

**PERIZINAN USAHA DISEPANJANG REL KERETA API
(Studi di Kecamatan Blimbing, Kota Malang)**

Ardiansyah Eka Pratama¹, Abid Zamzami², Isdiyana Kusuma Ayu³

Fakultas Hukum, Universitas Islam Malang
Jl. MT Haryono Nomor 193, Kec. Lowokwaru, Kota Malang
ardiansyahekapratama7@gmail.com

ABSTRACT

The relationship between humans and the earth, water, and outer space as vital resources for human life gives rise to legal complexities concerning land management, including land owned by PT Kereta Api Indonesia (Persero). This study employs an empirical juridical approach and a sociological juridical approach to investigate the regulation of business permits along railway tracks and the legal consequences of their legality. The research questions reveal that population growth and urbanization in Malang City have influenced an increase in illegal settlements along the tracks, presenting challenges in regulation and security. Legal analysis indicates that violations of regulations can result in criminal sanctions or fines under Law Number 23 of 2007 concerning Railways. The study also highlights that PT KAI is not obligated to compensate for accidents on its land without permission.

Keywords: *Business permit regulation, Railway tracks, Legality, Security, PT KAI.*

ABSTRAK

Hubungan manusia dengan bumi, air, dan ruang angkasa sebagai sumber daya penting untuk kehidupan manusia memunculkan kompleksitas hukum terkait pengelolaan tanah, termasuk tanah milik PT Kereta Api Indonesia (Persero). Penelitian ini menggunakan pendekatan yuridis empiris dan pendekatan yuridis sosiologis untuk menginvestigasi pengaturan perizinan usaha di sepanjang rel kereta api dan akibat hukum dari legalitasnya. Pertanyaan penelitian mengungkapkan bahwa pertumbuhan populasi dan urbanisasi di Kota Malang telah mempengaruhi peningkatan permukiman ilegal di sepanjang rel, menghadirkan tantangan regulasi dan keamanan. Analisis hukum menunjukkan bahwa pelanggaran terhadap peraturan dapat mengakibatkan sanksi pidana atau denda sesuai Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Penelitian

¹ Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Islam Malang

² Dosen Fakultas Hukum Universitas Islam Malang

³ Dosen Fakultas Hukum Universitas Islam Malang

ini juga menyoroti bahwa PT KAI tidak memiliki kewajiban untuk memberi ganti rugi atas kecelakaan di area tanahnya tanpa izin.

Kata kunci: Pengaturan perizinan usaha, Rel kereta api, Legalitas, keamanan, PT KAI

PENDAHULUAN

Hubungan manusia dengan bumi, air, dan ruang angkasa sebagai sumber daya penting untuk kehidupan manusia. Tanah khususnya dijelaskan sebagai kebutuhan mendasar manusia dan tempat untuk berbagai aktivitas. Sejarah hukum tanah di Indonesia dimulai dari masa kolonial Belanda dengan *Agrarische Wet* yang kemudian digantikan oleh Undang-Undang Dasar 1945 yang menegaskan bahwa bumi, air, dan kekayaan alam di dalamnya dikuasai oleh negara untuk kemakmuran rakyat.⁴

Setelah kemerdekaan, hukum tanah nasional diatur oleh Undang-Undang Pokok Agraria (UUPA) yang mengatur hak atas tanah, termasuk penggunaan, peruntukan, dan hubungan hukum antara manusia dengan tanah. Tanah negara dikuasai langsung oleh negara, namun penguasaan ini dapat dikonversi menjadi hak pakai atau pengelolaan sesuai dengan kepentingan publik atau pihak ketiga. Masyarakat memiliki asas pokok otonomi warga Negara antara lain ialah milik pribadi, kebebasan membuat statemen (dalam batas-batas tertentu, seseorang dapat membuat sendiri warisannya) dan kebebasan membuat kontrak (isi suatu persetujuan, pada dasarnya bebas dari campur tangan pembuat undang-undang) serta masyarakat memiliki perlindungan hukum.⁵

Khususnya, tanah milik PT Kereta Api Indonesia (Persero) menjadi fokus karena sebagai perusahaan milik negara, asetnya termasuk tanah harus digunakan sesuai dengan peraturan yang mengatur penggunaan barang milik negara. Masyarakat seringkali menggunakan tanah ini untuk kegiatan legal maupun ilegal, yang memunculkan berbagai polemik terkait pengelolaan dan pemanfaatan tanah secara tepat.

Pengaturan terkait konversi hak menguasai negara menjadi hak pakai atau pengelolaan diatur dalam Peraturan Menteri Agraria, di mana tanah-tanah PT KAI yang tidak aktif secara hukum menjadi tanah negara jika tidak digunakan sebagaimana mestinya.⁶ Namun masyarakat miliki Perlindungan hukum yang merupakan suatu rasa aman yang diberikan oleh pemerintah melalui perangkat-perangkat hukum untuk masyarakat juga kebebasan sebagai bentuk hak asasi manusia dalam melakukan sesuatu.⁷

⁴ Ramli Zein, *Hak Pengelolaan Dalam Sistem Uupa*, (Jakarta: Rineka Cipta, 1995), H. 8

⁵ Abid Zamzami, *Pelaksanaan Fungsi Hukum Administrasi Negara...*205

⁶ Oky Nasrul, *Op.Cit*, H. 538

⁷ Ulfah Fauziah, *Dkk.*, *Perlindungan Hukum Terhadap Pelaku Usaha Penanaman Modal ...*

Secara keseluruhan, hubungan antara manusia dengan tanah di Indonesia melibatkan kompleksitas hukum yang mencakup regulasi penggunaan, konversi hak, serta pengelolaan aset milik negara seperti tanah PT KAI, yang menjadi cerminan dinamika kebutuhan masyarakat akan lahan di tengah perkembangan perkotaan yang pesat.

PEMBAHASAN

A. Gambaran Lokasi Penelitian

Pada tahun 1767 Daerah Malang diperintah oleh seorang Adipati Malojo kusumo yang kemudian menyerah kalah kepada Kompeni. Untuk memperkuat kedudukannya, kompeni mendirikan benteng pertahanan ditepi sungai brantas, disusul dengan mendirikan rumah tinggal Belanda (loge) di kanan kiri benteng, kata loge disebut loji.

Pada tanggal 1 April tahun 1914 Pemerintah Hindia Belanda menetapkan Malang sebagai Gamentee atau Kota Praja, Pemerintahan yang diurus Dewan Kota. Tanggal 12 November 1918 Dewan Kota hasil pemilihan terbentuk. Tahun 1919 ditunjuk Burgemeester pertama yaitu H.I. Bussemaker dan Tahun 1930 ada perubahan desa menjadi Dinas Pemerintahan Lingkungan. Pada Tahun 1942 Daerah Buegermesster dibagi menjadi 3 kecamatan yaitu Kecamatan Klojen, Blimbing dan Kedungkandang.

Pada Tahun 1988 sesuai dengan jumlah penduduk Kota Malang yang tadinya terdiri dari 3 Kecamatan mengalami pemekaran menjadi 5 Kecamatan yaitu Kecamatan Blimbing, Kecamatan Klojen, Kecamatan Kedungkandang, Kecamatan Lowokwaru dan Kecamatan Sukun.

Pada Tahun 2002 Kantor kecamatan Blimbing yang awalnya berlokasi di Jalan Bantaran berpindah lokasi di Jalan Raden Intan Kav. 14 Malang. Kecamatan Blimbing membawahi 11 kelurahan diantaranya Kelurahan Balerajosari, Arjosari, Polowijen, Purwodadi, Blimbing, Pandanwangi, Purwantoro, Bunulrejo, Kesatrian Polehan dan Kelurahan Jodipan.

Letak Geografis Kecamatan Blimbing terletak di bagian utara wilayah Kota Malang dengan luas 17,76 Km² yang terdiri dari 11 Kelurahan, yang sebagian wilayahnya dilalui Sungai Brantas. Kecamatan Blimbing terletak antara 112° 63' - 112° 65' BT dan 7° 92' - 7° 98' LS, Suhu udara rata-rata 24° C dengan ketinggian rata-rata dari permukaan air laut antara 440-525 meter. Sedangkan batas Administratif Kecamatan Blimbing adalah :

- Sebelah Utara: Kecamatan Singosari Kabupaten Malang Kecamatan, Kedungkandang dan Kecamatan Pakis Kabupaten Malang.
- Sebelah Timur: Kecamatan Singosari Kabupaten Malang Kecamatan Kedungkandang dan Kecamatan Pakis Kabupaten Malang

- Sebelah Selatan: Kecamatan Kedungkandang dan Kecamatan Klojen
- Sebelah Barat: Kecamatan Lowokwaru dan kecamatan Klojen.

B. Pengaturan Perizinan Usaha Di Sepanjang Rel Kereta Api

Ringkasan tersebut membahas dampak dari peningkatan jumlah penduduk dan urbanisasi di Kota Malang, khususnya terkait dengan pertumbuhan permukiman ilegal di sepanjang rel kereta api. Fenomena ini dipicu oleh peningkatan populasi yang cepat dan kebutuhan akan tempat tinggal yang tidak terpenuhi, mengakibatkan munculnya permukiman liar yang melanggar regulasi tata ruang dan keamanan.⁸

Kota Malang mengalami pertumbuhan pesat penduduk dari tahun ke tahun, mencapai lebih dari 843 ribu jiwa pada tahun 2021⁹. Hal ini memicu peningkatan harga lahan dan keterbatasan lahan kosong, mendorong penduduk berpenghasilan rendah untuk menempati lahan-lahan tidak layak huni di daerah tengah kota atau di sepanjang rel kereta api.

Perkembangan ini tidak hanya mempengaruhi struktur kota tetapi juga lingkungan permukiman. Permukiman ilegal di sepanjang rel kereta api, meskipun tidak memadai dan tidak aman, terus bertambah karena kurangnya pengawasan dan penegakan hukum yang efektif. Hal ini menciptakan masalah sosial seperti kriminalitas, kenakalan remaja, dan prostitusi.

Undang-undang yang mengatur tata letak bangunan dan penggunaan lahan di sepanjang rel kereta api diperkuat oleh Pasal 178 dan 192 dari Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, yang melarang pendirian bangunan dan aktivitas lain yang dapat mengganggu operasional dan keselamatan kereta api. Upaya untuk mengatasi masalah ini termasuk perluasan pengawasan, penyempurnaan peraturan tata ruang, dan penyederhanaan prosedur perizinan usaha di sepanjang rel kereta api. Hal ini diharapkan dapat menciptakan iklim yang lebih kondusif untuk pengembangan kota yang berkelanjutan dan aman bagi seluruh warganya.

⁸ Fahik, Theofilus Dionisius Sanga. *Analisis Faktor-Faktor Penyebab Masyarakat Bermukim Di Sempadan Rel Kereta Api Jl. Batang Hari-Jl. Karya Timur, Kecamatan Blimbing Kota Malang*. Diss. Itn Malang, 2023.

⁹ <https://Malangkota.Bps.Go.Id/Indicator/12/51/1/Jumlah-Penduduk-Menurut-Kelompok-Umur-Dan-Jenis-Kelamin-Di-Kota-Malang.Html>

C. Akibat Hukum dari Legalitas Membangun Usaha di Sepanjang Rel Kereta Api

Beberapa akibat dari masyarakat yang masih bersih keras memabangun bangunan di daerah rel keretapi yang tidak sesuai dengan undang-undang yang berlaku dipidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau pidana denda paling banyak Rp 100.000.000,00 (seratus juta rupiah). Ada juga pada Pasal 199 UU Perkeretaapian, dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) bulan atau denda paling banyak Rp 15 juta.

Selain itu jika terjadi kecelakaan yang melibatkan area tersebut pihak dari PT KAI tidak memiliki kewajiban untuk mengganti rugi sepeserpu. Dari narasumber yang saya wawancarai dari pihak pemkot khususnya bagian dinas pemberian izin mendirikan usaha tidak bisa memberikan izin untuk membangun usaha di daerah tersebut di karenakan wilayah tersebut merupakan wilayah milik PT KAI.

Dari narasumber ke 2 yaitu pihak PT KAI yang telah saya wawancarai beliau mengatakan mengapa PT KAI tidak memberi ganti rugi jika terjadi kecelakaan keretapi. Karena dari awal pihak pengusaha tidak memiliki izin membangun bangunan atau usaha di daerah tersebut. Kita bisa melihat dari kasus dulu yang pernah terjadi di daerah Kota Lama Malang juga pernah di adakan pengusuran di karena masyarakat tidak mengindah kan undang-undang yang menyantun tentang larangan membangun bangunan kurang dari 6 meter dari rel kereta api. Akan tetapi pada saat itu PT KAI masih berbaik hati dengan memberi ganti rugi walaupun tidak sesuai dengan yang diinginkan masyarakat.

Pihak KAI mungkin tidak memberi ganti rugi karena melanggar peraturan, namun dari kasus sebelumnya, ada kemungkinan masyarakat mendapatkan ganti rugi meskipun tidak sebesar yang diharapkan. Namun, dalam skenario terburuk, bisa saja tidak ada ganti rugi yang diberikan oleh pihak KAI kepada masyarakat. Bahkan, PT KAI memiliki wewenang untuk memenjarakan pelanggar peraturan atau memberikan sanksi denda, sebagaimana telah dijelaskan sebelumnya.

KESIMPULAN

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian melarang pendirian bangunan di ruang milik jalur kereta api dan menetapkan sanksi pidana atau denda bagi pelanggar. Jalur kereta api hanya boleh digunakan untuk angkutan kereta api. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2011 tentang Perumahan dan Kawasan Pemukiman melarang pendirian hunian di bantaran rel dengan sanksi pidana bagi pelanggar. Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009 di Kota Malang mengatur perizinan usaha di sepanjang rel kereta api, tetapi perlu penyempurnaan untuk jenis usaha dan prosedur perizinannya.

Selain itu, pelanggaran pendirian bangunan di dekat rel kereta api melanggar Pasal 178 UU No. 23 Tahun 2007 dan Pasal 140 serta 157 UU No. 1 Tahun 2011, dengan sanksi penjara hingga 1 tahun atau denda. Penggunaan jalur kereta api selain untuk kepentingan kereta api dilarang oleh Pasal 199 UU No. 23 Tahun 2007 dengan sanksi penjara 3 bulan atau denda. PT KAI tidak wajib memberi ganti rugi jika terjadi kecelakaan di area bangunan tanpa izin. Pemerintah kota tidak dapat memberikan izin usaha di wilayah milik PT KAI. Meskipun pernah ada kebijaksanaan ganti rugi di Malang, pelanggaran tetap dikenai sanksi.

Daftar Pustaka

- Abid Zamzami, Pelaksanaan Fungsi Hukum Administrasi Negara...205
- Agraria, Isi dan Pelaksanaannya, Edisi Revisi, Cetakan ke 9, (Jakarta: Djambatan, 2008), h. 23.
- Besar Bahasa Indonesia (KBBI) Online. Diakses 2 Maret 2022, melalui <https://kbbi.web.id/>.
- Boedi Harsono, Hukum Agraria Indonesia: Sejarah Pembentukan Undang-Undang Pokok
- Fahik, Theofilus Dionisius Sanga. ANALISIS FAKTOR-FAKTOR PENYEBAB MASYARAKAT BERMUKIM DI SEMPADAN REL KERETA API JL. BATANG HARI-JL. KARYA TIMUR, KECAMATAN BLIMBING KOTA MALANG. Diss. ITN MALANG, 2023.
- Fahik, Theofilus Dionisius Sanga. ANALISIS FAKTOR-FAKTOR PENYEBAB MASYARAKAT BERMUKIM DI SEMPADAN REL KERETA API JL. BATANG HARI-JL. KARYA TIMUR, KECAMATAN BLIMBING KOTA MALANG. Diss. ITN MALANG, 2023.
- <https://legistra.id/berita/pentingnya-perizinan-usaha>
- <https://malangkota.bps.go.id/indicator/12/51/1/jumlah-penduduk-menurut-kelompok-umur-dan-jenis-kelamin-di-kota-malang.html>
- <https://smesta.kemenkopukm.go.id/news/jenis-izin-usaha-yang-ada-di-indonesia>
- <https://www.hukumonline.com/berita/a/dasar-hukum--objek--dan-pelaksanaan-oss-rba-lt63d24e85d4040/>
- Julius Sembiring, Pengertian, Pengaturan, dan Permasalahan Tanah Negara, Edisi Revisi, Cetakan ke 2 (Jakarta: Prenadamedia Group, 2018), h.10.
- Konversi adalah perubahan kepemilikan atas suatu benda, tanah, dan sebagainya (Def.2). Kamus
- Lasaiba, Mohammad Amin. "Perkotaan dalam Perspektif Kemiskinan, Permukiman Kumuh dan Urban Heat Island (Suatu Telaah Literatur)." GEOFORUM Jurnal Geografi dan Pendidikan Feografi 1.2 (2022): 63-72.

- Lifiani Patriana Bhakti, Dyana, S. H. Harun, and S. H. Kelik Wardiono. *Rel Kereta Api dan Hunian (Studi Penataan Hunian di Bantaran Rel Kereta Api Kelurahan Jebres)*. Diss. UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SURAKARTA, 2018.
- Lutfi Efendi, *Pokok-pokok Hukum Administrasi Negara*, (Bayumedia Sakti Group, Marbun dan Mahfud, *Pokok-pokok Hukum Administrasi Negara*, (Liberty, Yogyakarta: 1987), Hal. 27.
- Muta'ali, Luthfi, and Arif Rahman Nugroho. *Permukiman kumuh di Indonesia dari masa ke masa: perkembangan program penanganan*. UGM PRESS, 2019.
- N.M. dan J.M.J.M. ten berge, "Pengantar Hukum Perizinan", disunting oleh Philippus Noverina, Mita. "Fenomena urbanisasi dan kebijakan penyediaan perumahan dan permukiman di perkotaan Indonesia." *Masyarakat Indonesia* 36.2 (2017): 103-124.
- Okny Nasrul, *Pemanfaatan Tanah Aset PT. Kereta Api oleh Pihak Ketiga*, Kanun Jurnal Ilmu.
- Philipus M. Hadjon, *Pengantar Hukum Perizinan*, (Yuridika, Surabaya: 1993). Hal. 2.
- Ramli Zein, *Hak Pengelolaan dalam Sistem UUPA*, (Jakarta: Rineka Cipta, 1995), h. 8.
- Ridwan HR, *Hukum Administrasi Negara*, (UII Press, Yogyakarta: 2003). Hal. 158
- Ulfah Fauziah, dkk., *Perlindungan Hukum Terhadap Pelaku Usaha Penanaman Modal ...* 111
- Urip Santoso, *Perolehan Hak Atas Tanah*, (Jakarta: Prenamedia Group, 2015), h.2.
- Zubaidah, Siti, and Irvan Arif Kurniawan. "PERTUMBUHAN PERKAMPUNGAN KUMUH DI INDONESIA." *JURNAL ILMIAH ILMU ADMINISTRASI* 12.2 (2022): 74-â.