2 luas perubahan yang dialihfungsikan dari lahan kosong menjadi permukiman seluas 540 m² sedangkan pada segmen 3 luas 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 4: 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.

1. 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

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
<i>Sumber : Hasil Analisis 2022</i>	

4. 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, status 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.

5. Saran

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.

Ucapan Terimakasih

Penulis mengucapkan terima kasih kepada pembimbing dan pihak yang terlibat yang telah memberi dukungan terhadap penelitian ini saya berharap penelitian ini bias memberikan manfaat bagi banyak orang.

Daftar Pustaka

- 1) Bawole, P. (2019). Meningkatkan Kapabilitas Masyarakat Melalui Proses Pembangunan Infrastruktur Kampung Kota Di Yogyakarta. *Media Matrasain*, 16(1), 49-63.
- 2) Firman, T. (1996). Urban development in Bandung metropolitan region: a transformation to a Desa-Kota region. *Third World Planning Review*, 18(1), 1.
- 3) Julianto, H., & Jumario, N. (2017). Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Jalan Terhadap Penataan Kawasan Kumuh Pesisir Kota Tarakan. *Potensi: Jurnal Sipil Politeknik*, 19(2).
- 4) Hardati, P. (2013, June). Pertumbuhan penduduk dan struktur Lapangan pekerjaan di Jawa Tengah. In *Forum Ilmu Sosial* (Vol. 40, No. 2).
- 5) KURNIAWAN, H. A. (2019). PENGGUNAAN TANAH SEMPADAN SUNGAI UNTUK BANGUNAN DI DESA BATURSARI KECAMATAN MRANGGEN KABUPATEN DEMAK (Doctoral dissertation, Universitas Negeri Semarang).
- 6) Permukiman Kumuh di Kelurahan Kalisari Kecamatan Mulyorejo Kota Surabaya. *Jurnal Teknik ITS*, Vol. 8 (No. 2).
- 7) 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).
- 8) Sitanggang, T. H. (2018). Inventarisasi Permukiman di Kawasan Sempadan Rel Kereta Api Kota Padang Panjang. *JURNAL BUANA*, 2(2), 531-531.
- 9) Wimardana., & Setiawan, R. (2016). Faktor Prioritas Penyebab Kumuh Permukiman Kumuh Di Kelurahan Belitung Selatan, Kota Banjarmasin. *Jurnal Teknik ITS*, 5 (2).
- 10) Yustika., & Umilia, E. (2019). Identifikasi Faktor Penyebab Terjadinya
- 11) Peraturan Perundang-Undangan
- 12) Putra, R. A. M. (2016). Pelaksanaan Undang-undang Nomor 1 Tahun 2011 Tentang Perumahan Dan Kawasan Pemukiman. *Kumpulan Jurnal Mahasiswa Fakultas Hukum*.
- 13) Perda DKI Jakarta No. 1 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah dan Kota (RTRW) 2030
- 14) Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 06/Prt/M/2007 Tanggal 16 Maret
- 15) 2007, Tentang Pedoman Umum Rencana Tata Bangunan Dan Lingkungan.
- 16) Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 29/Prt/M/2006, Tentang Pedoman
- 17) Persyaratan Teknis Bangunan Gedung.
- 18) 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).