

ANALISIS YURIDIS LARANGAN PENDIRIAN BANGUNAN DI LAHAN KERETA API BERDASARKAN PASAL 178 UNDANG-UNDANG NO 23 TAHUN 2007

Eima Juniar¹, Dede Ika Murofikoh²Email: eimajuniar262@gmail.com¹, dosen02940@unpam.ac.id²

Fakultas Hukum, Universitas Pamulang Kota Serang

Abstract

Article 178 of Law Number 23 of 2007 concerning Railways prohibits the construction of any building structure near railway lines in an effort to improve the comfort, safety, and function of railways. However, this law causes several legal and social problems, such as unclear land ownership, legal problems with PT KAI assets, and unauthorized settlements along the railway tracks. From the perspective of administrative law, land, and public protection, this article explains the normative elements of the article and the failures in its implementation stage.

Keywords: *Railways, Article 178, PT KAI, prohibition, building, safety, administrative law*

Abstrak

Pasal 178 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 mengenai Perkeretaapian tentang larangan pembangunan struktur bangunan dalam bentuk apapun itu di dekat jalur kereta api dalam upaya meningkatkan kenyamanan, keselamatan, dan fungsi perkeretaapian. Namun, undang-undang ini menyebabkan beberapa masalah hukum dan sosial, seperti ketidakjelasan tentang kepemilikan tanah, masalah hukum dengan aset PT KAI, dan pemukiman tidak sah di sepanjang rel kereta api. Dari sudut pandang hukum administrasi, tanah, dan perlindungan publik, tulisan ini menjelaskan elemen normatif pasal tersebut serta kegagalan dalam tahap pelaksanaannya.

Kata kunci: Perkeretaapian, Pasal 178, PT KAI, larangan, bangunan, keselamatan, hukum administrasi

Article History

Received: Desember 2025

Reviewed: Desember 2025

Published: Desember 2025

Copyright : Author

Publish by : CAUSA



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

PENDAHULUAN

Jalur kereta api adalah salah satu cara yang paling penting dan strategis untuk mengatur lalu lintas di seluruh negeri. Ini membutuhkan sistem keselamatan yang ketat karena pergerakan kereta api yang sangat cepat di jalur tertentu, termasuk area di sekitarnya. Pasal 178 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian secara tegas melarang

¹ 8111422718, Fakultas Hukum Universitas Pamulang PSDKU Serang

² 8111422728, Fakultas Hukum Universitas Pamulang PSDKU Serang

pembangunan gedung atau penempatan benda di area penggunaan jalur kereta api dan area milik perusahaan kereta api karena dapat mengancam keselamatan kereta api.³

Masalah utamanya adalah seberapa baik ketegakkan Pasal 178 itu. Proses penegakannya agak lambat dikarenakan dukungan kampanye dan kesadaran publik atau tertunda karena “tetesan” feodalitas yang berat seperti kepadatan bangunan dan tuntutan masyarakat untuk digusur dan dihancurkan tanpa adanya kompensasi, yang pada gilirannya mengakibatkan penghancuran lahan berjalan tanpa menyeluruh.⁴

Menurut Tuakia & Silviana (2023) Pelanggaran tempat ilegal ini membahayakan keselamatan perjalanan kereta api karena bisa mengaduhkan pelaksanaan pembangunan publik, membawa dampak sebuah masalah kepemilikan atau desakan akan modal negara (seperti desakan Grondkaart atau PT KAI), mengaduhkan jarak pandang, dan meninggikan efek tanah longsor, pohon tumbang, atau barang di jalur kereta.⁵

Secara Yuridis, masalah ini berkaitan dengan bagaimana peraturan pengelolaan aset negara, peraturan perencanaan tata ruang daerah, undang-undang perkeretaapian, dan peraturan pelaksanaannya saling tumpang tindih. Jika ingin memahami secara teoritis dan faktual perbedaan antara aturan dan cara penerapannya, ada baiknya melalui penelitian hukum yang dekat, menunjukkan hak milik negara, dihormati hukum administrasi bekerja, terpelihara hak asasi manusia warga negara.⁶

Oleh karena itu, sangat penting untuk melakukan penelitian yang mempelajari dasar hukum, efisiensi penegakan, hambatan implementasi, dan saran kebijakan terkait penerapan Pasal 178. Ini akan memberikan arahan praktis bagi PT KAI, pemerintah daerah, aparat penegak hukum, dan masyarakat yang terkena dampak pada kegiatan perusahaan di sekitar rel. Ini juga akan mendorong pengembangan pengetahuan yurisprudensi dan teoritis.⁷ Penelitian ini akan memberikan wawasan yang lebih dalam mengenai tantangan yang dihadapi dalam penerapan peraturan perlintasan sebidang dan meningkatkan keselamatan pengguna jalan serta penumpang kereta api.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan penelitian hukum normatif. Penelitian hukum merupakan kajian ilmiah tentang hukum, sedangkan hukum dilihat sebagai seperangkat norma atau kaidah yang memiliki asas dan sanksi dalam mengatur perilaku manusia dalam hidup bermasyarakat dan bernegara. Fokus penelitian hukum normatif adalah mengkaji penerapan hukum positif dengan menggunakan bahan hukum sekunder melalui bahan pustaka misalnya peraturan perundang-undangan, doktrin para ahli, putusan pengadilan. Dalam penelitian hukum normatif tidak diwajibkan ada pengumpulan data empiris di lapangan.⁸

³ “Undang-Undang (UU) Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian,” 2007, <https://peraturan.bpk.go.id/Details/39896>.

⁴ Adrenal Stezen, “Efektivitas Pasal 178 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Lararangan Mendirikan Permukiman Liar Di Sempadan Rel Kereta Api (Studi Di PT Kereta Api Indonesia Kota Malang),” *neliti.com*, 2012, <https://www.neliti.com/publications/34870/efektivitas-pasal-178-undang-undang-nomor-23-tahun-2007-tentang-larangan-mendi>.

⁵ Ramdlon Mahuraden Tuakia and Ana Silviana, “Penggunaan Tanah Aset Milik PT. Kereta Api Oleh Masyarakat,” *Jurnal Ilmiah Universitas Batanghari Jambi* 23, no. 2 (2023): 1463, <https://doi.org/10.33087/jiubj.v23i2.3100>.

⁶ Virgansa, A. N., Karjoko, L., & Purwadi, H. (2022). The effectiveness of station market development on state land managed by pt. Kereta api Indonesia

⁷ Sari, A. F., & Phahlevy, R. R. (2025). Legal Analysis of Public Prohibition on Railway Tracks in Indonesia: Analisis Hukum Larangan Umum di Rel Kereta Api di Indonesia.

⁸ P D M Marzuki, *Penelitian Hukum: Edisi Revisi* (Prenada Media, 2017), <https://books.google.co.id/books?id=CKZADwAAQBAJ>.

Dalam penelitian ini, hukum diposisikan sebagai peraturan tertulis yang dianalisis secara sistematis untuk menemukan makna, tujuan, dan implikasi yuridis dari pengaturan larangan pendirian bangunan di lahan kereta api sebagaimana diatur dalam Pasal 178 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.

Menurut Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, penelitian hukum normatif dilakukan dengan tujuan untuk memperoleh argumen hukum yang konsisten yang dipengaruhi oleh hukum dan literatur. Ini bukan studi tentang kepatuhan publik yang sebenarnya, melainkan meneliti struktur formal hukum dan norma-norma yang saling terkait.⁹ Pendekatan normatif juga dipilih karena permasalahan penelitian berkaitan langsung dengan keberlakuan dan interpretasi norma hukum, khususnya mengenai batasan pemanfaatan lahan kereta api demi kepentingan keselamatan dan kepentingan umum.

PEMBAHASAN

A. Kekuatan yuridis pasal 178 Undang-Undang No. 23/2007 sebagai dasar hukum larangan pendirian bangunan di lahan kereta api.

Undang-undang No 23 Tahun 2007 adalah undang-undang yang secara khusus mengatur perkeretaapian di dalamnya, terdapat berbagai pasal yang mengatur hak dan kewajiban warga negara dan badan hukum dalam hal penyelenggaraan kereta api. Dalam konteks keselamatan dan penataan ruang, salah satu pasal tersebut adalah pasal 178 yang berbunyi: *“Setiap orang dilarang membangun gedung, membuat tembok, pagar, tanggul, bangunan lainnya, menanam jenis pemandangan tinggi, atau merakam barang pada ruubah yang dapat menghambat pandu pandang bebas dan membahayakan keselamatan perjalanan kereta api”*.¹⁰ Pernyataan ini pada pokoknya mencantumkan tiga bagian penting: (1) pantangan atas operasi pembangunan atau penempatan barang di sekitar kawasan rel kereta, (2) ruang lingkup larangan yang luas meliputi bangunan, pagar, pohon atau benda lainnya, dan (3) dasar larangan yang berlandaskan pada keselamatan perjalanan kereta api. Meskipun dengan kalimat sederhana, pasal ini menjadi pokok normatif yang kuat karena disusun di dalam undang-undang yang memegang posisi tinggi dalam hierarki peraturan perundang-undangan.

Dalam hierarki hukum Indonesia, UUD 1945 mendahului peraturan pemerintah, peraturan daerah, keputusan presiden, dan seterusnya. Maka dari itu, Pasal 178 UU 23/2007 mengatur larangan seperti itu, yang memiliki kekuatan hukum yang lebih tinggi dari pada norma turunan atau kebijakan lokal yang mungkin memberi jarak untuk pendirian bangunan di sempadan rel. Ini berarti, norma tersebut harus menjadi penunjuk utama dalam kasus perbedaan aturan di tingkatan yang lebih rendah. Karena Undang-Undang dibuat oleh DPR dan presiden dan berlaku secara nasional untuk seluruh wilayah Indonesia, peraturan daerah atau kebijakan lain yang bertentangan tidak dapat mengabaikan peraturan ini. Selain itu, klausul pidana eksplisit Pasal 192 melengkapi larangan tersebut dengan konsekuensi hukum. Seseorang berpotensi dijatuhi hukuman penjara satu tahun atau denda maksimal 100.000.000 (seratus juta rupiah) jika terus berpartisipasi dalam kegiatan yang dilarang berdasarkan Pasal 178.¹¹ Sanksi pidana ini memiliki komponen “tekanan hukum,” yang berarti bahwa larangan tersebut bukan hanya saran administratif tetapi juga menimbulkan risiko hukum yang nyata. Sanksi pidana suatu norma

⁹ Penulis Soerjono Soekanto and Penulis Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif* (jakarta, rajawali, 2003), <https://lib.ui.ac.id/detail?id=20135943>.

¹⁰ “Undang-Undang (UU) Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian.”

¹¹ Benardy Ferdiansyah, “Masyarakat Diimbau Tidak Beraktivitas Di Jalur Rel KA,” Jakarta, 2024, <https://kalbar.antaranews.com/berita/565104/masyarakat-diimbau-tidak-beraktivitas-di-jalur-rel-ka>.

mengatur hubungan administratif dan memungkinkan penegak hukum untuk menuntut para pelanggar.

Sudut pandang akademis mengatakan sesungguhnya suatu ketentuan legislatif, seperti pasal 178, mempunyai kekuatan hukum berdasarkan beberapa faktor. Keempat faktor tersebut mencakup kedudukan norma dalam hierarki regulasi, rumusan kata yang tepat, berhubungan dengan tujuan utama hukum (dalam hal ini keselamatan publik) dan metode penegakan hukum yang ada. Dari sudut pandang ini, Pasal 178 cukup kuat karena memenuhi keempat persyaratan tersebut. Pasal ini memiliki konsekuensi yang relevan, standar yang telah ditetapkan, dan tujuan untuk meningkatkan keselamatan perjalanan kereta api.¹²

Selain itu, sangat penting untuk mengerti hubungan antara Pasal 178 dan undang-undang turunannya dan juga peraturan lain dalam undang-undang yang sama. Misalnya, area manfaat jalur kereta api (Rumaja) diatur oleh Undang-Undang 23/2007. Kawasan manfaat ini adalah tempat yang bebas dari gangguan seperti pohon tinggi atau bangunan yang dapat mengganggu operasi kereta api. Kawasan manfaat jalur kereta api diatur secara lebih terperinci oleh Peraturan Pemerintah No. 56 Tahun 2009 tentang Manajemen Perkeretaapian.¹³ Hal ini jelas terkait akan kerangka hukum yang lebih besar yang mengatur ruang dan keselamatan jalur kereta api, bahkan jika berdiri sendiri. Dalam hal ini, kekuatan hukum Pasal 178 terikat erat dengan sistem hukum perkeretaapian secara keseluruhan.

Sebaliknya, di beberapa daerah, ada banyak contoh fenomena yang disebut sebagai "norma yang kuat tetapi implementasi yang lemah". Misalnya, banyak perusahaan dan struktur terus berlokasi di sepanjang jalur kereta api karena tidak ada pilihan perumahan lain atau karena tanah tersebut telah diwariskan dari generasi ke generasi tanpa sertifikat resmi. Ketika peraturan seperti Pasal 178 diterapkan, kejelasan hukum, alasan sosial, dan kemanusiaan terganggu. Studi tambahan menunjukkan bahwa banyak di kota besar, ada kumpulan orang yang tinggal di dekat rel kereta api. Faktor ekonomi, budaya lokal, dan kurangnya sinergi kebijakan antara PT KAI dan pemerintah daerah adalah penyebabnya.¹⁴

Pasal 178 merupakan bagian dari undang-undang yang mempunyai posisi tinggi dan memiliki sanksi pidana yang jelas, kekuatan yuridisnya tetap kuat secara teoritis dan sistematis. Namun situasi sosial, administratif, dan kolaborasi lintas lembaga sangat mempengaruhi kinerja penegakan hukum masyarakat. Saat ini, kekuatan yuridis tidak hanya bergantung pada apa yang tertulis dalam undang-undang, tetapi juga bagaimana undang-undang tersebut berfungsi dalam penerapannya dengan sistem penegakan yang bertindak terhadap situasi di lapangan.

B. Sinkronisasi Pasal 178 UU No.23/2007 dengan peraturan perundang-undangan terkait pertanahan, penataan ruang, dan perlindungan hak atas tanah.

Pasal 178 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 melarang pendirian bangunan, penanaman pohon tinggi, dan penempatan barang di sekitar rel kereta api yang dapat membahayakan keselamatan. Ketentuan ini menjadi dasar utama pengendalian kawasan perkeretaapian demi kepentingan umum, yang kemudian diperjelas melalui Peraturan

¹² Rifqi Ridlo Phahlevy Ana Firda Sari (1), "Analisis Hukum Larangan Publik Di Jalur Kereta Api Di Indonesia" 20 No. 2 (2025), <https://doi.org/https://doi.org/10.21070/ijler.v20i2.1380>.

¹³ Afrizal Margolang, "Awat, Jangan Dirikan Bangunan Di Dekat Rel Kereta Api! Bisa Tersandung Hukum Dan Berbahaya," Senin, 13 Januari, 2025, <https://gorontalo.intainews.id/2025/01/13/awat-jangan-dirikan-bangunan-di-dekat-rel-kereta-api-bisa-tersandung-hukum-dan-berbahaya>.

¹⁴ Stezen, "Efektivitas Pasal 178 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Larangan Mendirikan Permukiman Liar Di Sempadan Rel Kereta Api (Studi Di PT Kereta Api Indonesia Kota Malang)."

Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009. Undang-Undang Pokok Agraria (UUPA) dan peraturan pendaftaran tanah mengatur kepemilikan tanah, termasuk hak kepemilikan, izin bangunan, dan penggunaan lahan. Kesulitan yang dihadapi ketika seseorang menduduki atau menegaskan hak adat atas lahan rel kereta api melampaui sekadar menegaskan batas-batas. Untuk menjamin keadilan dan penghormatan terhadap adat istiadat, hak-hak mereka harus diakui, didukung oleh bukti yang dapat diandalkan, dan, jika diperlukan, diberi kompensasi yang sesuai dengan hukum.¹⁵

Sinkronisasi yang berhasil membutuhkan beberapa tahapan yaitu, Pertama, pada tingkat norma, aturan yang mencakup undang-undang, peraturan pemerintah, peraturan menteri, dan peraturan daerah harus jelas tentang seberapa penting dan luasnya. Misalnya, UU Penataan Ruang (UU No. 26/2007) mengatur rencana tata ruang nasional, provinsi, dan kabupaten/kota, sedangkan UU Perkeretaapian mengatur ruang manfaat jalur kereta api dan kewajiban pelaksana perkeretaapian. Rencana tata ruang daerah (RTRW dan RDTR) harus menetapkan sempadan rel secara resmi, menetapkan daerah yang tidak boleh digunakan untuk permukiman, dan menyediakan mekanisme penggantian atau pemindahan ketika permukiman sudah terkenal agar Pasal 178 dapat diterapkan tanpa melanggar hak warga. Tanpa rencana ruang yang rapi dan terdokumentasi, penertiban yang berbasis Pasal 178 rawan dianggap sewenang-wenang karena tidak ada dasar perencanaan ruang lokal yang jelas.¹⁶

Kedua, pada tingkat administratif, pengelolaan lahan yang tepat sangat penting. Dokumentasi kepemilikan lahan yang tidak memadai di dekat jalur kereta api seringkali menimbulkan masalah. PT KAI atau badan pengatur seringkali kesulitan untuk menyajikan bukti hukum kepemilikan atau status penggunaan lahan jika dokumen tanah rusak atau tidak terorganisir. Proses hukum yang adil tidak terjamin jika tindakan hukum atau penegakan administratif diperlukan. Kepemilikan properti PT KAI, kepemilikan individu, dan status lahan yang tidak pasti semuanya dapat diklarifikasi dengan operasi inspeksi aset dan pengumpulan data yang terorganisir dengan baik. Tanpa sinkronisasi data, Pasal 178 akan sulit menjadi alat penertiban yang adil sekaligus efektif.¹⁷

Ketiga, pada tingkat prosedural dan hak, kita membahas bagaimana hak atas tanah dilindungi selama penertiban. Sesuai dengan prinsip hukum kontemporer, setiap tindakan administratif yang mengakibatkan hilangnya hak atau pemindahan seseorang dari tanahnya harus diikuti dengan proses yang adil, termasuk pemberitahuan, kesempatan untuk mengajukan bukti, penilaian ganti rugi, dan mekanisme banding atau mediasi. Tindakan dapat dengan mudah diprotes sebagai pelanggaran hak properti atau bahkan hak asasi jika Pasal 178 hanya diterapkan dengan cara penindakan tanpa prosedur perlindungan hak. Agar konflik tidak berlanjut, Pasal 178 harus diterapkan dengan mekanisme ganti rugi dan pengadaan tanah yang telah disediakan oleh undang - undang pertanahan.¹⁸

¹⁵ UUPA, "Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 1960 Tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria," Undang-Undang No.5 Tahun 1960, no. 1 (2004): 1–5.

¹⁶ BAPPENAS, "Materi Teknis: Revisi Pedoman Penyusunan Rencana Tata Ruang Berdasarkan Perspektif Pengurangan Risiko Bencana," 2014, 1–178, <https://www.bappenas.go.id/id/publikasi-informasi-aplikasi-dan-tautan/publikasi/materi-teknis-revisi-pedoman-penyusunan-rencana-tata-ruang-berdasarkan-perspektif-pengurangan-resiko-bencana/>.

¹⁷ Maulana Elman Aqil, "Pengelolaan Aset Negara Oleh PT Kereta Api Di Kota Sawahlunto Dalam Padangan Fiqih Siyash," Ecampus UIN Mahmud Yunus, 2023.

¹⁸ Muhammad Daiyan Ramadhan, Muhammad Henry Joyodiningrat, and Adi Bima Nuryaman, "Analisis Kesesuaian Alih Fungsi Lahan Dengan RDTR," *Jurnal Pendidikan Geografi Undiksha* 12, no. 3 (2024): 321–28, <https://doi.org/10.23887/jjpg.v12i3.75454>.

Keempat, sangat penting bahwa kebijakan daerah dan nasional sesuai. Rencana tata ruang bertingkat, mulai dari rencana tata ruang wilayah nasional hingga rencana tata ruang kota yang komprehensif. Peraturan zonasi dan perencanaan wilayah dibuat oleh pemerintah daerah sesuai dengan peraturan nasional. Tumpang tindih akan terjadi jika daerah mengeluarkan peraturan yang memungkinkan penggunaan sepadan rel tanpa mempertimbangkan UU Perkeretaapian. Oleh karena itu, untuk memastikan izin yang dikeluarkan oleh pemerintah daerah tidak ambigu, perencanaan tata ruang daerah harus mencakup ketentuan zona perlindungan jalur kereta yang sejalan dengan Pasal 178. Ketika RTRW diorganisasi dengan baik, penertiban berdasarkan Pasal 178 mendapat legitimasi yang lebih kuat karena didukung oleh rencana ruang yang terpublikasi dan prosedural.¹⁹

Kelima, elemen penyelesaian sosial ekonomi alternatif harus sejalan. Pemerintah dan PT KAI tidak boleh lepas tangan ketika upaya diperlukan untuk keselamatan masyarakat. Relokasi, penyediaan, penyediaan perumahan pengganti, dan program pemberdayaan ekonomi semuanya harus disediakan. Ini bukan sekadar masalah sosial; itu adalah bagian dari penerapan hukum yang menghormati hak masyarakat atas tempat tinggal dan hak ekonomi sambil mengurangi resistensi. Sinkronisasi berarti tidak hanya menyamakan teks hukum tetapi juga menyelaraskan kebijakan sosial dan ekonomi sehingga hukum dapat diterapkan dengan aman. Hak asasi manusia dan standar perlindungan sosial juga harus dipertimbangkan saat membuat legislasi baru. Penggusuran wilayah yang dilalui jalur kereta api harus mematuhi hak atas perumahan yang layak, opini publik, dan perlindungan hak-hak adat, menurut beberapa keputusan dan penelitian. Oleh karena itu, penerapan Pasal 178 harus diatur oleh peraturan yang memasukkan perlindungan hak ke dalam proses hukum administrasi untuk memastikan bahwa itu memenuhi komitmen negara untuk melindungi hak-hak selain aturan teknis.²⁰

Dalam praktik, masalah sinkronisasi biasanya berasal dari lima hal nyata. Pertama, data yang tidak sinkron antara peta bidang pertanahan di kantor pertanahan dan peta aset prasarana perkeretaapian. Penyelesaian hukum menjadi lebih lama jika data tidak sama. Kedua, kurangnya kolaborasi antarinstansi. Pemerintah daerah, PT KAI, Kantor Pertanahan, dan Dinas Tata Ruang seringkali memiliki prosedur yang berbeda, sehingga tindakan yang satu mengulangi atau bertentangan dengan tindakan yang lain. Ketiga, kurangnya standar operasional prosedur (SOP) nasional untuk penertiban sempadan rel yang mencakup hukum pertanahan, kebijakan sosial, dan aspek teknis perkeretaapian. Keempat, kurangnya kemampuan daerah untuk merancang RDTR yang mengakomodasi sempadan rel. Kelima, faktor sosial ekonomi: orang-orang yang tidak memiliki pilihan perumahan lain menentang pengosongan. Semua hambatan ini menunjukkan bahwa sinkronisasi harus memiliki banyak dimensi: hukum, administratif, perencanaan, dan kemanusiaan.²¹

Pada akhirnya, sinkronisasi juga membutuhkan komitmen politik dan sumber daya. Anggaran dan prosedur yang kuat diperlukan untuk membuat peta terpadu, menyediakan dana untuk menyiapkan relokasi, dan meningkatkan kemampuan lembaga pelaksana. Tanpa itu, peraturan nasional yang kuat tetapi tidak efektif akan dihasilkan oleh masalah administrasi, data yang tidak memadai, dan pengabaian hak. Oleh karena itu, sinkronisasi memerlukan tata kelola yang baik, perlindungan hak yang jelas, dan prosedur operasional yang menggabungkan regulasi perkeretaapian dengan perencanaan dan pemeliharaan tata ruang. Dengan demikian, hak atas tanah warga negara dilindungi dan keselamatan perkeretaapian dijamin oleh Pasal 178.

¹⁹ BAPPENAS, "Materi Teknis: Revisi Pedoman Penyusunan Rencana Tata Ruang Berdasarkan Perspektif Pengurangan Risiko Bencana."

²⁰ Farida Tuharea et al., "Sinkronisasi UUPA Terhadap Peraturan Perundang-Undangan Di Bidang Penetapan Dan Penggunaan Hak Atas Tanah," *UNES Law Review* 6, no. 3 (2024): 9135-9147.

²¹ Ramadhan, Joyodiningrat, and Nuryaman, "Analisis Kesesuaian Alih Fungsi Lahan Dengan RDTR."

KESIMPULAN

Berdasarkan diskusi di atas, dapat disimpulkan bahwa Pasal 178 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian mempunyai dasar hukum yang kuat dan jelas yang melarang pendirian bangunan di tanah dan di sekitar jalur kereta api. Pasal ini dibuat secara normatif untuk melindungi keselamatan perjalanan kereta api, menjamin fungsi prasarana perkeretaapian, dan menjaga kepentingan umum. Sangat dihormati sebagai standar undang-undang, terutama karena dilengkapi dengan ancaman sanksi pidana yang menunjukkan bahwa larangan tersebut bukan sekadar aturan administratif, tetapi kewajiban hukum yang mengikat seluruh masyarakat.

Artikel ini juga menunjukkan bahwa kekuatan undang-undang tidak selalu berkorelasi positif dengan seberapa efektif mereka diterapkan di lapangan. Dalam praktik, banyak masalah muncul. Ini termasuk status kepemilikan tanah yang tidak jelas, kurangnya pengawasan dan dokumentasi aset PT KAI, dan permukiman tidak sah yang telah ada sejak lama di sepanjang rel kereta api. Kondisi ini menunjukkan bahwa ada perbedaan antara hukum yang tertulis (hukum dalam buku) dan hukum yang diterapkan (hukum dalam tindakan). Penggunaan Pasal 178 sering menghadapi hambatan administratif, sosial, dan ekonomi. Akibatnya, konflik antara kepentingan keselamatan publik dan perlindungan hak atas tanah masyarakat muncul.

Pada akhirnya, Artikel ini menyimpulkan bahwa pasal 178 Undang-Undang Perkeretaapian merupakan instrumen hukum penting untuk menjamin keamanan dan efisiensi operasional transportasi kereta api di seluruh negeri. Namun, dedikasi negara terhadap perlindungan hak asasi manusia, tata kelola yang adil, dan kebijakan ekonomi yang mendukung sangat penting untuk keberhasilannya. Larangan pembangunan di lahan milik kereta api berfungsi sebagai standar yang melarang sekaligus sebagai komponen dari inisiatif untuk menciptakan sistem kereta api yang aman, tertib, dan berkelanjutan ketika kepastian hukum dan kesetaraan sosial diintegrasikan dan diselaraskan.

DAFTAR PUSTAKA

DASAR HUKUM

“Undang-Undang (UU) Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian,” 2007. <https://peraturan.bpk.go.id/Details/39896>.

UUPA. “Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 1960 Tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria.” *Undang-Undang No.5 Tahun 1960*, no. 1 (2004): 1-5.

ARTIKEL JURNAL

Ana Firda Sari (1), Rifqi Ridlo Phahlevy. “Analisis Hukum Larangan Publik Di Jalur Kereta Api Di Indonesia” 20 No. 2 (2025). <https://doi.org/https://doi.org/10.21070/ijler.v20i2.1380>.

Aqil, Maulana Elman. “Pengelolaan Aset Negara Oleh PT Kereta Api Di Kota Sawahlunto Dalam Padangan Fiqih Siyasah.” *Ecampus UIN Mahmud Yunus*, 2023.

Ramadhan, Muhammad Daiyan, Muhammad Henry Joyodiningrat, and Adi Bima Nuryaman. “Analisis Kesesuaian Alih Fungsi Lahan Dengan RDTR.” *Jurnal Pendidikan Geografi Undiksha* 12, no. 3 (2024): 321-28. <https://doi.org/10.23887/jjpg.v12i3.75454>.

Stezen, Adrenal. “Efektivitas Pasal 178 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Larangan Mendirikan Permukiman Liar Di Sempadan Rel Kereta Api (Studi Di PT Kereta Api Indonesia Kota Malang).”

Tuakia, Ramdlon Mahuraden, and Ana Silviana. “Penggunaan Tanah Aset Milik PT. Kereta Api Oleh Masyarakat.” *Jurnal Ilmiah Universitas Batanghari Jambi* 23, no. 2 (2023): 1463. <https://doi.org/10.33087/jiubj.v23i2.3100>.

Tuharea, Farida, Liani Sari, Revie Kurnia Katjong, Irsan Irsan, Harry A. Tuhumury, and Andi

Annisa Nurlia Mamonto. "Sinkronisasi UUPA Terhadap Peraturan Perundang-Undangan Di Bidang Penetapan Dan Penggunaan Hak Atas Tanah." *UNES Law Review* 6, no. 3 (2024): 9135-9147.

BUKU

BAPPENAS. "Materi Teknis: Revisi Pedoman Penyusunan Rencana Tata Ruang Berdasarkan Perspektif Pengurangan Risiko Bencana," 2014, 1-178.
<https://www.bappenas.go.id/id/publikasi-informasi-aplikasi-dan-tautan/publikasi/materi-teknis-revisi-pedoman-penyusunan-rencana-tata-ruang-berdasarkan-perspektif-pengurangan-resiko-bencana/>.

Marzuki, P D M. *Penelitian Hukum: Edisi Revisi*. Prenada Media, 2017.
<https://books.google.co.id/books?id=CKZADwAAQBAJ>.

Soerjono Soekanto, Penulis, and Penulis Sri Mamudji. *Penelitian Hukum Normatif*. jakarta, rajawali, 2003. <https://lib.ui.ac.id/detail?id=20135943>.

WEBSITE

Ferdiansyah, Benardy. "Masyarakat Diimbau Tidak Beraktivitas Di Jalur Rel KA." Jakarta, 2024.
<https://kalbar.antaranews.com/berita/565104/masyarakat-diimbau-tidak-beraktivitas-di-jalur-rel-ka>.

Margolang, Afrizal. "Awat, Jangan Dirikan Bangunan Di Dekat Rel Kereta Api! Bisa Tersandung Hukum Dan Berbahaya." Senin, 13 Januari, 2025.
<https://gorontalo.intainews.id/2025/01/13/awat-jangan-dirikan-bangunan-di-dekat-rel-kereta-api-bisa-tersandung-hukum-dan-berbahaya>.

neliti.com, 2012. <https://www.neliti.com/publications/34870/efektivitas-pasal-178-undang-undang-nomor-23-tahun-2007-tentang-larangan-mendi>.