



PAPER – OPEN ACCESS

Pola Permukiman di Sepanjang Jalur Kereta Api Kota Medan

Author : Raisha Ghadati Raudina
DOI : 10.32734/ee.v5i1.1508
Electronic ISSN : 2654-704X
Print ISSN : 2654-7045

Volume 5 Issue 1 – 2022 TALENTA Conference Series: Energy & Engineering (EE)



This work is licensed under a [Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/).

Published under licence by TALENTA Publisher, Universitas Sumatera Utara



Pola Permukiman di Sepanjang Jalur Kereta Api Kota Medan

Raisha Ghadati Raudina

Independent Researcher, Indonesia

raisharaudina@gmail.com

Abstrak

Penelitian ini membahas tentang pola permukiman perkotaan di tepi rel di Kota Medan ditinjau dari faktor pertumbuhan pola permukiman perkotaan di tepi rel kereta api. Hal ini diperlukan karena Kota Medan sering mengalami pertumbuhan penduduk yang bermuara pada permukiman liar. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi pola permukiman perkotaan. Dengan menggunakan pendekatan metodologi deskriptif, peneliti mengumpulkan data yang dibutuhkan dengan menggunakan teknik pengumpulan data sekunder yaitu melalui studi pustaka yang berkaitan dengan permukiman liar dan dilengkapi dengan peta yang dibuat oleh pemerintah untuk menentukan tepi jalur kereta api di Kota Medan. Dengan menggunakan data permukiman liar yang dikumpulkan kemudian dianalisis secara kualitatif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pola permukiman perkotaan di tepi rel erat kaitannya dengan pertumbuhan permukiman liar. Pola permukiman linier dapat ditemukan di tepi rel di Kota Medan. Hal ini menyebabkan kawasan di pinggir rel menjadi kumuh. Adanya permukiman liar di pinggir rel kereta api sangat mengganggu arus kereta api. Masalah pemanfaatan ruang pada rel kereta api menunjukkan bahwa pemerintah tidak memiliki kontrol dan pengawasan yang ketat. dapat diselesaikan dengan baik.

Kata kunci: jalur kereta api; permukiman tidak terencana; pola permukiman;

Abstract

This research discusses the urban settlement patterns on the edge of the railroad in Medan City in terms of the growth factors of urban settlement patterns along the railroad tracks. This is necessary because Medan City often experiences population growth which leads to illegal settlements. This study aims to determine the factors that influence the pattern of urban settlements. Using a descriptive methodological approach, the researchers collected the required data using secondary data collection techniques, namely through literature studies related to illegal settlements and equipped with maps made by the government to determine the edge of the railway line in Medan City. By using data on illegal settlements that were collected and then analyzed qualitatively. The results showed that the pattern of urban settlements on the edge of the rail was closely related to the growth of illegal settlements. Linear settlement patterns can be found on the edge of the rail in Medan City. This causes the area along the rail to become slum. The existence of illegal settlements on the edge of the railroad tracks greatly disrupts the flow of trains. The problem of using space on the railroad shows that the government does not have strict control and supervision can be solved properly.

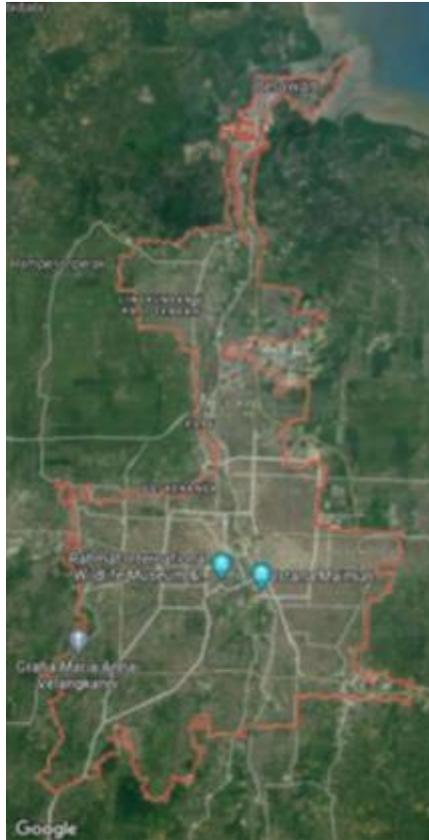
Keywords: edge of railroad; squatter settlements; urban settlement;

1. Pendahuluan

Permukiman adalah kawasan lingkungan di perkotaan dan pedesaan yang dilengkapi dengan sarana dan prasarana lingkungan untuk mendukung kegiatan kependudukan. Pertambahan jumlah penduduk berdampak pada peningkatan permintaan untuk tempat tinggal sementara. Keuangan yang tidak mencukupi ternyata menimbulkan beberapa masalah, termasuk munculnya permukiman tidak terencana. Saat ini terdapat beberapa masalah permukiman di permukiman terutama di Indonesia tidak terencana. Padahal, banyak upaya telah dilakukan pemerintah untuk mengentaskan kemiskinan yang terkait erat dengan pemukiman yang tidak direncanakan. Namun karena meningkatnya kemiskinan dan meningkatnya permintaan akan ruang, pemukiman yang tidak direncanakan dikota besar Indonesia terus berkembang. Pada umumnya pemukiman yang tidak direncanakan tersebut berasal dari masyarakat dengan tingkat ekonomi dan pendidikan yang lebih rendah dan migrasi orang ke kota untuk mencari pekerjaan. Migrasi penduduk yang cepat tidak diimbangi dengan kemampuan pelayanan perkotaan, sehingga permukiman tidak direncanakan di daerah perkotaan semakin meluas.

Pendirian pemukiman tak terencana di kota-kota besar diyakini telah menimbulkan berbagai masalah perilaku menyimpang, seperti kriminalitas dan penyakit sosial lainnya. Migrasi penduduk ke kota seringkali menyebabkan terjadinya overpopulasi, yang

pada akhirnya menimbulkan banyak masalah terkait pengangguran, ketidakmampuan sosial dan ekonomi. Salah satu kota di Indonesia yang pernah mengalami hal tersebut adalah kota Medan. Kota Medan terletak pada koordinat $3^{\circ} 30' - 3^{\circ} 43'$ Lintang Utara dan $98^{\circ} 35' - 98^{\circ} 44'$ Bujur Timur [1]. Kota Medan berbatasan dengan Selat Malaka di sebelah Utara, dan dikelilingi oleh Kabupaten Deli Serdang di sebelah Timur, Selatan dan Barat (Gambar 1).



Gambar 1. Kota Medan (Sumber: Google Earth)

Saat ini, Medan memiliki beberapa pemukiman yang tidak direncanakan di sepanjang sungai dan jalur kereta api. Seiring dengan meningkatnya kebutuhan ruang hidup dan bertambahnya jumlah penduduk, pinggiran rel kereta api kerap menjadi pemukiman karena lahannya adalah lahan kosong dan tidak ada pungutan resmi penggunaan lahan. Hal ini memberikan peluang bagi masyarakat berpenghasilan rendah untuk memanfaatkan lahan sebagai tempat tinggal karena tidak perlu membeli lahan, dan tidak ada masalah dengan itu. Manajemen yang lemah ini membuat kawasan perkeretaapian semakin kumuh, dan banyak bangunan tak terencana yang berangsur-angsur bertambah, yang akhirnya menjadi ruang negatif bagi kota [2].

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pola sebaran permukiman di sepanjang jalur kereta api di Kota Medan. Sehingga kedepannya diharapkan dapat memberikan pengetahuan tentang persebaran permukiman di sepanjang jalur kereta api kota Medan dan sebagai bahan pertimbangan dalam penentuan kebijakan dan pengendalian permukiman di sepanjang jalur kereta api Kota Medan.

2. Metode

Dalam upaya mengidentifikasi dan memahami pola permukiman di sepanjang jalur kereta api Kota Medan, peneliti menggunakan pendekatan metodologis deskriptif. Pendekatan tersebut menekankan pada pengumpulan informasi yang valid secara detail dengan mendeskripsikan pola permukiman di sepanjang rel kereta api Kota Medan, dan melakukan evaluasi guna mendapatkan temuan terkait pola permukiman yang direview sehingga dapat berguna untuk pengambilan kebijakan dalam penataan permukiman di Medan. Kota di kemudian hari.

Metode penelitian yang digunakan adalah kualitatif karena masalah yang akan dikaji bersifat sosial dan dinamis. Tujuan utama penelitian kualitatif adalah untuk memahami gejala atau gejala sosial dengan cara menjelaskan dalam bentuk gambaran yang jelas tentang gejala atau gejala sosial tersebut dalam bentuk rangkaian kata-kata yang pada akhirnya akan menghasilkan suatu teori. Penelitian kualitatif bertujuan untuk memahami fenomena secara holistik dan deskriptif dalam istilah kata dan bahasa dalam konteks alam tertentu dan dengan menggunakan berbagai metode ilmiah [4]. Metode pengumpulan data yang digunakan diperoleh dari data sekunder yang berkaitan dengan masalah penelitian, khususnya gambaran umum permukiman di sepanjang rel kereta

api. Data diperoleh melalui berbagai bahan bacaan kepastakaan. Peneliti menggunakan studi literatur untuk mendukung studi literatur di permukiman di sepanjang rel kereta api. Dalam meneliti faktor-faktor yang mempengaruhi pertumbuhan permukiman dan pola permukiman di sepanjang jalur kereta api Kota Medan, peneliti meneliti permukiman tak terencana. Kemudian permukiman tak terencana dihubungkan dengan teori sehingga menghasilkan faktor-faktor yang mempengaruhi pertumbuhan permukiman di sepanjang jalur kereta api Kota Medan.

3. Tinjauan Pustaka

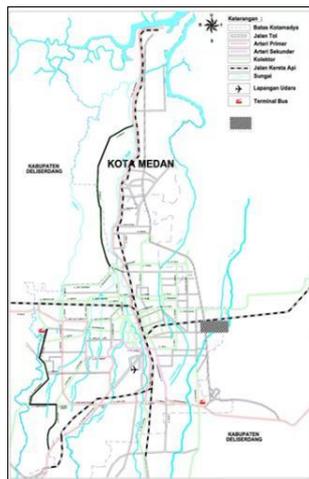
Permukiman yang tidak terencana muncul ketika kebutuhan akan perumahan didorong. Apalagi sebagian besar permukiman tak terencana menjadi ruang hunian yang dibangun di kawasan yang tidak resmi ditetapkan sebagai ruang hunian. Pembangunan permukiman tak terencana terus berkembang karena aspek sosial warga tersebut. Pengaruh keuangan dan nilai pasar yang tinggi dari real estat merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi pertumbuhan permukiman yang tidak direncanakan [4]. Pada permukiman tak terencana, kondisi sosial warga sangat berpengaruh dalam pembentukan permukiman. Ciri yang paling menonjol dari permukiman tak terencana terlihat pada kualitas hunian yang rendah yang tidak memiliki prasarana dan fasilitas sosial yang memadai [5]. Setiap aktivitas hunian membutuhkan ruang tertentu untuk berinteraksi. Penghuni juga dapat menghubungkan ruang yang dibutuhkan sesuai dengan kebutuhannya untuk menunjang aktivitas sehari-hari.

Aspek ekonomi merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi perkembangan permukiman yang tidak direncanakan. Dalam pemenuhan aspek ekonomi, terjadi peningkatan migrasi ke perkotaan. Migrasi umumnya dilakukan untuk meningkatkan kondisi ekonomi yang dapat diperoleh di kota-kota besar. Pendatang yang mengharapkan kehidupan yang lebih baik akan membutuhkan ruang untuk ditinggali. Mereka memenuhi kebutuhan akan tempat tinggal dengan mencari kawasan hunian yang dirasa sesuai dengan kemampuan ekonomi mereka [6]. Permukiman yang tidak direncanakan membentuk pola yang sama dan memperhatikan kedekatan dengan layanan publik, tempat kerja dan rumah. Mereka biasanya berada di lokasi yang memperhatikan jarak antara tiga unsur yaitu pekerjaan, pelayanan publik dan rumah tinggal, yang bisa ditempuh dengan berjalan kaki [7].

Di perkotaan, tidak tersedianya perumahan yang memadai mengakibatkan tumbuhnya perumahan kumuh yang pada gilirannya menimbulkan berbagai permasalahan sosial ekonomi. Selain itu, kepadatan penduduk di kota akan mengakibatkan tidak memadainya fasilitas perumahan seperti jalan raya dan infrastruktur lainnya. Salah satu kendala utama yang menghambat pembangunan perumahan di perkotaan adalah kurangnya lahan siap bangun dan harga tanah yang terus meningkat serta kesulitan dalam proses pengadaan tanah untuk perumahan. Kebijakan mengenai penggunaan lahan di kawasan perkotaan (perkotaan dan kebijakan) masih belum didukung oleh peraturan perundang-undangan yang memadai. Penyediaan Ruang Terbuka Hijau (Jalur Hijau) pada jalur rel kereta api merupakan ruang terbuka hijau yang mempunyai fungsi utama membatasi interaksi antara aktivitas masyarakat dengan jalur kereta api. Sehubungan dengan hal tersebut, perlu ditentukan secara jelas lebar garis batas jalur kereta api di wilayah perkotaan [9].

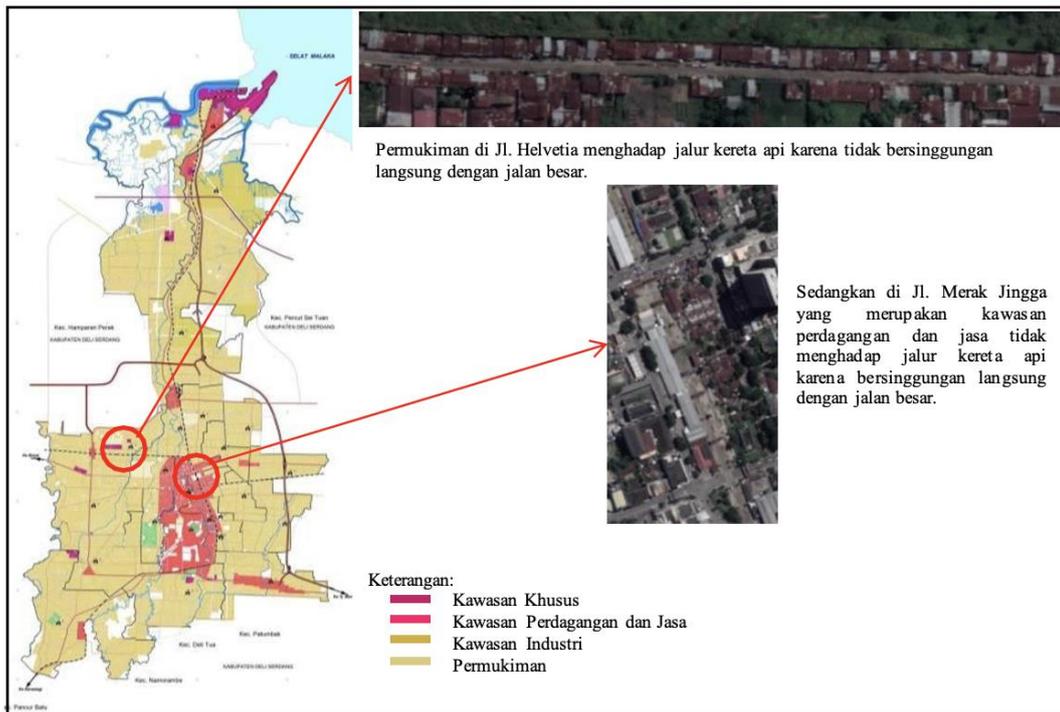
4. Hasil dan Pembahasan

Permukiman di sepanjang jalur kereta api di Kota Medan menyebar memanjang dari Utara ke Selatan dan mulai menyebar ke Timur dan Barat di sekitar pusat kota (Gambar 2). Permukiman yang terletak di kawasan perbatasan jalur kereta api di kota Medan tersebar dari Utara hingga Selatan kawasan kota Medan. Banyaknya permukiman yang tumbuh di pusat kota dipengaruhi oleh arah perkembangan permukiman yang lebih banyak tumbuh di bagian pusat kota dimana fasilitas umum berada di kawasan tersebut. Di bagian utara Kota Medan, tidak ada permukiman di kawasan khusus yang jelas dilarang membangun permukiman. Sebaran permukiman terbagi atas sebaran kawasan permukiman, kawasan perdagangan dan jasa, kawasan industri, dan kawasan khusus di sepanjang jalur kereta api Kota Medan. Jumlah rumah terbesar tersebar di sepanjang jalur kereta api di Kota Medan. Banyaknya rumah yang tersebar di sepanjang jalur kereta api serta fasilitas yang berada di sepanjang jalur kereta api akan mempengaruhi transportasi kereta api saat beroperasi di kota Medan.



Gambar 2. Peta Jalur Kereta Api dalam Peta Administrasi Kota Medan

Permukiman di sepanjang jalur kereta api adalah permukiman yang berada di atas tanah milik PT Kereta Api Indonesia Persero (PT KAI). Pola permukiman di sepanjang jalur kereta api Kota Medan bersifat linier. Untuk rumah yang menghadap langsung ke jalan maka mengikuti arah jalan tersebut. Sedangkan permukiman yang tidak bersinggungan langsung dengan jalan utama akan mengikuti arah rel kereta api (Gambar 3). Hal ini berkaitan erat dengan teori pola permukiman linier, yaitu pola permukiman yang berorientasi jalan, sungai, gunung, atau religius. Dalam hal ini, pemukiman berorientasi pada jalan raya dan rel kereta api.



Gambar 3. Pola Permukiman di Jalur Kereta Api Kota Medan

Proses pembentukan permukiman yang tidak direncanakan atau permukiman ilegal disebabkan oleh proses dan faktor-faktor yang mempengaruhinya. Hal ini disebabkan oleh dua proses yaitu proses invasi dan proses infiltrasi. Proses invasi sendiri merupakan proses dimana sekelompok orang dengan cepat menempati suatu daerah. Proses invasi ini diawali dengan fenomena seperti banjir, letusan gunung berapi, dan gempa bumi. Akibat fenomena tersebut, warga terpaksa pergi dan mencari perlindungan yang lebih aman. Proses evakuasi dilakukan secara besar-besaran, dan meski belum ada rencana permukiman, masih ada wilayah atau lokasi yang aman. Proses invasi dalam kelompok besar menyebabkan pembangunan permukiman tersebut berlangsung cepat. Proses kedua adalah proses infiltrasi, ini adalah proses yang dilakukan oleh individu dan lambat. Proses penyusupan ini biasanya dilakukan oleh individu-individu yang bermigrasi dari desa ke kota karena motivasi dan kepentingan pribadi. Faktor pendorongnya adalah terbatasnya kesempatan kerja, terbatasnya pelayanan, buruknya fasilitas dan akses. Daya tarik kota ini terletak pada

transportasi yang nyaman, sisi yang bergengsi, banyak layanan dan fasilitas yang banyak. Karena ekonomi yang rendah, individu yang bermigrasi memilih untuk tinggal di dekat peluang kerja dan menggunakan tanah atau bangunan yang tidak digunakan sebagai tempat tinggal tanpa izin. Terbentuknya permukiman yang tidak terencana juga dipengaruhi oleh beberapa faktor. Faktor-faktor yang mempengaruhi terbentuknya permukiman liar adalah: (1) Pertumbuhan ekonomi yang lambat, (2) Peraturan pemerintah yang setengah hati, (3) Program pembangunan perumahan rakyat yang tidak berjalan lancar, (4) Sosial ekonomi, (5) Pendidikan dan keahlian, (6) Kurangnya pengawasan lahan yang ketat, (7) Rendahnya pengetahuan dan kesadaran hukum, dan (8) Ketersediaan lahan.

Adanya kawasan permukiman yang tidak terencana berdampak negatif terhadap penataan ruang kota, biasanya dampak tersebut berupa kerusakan lingkungan dan degradasi kehidupan sosial. Kerusakan lingkungan ini merupakan penurunan kualitas lingkungan itu sendiri. Masalah-masalah tersebut dapat dilihat pada berkurangnya ruang terbuka hijau, drainase yang memburuk, sirkulasi darah yang buruk, dan penurunan kesehatan masyarakat. Degradasi lingkungan sosial adalah penurunan kualitas kehidupan sosial yang dialami oleh penduduk atau komunitas permukiman tidak terencana, yang termasuk dalam degradasi kehidupan sosial yaitu meningkatnya kejahatan sosial dan meningkatnya pengemis.

Banyak orang yang masih menganggap permukiman yang tidak direncanakan sama dengan permukiman kumuh. Tetapi jika kita perhatikan lebih dekat, permukiman yang tidak direncanakan dan permukiman kumuh itu berbeda. Permukiman yang tidak direncanakan digunakan oleh orang-orang berpenghasilan rendah untuk menetap. Sedangkan permukiman kumuh adalah kawasan yang secara fisik kualitas sosial ekonomi dan sosial budayanya menurun dan tidak tercapainya penghidupan yang layak. Permukiman yang tidak direncanakan mengacu pada legalitas lahan yang digunakan oleh masyarakat berpenghasilan rendah sebagai kawasan permukiman. Karena tanah yang digunakan bukan haknya atau digunakan tanpa seizin pemiliknya.

Permukiman yang tidak direncanakan rentan terhadap banjir, kebakaran, infrastruktur yang tidak memadai, sanitasi yang buruk, kurangnya air bersih, kehidupan atau tempat tinggal yang tidak memadai, dan populasi yang padat [11]. Karena tanah ini diperuntukkan sebagai ruang milik rel kereta api, maka jalur kereta api tersebut haruslah tanah tak berpenghuni. Selain keselamatan angkutan kereta api, alokasi ruang milik rel kereta api juga menyangkut keselamatan warga yang wilayahnya dilintasi rel kereta api. Sesuai dengan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Pasal 42 menyatakan bahwa ruang yang termasuk dalam jalur kereta api adalah sebidang tanah di sebelah kiri dan kanan ruang manfaat jalur kereta api yang digunakan untuk mengamankan pembangunan rel kereta api [12]. Lebih lanjut, Pasal 43 menyatakan bahwa ruang yang termasuk dalam jalur kereta api di luar ruang kegunaan jalur kereta api dapat digunakan untuk keperluan lain dengan izin pemilik jalur tanpa membahayakan pembangunan jalan kereta api dan fasilitas pengoperasian kereta api [13]. Selain ruang pelayanan kereta api dan ruang milik kereta api, juga terdapat ruang pemantauan kereta api. Ruang pengawasan perkeretaapian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 44, yaitu ruang pengawasan jalur perkeretaapian adalah sebidang tanah atau bidang lain di sebelah kiri dan kanan ruang milik jalur perkeretaapian untuk keselamatan dan kelancaran pengoperasian kereta api [14]. Di antara ketiga fungsi ruang perkeretaapian di atas, mengingat sebagai fungsi kereta api, bukan sebagai ruang penerimaan perkeretaapian umum (Pasal 38) [15]. Ruang rel kereta api biasanya ditandai dengan batas tertentu (berupa tiang pancang) di lokasi. Kemudian, dalam Pasal 178 UU Perkeretaapian, setiap orang dilarang membangun gedung, membuat tembok, pagar, tanggul, bangunan lain, menanam pohon yang tinggi atau meletakkan barang di atas rel kereta api yang akan mengganggu pandangan bebas dan membahayakan keselamatan perjalanan kereta api [16].

Keberadaan permukiman tak terencana di sepanjang jalur kereta api sangat mengganggu dan membahayakan sirkulasi kereta api. Kecelakaan tentu menjadi ancaman karena permukiman yang ada mengganggu operasional pengawasan perkeretaapian. Tentunya jika terjadi kecelakaan, yang menjadi korban bukan hanya pengguna kereta api, tapi juga warga sekitar. Dengan kata lain, selama ini aset tanah PT KAI tampaknya tidak dikelola dengan baik. Dengan kata lain, kawasan perkeretaapian yang tidak terkelola sebagian besar digunakan oleh warga sebagai kawasan permukiman dalam kasus permukiman padat penduduk dan tidak terencana.

5. Temuan

Permukiman tak terencana membentuk pola linier mengikuti jalur KA Kota Medan. Topografi permukiman di sepanjang jalur kereta api di Kota Medan mempengaruhi terbentuknya permukiman tidak terencana. Bentuk fisik alam yang sudah terbentuk sejak awal yaitu tanah datar menarik minat masyarakat untuk membuat perumahan di sepanjang rel kereta api. Mahalnya harga tanah membuat para pendatang mencari tanah murah seperti tanahpemerintah untuk membangun rumahnya. Prasarana umum yang ada pada permukiman di sepanjang jalur KA Kota Medan juga mempengaruhi pembentukan permukiman. Masyarakat akan berusaha membangun rumah yang dekat dengan infrastruktur. Semakin dekat dengan infrastruktur, masyarakat tidak perlu mengeluarkan biaya besar untuk transportasi.

6. Kesimpulan

Kawasan perkotaan merupakan salah satu kawasan yang diminati oleh masyarakat pedesaan. Kawasan perkotaan merupakan pusat dari segala pembangunan. Dengan perkembangan ini, orang berbondong-bondong ke kota dan membentuk pola permukiman di kota. Pola permukiman linier dapat kita temukan di sepanjang jalur kereta api Kota Medan. Permukiman tidak terencana adalah

tempat tinggal masyarakat miskin di suatu kota dengan kondisi fisik, bangunan dan lingkungan, sosial dan ekonomi yang berbeda. Pemilihan lokasi pemukiman yang tidak direncanakan tersebut karena dekat dengan tempat mereka bekerja atau dalam kegiatan ekonomi sehari-hari. Permukiman tidak terencana merupakan bentuk penguasaan dan penggunaan tanah oleh penduduk yang menggambarkan lemahnya hukum dan administrasi pemerintah daerah dalam penguasaan tanah perkotaan. Masalah pemanfaatan ruang di rel kereta api menunjukkan bahwa pemerintah tidak memiliki kontrol dan pengawasan yang ketat. Pemerintah harus bisa melihat regulasi penggunaan ruang dan regulasi terkait lainnya sehingga jika ada penyimpangan penggunaan ruang bisa segera ditangani sejak dini.

Ucapan Terima Kasih

Penelitian ini memberikan kontribusi dalam penyusunan Rencana Tata Ruang dan Wilayah Kota Medan dalam memberikan kajian terkait berbagai permasalahan penataan permukiman yang terjadi pada era ini sehingga dapat menjadi pembelajaran bagi perencanaan permukiman di masa yang akan datang. Penulis mengucapkan terima kasih kepada Magister Teknik Arsitektur Universitas Sumatera Utara atas bimbingan yang diberikan dalam penulisan penelitian ini.

Referensi

- [1] Kota Medan. Di *Wikipedia, Ensiklopedia Bebas*. Diakses pada 28 Januari 2021, dari https://id.wikipedia.org/wiki/Kota_Medan.
- [2] Malahati, C.D. 2015. *Pola Permukiman Masyarakat di Pinggiran Rel Kereta Api (Studi Kasus: Permukiman Lingkungan XII Jalan Arteri Ringroad Medan)* (Skripsi, Program Pendidikan Sarjana Universitas Sumatera Utara).
- [3] Sujarweni, dan V. Wiratna. 2014. *Metodologi Penelitian*. Jakarta: Pustaka Baru Press.
- [4] Eldravawi, S. 2013. *Impact Of Physical Structure Of Informal Settlements On The Social Integration Of Resident*. Paper presented at the International RC21 Conference.
- [5] Ali, M.H., dan Sulaiman, M. S. 2006. *The Causes and Consequences of the Informal Settlements in Zanzibar*. Informal Settlements: Policy, Land Use and Tenure.
- [6] Mohamed, A.A., dan Mohareb, N. 2015. *Social Networks in space of unplanned settlement in Cairo metropolitan area. SS10 Proceedings of the 10th International Space Syntax Symposium. London, U.*
- [7] Marpaung, B.O.Y, dan Baby P.B. S. 2019. *Settlement Forms on the Deli River, Medan Labuhan District*. Journal of IPLBI, vol. 12, A, pp.017–028.
- [8] Eldravawi, S. 2013. *Impact Of Physical Structure Of Informal Settlements On The Social Integration Of Resident*. Paper presented at the International RC21 Conference.
- [9] Budihardjo dan Eko. 2009. *Housing and Settlements in Indonesia*. Bandung: PT. Alumni Bandung, 2009.
- [10] S, Aina. 2014. *Proses spasial Permukiman Liar (Squatter) di Sempadan Rel Kereta Api Kota Semarang* (Skripsi, Program Pendidikan Sarjana Universitas Negeri Semarang).
- [11] Ridlo, M. A., Soetomo, S., & Kistanto, N. H. 2014. *The Life Pattern Of The Poor Society In Semarang City-Indonesia State*. International Journal of Business Economics and Law (IJBEL), 4 (3), 25-35.
- [12] Undang-Undang RI Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian Pasal 42.
- [13] Undang-Undang RI Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian Pasal 43.
- [14] Undang-Undang RI Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian Pasal 44.
- [15] Undang-Undang RI Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian Pasal 38.
- [16] Undang-Undang RI Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian Pasal 178.