TOFEDU: The Future of Education Journal
Volume 5 Number 3 (2026) Page: 5763-5768
E-ISSN 2961-7553 P-ISSN 2963-8135
https://journal.tofedu.or.id/index.php/journal/index

The Process of Regulating Illegal Structures within the Railway Right of Way at Alai Station, Padang City, under Law No. 23 of 2007 on Railways

Else Putri Atari*[1], Yulia Nizwana[2], Yulfa Mulyeni[3]
[1]elseatari2407@gmail.com*, [2]nizwanayulia@gmail.com, [3]yulfa2706@gmail.com
[1] Fakultas Hukum, Universitas Mahaputra Muhammad Yamin, Solok, Indonesia
[2] Fakultas Hukum, Universitas Mahaputra Muhammad Yamin, Solok, Indonesia
[3] Fakultas Hukum, Universitas Mahaputra Muhammad Yamin, Solok, Indonesia

ABSTRACT
The removal of illegal buildings within the railway right of way (ruang manfaat jalur kereta api) is one of the government's efforts to protect the function, safety, and security of railway infrastructure as regulated in Law Number 23 of 2007 concerning Railways. Illegal buildings in the railway right of way not only disrupt the function of railway infrastructure but also hinder the construction of facilities intended for the public interest. One such removal was carried out by the Class II Railway Engineering Center (Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II) Padang in the Alai Station area, Padang City, to support the construction of a pedestrian overpass and pedestrian path. The problems examined are: (1) how the removal process is carried out under Law Number 23 of 2007, and (2) what factors hinder it. This study uses an empirical legal research method with a descriptive qualitative approach. The results show that the removal was carried out in stages, namely socialization, warning letters (SP), a coordination meeting, and removal for those who had not complied with the agreement, involving the Class II Railway Engineering Center Padang, PT Kereta Api Indonesia, the Padang City Government, and related agencies. Although the stages were gradual, structured, and persuasive, the implementation has not been fully optimal because some residents have not vacated their buildings. The obstacles consist of social, administrative, and coordination factors.

Keywords: Law Number 23 of 2007; Railway right of way; Removal of illegal buildings

PENDAHULUAN
Pasal 1 ayat (3) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 menegaskan bahwa Indonesia adalah negara hukum (Republik Indonesia, 1945). Konsekuensinya, seluruh tindakan pemerintahan harus didasarkan pada hukum, dilaksanakan oleh pejabat yang berwenang, serta bertujuan mewujudkan kepastian hukum, keadilan, dan kemanfaatan. Salah satu aspek yang sangat fundamental adalah perlindungan keselamatan publik dalam penyelenggaraan prasarana transportasi. Kereta api merupakan moda angkutan massal yang berperan penting dalam mobilitas masyarakat dan pertumbuhan ekonomi nasional (Jaelani, 2018, hlm. 112), sehingga penyelenggaraannya memerlukan pengaturan hukum yang komprehensif, terutama mengenai pengelolaan jalur kereta api dan ruang di sekitarnya.

This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License.
E-ISSN 2961-7553
P-ISSN 2963-8135

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian (selanjutnya disebut UU Perkeretaapian) menjadi landasan yuridis utama dalam hal tersebut (Republik Indonesia, 2007a). Pasal 36 menentukan bahwa jalur kereta api meliputi ruang manfaat, ruang milik, dan ruang pengawasan jalur kereta api. Ruang milik ditetapkan paling sedikit 6 (enam) meter dari sisi terluar ruang manfaat, sedangkan ruang pengawasan paling rendah 9 (sembilan) meter dari sisi terluar ruang milik. Undang-undang ini melarang pendirian bangunan atau aktivitas lain yang dapat membahayakan keselamatan perjalanan kereta api (Pasal 178) dan melarang setiap orang berada di ruang manfaat jalur kereta api dengan ancaman pidana (Pasal 181 ayat (1) dan Pasal 199). Dalam praktiknya, penanganan bangunan liar tidak selalu ditempuh melalui jalur pidana, melainkan lebih mengedepankan pendekatan administratif berupa sosialisasi, peringatan tertulis secara bertahap, hingga mediasi dengan masyarakat terdampak.

Penertiban bangunan liar merupakan tindakan administrasi pemerintahan, yaitu perbuatan pejabat pemerintahan untuk melakukan atau tidak melakukan perbuatan konkret dalam rangka penyelenggaraan pemerintahan, sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan (Republik Indonesia, 2014, Pasal 1 angka 8). Hukum Administrasi Negara tidak hanya menjadi dasar kewenangan bertindak bagi pemerintah, tetapi juga membatasi kewenangan tersebut melalui asas legalitas dan Asas-Asas Umum Pemerintahan yang Baik (Pramita dkk., 2023, hlm. 33; Ridwan, 2017, hlm. 22), sehingga hukum administrasi berperan ganda sebagai dasar kewenangan sekaligus perlindungan bagi masyarakat. Pemanfaatan ruang yang tidak sesuai peruntukannya juga berpotensi menimbulkan masalah hukum, sosial, dan keselamatan publik (Budiharjo, 2011, hlm. 67), sehingga pengendaliannya menjadi kewajiban pemerintah.

Permasalahan konkret ditemukan pada kawasan Stasiun Kecil (Shelter) Alai, Kelurahan Alai Parak Kopi, Kecamatan Padang Utara, Kota Padang. Penertiban dilakukan dalam rangka pembangunan Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) dan jalur pedestrian berdasarkan Rekomendasi Direktur Keselamatan Perkeretaapian Nomor KA.008/2/22/K5/DJKA/2022 tanggal 31 Januari 2022, yang bertujuan menutup perlintasan liar yang digunakan warga menuju Pasar Alai. Di lokasi tersebut ditemukan 11 (sebelas) Kepala Keluarga (KK) yang menempati lahan seluas 1.715,00 m² pada ruang manfaat jalur kereta api (Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Padang, 2022, 2023). Berdasarkan peta *groundkaart* PT Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional II Sumatera Barat, bangunan tersebut berjarak sekitar 10 sampai 14 meter dari As Track, sehingga berada pada kawasan yang dilindungi UU Perkeretaapian. Pelaksanaan penertiban pun menghadapi kendala, antara lain penolakan sebagian masyarakat, perbedaan pemahaman mengenai status lahan, dan koordinasi antarinstansi.

Ketentuan mengenai larangan berada di ruang manfaat jalur kereta api dan prinsip-prinsip hukum administrasi tersebut pada dasarnya telah jelas diatur. Namun, bagaimana ketentuan itu dijalankan melalui tahapan administratif pada kasus yang nyata, mulai dari sosialisasi, mediasi, surat peringatan, hingga penertiban, serta hambatan apa saja yang muncul di lapangan, masih perlu dikaji secara empiris. Kesenjangan antara norma yang mengatur dan pelaksanaannya di lapangan inilah yang melatarbelakangi penelitian ini.

Berdasarkan uraian tersebut, rumusan masalah dalam penelitian ini adalah: (1) bagaimana proses penertiban bangunan liar di ruang manfaat jalur kereta api di Stasiun Alai Kota Padang berdasarkan UU Perkeretaapian, dan (2) apa faktor-faktor yang menghambat proses penertiban tersebut. Penelitian ini bertujuan untuk menguraikan dan menganalisis kedua hal tersebut. Kebaruan penelitian ini terletak pada penelaahan tahapan penertiban secara kronologis berdasarkan data lapangan di Stasiun Alai, yang meliputi sosialisasi, mediasi, surat peringatan (SP1 sampai SP3), dan rapat koordinasi, serta analisis terhadap hambatan yang menyertainya, termasuk pembedaan antara upah bongkar dan ganti kerugian atas hak tanah.

This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License.

E-ISSN 2961-7553
P-ISSN 2963-8135

METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan penelitian hukum empiris, yaitu penelitian yang mengkaji hukum dalam kenyataannya atau bagaimana hukum diterapkan dan dilaksanakan dalam kehidupan masyarakat (Soekanto, 2010, hlm. 51), dengan pendekatan deskriptif kualitatif. Penelitian dilaksanakan di Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Padang dan Kantor Satuan Pelayanan Pariaman, dengan objek pelaksanaan penertiban bangunan liar di ruang manfaat jalur kereta api di Stasiun Alai Kota Padang.

Subjek penelitian adalah pejabat dan pegawai Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Padang serta perwakilan PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang berwenang dan mengetahui pelaksanaan penertiban (Moleong, 2019, hlm. 186). Informan dalam penelitian ini adalah Zul Rafsanjani Joni Azis, Koordinator Satuan Pelayanan Pariaman, Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Padang (wawancara pada 15 Juli 2026); Sodikin, Perekayasa Ahli Pertama di Satuan Pelayanan Pariaman (wawancara pada 16 Juli 2026); dan Suwarno, perwakilan PT Kereta Api Indonesia (Persero) (wawancara pada 16 Juli 2026).

Data yang digunakan terdiri dari data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh melalui wawancara dengan para informan tersebut. Data sekunder berupa bahan hukum primer (Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, UU Perkeretaapian, dan Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang), bahan hukum sekunder (buku, jurnal, dan hasil penelitian), serta bahan hukum tersier. Data dikumpulkan melalui wawancara dan studi dokumen.

Data dianalisis secara kualitatif melalui tahapan pengumpulan data, reduksi data, penyajian data secara naratif, dan penarikan kesimpulan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Proses Penertiban Bangunan Liar di Ruang Manfaat Jalur Kereta Api di Stasiun Alai Kota Padang Berdasarkan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian

Berdasarkan hasil penelitian, penertiban tidak dilakukan serta-merta, melainkan melalui tahapan yang mengedepankan pendekatan persuasif, yang meliputi rapat koordinasi, sosialisasi, mediasi, pemberian surat peringatan, hingga pelaksanaan penertiban (Azis, komunikasi pribadi, 15 Juli 2026). Secara yuridis, penertiban berlandaskan larangan berada di ruang manfaat jalur kereta api dalam Pasal 181 ayat (1) UU Perkeretaapian dengan ancaman pidana dalam Pasal 199. Secara teknis, penertiban mengacu pada Prosedur Operasional Standar (SOP) internal Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Padang bersama PT Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional II Sumatera Barat, yaitu penerbitan Surat Pemutusan Kontrak bagi warga yang masih berstatus penyewa, kemudian Surat Peringatan Pertama (SP1), Kedua (SP2), dan Ketiga (SP3) secara berjenjang dengan tenggang waktu 5 (lima) sampai 7 (tujuh) hari kerja.

Tahap sosialisasi dilaksanakan tiga kali, yaitu pada 26 Desember 2022, 27 Desember 2022, dan 24 Februari 2023, dengan melibatkan Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Padang, Pemerintah Kota Padang, aparat keamanan, perangkat kecamatan dan kelurahan, serta PT Kereta Api Indonesia (Persero). Warga yang terdampak berjumlah 11 KK. Dalam sosialisasi, warga diberi penjelasan mengenai rencana pembangunan JPO dan jalur pedestrian, status lahan sebagai tanah negara pada jarak 10 sampai 14 meter dari as track, serta pemberian upah bongkar bagi warga yang bersedia membongkar bangunan sebelum SP3 diterbitkan. Menurut Koordinator Satuan Pelayanan Pariaman, sosialisasi merupakan tahapan yang harus dilaksanakan sebelum penertiban agar masyarakat mengetahui dasar hukum dan tahapan yang akan dilalui (Azis, komunikasi pribadi, 15 Juli 2026).

Karena masih ada warga yang belum bersedia pindah dan mempertanyakan bukti kepemilikan lahan, dilakukan mediasi sebanyak tiga kali, yaitu pada 16 Februari, 21 Februari, dan 17 Maret 2023. Mediasi melibatkan Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Padang, PT

This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License.

E-ISSN 2961-7553
P-ISSN 2963-8135

Kereta Api Indonesia (Persero), warga terdampak beserta kuasa hukumnya, Camat Padang Utara, Lurah Alai Parak Kopi, aparat keamanan, dan Satuan Polisi Pamong Praja Kota Padang. Mediasi ini bukan proses peradilan atau penyelesaian sengketa kepemilikan secara yuridis, melainkan upaya administratif dan persuasif sebelum penertiban dilaksanakan. Menurut Perekayasa Ahli Pertama, dialog dan musyawarah selalu diutamakan agar masyarakat memahami bahwa penertiban dilakukan untuk menjaga fungsi ruang manfaat jalur kereta api dan mendukung pembangunan prasarana bagi kepentingan umum (Sodikin, komunikasi pribadi, 16 Juli 2026).

Surat peringatan diterbitkan secara bertahap: SP1 pada 10 Februari 2023, SP2 pada 24 Februari 2023, dan SP3 pada 3 Mei 2023 sebagai peringatan terakhir. Setelah SP2, PT Kereta Api Indonesia (Persero) kembali bersosialisasi dan bersurat kepada Kantor ATR/BPN untuk memperoleh kepastian status lahan, namun hingga rapat koordinasi belum ada balasan (Suwarno, komunikasi pribadi, 16 Juli 2026). Setelah SP3 terbit, warga tidak lagi berhak memperoleh uang bongkar (Suwarno, komunikasi pribadi, 16 Juli 2026). Menurut Koordinator Satuan Pelayanan Pariaman, seluruh rangkaian surat peringatan dilakukan untuk menghormati hak masyarakat atas informasi dan waktu yang cukup sebelum penertiban (Azis, komunikasi pribadi, 15 Juli 2026).

Rapat Koordinasi Penertiban Lahan di Sekitar Stasiun Alai diselenggarakan pada 8 Mei 2023 berdasarkan Surat Kepala Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Padang Nomor UM.207/6/19/BTP-PDG/2023 tanggal 4 Mei 2023. Rapat dipimpin Kepala Seksi Prasarana Perkeretaapian dan dihadiri Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Barat, Polresta Padang, Kodim 0312 Padang, Satpol PP Kota Padang, PT Kereta Api Indonesia (Persero), Camat Padang Utara, Lurah Alai Parak Kopi, serta kontraktor pelaksana. Dalam rapat tersebut tercatat bahwa dari 11 KK terdampak, 2 KK telah menyatakan bersedia pindah dan 1 KK di antaranya telah meninggalkan rumahnya. Persoalan status lahan ditindaklanjuti dalam rapat persiapan penertiban pada 11 Mei 2023 dengan menghadirkan Kantor Pertanahan (BPN) Kota Padang. BPN menjelaskan bahwa tanah tersebut telah bersertifikat Hak Pakai atas nama Departemen Perhubungan Republik Indonesia, sehingga hubungan warga dengan PT Kereta Api Indonesia (Persero) merupakan hubungan sewa-menyewa dengan klausul pengembalian tanah apabila dibutuhkan. Rapat itu menyepakati penertiban bangunan pada lahan pedestrian pada 16 Mei 2023 dengan batas pengosongan mandiri paling lambat 15 Mei 2023. Sebagian warga tetap berkeberatan dengan alasan tanah tersebut berstatus *eigendom verponding* dan bahwa lahan yang dilepaskan hanya untuk JPO, bukan jalur pedestrian.

Upah bongkar yang disampaikan kepada warga sebesar Rp150.000,00 per meter persegi untuk bangunan permanen berkontrak dan Rp100.000,00 per meter persegi untuk bangunan permanen tidak berkontrak. Upah bongkar perlu dibedakan dari ganti kerugian atas hak tanah: notulensi rapat tidak menunjukkan adanya ganti kerugian yang ditetapkan atau dibayarkan, sehingga upah bongkar merupakan bagian dari pendekatan persuasif dan bukan pengakuan atas hak kepemilikan warga. Menurut Koordinator Satuan Pelayanan Pariaman, penertiban merupakan langkah terakhir setelah seluruh proses persuasif dilakukan, dan tujuannya bukan menjatuhkan sanksi, melainkan mengembalikan fungsi ruang manfaat jalur kereta api (Azis, komunikasi pribadi, 15 Juli 2026). Kuasa hukum PT Kereta Api Indonesia (Persero) juga menjelaskan bahwa kontrak sewa telah diputus dan penyewa bersedia mengosongkan lahan apabila dibutuhkan untuk penyelenggaraan perkeretaapian (Suwarno, komunikasi pribadi, 16 Juli 2026).

Faktor-Faktor yang Menghambat Proses Penertiban Bangunan Liar di Ruang Manfaat Jalur Kereta Api di Stasiun Alai Kota Padang

Hasil penelitian menunjukkan tiga faktor penghambat, yaitu faktor sosial, faktor administrasi, dan faktor koordinasi. Faktor sosial berupa penolakan sebagian masyarakat. Penolakan tersebut tidak semata-mata karena ketidaktahuan, tetapi karena bangunan telah

This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License.

E-ISSN 2961-7553
P-ISSN 2963-8135

dipakai dalam jangka lama sebagai tempat tinggal dan beraktivitas, sementara warga belum memiliki tempat pengganti. Warga juga beranggapan bahwa penguasaan turun-temurun memberi kepentingan untuk mempertahankan bangunan, padahal secara hukum penguasaan atau penggunaan ruang manfaat jalur kereta api tidak serta-merta memberikan hak kepemilikan. Karena itu, Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Padang mengutamakan komunikasi, sosialisasi, dan musyawarah (Azis, komunikasi pribadi, 15 Juli 2026).

Faktor administrasi berupa perbedaan pemahaman mengenai status dan batas lahan. Warga meminta bukti resmi mengenai batas lahan yang termasuk ruang manfaat jalur kereta api beserta dasar hukum penertiban (Sodikin, komunikasi pribadi, 16 Juli 2026). PT Kereta Api Indonesia (Persero) telah bersurat kepada Kantor ATR/BPN, tetapi hingga rapat koordinasi belum memperoleh balasan, sehingga proses penertiban belum berjalan optimal (Suwarno, komunikasi pribadi, 16 Juli 2026). Menurut Perekayasa Ahli Pertama, informasi mengenai status aset dan batas ruang manfaat penting agar masyarakat memahami bahwa penggunaan lahan dalam jangka lama tidak dengan sendirinya melahirkan hak kepemilikan (Sodikin, komunikasi pribadi, 16 Juli 2026).

Faktor koordinasi berkaitan dengan banyaknya instansi yang terlibat, yaitu Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Padang, PT Kereta Api Indonesia (Persero), Pemerintah Kota Padang, Satpol PP, Kepolisian, TNI, kecamatan, dan kelurahan, sehingga setiap tahapan harus disepakati bersama dan memakan waktu lebih panjang (Sodikin, komunikasi pribadi, 16 Juli 2026). Koordinasi sebenarnya telah dilakukan sejak awal melalui rapat koordinasi, sosialisasi, dan mediasi, tetapi masih diperlukan koordinasi lanjutan untuk menyelesaikan persoalan yang belum tuntas, misalnya dengan menghadirkan instansi yang berwenang menjelaskan bukti kepemilikan lahan. Satpol PP Kota Padang juga menyarankan agar kuasa hukum kedua pihak dihadirkan dalam sosialisasi atau mediasi berikutnya agar batas waktu surat peringatan jelas, serta menekankan kehati-hatian karena pelaksanaan berada pada tahun politik (Sodikin, komunikasi pribadi, 16 Juli 2026).

Pembahasan

Analisis terhadap Proses Penertiban

Menurut analisis penulis, rangkaian tahapan tersebut menunjukkan penerapan prosedur yang bertahap dan terstruktur serta mencerminkan asas kepastian hukum, kehati-hatian, dan kemanfaatan, karena pemerintah tidak langsung membongkar bangunan melainkan terlebih dahulu memberi informasi dan kesempatan kepada warga. Namun, berdasarkan data rapat 8 Mei 2023, 9 KK lainnya belum mengosongkan bangunan, sehingga penertiban belum tuntas terhadap seluruh bangunan terdampak.

Analisis terhadap Faktor Penghambat

Menurut analisis penulis, ketiga faktor tersebut saling berkaitan: penolakan masyarakat menguat selama kepastian status lahan belum diperoleh, sedangkan kepastian tersebut membutuhkan koordinasi dengan instansi berwenang. Penertiban dapat dikatakan telah berjalan profesional dari sisi prosedur dan tahapan, tetapi belum sepenuhnya optimal dari sisi efektivitas dan hasil. Hambatan tersebut tidak mengurangi kewajiban pemerintah menjaga ruang manfaat jalur kereta api sebagaimana diatur dalam UU Perkeretaapian.

KESIMPULAN

Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan, proses penertiban bangunan liar di ruang manfaat jalur kereta api pada kawasan Stasiun Kecil (Shelter) Alai, Kelurahan Alai Parak Kopi, Kecamatan Padang Utara, Kota Padang, telah dilaksanakan secara bertahap oleh Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Padang, yaitu sosialisasi, pemberian surat peringatan (SP), rapat koordinasi, dan penertiban bagi yang belum melaksanakan kesepakatan.

Faktor-faktor yang menghambat proses penertiban tersebut terdiri dari faktor sosial

This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License.

E-ISSN 2961-7553
P-ISSN 2963-8135

berupa penolakan masyarakat, faktor administrasi berupa perbedaan pemahaman mengenai status dan batas lahan, serta faktor koordinasi antarinstansi. Penertiban telah berjalan baik dari sisi prosedur, tetapi belum sepenuhnya optimal dari sisi hasil karena masih terdapat warga yang belum mengosongkan bangunan.

Penelitian ini memiliki keterbatasan. Data diperoleh dari pihak penyelenggara penertiban (Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Padang dan PT Kereta Api Indonesia) serta dokumen resmi, sehingga pandangan warga terdampak belum diperoleh secara langsung. Selain itu, temuan ini terbatas pada kasus di Stasiun Alai sehingga tidak dapat digeneralisasi pada seluruh penertiban bangunan di ruang manfaat jalur kereta api.

Saran

Disarankan agar dilakukan koordinasi lanjutan dengan Kantor ATR/BPN dan instansi berwenang lainnya untuk menjelaskan secara resmi status serta batas lahan kepada warga, dan agar kuasa hukum kedua pihak dihadirkan pada sosialisasi atau mediasi berikutnya supaya batas waktu surat peringatan menjadi jelas. Penelitian selanjutnya disarankan melibatkan warga terdampak sebagai informan agar diperoleh gambaran yang lebih berimbang.

DAFTAR PUSTAKA

Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Padang. (2022, 26 Desember). *Notulensi rapat sosialisasi bangunan terdampak* [Dokumen tidak dipublikasikan]. Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Padang.

Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Padang. (2023, 8 Mei). *Dokumen paparan rapat koordinasi penertiban lahan di sekitar Stasiun Alai* [Dokumen tidak dipublikasikan]. Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Padang.

Budiharjo, E. (2011). *Penataan ruang dan pembangunan perkotaan*. Bandung, Alumni.

Jaelani, A. K. (2018). *Transportasi: Peran dan dampaknya dalam pertumbuhan ekonomi*. Jakarta, Rineka Cipta.

Moleong, L. J. (2019). *Metodologi penelitian kualitatif*. Bandung, Remaja Rosdakarya.

Pramita, A. A., dkk. (2023). *Hukum administrasi negara*. Banten, Sada Kurnia Pustaka.

Republik Indonesia. (1945). *Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945*.

Republik Indonesia. (2007a). *Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian*.

Republik Indonesia. (2007b). *Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang*.

Republik Indonesia. (2014). *Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan*.

Ridwan, H. R. (2017). *Hukum administrasi negara*. Jakarta, RajaGrafindo Persada.

Soekanto, S. (2010). *Pengantar penelitian hukum*. Jakarta, UI Press.

This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License.

E-ISSN 2961-7553
P-ISSN 2963-8135