

PENGUASAAN DAN PEMANFAATAN TANAH DI JALUR KERETA API

**(Studi: Kelurahan Tegalgrejo, Kemantren Tegalgrejo,
Kota Yogyakarta)**

SKRIPSI

Diajukan sebagai Salah Satu Syarat untuk Memperoleh Sebutan Sarjana
Terapan di Bidang Pertanahan pada Program Studi Diploma IV Pertanahan



Disusun Oleh :

SINTA DWI CAHYANI
NIT. 21303856

**KEMENTERIAN AGRARIA DAN TATA RUANG/
BADAN PERTANAHAN NASIONAL
SEKOLAH TINGGI PERTANAHAN NASIONAL
YOGYAKARTA**

2025

ABSTRACT

Population density drives the increasing demand for land for various purposes such as housing, economic activities, and public facilities. With land area remaining constant and demand rising, some communities resort to illegal occupation and construction, including building structures on land not intended for development, such as railway areas. These areas are not designated for residential or structural use.

This study aims to analyze the conditions of land occupation and utilization along the railway in Tegalrejo Subdistrict and to examine PT KAI's efforts in controlling such use. The research employs a mixed-method approach, combining empirical juridical studies with descriptive and spatial analysis.

The findings show: 1) In RT 20, land occupation began with a fair relocation in the 1980s, including the provision of land ownership certificates (SHM). In contrast, RT 23 exhibits illegal occupation on PT KAI land. Other areas show inherited land occupation. Land in the Rumaja, Rumija, and Ruwasja zones is predominantly controlled by non-owners, with Rumaja and Rumija occupations violating Law No. 23 of 2007. Of the 123 plots, around 70% are certified, though some lie within restricted zones. Juridically, these certificates remain valid until officially annulled. 2) Land use is primarily for housing and economic activities, violating restrictions in Rumaja and Rumija zones, which must remain free from non-operational activities. In Ruwasja, land use is more flexible but still subject to railway safety regulations. 3) PT KAI employs persuasive approaches for regulation and has ceased rental systems in restricted zones.

Keywords: *Land Tenure, Land Use, Railway Corridor.*

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PENGESAHAN.....	ii
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI.....	iii
MOTTO.....	iv
HALAMAN PERSEMBAHAN	v
KATA PENGANTAR.....	vii
<i>ABSTRACT</i>	ix
INTISARI.....	x
DAFTAR ISI	xi
DAFTAR TABEL.....	xiii
DAFTAR GAMBAR	xiv
DAFTAR LAMPIRAN	xv
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan masalah.....	6
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian.....	6
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	8
A. Kajian Literatur.....	8
B. Landasan Teori.....	12
C. Kerangka Pemikiran	19
D. Pertanyaan Penelitian.....	21
BAB III METODE PENELITIAN.....	22
A. Format Penelitian	22
B. Lokasi Penelitian.....	23
C. Populasi, Sampel dan Teknik Pengambilan Sampel.....	23
D. Informan dan Teknik Pemilihan Informan	24
E. Definisi Operasional	25
F. Jenis, Sumber dan Teknik Pengumpulan Data	26
G. Analisis Data	29
BAB IV GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN	32
A. Letak, Luas dan Batas Wilayah Kelurahan Tegalorejo.....	32
B. Kondisi Demografi	34
C. Sejarah Jalur Kereta Api di Yogyakarta	39
BAB V PENGUASAAN TANAH DI JALUR KERETA API KELURAHAN TEGALREJO	45
A. Sejarah Penguasaan Tanah di Jalur Kereta Api Kelurahan Tegalorejo.....	45
B. Struktur Penguasaan Tanah di Jalur Kereta Api Kelurahan Tegalorejo.....	46
C. Status Hukum Sertipikat Tanah Yang Telah Terbit di Jalur Kereta Api.....	52
BAB VI PEMANFAATAN TANAH DI JALUR KERETA API KELURAHAN TEGALREJO	58

A. Kondisi Fisik Jalur Kereta Api di Kelurahan Tegalrejo	58
B. Pemanfaatan Tanah di Jalur Kereta Api Kelurahan Tegalrejo	63
BAB VII UPAYA PT KERETA API INDONESIA DALAM PENGENDALIAN PENGUASAAN DAN PEMANFAATAN TANAH OLEH MASYARAKAT	69
BAB VIII PENUTUP.....	75
A. Kesimpulan	75
B. Saran	77
DAFTAR PUSTAKA.....	78

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Tanah menjadi kebutuhan pokok manusia, manusia memanfaatkan tanah untuk melangsungkan roda kehidupannya, mulai dari pemanfaatan tanah untuk kegiatan tempat tinggal, ekonomi perdagangan, produksi pertanian, hingga meninggal dunia pun manusia tetap membutuhkan tanah. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) Departemen Pendidikan Kebudayaan (1994), tanah diartikan sebagai berikut: (1) Permukaan atau lapisan terluar muka bumi; (2) Kondisi bumi di suatu wilayah; (3) Permukaan bumi yang mempunyai batas. (4) Material-material bumi (pasir, cadas, napal, dan sebagainya).

Konsepsi tanah menurut Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 Tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria, atau yang lebih dikenal dengan Undang-Undang Dasar Pokok Agraria (UUPA) pada pasal 4 adalah permukaan bumi yang kewenangan penggunaannya meliputi tubuh bumi, air dan ruang yang diatasnya. Dalam pengertian ini tanah meliputi tanah yang sudah ada sesuatu hak yang ada diatasnya maupun yang dilekati sesuatu hak, yang mana pemanfaatannya harus sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku (Anonim, 2007). Sedangkan menurut Budi Harsono, pengertian tanah dalam hukum tanah merujuk pada definisi yuridis sebagaimana yang diatur dalam Pasal 4 UUPA. Dalam konteks ini, tanah dipahami sebagai objek yang hak penguasaannya oleh negara mencakup berbagai macam hak atas permukaan bumi yang disebut sebagai tanah. (Harsono, 1997)

Dalam konteks yuridis, tanah dapat diartikan sebagai bagian permukaan bumi. Menurut Maria R. Ruwiasuti dikutip oleh Arba tanah merupakan area yang memiliki potensi ekonomi untuk menopang kehidupan kelompok manusia, baik berupa hutan, sungai, gunung, sumber daya mineral, maupun lahan pertanian. Selain itu, tanah juga dipandang

sebagai dasar berbagai aktivitas budaya dari komunitas yang bersangkutan. (Arba, 2021).

Berdasarkan definisi tanah yang dikemukakan di atas memberi pemahaman bahwa tanah merupakan satu sumber daya yang memiliki nilai strategis baik secara ekonomi, sosial, maupun budaya. Sebagai aset yang bersifat tetap, tanah tidak hanya berfungsi sebagai tempat tinggal dan kegiatan ekonomi, tetapi juga sebagai bagian penting dari infrastruktur publik. Tanah juga berpotensi menjadi sumber konflik bagi manusia sehingga perlunya mengelola tanah dengan baik agar tidak menyebabkan masalah dalam kehidupan masyarakat.

Seperti yang telah dijelaskan sebelumnya, tanah memiliki peran dan fungsi yang sangat penting dalam kehidupan manusia. Bagi individu, tanah berfungsi sebagai tempat untuk mendirikan rumah sebagai tempat tinggal, menjalankan kegiatan ekonomi atau perdagangan, pertanian atau perkebunan, serta sebagai tempat peristirahatan terakhir. Sementara itu, bagi pemerintah, tanah berfungsi sebagai lokasi untuk membangun fasilitas pemerintahan, seperti membangun gedung perkantoran. Selain itu, tanah juga berperan dalam mendukung kegiatan Badan Usaha Milik Negara (BUMN), misalnya tanah yang digunakan oleh PT. Kereta Api Indonesia dimanfaatkan untuk jalur kereta api. Tidak hanya individu dan pemerintah, pihak swasta juga memanfaatkan tanah, seperti untuk mendirikan pabrik, rumah sakit dan sekolah.

Indonesia adalah negara dengan populasi terbanyak keempat setelah negara India, China dan Amerika Serikat. Tercatat populasi di Indonesia mencapai 270,20 juta jiwa dari hasil Sensus Penduduk tahun 2020 (SP2020) . Dalam periode sepuluh tahun terakhir (2010-2020), populasi di Indonesia meningkat sebanyak 32,56 juta jiwa, dengan rata-rata bertambah sebesar 3,26 juta jiwa setiap tahunnya. Tercatat laju pertumbuhan penduduk sebesar 1,25% per tahunnya. (BPS, 2020) Kepadatan penduduk di wilayah Indonesia berbeda-beda. Pulau Jawa

misalnya, merupakan wilayah yang memiliki populasi terpadat dibanding wilayah lain.

Kepadatan penduduk umumnya lebih tinggi di wilayah perkotaan dibandingkan di pedesaan, hal ini disebabkan oleh tingginya angka kelahiran serta fakta bahwa kota menjadi pusat urbanisasi, yaitu pergerakan penduduk dari desa ke kota. Kota menarik banyak orang karena menyediakan peluang untuk memperoleh pendapatan lebih besar, kesempatan kerja yang lebih banyak, dan berbagai peluang untuk kemajuan lainnya. (Nurseto & Indri Fogar Susilowati S.H, 2017) Yogyakarta misalnya, Yogyakarta adalah ibu kota provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY) yang memiliki kepadatan penduduk tertinggi di DIY.

Jumlah penduduk di suatu wilayah dipengaruhi oleh tiga faktor utama: kelahiran, kematian, dan migrasi atau perpindahan penduduk. Di Kota Yogyakarta, jumlah penduduk menunjukkan perubahan setiap tahun. Perubahan tersebut juga mempengaruhi struktur dan komposisi penduduk, yang terlihat melalui perbandingan piramida penduduk. Saat ini, penduduk Kota Yogyakarta didominasi oleh kelompok usia muda. Berdasarkan proyeksi penduduk dari Sensus Penduduk 2020, jumlah penduduk Kota Yogyakarta pada tahun 2023 mencapai 375.699 jiwa. Dengan luas wilayah 32,82 km², tingkat kepadatan penduduk di kota tersebut pada tahun 2023 adalah 11.447 jiwa per km². (BPS Yogyakarta, 2024) Kepadatan penduduk yang setiap tahunnya meningkat dapat menimbulkan masalah bagi wilayah tersebut. Masalah ini semakin kompleks dengan adanya tingkat kepadatan penduduk yang tinggi, terutama di wilayah perkotaan dan sekitarnya. Kepadatan penduduk mendorong meningkatnya kebutuhan akan lahan untuk berbagai keperluan, seperti tempat tinggal, kegiatan ekonomi, dan fasilitas umum.

Luas tanah yang tetap dan kebutuhannya terus meningkat, akibatnya sebagian masyarakat memanfaatkan lahan dengan mendirikan dan menguasai tanah secara ilegal, seperti mendirikan bangunan di atas

lahan yang tidak semestinya didirikan bangunan, misalnya bangunan di atas pinggir sungai di Kota Yogyakarta, atau bangunan di jalur kereta api. Lahan di area tersebut semestinya bukan diperuntukan untuk mendirikan rumah atau bangunan lainnya.

Fungsi jalur kereta api tidak hanya untuk menunjang operasional perkeretaapian, tetapi juga untuk memastikan keselamatan dan keamanan masyarakat. Namun, sebagian masyarakat menguasai dan memanfaatkan lahan pada jalur kereta api. Memanfaatkan lahan di jalur kereta api dengan mendirikan bangunan berupa rumah atau lainnya sangat berisiko. Salah satu dampaknya adalah terganggunya kelancaran transportasi kereta api, mengingat jalur tersebut harus tetap kosong agar masinis dapat melihat dengan leluasa tanpa halangan. Jika jalur dipenuhi bangunan, keleluasaan melihat masinis akan terganggu, meningkatkan risiko kecelakaan. Selain itu, bangunan di sekitar jalur kereta api rentan mengalami kerusakan, seperti retaknya dinding akibat getaran dari kereta yang melintas.

Ketentuan mengenai larangan pendirian bangunan di sepanjang jalur kereta api diatur dalam Pasal 178 Undang-Undang (UU) Nomor 23 Tahun 2007. Pasal tersebut menyatakan bahwa setiap individu dilarang mendirikan bangunan, menanam pohon tinggi, atau meletakkan barang di area jalur kereta api apabila hal tersebut dapat mengganggu jarak pandang bebas maupun membahayakan keselamatan perjalanan kereta api. Dalam Undang-Undang (UU) Nomor 1 Tahun 2011 Tentang Perumahan dan Kawasan Permukiman dalam Pasal 140 juga terdapat larangan membangun bangunan di sepanjang jalur kereta api, bunyi Pasal tersebut ialah: “Setiap orang dilarang membangun, perumahan, dan/atau permukiman di tempat yang berpotensi dapat menimbulkan bahaya bagi barang ataupun orang.” Maksud dari kalimat “tempat yang berpotensi menimbulkan bahaya” adalah sempadan rel kereta api, bawah jembatan, daerah Saluran Udara Tegangan Ekstra Tinggi (SUTET), Daerah Sempadan Sungai (DSS), daerah rawan bencana, dan daerah kawasan khusus seperti kawasan militer.

Meskipun kedua peraturan perundang-undangan tersebut telah secara tegas mengatur larangan mendirikan bangunan di jalur kereta api, penerapannya masih belum berjalan secara optimal. Masih banyak tanah di kawasan jalur kereta api yang dikuasai oleh masyarakat, baik untuk tempat tinggal, usaha, maupun pemanfaatan lainnya. Kondisi ini menimbulkan tumpang tindih antara penguasaan masyarakat dan kepentingan umum yang dikelola oleh operator kereta api atau pemerintah. Permasalahan pemanfaatan tanah di jalur kereta api menunjukkan kurangnya kontrol dan pengawasan yang memadai dari pihak berwenang. Pemerintah seharusnya merujuk pada peraturan pemanfaatan tanah atau regulasi terkait lainnya, sehingga dapat segera mengambil langkah penanganan jika terjadi penyimpangan dalam pemanfaatan tanah (Ridlo, 2020).

Misalnya di Kelurahan Tegalorejo, Kemantren Tegalorejo, Kota Yogyakarta, terdapat adanya permasalahan terkait penguasaan tanah di jalur kereta api. Salah satu masalah utama adalah pemanfaatan lahan jalur kereta api secara ilegal oleh masyarakat. Penguasaan ini sering kali terjadi karena faktor historis, seperti penguasaan turun-temurun, atau karena alasan ekonomi. Meskipun mereka menyadari bahwa tindakan tersebut melanggar hukum, banyak yang tetap nekat memanfaatkan lahan tersebut untuk keperluan tempat tinggal atau usaha kecil. Hal ini menunjukkan adanya ketimpangan antara kebutuhan masyarakat akan lahan dengan regulasi yang berlaku.

Permasalahan ini mencerminkan adanya tantangan dalam pengelolaan lahan di jalur kereta api, khususnya di kawasan yang padat penduduk seperti Kelurahan Tegalorejo. Lebih jauh lagi, permasalahan ini diperparah oleh adanya tumpang tindih kebijakan antara pengelolaan aset PT KAI dan peraturan perkeretaapian. Ketidaksesuaian antara aturan-aturan ini menciptakan celah hukum yang semakin memperumit penyelesaian persoalan di lapangan. Oleh karena itu, penelitian dengan judul **“Penguasaan dan Pemanfaatan Tanah di Jalur Kereta Api (Studi Kasus: Kelurahan Tegalorejo, Kemantren Tegalorejo, Kota**

Yogyakarta)” bertujuan untuk mengkaji secara mendalam persoalan terkait penguasaan dan pemanfaatan tanah di kawasan tersebut. Sehingga dengan menganalisis berbagai aspek hukum, sosial, dan teknis, penelitian ini diharapkan dapat memberikan rekomendasi yang solutif dan berkelanjutan dalam pengelolaan tanah di jalur kereta api.

B. Rumusan masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah diuraikan, maka dirumuskan permasalahan sebagai berikut:

1. Bagaimana kondisi penguasaan tanah di jalur kereta api di Kelurahan Tegalarjo, Kemantren Tegalarjo, Kota Yogyakarta?
2. Bagaimana kondisi pemanfaatan tanah di jalur kereta api di Kelurahan Tegalarjo, Kemantren Tegalarjo, Kota Yogyakarta?
3. Bagaimana upaya PT KAI dalam pengendalian penguasaan dan pemanfaatan tanah oleh masyarakat di jalur kereta api?

C. Tujuan dan Manfaat Penelitian

1. Tujuan Penelitian

- a. Menganalisis kondisi penguasaan tanah di jalur kereta api Kelurahan Tegalarjo, dengan meninjau aspek hukum dan sejarah penguasaannya.
- b. Menganalisis kondisi pemanfaatan tanah di jalur kereta api Kelurahan Tegalarjo, serta mengaitkannya dengan peraturan perkeretaapian.
- c. Untuk mengetahui upaya PT KAI dalam pengendalian penguasaan dan pemanfaatan tanah di jalur kereta api.

2. Manfaat Penelitian

a. Manfaat Akademis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi bagi pengembangan kajian di bidang pertanahan dan perkeretaapian, khususnya terkait penguasaan dan pemanfaatan tanah di jalur kereta api. Hasil penelitian ini juga dapat menjadi referensi

akademik dalam studi-studi hukum agraria, dan pengelolaan aset negara.

b. Manfaat Praktis

Penelitian ini diharapkan mampu menyediakan informasi yang dapat digunakan bagi masyarakat: memberikan pemahaman hukum terkait status tanah yang mereka tempati serta konsekuensi dari pemanfaatannya di kawasan jalur kereta api. Bagi PT Kereta Api Indonesia (KAI) dan instansi terkait, hasil penelitian ini dapat menjadi bahan pertimbangan dalam merumuskan kebijakan penataan dan pengendalian penguasaan serta pemanfaatan tanah di sepanjang jalur kereta api. Dan bagi pemerintah daerah, temuan ini dapat digunakan untuk menyusun langkah-langkah sinergis dalam penataan kawasan permukiman yang bersinggungan dengan jalur kereta api.

BAB VIII

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan mengenai penguasaan dan pemanfaatan tanah di jalur kereta api di Kelurahan Tegalrejo, maka dapat disimpulkan hal-hal sebagai berikut:

1. Kondisi penguasaan tanah dibagi sebagai berikut.
 - a. Sejarah penguasaan tanah di jalur kereta api Kelurahan Tegalrejo, ada 1 RT yang sejarahnya cukup unik dimana sebagian warga RT 20 direlokasi pada tahun 1980-an, sebuah proses yang langka dan manusiawi, di mana pemilik lahan pribadi tidak hanya memindahkan warga secara adil dengan memberikan lahan pengganti dan membangun rumah, tetapi juga melengkapinya dengan pemberian Sertipikat Hak Milik. Di sisi lain, kondisi di RT 23 menunjukkan bentuk penguasaan ilegal, di mana warga membangun dan menempati lahan milik PT KAI tanpa izin, meskipun sebagian dari mereka menyatakan kesediaannya untuk mengosongkan lahan jika diperlukan kembali. Sedangkan penguasaan tanah di RT lainnya sudah terjadi secara turun-temurun yang mana tanah mereka peroleh dari warisan orang tua mereka.
 - b. Struktur penguasaan tanah di jalur kereta api Kelurahan Tegalrejo
 - 1) Pada Zona Rumaja, sebesar 91,67% bidang dikuasai oleh bukan pemilik (lainnya) artinya penguasa belum melakukan balik nama atas sertipikat yang dimiliki, penguasaan oleh masyarakat ini bertentangan dengan Pasal 38 UU No. 23 Tahun 2007 karena Rumaja merupakan area terbatas untuk operasional kereta api.
 - 2) Pada Zona Rumija sebesar 64,79% bidang dikuasai oleh bukan pemilik, termasuk sewa resmi dan ilegal. Meski terdapat praktik sewa, adanya sengketa antara DJKA dan PT KAI

menunjukkan ketidakjelasan kewenangan dalam pengelolaan aset ini.

- 3) Pada Zona Ruwasja sebesar 65% bidang dikuasai oleh bukan pemilik, namun sesuai Pasal 46 UU No. 23 Tahun 2007, zona ini dapat dimanfaatkan selama tidak membahayakan operasional kereta api.

c. Status hukum sertifikat yang telah terbit di jalur kereta api

Sebanyak 123 bidang tanah, 86 bidang ($\approx 70\%$) telah terdaftar di kantor pertanahan atau telah bersertipikat. Namun, hasil analisis jarak dari as rel menunjukkan bahwa beberapa bidang bersertipikat berada kurang dari 12 meter dari rel, yaitu dalam zona Rumaja dan Rumija. Hal ini berpotensi bertentangan dengan aturan sempadan rel kereta api dan membuka kemungkinan terjadinya konflik kepemilikan aset antara masyarakat dan negara. Secara yuridis, sertifikat tanah yang telah terbit tetap memiliki kekuatan hukum yang sah dan mengikat hingga ada pembatalan resmi berdasarkan cacat administrasi atau dengan putusan pengadilan. Meskipun secara spasial berada dalam zona larangan, selama belum dibatalkan, hak atas tanah tersebut tetap berlaku secara hukum.

2. Kondisi pemanfaatan tanah di jalur kereta api didominasi oleh pemanfaatan untuk tempat tinggal dan kegiatan ekonomi/perdagangan. Pemanfaatan ini melanggar fungsi asli zona jalur kereta api, khususnya di Rumaja dan Rumija yang seharusnya steril dari aktivitas non-operasional. Di sisi lain, zona Ruwasja dimanfaatkan secara lebih bebas karena berada di luar area pengamanan konstruksi jalan rel, meskipun tetap memiliki batasan berdasarkan ketentuan keselamatan perkeretaapian.
3. Upaya PT KAI dalam pengendalian penguasaan dan pemanfaatan tanah dilakukan melalui mekanisme penertiban secara persuasif dan penghentian sistem sewa di zona larangan. PT KAI telah

menghentikan penyewaan tanah di Rumija. Namun, penyelesaian konflik kepemilikan dan pemanfaatan lahan masih terbentur pada belum selesainya pemisahan aset antara PT KAI dan DJKA, serta belum adanya penetapan batas yang jelas untuk zona Rumija jalur kereta api.

B. Saran

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan, maka saran yang dapat disampaikan peneliti, yaitu:

1. PT KAI dan DJKA perlu segera menyelesaikan proses pemisahan aset dan menetapkan batas-batas ruang jalur kereta api secara jelas agar tidak menimbulkan ketidakpastian dalam pengelolaan dan pemanfaatan lahan. Pemerintah daerah dan instansi terkait diharapkan mendukung penataan kembali pemanfaatan tanah di sepanjang jalur kereta api, terutama dengan menyediakan opsi relokasi bagi masyarakat yang menghuni zona terlarang.
2. Penertiban terhadap pemanfaatan ilegal hendaknya dilakukan secara persuasif, disertai sosialisasi kebijakan dan perlindungan sosial agar tidak menimbulkan konflik. Masyarakat perlu diberikan pemahaman yang lebih baik mengenai aturan pemanfaatan tanah di jalur kereta api, terutama terkait risiko keselamatan.
3. Penelitian lebih lanjut direkomendasikan untuk melihat kesesuaian penggunaan dan pemanfaatan tanah di jalur kereta api dengan aturan rencana tata ruang, menggali aspek ekonomi dari kelompok masyarakat yang menempati tanah-tanah di sekitar jalur rel, serta menilai efektivitas kebijakan pengelolaan aset PT KAI di wilayah perkotaan padat.

DAFTAR PUSTAKA

- Agnestia, et al., 2023. Analisis buffer dalam sistem informasi geografis untuk pemilihan jarak terdekat pom bensin dari jangkauan gedung fakultas teknik universitas mulawarman. *Kreatif Teknologi dan Sistem Informasi (KRETISI)*, Volume Vol. 1, pp. 40-45.
- Alma, L. R., 2019. *Ilmu Kependudukan*. - ed. Malang: Wineka Media.
- Andaru, R. & Santosa, P. B., 2017. Analisis spasial bencana longsor bukit telogolele kabupaten banjarnegara menggunakan data foto udara uav. *Jurnal Nasional Teknologi Terapan*, Volume Vol. 1, pp. 77-86.
- Anonim, 2007. *Petunjuk teknis direktorat survey dan potensi tanah*. - ed. Jakarta: Deputi Survey, Pengukuran dan Pemetaan BPN RI.
- Anonim, 2025. *Petunjuk pelaksanaan kegiatan landreform kegiatan data dan informasi, penguasaan, pemilikan, penggunaan dan pemanfaatan tanah*. Jakarta: Direktorat Landreform Direktorat Jenderal Penataan Agraria Kementerian Agraria Dan Tata Ruang/ Badan Pertanahan Nasional.
- Arba, M., 2021. *Hukum agraria indonesia*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Biomantara, K. & Herdiansyah, H., 2019. Peran Kereta Api Indonesia (KAI) sebagai Infrastruktur Transportasi Wilayah Perkotaan. *Jurnal Humaniora Universitas Bina Sarana Informatika*, Vol. 19(-), pp. 1-8.
- Biro Komunikasi dan Informasi Publik Kemenhub RI, 2008. *Presiden resmikan rel ganda kutoarjo-yogyakarta*. [Online] Available at: <https://dephub.go.id/post/read/presiden-resmikan-rel-ganda-kutoarjo-yogyakarta970> [Accessed 05 Juli 2025].
- BPS Yogyakarta, 2024. *Kemantren Tegalrejo Dalam Angka 2024*. [Online] Available at: <https://magelangkab.bps.go.id/id/publication/2024/09/26/aa2b05c822ac6718691dc829/kecamatan-tegalrejo-dalam-angka-2024.html> [Accessed 20 Juni 2025].
- BPS Yogyakarta, 2024. *Kota Yogyakarta Dalam Angka 2024*. [Online] Available at: <https://jogjakota.bps.go.id/id/publication/2024/02/28/6a6d984e3d10d2113c9d3f3b/kota-yogyakarta-dalam-angka-2024.html> [Accessed 19 12 2024].
- BPS, 2020. *Hasil Sensus Penduduk (SP2020) Pada September 2020 mencatat jumlah penduduk sebesar 270,20 juta jiwa..* [Online] Available at: <https://www.bps.go.id/id/pressrelease/2021/01/21/1854/hasil->

sensus-penduduk--sp2020--pada-september-2020-mencatat-jumlah-penduduk-sebesar-270-20-juta-jiwa-.html
[Accessed 19 12 2024].

- Didi, 2025. *Upaya pengendalian penguasaan dan pemanfaatan tanah di jalur kereta api* [Interview] (4 Juni 2025).
- Hariyanto, A. E., 2025. *Pemanfaatan tanah PT KAI dengan prosedur sewa-menyewa* [Interview] (25 April 2025).
- Harsono, B., 1997. *Hukum agraria indonesia sejarah pembentukan uu pokok agraria*. Volume 1 ed. Jakarta: Djambatan.
- Hartadi, H. M., 2025. *Upaya penertiban aset PT KAI* [Interview] (11 06 2025).
- Hikmawati, F., 2020. *Metodologi penelitian*. 1 ed. Depok: Rajawali Pers.
- Lestari, I., 2019. *ilmugeografi.com*. [Online] Available at: <https://ilmugeografi.com/geografi-dasar/analisis-spasial> [Accessed 28 02 2025].
- Liliyani, P., Nugroho, T. & Andari, D. W. T., 2020. Inventarisasi penguasaan, pemilikan, penggunaan dan pemanfaatan tanah (ip4t) partisipatif di kabupaten madiun. *Jurnal Tunas Agraria*, Volume Vol. 3 No. 2.
- Lucky Radita Alma, S. M., 2019. *Ilmu Kependudukan*. Malang: Wineka Media.
- Maarif, N., 2022. BPN diminta tak proses sertifikasi tanah 12 meter dari rel kereta api. *detiknews*, 17 Oktober.
- Moleong, L., 1989. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- Moleong, L. J., 2006. *Metodologi penelitian kualitatif*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya.
- Mustikaningtyas, E., 2024. Keberadaan perusahaan perkeretaapian Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij di Semarang tahun 1863- 1873. *Historia Jurnal Ilmu Sejarah*, pp. 1-16.
- Nugroho, A., 2020. *Metode penelitian kualitatif untuk riset agraria*. Yogyakarta: Gramasurya.
- Nurseto, K. & Indri Fogar Susilowati S.H, .. M., 2017. Implementasi undang-undang nomor 23 tahun 2007 tentang perkeretaapian mengenai larangan mendirikan bangunan di sempadan rel kereta api surabaya. *Novum : Jurnal Hukum*, 4(Hukum), pp. -.

- Pramulianto, S., 2025. *Status hukum sertipikat tanah yang telah terbit di jalur kereta api* [Interview] (7 Mei 2025).
- Pratikto, D., 2018. Penelusuran bentuk arsitektur bangunan stasiun kereta api jaman kolonial di jogjakarta. *Jurnal Teknik Sipil Dan Arsitektur*; -(-), pp. -.
- PT.KAI, -. *Sejarah Perkeretaapian*. [Online] Available at: https://www.kai.id/corporate/about_kai/ [Accessed 3 Juli 2025].
- Purwatiningsih, E., 2025. *Upaya penertiban aset PT KAI* [Interview] (4 Juni 2025).
- Ridlo, M. A., 2020. Permukiman liar (squatter settlement) di jalur kereta api kota semarang. *Jurnal Planologi*, Vol. 17(2), pp. 151-167.
- Rizharini, S. G., Yulistyowati, E. & Abib, A. S., 2024. Penyelesaian sengketa penguasaan rumah dinas PT KAI (persero) di jalan veteran kota semarang. *Semarang Law Review (SLR)*, -(Vol.5, No.1), pp. 1-12.
- Rohim, 2025. *Upaya penertiban aset PT KAI* [Interview] (26 Mei 2025).
- Rusmadi Murad, S. M., 2013. *Administrasi pertanahan pelaksanaan hukum pertanahan dalam praktek*. Edisi Revisi ed. Bandung: CV Mandar Maju.
- Rusmini, 2017. *Metode penelitian: teori dan aplikasi penelitian kualitatif, kuantitatif, mixed methods, serta research & development..* Jambi: Pusaka Jambi.
- Salindeho, J., 1993. *Masalah Tanah dalam Pembangunan*. - ed. Jakarta: Sinar Grafika .
- Sam, I. M., Setiowati & Riyad, R., 2020. Analisis penguasaan, pemilikan, penggunaan dan pemanfaatan tanah di sempadan pantai di kelurahan bintarore. *Tunas Agraria*, Vol. 3 No. 2(-), pp. 122-139.
- Santoso, U., 2006. *Hukum Agraria dan Hak-hak atas tanah*. - ed. Jakarta: Pernada media.
- Santoso, U., 2017. *Hukum agraria: kajian komprehensif*. - ed. Jakarta: Prenada Media.
- Sarjita, 2025. *Status hukum sertipikat tanah yang telah terbit di jalur kereta api* [Interview] (11 Juli 2025).
- Sugiyono, 2016. *Metode penelitian kuantitatif, kualitatif dan r&d*. Bandung: Alfabeta.

Sulistiowati, S., Ismail, N. & Rahman, T. E., 2020. Status kepemilikan dan penggunaan tanah grondkaart di stasiun Depok Baru Lenteng Agung, dan Tanjung Barat. *Jurnal Hukum & Pembangunan*, pp. 1007-1048.

Sutedi, A., 2006. *Peralihan hak atas tanah dan pendaftarannya*. - ed. Jakarta: Sinar Grafika.

Wahyuningsih, P., Sulistyorini, R. & Sutiyoso, B. U., 2023. Arah kebijakan dalam penataan kawasan sempadan rel kereta api di kecamatan labuhan ratu berdasarkan rencana tata ruang wilayah (rtrw) kota bandar lampung tahun 2021-2041. *Jurnal Ilmiah Administrasi Publik dan Pembangunan*, Vol. 14 (2)(-), pp. 123-136.

Yunus, H., 2010. *Metodologi penelitian wilayah kontemporer*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.

Peraturan Perundang-Undangan

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2011 tentang Perumahan dan Kawasan Permukiman

Peraturan Pemerintah Nomor 16 Tahun 2004 tentang Penatagunaan Tanah.

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 05/PRT/M/2008 tentang Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Ruang Terbuka Hijau Di Kawasan Perkotaan.

Peraturan Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara Nomor Per-03/MBU/08/2017 tentang Pedoman Kerja Sama Badan Usaha Milik Negara.

Surat Edaran Menteri Badan Usaha Milik Negara Republik Indonesia Nomor SE14/MBU12/2020 tanggal 18 Desember 2020 tentang Penertiban Aset Tanah dan Bangunan Milik Badan Usaha Milik Negara.

Surat KPK Nomor R-3336/KPK/XI/2007 dan Nomor R-1027.H/01-12/03/2009.

Peraturan Direksi PT Kereta Api Indonesia (Persero) Nomor PER.U/KL.104/I/2/KA-2018 tentang Standar Operasional Prosedur Kerja sama PT Kereta Api Indonesia (Persero).