

Analisis Garis sempadan Permukiman Tepian Rel Kereta Api di Tanjung Priok Jakarta

Abdulloh Nauval Alfiyan Baehaqi, Angga Maulana Zuhri, Miftahul Khairi, S.Pd., M.Sn.
2104056104@student.walisongo.ac.id, 2104056063@student.walisongo.ac.id,
Miftahul_khairi@walisongo.ac.id

Ilmu Seni & Arsitektur Islam, UIN Walisongo Semarang

Abstrak

Analisis garis sempadan permukiman tepian rel kereta api di Tanjung Priok Jakarta adalah sebuah kawasan yang terletak di sepanjang jalur rel kereta api yang menghubungkan Pelabuhan Tanjung Priok dengan kawasan industri di daerah Cakung. Kawasan ini merupakan permukiman informal yang didirikan oleh para pekerja yang bekerja di pelabuhan dan industri tersebut, serta berada di dekat rel kereta api yang digunakan untuk transportasi barang dan logistik. Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi kondisi dan karakteristik dari garis sempadan tersebut, termasuk kondisi lingkungan fisik, kondisi sosial ekonomi penduduk, dan peran garis sempadan tersebut sebagai sumber transportasi dan konektivitas antara pelabuhan dan kawasan industri di sekitarnya. Metode penelitian yang digunakan adalah kajian studi dan analisis data sekunder. Hasil penelitian menunjukkan bahwa garis sempadan permukiman tepian rel kereta api di Tanjung Priok Jakarta memiliki karakteristik yang unik dan kompleks, termasuk kondisi lingkungan fisik yang tidak memadai, akses transportasi yang terbatas, dan masalah sosial ekonomi yang kompleks. Oleh karena itu, perlunya peningkatan pengawasan dan penegakan hukum, sosialisasi yang lebih intensif kepada masyarakat, pengembangan alternatif permukiman dan peningkatan sarana dan prasarana di sekitar jalur kereta api.

Kata kunci: sempadan rel kereta api, tanjung priok, permukiman.

Abstract

The analysis of the boundary line of railway edge settlements in Tanjung Priok Jakarta is an area located along the railway line that connects Tanjung Priok Port with industrial areas in the Cakung area. The area is an informal settlement established by workers employed at the port and the industry, and is located near the railway tracks used for transportation of goods and logistics. This study aims to evaluate the condition and characteristics of the boundary line, including the condition of the physical environment, the socio-economic condition of the population, and the role of the boundary line as a source of transportation and connectivity between the port and the surrounding industrial area. The research method used was study review and secondary data analysis. The results showed that the railway fringe settlements in Tanjung Priok Jakarta have unique and complex characteristics, including inadequate physical environmental conditions, limited transport access, and complex socioeconomic issues. Therefore, there is a need for increased supervision and law enforcement, more intensive socialisation to the community, development of alternative settlements and improvement of facilities and infrastructure around the railway line.

Keywords: railroad border, tanjung priok, settlements.

I. PENDAHULUAN

Ditengah dinamika urbanisasi yang cepat Jakarta menghadapi tantangan yang signifikan, mengacu pada data hasil sensus penduduk 2020 oleh Badan Pusat Statistik (BPS), Jakarta menjadi kota terpadat dengan jumlah penduduk yang telah melebihi 10,5 juta jiwa, meskipun Jakarta berperan sebagai pusat ekonomi dan budaya, perubahan populasi ini sering kali tidak diimbangi dengan fasilitas infrastruktur yang memadai.

Permukiman, menurut Hadi Sabari Yunus (1987) dalam Wesnawa (2015:2), dapat didefinisikan sebagai bangunan, baik buatan manusia maupun alami, dengan segala atributnya yang digunakan oleh manusia sebagai tempat tinggal, baik sementara maupun permanen, untuk menjalankan kehidupan mereka.

Munculnya Permukiman yang kumuh memiliki karakteristik yang memungkinkan menurunnya kesehatan (Medina & Sunarti, 2022) begitu juga dengan permukiman kumuh yang berada di tepian rel kereta api. kawasan permukiman kumuh merupakan lingkungan hunian yang tidak sesuai dengan tata ruang kota yang telah ditetapkan, kepadatan bangunan yang sangat tinggi dan luasan yang terbatas menjadi permasalahan yang tidak dapat dihindari (Ilmy & Budisusanto, 2017).

Jakarta Utara merupakan salah satu permukiman yang unik dengan konsentrasi permukiman kumuh yang tinggi, dikarenakan letaknya yang sangat dekat dengan Pelabuhan Tanjung Priok. Kawasan ini merupakan pelabuhan utama Indonesia dan memiliki

peranan penting dalam pengiriman barang dari pelabuhan Tanjung Priok ke daerah lain di Indonesia. Namun, tidak bisa dipungkiri bahwa hal tersebut memberikan dampak pada permukiman yang berada di sekitarnya.

Sedangkan kawasan permukiman adalah komponen lingkungan hidup di luar kawasan lindung, baik perkotaan maupun perdesaan, yang berfungsi sebagai tempat tinggal atau tempat hunian serta tempat kegiatan yang mendukung perikehidupan dan penghidupan menurut Undang- Undang Nomor 1 Tahun 2011 tentang Perumahan dan kawasan permukiman. Arti permukiman tepian rel kereta api adalah kawasan permukiman yang sangat dekat dengan rel kereta api. Meskipun keberadaan rel kereta api memberikan kemudahan transportasi bagi orang-orang, namun juga menimbulkan masalah seperti keselamatan, dampak lingkungan, dan kualitas hidup.

Menteri perhubungan berpendapat, wilayah Sempadan Jalan Rel Kereta Api adalah kawasan sepanjang jalan rel kereta api yang dibatasi oleh batas ruang manfaat jalan (RUMAJA), luar ruang milik jalan (RUMIJA), dan ruang pengawasan jalan (RUWASJA).

Garis sempadan permukiman tepian rel kereta api merupakan salah satu upaya pemerintah untuk meminimalkan risiko kecelakaan yang mungkin terjadi akibat adanya permukiman di sekitar jalur kereta api. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian mengatur tentang perlunya membangun garis sempadan antara jalur kereta api dan permukiman penduduk dengan jarak

tertentu yang aman bagi kedua belah pihak.

Artikel ini akan membahas lebih lanjut tentang garis sempadan permukiman tepian rel kereta api di Tanjung Priok Jakarta, mengapa garis sempadan itu penting, dan apa yang dapat dilakukan untuk meningkatkan kualitas hidup dan kenyamanan penghuni.

Menurut UU Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, jarak minimal 6 meter harus ada antara bangunan pemukiman dan rel kereta api. Namun, sayangnya, Sempadan jalan rel kereta api digunakan oleh warga untuk mendirikan permukiman hingga saat ini banyak bangunan liar yang terletak sangat dekat dengan rel kereta api. Letak pemukiman yang padat dan berdekatan dengan garis sempadan Sehingga mengganggu operasional kereta api.

Pendirian permukiman secara liar telah melanggar ketentuan yang telah berlaku, ketentuan tersebut telah tertulis dalam Pasal 42 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian menyatakan, "Batas ruang milik jalur kereta api merupakan ruang di sisi kiri dan kanan ruang manfaat jalur kereta api yang lebarnya paling rendah 6 (enam) meter". Berikut juga dengan pasal 178 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, "Setiap orang dilarang membangun gedung, membuat tembok, pagar, tangga, atau menemotkan barang pada jalur kereta yang dapat mengganggu oprasiolan kereta api".

Peraturan di atas kemudian dipertegas oleh peraturan tentang rencana detail tata ruang wilayah perencanaan yang ditetapkan oleh gubernur DKI Jakarta No.31 Tahun 2022

merupakan peraturan yang mengatur tentang tata cara pembangunan gedung di wilayah DKI Jakarta dan salah satu bagian dari peraturan tersebut adalah mengenai Peraturan GSKA (Garis Sempadan kereta api).

Peraturan GSKA merupakan aturan yang mengatur tentang jarak minimum antara bangunan dan garis tengah rel kereta api. Hal ini dilakukan untuk memastikan keamanan, keselamatan penghuni gedung serta pengguna jalan dan kereta api yang melewati area tersebut. beberapa poin penting mengenai Peraturan Garis Sempadan Kereta Api yang diatur dalam Peraturan Gubernur DKI Jakarta No. 135 Tahun 2019 dan Peraturan Gubernur DKI Jakarta No.31 Tahun 2022:

1. Jarak minimum garis sempadan kereta api dari bangunan adalah 5 meter dari garis tengah rel kereta api.

2. Pada bangunan yang telah ada sebelum peraturan ini diberlakukan, jarak minimum garis sempadan kereta api adalah 3 meter dari garis tengah rel kereta api.

3. Bagian-bagian dari bangunan seperti balkon, atap, dan bagian bangunan lainnya yang melebihi garis sempadan kereta api harus memiliki jarak minimal 2,5 meter dari garis sempadan kereta api.

4. Ketentuan mengenai Peraturan Garis Sempadan Kereta Api ini berlaku untuk bangunan baru yang diizinkan untuk dibangun setelah peraturan ini diberlakukan.

5. Pelanggaran terhadap Peraturan Garis Sempadan Kereta Api dapat dikenakan sanksi administratif seperti teguran tertulis, pencabutan

izin, atau tindakan lain sesuai dengan peraturan yang berlaku.

Peraturan Garis Sempadan Kereta Api ini penting untuk memastikan keselamatan dan keamanan di sekitar area kereta api, dan diharapkan dapat dipatuhi oleh semua pihak yang ingin membangun gedung di wilayah DKI Jakarta.

II. METODE PENELITIAN

Penelitian dilakukan dengan menggunakan pendekatan metode kajian studi dan analisis data sekunder, dalam kajian studi diharapkan dapat mengetahui lebih mendalam dan mendetail dalam suatu kasus maupun objek tertentu (Nasution, 2023). Konteks kajian studi garis sempadan permukiman tepian rel kereta api di Tanjung Priok Jakarta untuk mengetahui Batasan garis tepi maya kereta dan garis luar bebas.

Sedangkan, Analisis data sekunder adalah langkah penting untuk mengungkapkan pola dari data yang telah tersedia, dalam konteks ini data sekunder yang diolah merupakan publikasi akademisi, dan laporan tahunan Badan Pusat Statistik (BPS) untuk mengetahui sebaran permukiman yang disertakan data banyaknya masyarakat di DKI Jakarta tepatnya di Tanjung Priok.

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

Tanjung Priok merupakan salah satu kelurahan yang menjadi pusat pemerintahan di bawah Kecamatan Tanjung Priok, kota Jakarta Utara, provinsi DKI Jakarta, Indonesia. Kelurahan Tanjung Priok terdiri dari 158 RT dan

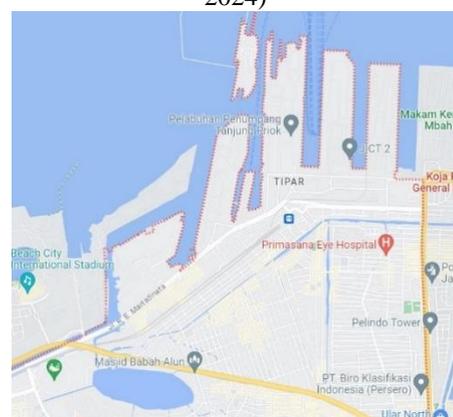
16 RW, luas wilayahnya yaitu 5,54 km². Batasan wilayah Kelurahan Tanjung Priok yaitu sebelah Utara dengan Kabupaten Kepulauan Seribu, sebelah Barat Kelurahan Ancol, sebelah Timur Kelurahan Koja Utara dan sebelah Selatan Kelurahan Papanggo, Kelurahan Warakas, Kelurahan Kebon, Bawang, Kelurahan Sungai Bambu.



Gambar 1. Peta Daerah Khusus Ibukota Jakarta (Sumber: Penulis, 2024)



Gambar 2. Peta kota Jakarta utara (Sumber: Penulis, 2024)



Gambar 3. Batasan Wilayah Penelitian (sumber: penulis 2024)

Permukiman di sepanjang garis sempadan jalan rel kereta api adalah lokasi studi di dekat

pelabuhan utama Indonesia, atau lebih tepatnya lingkungan yang sangat sering dikunjungi oleh barang kiriman. Bukan hanya itu, masyarakat di sekitaran kereta api banyak sekali yang melakukan okupasi lahan, karena orang-orang yang tinggal di pinggir rel biasanya dapat pergi ke mana pun di Ibu Kota. Okupasi lahan tersebut dapat dikatakan sebuah permukiman tidak terencana yaitu cara penduduk menguasai dan menggunakan tanah. Ini menunjukkan betapa lemahnya hukum dan administrasi pemerintah daerah dalam mengontrol tanah perkotaan (Utara, 2022).



Gambar 4. Situasi Kondisi Lapangan (Sumber: Dokumentasi Penulis, 2024)

Permukiman tidak terencana Kawasan permukiman yang terletak di luar jalur rel kereta api sendiri berkembang di luar kontrol sistem penataan ruang kota dan kebijakan. Akibatnya, permukiman ini tidak memiliki fasilitas yang memadai untuk mendukung keberadaan mereka. Namun, sarana dan prasarana saat ini jauh di bawah Standar Nasional Indonesia (SNI), dibangun secara spontan oleh Masyarakat (Fahik et al., 2015).

Klasifikasi ini dimaksudkan untuk mengetahui bangunan apa saja dan jumlah

bangunan yang sesuai atau pun tidak sesuai dengan Undang-undang dan Peraturan Gubernur DKI Jakarta.

Sempadan jalan rel kereta api yang digunakan oleh warga untuk mendirikan permukiman merupakan area yang dimaksudkan untuk melindungi dan memudahkan operasi kereta api. Namun, karena bangunan permukiman berada di dekat jalan rel kereta api, mereka akan mengganggu operasi kereta api dan berbahaya bagi keselamatan dan kesehatan penduduk.

Dengan adanya garis sempadan tersebut, maka akan tercipta jarak yang aman antara jalur kereta api dengan permukiman tepian rel kereta api. Hal ini akan mengurangi risiko yang ditimbulkan dari adanya jalur kereta api di sekitarnya, seperti risiko kecelakaan dan risiko terkena polusi. Sehingga kami membagi menjadi beberapa zonasi atau sektor pada permasalahan ini.

Dari data diatas telah diklasifikasikan menjadi 3 bagian yang mana pada sektor tersebut memiliki keliling luas yang berbeda dapat di lihat dari permasalahan di bawah :

Tabel 1.
Pembagian zonasi

Sektor	Jumlah Bangunan	Keliling Luas Wilayah	Jenis Bangunan
1	40	23,888.58 m ²	Pemukiman, rumah, bangunan, Kawasan bongkarmuat
2	59	42,609.49 m ²	Rumah, pemukiman
3	54	69,379.47 m ²	Rumah, permukiman, bangunan, Kawasan bebas.

(Sumber : Analisa Penulis 2020)



Gambar 5. Sektor 1 (Sumber: Penulis, 2024)

Dalam sektor 1 ini, site berada berdekatan dengan stasiun tanjong priok yang mana jumlah seluruh bangunan yang ada di sektor 1 yaitu mencapai 40 bangunan yang didominasi oleh bangunan rumah tinggal, dan juga pertokoan akan tetapi dalam sektor 1 ini juga memuat Kawasan bongkar muat.



Gambar 6. Sektor 2 (Sumber: Penulis, 2024)

Jumlah seluruh bangunan yang ada di sektor 2 yaitu 59 dengan bangunan yang mendominasi adalah bangunan rumah tinggal dan permukiman. Dan terdapat 1 bangunan sekolah.



Gambar 7. Sektor 3 (Sumber: Penulis, 2024)

Dalam gambar di atas dapat di diketahui melalui data jumlah seluruh bangunan yang ada di sektor 3 yaitu kurang lebih 54 dengan bangunan yang mendominasi adalah bangunan rumah tinggal.

Menurut Undang Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, jarak antara bangunan pemukiman dengan rel kereta api adalah minimal 6 meter. Sehingga pelanggaran bisa dibagi jadi 3 kategori;

Tabel 2.

Klasifikasi Pelanggaran

Sektor	Kategori Pelanggaran Berat	Kategori Pelanggaran Sedang	Kategori Pelanggaran Ringan
1	22 bangunan	14 bangunan	3 bangunan bongkarmuat
2	16 bangunan	24 bangunan	19 bangunan
3	29 bangunan	17 bangunan	8 bangunan

(Sumber: penulis 2024)

Secara kategori pelanggaran dapat di presentase kan sesuai pelanggaran yang terjadi yaitu berat dengan bobot pelanggaran 100%, Sedang dengan bobot pelanggaran 50%, Dan Ringan dengan bobot 25%.

Namun, dalam kenyataannya masih terdapat beberapa kondisi yang perlu diperhatikan dalam menerapkan garis sempadan

tersebut. Salah satu kondisi yang perlu diperhatikan adalah masih menjamurnya permukiman kumuh yang terjadi karena kurangnya kesadaran masyarakat yang membangun permukiman terhadap arti kualitas lingkungan (Artitya et al., 2007). Hal ini terjadi karena harga tanah yang menjulang tinggi sementara tingkat penghasilan penduduk yang rendah serta kurangnya pengawasan dan penegakan hukum terhadap aturan yang telah ditetapkan.



Gambar 8. Sektor 1 (Sumber: Jakartasatu.jakarta.go.id, 2024)



Gambar 9. Sektor 2 (Sumber: Jakartasatu.jakarta.go.id, 2024)



Gambar 10. Sektor 3 (Sumber: Jakartasatu.jakarta.go.id, 2024)

Masih adanya permukiman di dalam garis sempadan dapat meningkatkan risiko kecelakaan kereta api, karena adanya penghalang atau hambatan di sekitar jalur kereta api. Selain itu, membangun permukiman di dalam garis sempadan juga bertentangan dengan aturan yang telah ditetapkan, dan dapat mengganggu kelancaran operasional kereta api.

Kondisi lain yang perlu diperhatikan adalah kurangnya penegakan hukum terhadap pelanggaran garis sempadan. Meskipun telah ditetapkan aturan tentang garis sempadan permukiman tepian rel kereta api, masih terdapat kurangnya penegakan hukum terhadap pelanggaran garis sempadan. Hal ini menyebabkan masih adanya masyarakat yang tidak mematuhi aturan dan membangun permukiman di dalam garis sempadan. Oleh karena itu, diperlukan tindakan tegas dari pihak berwenang untuk menegakkan aturan tersebut.

Meskipun telah diterapkan garis sempadan permukiman tepian rel kereta api di Tanjung Priok Jakarta, masih terdapat risiko kecelakaan di sekitar jalur kereta api. Hal ini disebabkan oleh faktor-faktor seperti kecerobohan pengguna jalan, kurangnya pengawasan, dan kondisi

infrastruktur yang tidak memadai. Oleh karena itu, diperlukan upaya untuk meningkatkan kesadaran masyarakat akan pentingnya keselamatan di sekitar jalur kereta api, serta upaya untuk meningkatkan pengawasan dan perbaikan infrastruktur.

IV. KESIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan hasil informasi dan referensi, dapat disimpulkan bahwa garis sempadan permukiman tepian rel kereta api di Tanjung Priok Jakarta merupakan suatu upaya untuk meningkatkan keselamatan masyarakat yang tinggal di sekitar jalur kereta api. Berdasarkan data yang telah di sajikan, dapat di simpulkan bahwa terdapat pelanggaran garis sempadan kereta api yaitu dalam Jarak 6 meter terhitung dari tengah rel kereta api serta garis selamat kereta api pada sebagian dari wilayah yang legal. Penetapan garis sempadan tersebut diatur dalam Petunjuk Teknis Pelaksanaan Penetapan Garis Sempadan Permukiman Tepi Rel Kereta Api yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan.

Oleh karena itu, perlu adanya upaya yang lebih serius dan komprehensif dalam penerapan garis sempadan permukiman tepian rel kereta api di Tanjung Priok Jakarta. Hal ini dapat dilakukan melalui peningkatan pengawasan dan penegakan hukum, sosialisasi yang lebih intensif kepada masyarakat, pengembangan alternatif permukiman dan peningkatan sarana dan prasarana di sekitar jalur kereta api. Dengan demikian, diharapkan dapat tercipta lingkungan yang lebih aman dan nyaman bagi masyarakat

yang tinggal di sekitar jalur kereta api di Tanjung Priok Jakarta.

UCAPAN TERIMA KASIH

Terima kasih kepada Tuhan Yang Maha Esa, yang telah memberikan kesehatan & kesempatan untuk dapat menyelesaikan tulisan ini, terima kasih kepada dosen pembimbing dan seluruh elemen yang telah turut serta membantu sehingga tulisan ini dapat tersusun dengan baik.

DAFTAR PUSTAKA

- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2011 tentang perumahan dan Kawasan permukiman
- Badan Pusat Statistik. (2020). Kecamatan Tanjung Priok Dalam Angka 2020. Jakarta: Badan Pusat Statistik.
- Peraturan Gubernur DKI Jakarta No,135 Tahun 2019 tentang Pedoman Tata Bangunan.
- Peraturan Gubernur DKI Jakarta No, 31 Tahun 2022 tentang rencana detail tata ruang wilayah perencanaan provinsi daerah khusus ibukota Jakarta.
- Direktorat Jenderal Perkeretaapian. (2017). Petunjuk Teknis Pelaksanaan Penetapan Garis Sempadan Permukiman Tepi Rel Kereta Api. Jakarta: Kementerian Perhubungan.
- Artitya, nurisjah, s., & suharsono, h. (2007). *Perencanaan lanskap tepian lintasan kereta api (Studi Kasus : Jalur Pasar Minggu – Gambir , Propinsi DKI Jakarta)*. 3(1), 36–46.
- Fahik, T. D. ., Witjaksono, A., & Gai, A. M. (2015). *Analisis Faktor-Faktor Penyebab Masyarakat Bermukim di Sempadan Rel Kereta Api Jl. Batang Hari - Jl. Karya Timur, Kecamatan Blimbing Kota Malang*. 1(c), 6.
- Ilmy, H. F., & Budisusanto, Y. (2017). Identifikasi Penentuan Prioritas Kriteria Kawasan Permukiman Kumuh Perkotaan Menggunakan Metode AHP (Analytical Hierarchy Process). *Jurnal Teknik ITS*, 6(1), 19–21. <https://doi.org/10.12962/j23373539.v6i1.21510>
- Medina, N. C., & Sunarti, S. (2022). Aset Penghidupan Masyarakat dalam Mencegah Kekumuhan di Dusun Deliksari, Kota Semarang. *Jurnal Ilmiah Arsitektur*, 12(2), 45–54. <https://doi.org/10.32699/jiars.v12i2.2954>
- Utara, U. S. (2022). *Pola Permukiman di Sepanjang Jalur Kereta Api Kota Medan TALENTA Conference Series Pola Permukiman di Sepanjang Jalur Kereta Api Kota Medan*. 5(1). <https://doi.org/10.32734/ee.v5i1.1508>

Wesnawa. (2015) Lingkungan Perumahan. Jakarta: Bina Aksara.

. Nasution, A. F. (2023). *Metode Penelitian Kualitatif* (1st ed., Vol. 184). Harva Creative. <http://repository.uinsu.ac.id/19091/1/buku%20metode%20penelitian%20kualitatif.Abdul%20Fattah.pdf>

Wahyuningsih, P. (2023). Penataan Ulang Kawasan Permukiman pada Sempadan Rel Kereta Api di Kecamatan Labuhan Ratu, Bandar Lampung [Tesis]. Program Pascasarjana, Universitas Lampung.