MASALIQ
Jurnal Pendidikan dan Sains

e-ISSN: 2808-8115
p-ISSN: 2809-1051

Terindeks: Sinta 5, Copernicus, Dimensions, Scilit, Lens, Crossref, Garuda, Google Scholar, Base, etc

https://doi.org/10.58578/masaliq.v5i5.7060

PERAN SATUAN PELAYANAN BALAI TEKNIK PERKERETAAPIAN (BTP) KELAS II PADANG DALAM PENGAWASAN JALUR KERETA API NON-AKTIF DI SUMATERA BARAT

Role of the Class II Padang Railway Engineering Center (BTP) Service Unit in Supervising Inactive Railway Lines in West Sumatra

Sufinidea Salsa & Iip Permana
Universitas Negeri Padang
deasufi0@gmail.com; ipaddr@fis.unp.ac.id

Article Info:

Submitted:	Revised:	Accepted:	Published:
Jun 29, 2025	Jul 25, 2025	Aug 4, 2025	Aug 9, 2025

Abstract

The condition of inactive railway lines in West Sumatra requires continuous monitoring to ensure that infrastructure assets are preserved and remain available for future use. This study aims to analyze the role of the Service Unit of the Class II Padang Railway Engineering Center (*Balai Teknik Perkeretaapian*, BTP) in monitoring inactive lines and to identify the challenges encountered. A qualitative descriptive approach was employed, with data collected through interviews, observations, and document studies, and data validity tested using source and technique triangulation. The findings reveal that the Class II Padang BTP Service Unit performs monitoring functions through direct inspections and community outreach. However, monitoring implementation faces challenges such as limited budget, infrastructure, accessibility, human resources, and low cooperative response from the community. Despite these constraints, monitoring efforts are carried out optimally to ensure that inactive railway infrastructure remains well maintained.

Masaliq Journal is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0 International License

Keywords: Monitoring; Inactive Railway Lines; Service Unit; Railway Engineering Center; West Sumatra

Abstrak: Kondisi jalur kereta api non-aktif di Sumatera Barat memerlukan pengawasan berkelanjutan agar aset prasarana tetap terjaga dan dapat dimanfaatkan di masa mendatang. Penelitian ini bertujuan menganalisis peran Satuan Pelayanan Balai Teknik Perkeretaapian (BTP) Kelas II Padang dalam pengawasan jalur non-aktif serta mengidentifikasi kendala yang dihadapi. Pendekatan kualitatif dengan metode deskriptif digunakan, dengan pengumpulan data melalui wawancara, observasi, dan studi dokumentasi, serta uji keabsahan data menggunakan triangulasi sumber dan teknik. Hasil menunjukkan bahwa Satpel BTP Kelas II Padang melaksanakan fungsi pengawasan melalui *monitoring* langsung dan sosialisasi kepada masyarakat. Namun, pelaksanaan pengawasan dihadapkan pada tantangan berupa keterbatasan anggaran, infrastruktur, aksesibilitas, sumber daya manusia, serta rendahnya respons kooperatif masyarakat. Meskipun demikian, upaya pengawasan tetap dilakukan secara optimal untuk memastikan prasarana kereta api non-aktif tetap terpelihara.

Kata Kunci: Pengawasan; Jalur Kereta Api Non-Aktif; Satuan Pelayanan; Balai Teknik Perkeretaapian; Sumatera Barat

PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara dengan bentang geografis yang sangat beragam. Keberagaman ini membuat mobilitas antar wilayah menjadi sangat penting, baik untuk penumpang maupun barang. Oleh karena itu, diperlukan sistem transportasi yang mampu mendukung perpindahan tersebut, termasuk pertukaran antar moda transportasi dalam perjalanan dari tempat asal menuju tempat tujuan. Menurut (Salim, 2918), terdapat tiga moda transportasi yang dapat dimanfaatkan dalam kehidupan sehari-hari, yaitu pengangkutan melalui laut, udara, dan darat. Salah satu moda transportasi yang memiliki peran besar dalam menunjang konektivitas antar wilayah adalah transportasi darat, yang mencakup berbagai jenis angkutan, salah satunya ialah perkeretaapian (Biomantara & Herdiansyah, 2019).

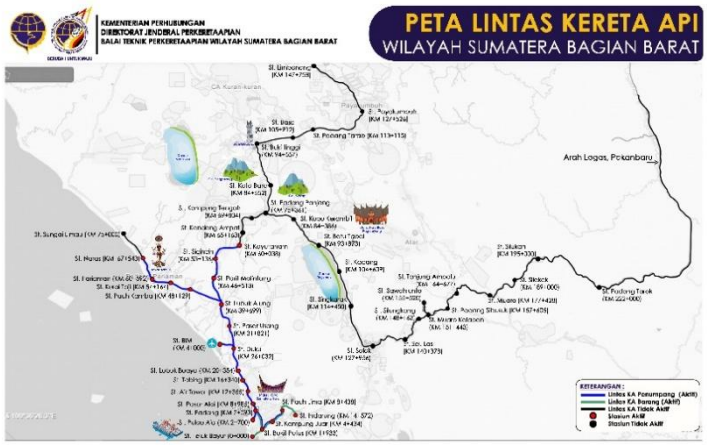
Menurut (Dwiatmoko, 2018), transportasi perkeretaapian merupakan moda angkutan massal yang mampu mengangkut penumpang dan barang dalam jumlah besar secara sekaligus, sehingga dinilai lebih efisien dibandingkan dengan moda transportasi jalan. Sesuai dengan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, perkeretaapian ini diselenggarakan dengan tujuan untuk memperlancar perpindahan orang dan/atau barang secara massal dengan selamat, aman, nyaman, cepat, lancar, tepat, tertib,

dan teratur, serta efisien, sambil menunjang pemerataan, pertumbuhan, stabilitas, serta menjadi pendorong dan penggerak pembangunan nasional.

Era perkeretaapian di Sumatera Barat sudah ada sejak zaman Hindia Belanda dan dimulai dengan pembangunan jalur kereta api oleh *Sumatra Staats Spoorwegen* (SSS). Pembangunan ini dimulai dari Teluk Bayur menuju Sawahlunto, dengan jalur pertama yang menghubungkan Stasiun Pulo Aer hingga Stasiun Padang Panjang sepanjang 17 km yang dibuka pada tanggal 1 Juli 1891 (Rahman, 2019). Perkeretaapian ini mencapai masa kejayaannya ketika difungsikan sebagai sarana utama angkutan batu bara. Batu bara yang berasal dari Tambang Ombilin merupakan salah satu komoditas utama yang diangkut melalui jalur kereta api di wilayah tersebut. Namun pada tahun 1970an kereta api mengalami kemunduran karena turunnya pendapatan batu bara dan persaingan dengan transportasi jalan. Setelah pasokan batu bara berkurang dan operasional dihentikan pada 2003 masyarakat beralih ke kendaraan seperti mobil dan bus. Akibatnya kereta api yang dahulunya berfungsi sebagai alat transportasi, tidak difungsikan lagi sebagai alat transportasi massal (Rahman, 2024).

Adapun salah satu cara untuk meningkatkan eksistensi perkeretaapian yaitu dengan melakukan reaktivasi atau mengaktifkan kembali jalur kereta api yang tidak beroperasi. Berdasarkan Rencana Induk Perkeretaapian Nasional (RIPNas) Tahun 2030 pada Pulau Sumatera khususnya pada Sumatera Barat, sasaran pengembangan jalur kereta api adalah mengoptimalkan jaringan ekisting melalui program rehabilitasi, revitalisasi dan reaktivasi lintas non-aktif untuk meningkatkan aksesibilitas masyarakat (Pujiastuti, 2023).

Saat ini, jalur kereta api di Sumatera Barat memiliki panjang sekitar 353 kilometer. Dari jumlah tersebut, 245 kilometer merupakan jalur yang sudah tidak aktif, sementara hanya sekitar 108 kilometer yang masih digunakan untuk angkutan penumpang. Untuk peta lintas kereta api bisa dilihat pada gambar di bawah ini.



Gambar 1. Peta Lintas Kereta Api

Sumber: BTP Kelas II Padang, 2025

Dari gambar 1 diatas, dijelaskan jalur rel kereta api berstatus aktif dan non-aktif di Sumatera Barat. Adapun jalur yang masih beroperasi setiap harinya antara lain Duku–Bandara Internasional Minangkabau, Bukit Putus–Indarung, Teluk Bayur–Kayu Tanam, dan Lubuk Alung–Naras. Sementara itu, jalur yang sudah tidak aktif mencakup Kayu Tanam–Sawahlunto, Muaro Kalaban–Muaro, Padang Panjang–Limbanang, dan Naras–Sungai Limau. Untuk saat ini, jalur kereta api non-aktif sebagian besar tidak digunakan untuk angkutan penumpang maupun barang, namun tetap dipertahankan untuk tujuan pengawasan.

Menurut (Nurpratama & Yudianto, 2021), dalam melaksanakan suatu peran oleh individu maupun lembaga perlu diberikan wewenang dan tanggung jawab, yang mencakup hak serta kekuasaan untuk bertindak agar pelaksanaan tugas dapat berjalan secara optimal. Peran menurut Soerjono Soekanto dalam Yare adalah aspek dinamis dari suatu kedudukan, di mana seseorang dianggap menjalankan peran ketika ia melaksanakan hak dan kewajibannya sesuai dengan posisi atau status yang dimilikinya. Salah satu lembaga yang memiliki peran dalam pengawasan prasarana perkeretaapian di wilayah Sumatera Barat ialah Balai Teknik Perkeretaapian (BTP) Kelas II Padang.

Sebagai perpanjangan tangan Direktorat Jenderal Perkeretaapian (DJKA), Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, BTP Kelas II Padang berperan sebagai regulator yang bertanggung jawab mengawasi kondisi dan pemanfaatan prasarana perkeretaapian di wilayah tersebut. Sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 36 Tahun 2022, BTP bertugas melaksanakan pengelolaan, pemeliharaan, dan pengawasan

terhadap prasarana, sarana, serta keselamatan perkeretaapian. Fungsinya mencakup penyusunan program, pelaksanaan pengembangan prasarana, pengawasan operasional, serta pengendalian keselamatan dan pelanggaran.

Sebagai tindak lanjut dari regulasi tersebut, terbit Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 460 Tahun 2023 yang menetapkan uraian tugas Satuan Pelayanan (Satpel) BTP. Melalui pembentukan Satpel, BTP Kelas II Padang memperluas jangkauan pengawasan serta menjaga keberlanjutan aset prasarana. Satpel bertugas melakukan pengawasan terhadap kegiatan peningkatan, pemeliharaan, dan pemanfaatan jalur kereta api aktif maupun non-aktif di wilayah Sumatera Barat. Satpel tersebut dibagi berdasarkan kondisi jalur. Satpel Sawahlunto dan Satpel Padang Panjang bertanggung jawab atas pengawasan jalur non-aktif, sedangkan Satpel Pariaman mengawasi jalur aktif.

Namun dalam melaksanakan peran pengawasan, Satpel Sawahlunto dan Padang Panjang menghadapi dua permasalahan, yaitu pencurian aset prasarana, dan pendirian bangunan liar di atas jalur rel non-aktif. Pencurian aset menjadi salah satu masalah yang sangat serius. Kemudian permasalahan kedua yaitu bangunan liar yang berdiri di atas jalur non-aktif. Menurut (Ridlo, 2020) Bangunan liar umumnya dibangun tanpa izin, tidak layak huni, dan berpotensi menghambat rencana reaktivasi. Berdasarkan fenomena tersebut, penelitian ini bertujuan untuk untuk mengetahui bagaimana peran Satuan Pelayanan BTP Kelas II Padang dalam mengawasi jalur kereta api non-aktif di Sumatera Barat. Penelitian ini diharapkan dapat mendorong optimalisasi peran Satpel dalam menjaga keberlanjutan aset prasarana perkeretaapian. Tujuan penelitian ini untuk menganalisis dan membahas peran satuan pelayanan Balai Teknik Perkeretaapian (BTP) kelas II Padang dalam pengawasan jalur kereta api non-aktif di Sumatera Barat.

METODE

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan metode deskriptif, sebagaimana dijelaskan oleh (Sugiyono, 2021), bahwa pendekatan kualitatif bertujuan untuk memahami fenomena secara mendalam melalui sudut pandang subjek penelitian, baik dari segi perilaku, persepsi, maupun tindakan sosial. Penelitian deskriptif menurut (Hardani, 2022) berupaya menggambarkan suatu kondisi sebagaimana adanya tanpa rekayasa. Dalam konteks ini, pendekatan yang digunakan sangat relevan untuk menggali peran Satuan Pelayanan Balai Teknik Perkeretaapian (BTP) Kelas II Padang dalam pengawasan jalur kereta api non-aktif,

dengan data yang dianalisis secara naratif dari wawancara, dokumentasi, dan observasi. Peneliti memilih teknik purposive sampling untuk menentukan informan kunci yang dianggap memiliki informasi substansial, seperti Sekretaris, Kasubbag TU, serta koordinator dan staf lapangan di wilayah Sawahlunto dan Padang Panjang.

Waktu penelitian dilakukan pada 14 Januari sampai 31 Juli 2025. Pengumpulan data dilakukan melalui tiga metode utama: wawancara mendalam, dokumentasi, dan observasi. Wawancara bersifat fleksibel untuk menggali pandangan informan secara luas, dokumentasi digunakan untuk menelusuri data administratif dan tertulis yang relevan, sedangkan observasi dilakukan untuk mencermati fenomena secara langsung di lapangan. Untuk memastikan validitas data, digunakan teknik triangulasi yang terdiri dari triangulasi sumber dan triangulasi teknik. Menurut (Lexy J Moleong, 2019) menyatakan bahwa triangulasi adalah proses membandingkan berbagai sumber data atau teknik guna menguji kebenaran informasi yang dikumpulkan. Dengan triangulasi sumber, peneliti memperoleh data dari berbagai narasumber, termasuk masyarakat sekitar jalur kereta api, sementara triangulasi teknik dilakukan melalui kombinasi wawancara, observasi, dan dokumentasi terhadap objek penelitian yang sama, menghasilkan data yang lebih terpercaya dan konsisten.

Dalam menganalisis data, peneliti menggunakan model analisis dari (Matthew B Miles, A Michael Huberman, 2020) yang mencakup tiga tahapan utama: reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan. Reduksi data dilakukan dengan menyaring dan merangkum informasi penting dari hasil wawancara dan observasi, serta menekankan pada tema yang relevan dengan fokus penelitian. Tahap selanjutnya adalah penyajian data, yaitu menyusun informasi dalam bentuk narasi terorganisir untuk memudahkan penarikan makna. Terakhir, penarikan kesimpulan dan verifikasi dilakukan secara sistematis untuk memastikan bahwa simpulan yang diambil benar-benar mencerminkan kondisi lapangan. Ketiga tahapan ini bersifat interaktif dan dilakukan secara terus menerus hingga data dianggap valid dan memadai untuk menjawab rumusan masalah penelitian.

HASIL

Peran Satuan Pelayanan Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Padang dalam Pengawasan Jalur Kereta Api Non-Aktif Di Sumatera Barat

Berdasarkan temuan penelitian, guna melihat bagaimana peran Satuan Pelayanan Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Padang dalam Pengawasan Jalur Kereta Api Non-Aktif

Di Sumatera Barat, peneliti menggunakan indikator pengawasan menurut Handoko) yaitu: penetapan standar, penentuan pengukuran pelaksanaan kegiatan, pengukuran pelaksanaan kegiatan, perbandingan pelaksanaan, dan pengambilan tindakan koreksi. Indikator tersebut dapat dijelaskan sebagai berikut:

a. Penetapan Standar

Indikator pertama dalam pengawasan jalur kereta api non-aktif di Sumatera Barat adalah penetapan standar pelaksanaan oleh Satpel BTP Kelas II Padang. Standar ini mengacu pada KP 460 Tahun 2023 yang menjabarkan tugas dan wewenang Satpel sebagai pelaksana pengawasan. Untuk pelaksanaan teknis, Satpel dibekali SOP sebagai panduan kegiatan lapangan, mulai dari monitoring hingga pelaporan. Penyusunan SOP melibatkan DJKA, BTP, dan Koordinator Satpel agar sesuai kondisi riil. Standar ini membantu pelaksanaan pengawasan yang lebih sistematis, konsisten, serta meminimalkan kesalahan dan penyimpangan di lapangan.

b. Penentuan Pengukuran Pelaksanaan Kegiatan

Penentuan pengukuran dalam pengawasan bertujuan untuk menilai kesesuaian pelaksanaan dengan standar yang berlaku. Di Satpel Sawahlunto, pengawasan dilakukan 1–2 kali per minggu, sementara di Satpel Padang Panjang hanya 1–2 kali per bulan, namun tetap dianggap optimal sesuai keterbatasan yang ada. Proses pencatatan hasil pengawasan menggunakan *Spreadsheet* dan dokumentasi visual melalui *Google Maps* untuk pelaporan dan bukti pengawasan. Pelaporan disusun dalam dua bentuk: pertama, laporan kegiatan yang dibuat setelah kegiatan telah dilaksanakan, dan laporan bulanan sebagai rekapitulasi dari semua kegiatan yang dilakukan. Sistem pelaporan ini menunjukkan pengawasan dilakukan secara rutin, terdokumentasi, dan berkelanjutan

c. Pengukuran Pelaksanaan Kegiatan

Pelaksanaan pengawasan oleh Satpel BTP Kelas II Padang dilakukan melalui dua pendekatan, yakni aktif dan pasif. Pengawasan aktif berupa monitoring langsung ke lapangan untuk mencatat kondisi jalur dan mendokumentasikan temuan Adapun bentuk kegiatan pengawasannya, yaitu monitoring dengan mobil lori dan metode tracking. Sementara pengawasan pasif dilakukan dengan menindaklanjuti laporan masyarakat terkait aktivitas mencurigakan di jalur non-aktif serta melakukan

sosialisasi kepada masyarakat. Setiap kegiatan ini memiliki pendekatan teknis yang disesuaikan dengan kondisi lapangan, hal tersebut dapat dijelaskan sebagai berikut:

1) Monitoring dengan Mobil Lori dan Tracking

Monitoring bertujuan untuk meninjau langsung kondisi jalur non-aktif dan mengidentifikasi adanya pelanggaran, seperti pencurian aset atau bangunan liar. Untuk jalur yang masih bisa dilalui, Satpel menggunakan mobil lori agar dapat menjangkau lokasi secara menyeluruh dan efisien.

Gambar 2. Monitoring dengan Lori

Sumber: Observasi Penulis, 2025

Pada gambar 2 diatas terlihat bahwasanya dilakukan monitoring dengan lori di jalur kereta api. Namun, pada jalur yang sulit diakses atau tertutup vegetasi, pengawasan dilakukan secara manual.

Gambar 3. Monitoring Tracking

Sumber: Observasi Penulis, 2025.

Gambar 3 diatas adalah gambaran tentang pengawasan yang dilakukan manual pada jalur yang sulit diakses dengan menggunakan metode *tracking* atau berjalan kaki menyusuri jalur rel. Sebelum kegiatan dimulai, Satpel mengajukan nota dinas kepada pimpinan dan akan diterbitkan surat tugas resmi sebagai dasar hukum pelaksanaan pengawasan. Dalam kegiatan ini, petugas membawa alat bantu seperti meteran, rompi keselamatan, dan kamera untuk dokumentasi lapangan.

2) Sosialisasi kepada Masyarakat

Selain pengawasan langsung, Satpel juga melakukan kegiatan sosialisasi yang ditujukan kepada masyarakat di sekitar jalur non-aktif. Sosialisasi ini penting untuk meningkatkan kesadaran masyarakat tentang larangan membangun di jalur rel, serta risiko dan dampak dari pencurian aset negara. Bentuk sosialisasi bisa berupa pemberian himbauan lisan, pemasangan spanduk peringatan, serta kerja sama dengan perangkat nagari atau kelurahan.

Gambar 4. Kegiatan Sosialisasi

Sumber: Observasi Penulis, 2025

Dari gambar 4 menunjukkan bahwa kegiatan ini menjadi langkah preventif agar masyarakat tidak melakukan pelanggaran dan turut menjaga prasarana perkeretaapian yang ada di lingkungan mereka. Dengan adanya keterlibatan masyarakat, pengawasan dapat lebih efektif dan potensi pelanggaran dapat ditekan sejak dini.

3) Perbandingan dengan Standar

Dalam pelaksanaan pengawasan, perbandingan antara hasil temuan di lapangan dengan standar menjadi langkah penting untuk menilai kesesuaian kegiatan. Satpel BTP Kelas II Padang berpedoman pada Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 460 Tahun 2023 dalam melakukan pengawasan jalur non-aktif. Hasil monitoring dibandingkan dengan tugas pokok dan fungsi yang telah ditetapkan agar tidak terjadi penyimpangan. Surat tugas dari pimpinan juga menjadi dasar legal administratif yang memperjelas ruang lingkup pengawasan Satpel di lapangan.

4) Pengambilan Tindakan Korektif

Pengambilan tindakan korektif dilakukan sebagai tindak lanjut dari pelanggaran yang ditemukan dalam pengawasan jalur non-aktif. Temuan umum di

lapangan meliputi pencurian aset prasarana dan pendirian bangunan liar di atas jalur kereta. Pencurian biasanya langsung dilaporkan kepada pimpinan dan ditinjaklanjuti ke pihak kepolisian. Sementara itu, penanganan bangunan liar dilakukan secara persuasif dengan memberikan teguran lisan dan klarifikasi kepada pemilik bangunan. Jika tidak ada izin resmi, Satpel akan membuat laporan dan memasang papan peringatan di lokasi. Koordinasi dengan pemerintah nagari, kelurahan, dan OPD juga dilakukan untuk memperkuat penanganan dan edukasi kepada masyarakat.

Kendala yang ditemukan oleh Satuan Pelayanan Balai Teknik Perkeretaapian (BTP) Kelas II Padang dalam pengawasan jalur kereta api non-aktif di Sumatera Barat.

Pelaksanaan pengawasan jalur kereta api non-aktif oleh Satuan Pelayanan BTP Kelas II Padang dihadapkan pada berbagai kendala yang berdampak langsung terhadap efektivitas dan intensitas kegiatan di lapangan. Berdasarkan hasil observasi dan wawancara mendalam yang dilakukan peneliti bersama pihak Satpel, terdapat lima kendala utama yang dihadapi, yaitu keterbatasan anggaran, rendahnya partisipasi masyarakat, minimnya infrastruktur, sulitnya aksesibilitas, serta keterbatasan sumber daya manusia.

a. Anggaran

Keterbatasan anggaran menjadi salah satu hambatan paling signifikan dalam pelaksanaan pengawasan. Efisiensi anggaran menyebabkan beberapa kebijakan strategis harus diubah, salah satunya adalah pemindahan kantor Satpel dari Stasiun Padang Panjang ke Stasiun Pulau Aie di Kota Padang. Kondisi ini tentu berpengaruh pada efektivitas pengawasan, mengingat lokasi kantor yang kini lebih jauh dari wilayah pengawasan utama. Salah satu narasumber dari Satpel menyampaikan:

"Karena keterbatasan anggaran, kami terpaksa pindah kantor ke Padang, padahal wilayah yang paling sering kami awasi itu di sekitar Padang Panjang dan Sawahlunto."

Selain itu, ruang untuk melakukan koordinasi dengan pemerintahan nagari dan instansi terkait juga menjadi terbatas, karena biaya operasional yang terbatas untuk transportasi maupun komunikasi lintas sektor.

b. Masyarakat

Kendala berikutnya berkaitan dengan respons masyarakat yang kurang kooperatif, khususnya mereka yang tinggal di sekitar jalur non-aktif. Banyak dari masyarakat masih mendirikan bangunan di atas lahan rel tanpa izin, serta kurang memahami bahwa tindakan tersebut melanggar ketentuan perkeretaapian. Upaya penertiban kerap menghadapi dinamika dan resistensi, sehingga pendekatan persuasif menjadi strategi utama dalam kegiatan sosialisasi. Salah satu petugas Satpel menyebutkan:

"Kami sering menghadapi warga yang emosi saat ditegur karena bangun rumah di atas rel, padahal sudah ada spanduk peringatan. Jadi kami lebih mengutamakan pendekatan yang lembut agar tidak memicu konflik."

Selain tantangan komunikasi, petugas juga dihadapkan pada risiko keamanan saat berhadapan langsung dengan pihak yang diduga melakukan pencurian aset negara.

c. Infrastruktur

Minimnya sarana pendukung seperti kendaraan operasional dan alat dokumentasi juga menjadi hambatan yang cukup serius. Dalam kegiatan pengawasan, seharusnya tersedia sistem pemantauan berbasis teknologi seperti CCTV, namun hingga saat ini fasilitas tersebut belum tersedia di sepanjang jalur non-aktif. Salah satu koordinator Satpel menyampaikan:

"Kalau ada CCTV, kita bisa awasi dari kantor. Tapi sekarang hanya mengandalkan masyarakat atau laporan dari petugas yang turun langsung."

Di beberapa lokasi, pengawasan hanya dapat dilakukan dengan dokumentasi sederhana melalui kamera pribadi milik petugas atau masyarakat, yang tentu saja tidak selalu optimal dari segi kualitas data maupun kontinuitas pemantauan.

d. Aksesibilitas

Jalur non-aktif yang tersebar di wilayah pegunungan dan perbukitan menghadirkan tantangan besar dari segi aksesibilitas. Beberapa titik berada di lokasi terpencil yang sulit dijangkau kendaraan, sehingga pengawasan harus dilakukan dengan berjalan kaki atau menggunakan metode tracking. Seorang staf Satpel mengungkapkan ada jalur yang cuma bisa dijangkau dengan jalan kaki, bahkan kami harus potong rumput liar dulu supaya bisa lewat. Ketika musim hujan tiba, medan

menjadi lebih berat dan akses bisa tertutup akibat longsor atau banjir. Jalur-jalur yang jauh dari permukiman juga menyulitkan pelibatan masyarakat dalam pengawasan, sehingga potensi pelanggaran meningkat.

e. Sumber Daya Manusia (SDM)

Keterbatasan jumlah petugas juga menjadi tantangan besar dalam menjalankan pengawasan yang merata. Setiap Satpel hanya terdiri dari 4–5 orang, sementara jalur yang harus diawasi cukup luas dan tersebar di banyak wilayah. Hal ini menyebabkan kegiatan pengawasan harus dijadwal dan disesuaikan dengan prioritas lokasi. Meskipun dengan segala keterbatasan, Satpel berupaya menjaga kesinambungan pengawasan melalui efisiensi peran dan jadwal yang disusun secara strategis.

PEMBAHASAN

Peran pengawasan yang dilakukan oleh Satuan Pelayanan Balai Teknik Perkeretaapian (BTP) Kelas II Padang terhadap jalur kereta api non-aktif di Sumatera Barat merupakan bagian penting dalam menjaga aset negara dan mencegah kerusakan infrastruktur. Dalam konteks ini, pengawasan difokuskan pada pencegahan terhadap pencurian aset, pendirian bangunan liar, serta pelanggaran lain yang terjadi di jalur rel yang sudah tidak difungsikan. Penelitian ini menggunakan teori pengawasan dari (Amiruddin, 2016), yang menekankan pentingnya lima unsur pengawasan: penetapan standar, pengukuran pelaksanaan, perbandingan pelaksanaan, dan tindakan korektif. Dengan pendekatan ini, Satpel BTP berupaya melaksanakan pengawasan secara terstruktur dan bertanggung jawab. Pengawasan ini bukan hanya bersifat administratif, tetapi juga langsung ke lapangan dengan melibatkan pemantauan fisik dan sosial. Hal ini menunjukkan bahwa peran Satpel sangat penting dalam menjaga keberlanjutan aset transportasi publik, meskipun jalurnya tidak lagi digunakan.

Penetapan standar menjadi fondasi utama dalam proses pengawasan oleh Satpel BTP Kelas II Padang. Standar operasional yang digunakan mengacu pada Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 460 Tahun 2023 serta dilengkapi dengan SOP yang disusun bersama Direktorat Jenderal Perkeretaapian (DJKA). Dalam praktiknya, standar ini digunakan sebagai pedoman teknis bagi petugas di lapangan, mulai dari persiapan hingga pelaporan. Studi oleh (Djadjuli, 2017) menegaskan bahwa standar yang jelas dan disusun

berdasarkan realitas lapangan akan meningkatkan efektivitas pengawasan. Hal ini sejalan dengan upaya Satpel dalam membuat SOP yang tidak hanya normatif, tetapi juga adaptif terhadap kondisi geografis dan sosial di Sumatera Barat. Dengan adanya standar ini, pelaksanaan pengawasan menjadi lebih sistematis dan terukur.

Selanjutnya, pengukuran pelaksanaan kegiatan menjadi langkah penting dalam menilai efektivitas pengawasan. Di lapangan, Satpel Sawahlunto dan Padang Panjang melakukan monitoring dengan intensitas yang berbeda namun disesuaikan dengan kapasitas yang ada. Penggunaan teknologi sederhana seperti spreadsheet dan Google Maps digunakan untuk mencatat hasil pengawasan dan menyusun laporan bulanan. Penelitian oleh (Insan & Idris, 2024) mengungkapkan bahwa dokumentasi berbasis digital, meskipun sederhana, mampu meningkatkan akuntabilitas pengawasan publik. Laporan yang disusun secara berkala tidak hanya menjadi bukti kerja, tetapi juga dasar evaluasi dan pengambilan kebijakan. Hal ini menunjukkan bahwa meskipun terbatas dari segi teknologi canggih, pengawasan tetap dapat berjalan efektif dengan dukungan dokumentasi yang tepat dan konsisten.

Pelaksanaan pengawasan dilakukan melalui pendekatan aktif dan pasif yang keduanya memiliki nilai strategis. Pendekatan aktif mencakup monitoring langsung dengan menggunakan mobil lori atau tracking berjalan kaki. Sedangkan pendekatan pasif berfokus pada penanganan laporan dari masyarakat dan kegiatan sosialisasi. Penelitian dari (Aunul et al., 2021) menyatakan bahwa kombinasi pengawasan aktif dan partisipatif dapat meningkatkan keberhasilan dalam menjaga fasilitas publik. Dalam konteks ini, Satpel BTP Kelas II Padang telah menerapkan pendekatan tersebut untuk menyesuaikan dengan kondisi geografis dan sosial di wilayah pengawasan. Monitoring menggunakan mobil lori sangat efektif untuk jalur yang masih dapat diakses, sementara tracking diperlukan pada jalur-jalur yang terisolasi oleh vegetasi atau medan yang sulit.

Sosialisasi kepada masyarakat menjadi bagian integral dari pengawasan yang dilakukan. Masyarakat yang tinggal di sekitar jalur kereta api non-aktif seringkali kurang memiliki pemahaman hukum terkait larangan pendirian bangunan di atas rel atau pencurian aset negara. Oleh karena itu, Satpel aktif memberikan edukasi melalui spanduk, himbauan, dan kerja sama dengan perangkat nagari. Dalam penelitian oleh (Swasti, 2022), dijelaskan bahwa keterlibatan masyarakat dalam program pengawasan aset negara dapat mengurangi tingkat pelanggaran hingga 40%. Hal ini membuktikan bahwa pendekatan persuasif dan edukatif menjadi strategi yang efektif, terutama di wilayah yang memiliki interaksi langsung

dengan jalur rel. Dengan mengedepankan kesadaran masyarakat, pengawasan tidak lagi hanya tanggung jawab negara, tetapi juga kolektif.

Kendati sistem pengawasan telah dirancang dengan baik, pelaksanaannya dihadapkan pada berbagai kendala. Salah satu tantangan utama adalah keterbatasan anggaran yang berdampak pada efisiensi kegiatan. Relokasi kantor Satpel dari Padang Panjang ke Pulau Aie adalah salah satu bentuk efisiensi yang justru menambah jarak dari wilayah pengawasan utama. Menurut penelitian dari (Triyono, 2019), keterbatasan anggaran merupakan hambatan sistemik yang paling sering mengganggu program pengawasan sektor publik di daerah. Akibatnya, koordinasi lintas sektor juga terhambat karena minimnya dukungan logistik dan komunikasi. Kondisi ini membutuhkan inovasi dalam pengelolaan anggaran serta perluasan kolaborasi dengan instansi lain untuk tetap menjaga efektivitas pengawasan.

Masalah lainnya adalah kurangnya kooperasi dari masyarakat yang tinggal di sekitar jalur non-aktif. Bangunan liar yang berdiri di atas rel mencerminkan kurangnya pemahaman masyarakat terhadap regulasi perkeretaapian. Intervensi dari Satpel sering kali menemui resistensi atau bahkan potensi konflik sosial. Dalam penelitian yang dilakukan oleh (Nur Azra et al., 2024), ditemukan bahwa pendekatan hukum tanpa diimbangi dengan pendekatan sosial akan cenderung gagal dalam konteks pengawasan aset negara. Oleh karena itu, Satpel BTP Kelas II Padang menggunakan metode persuasif, seperti dialog dan klarifikasi, untuk meredam potensi konflik. Meski demikian, respons masyarakat tetap menjadi variabel yang mempengaruhi kelancaran proses pengawasan.

Minimnya infrastruktur penunjang juga menjadi kendala serius dalam pengawasan jalur non-aktif. Ketiadaan kamera pengawas (CCTV) dan terbatasnya kendaraan operasional menyebabkan pengawasan sangat bergantung pada keterlibatan manual petugas dan masyarakat. Studi dari (Insan & Idris, 2024) menunjukkan bahwa penggunaan teknologi pengawasan seperti drone dan CCTV dapat meningkatkan efisiensi pengawasan hingga 60%. Sayangnya, keterbatasan anggaran menghalangi pemanfaatan teknologi tersebut di wilayah Sumatera Barat. Hal ini membuat kegiatan monitoring menjadi lebih melelahkan dan kurang optimal, khususnya di lokasi yang tersebar luas dan sulit dijangkau.

Aksesibilitas menuju jalur kereta api non-aktif menjadi tantangan tersendiri. Banyak jalur berada di daerah terpencil yang dipenuhi vegetasi liar dan tidak dapat dilalui kendaraan. Cuaca ekstrem dan bencana alam juga kerap menghambat pengawasan, terutama di wilayah pegunungan. Berdasarkan laporan dari Kementerian Perhubungan, sekitar 35% jalur non-

aktif di Sumatera Barat berada di daerah dengan akses terbatas. Kondisi ini tidak hanya memperlambat proses pengawasan, tetapi juga meningkatkan risiko keamanan bagi petugas di lapangan. Oleh karena itu, diperlukan pemetaan risiko dan penjadwalan pengawasan yang fleksibel agar tetap efektif meskipun dalam kondisi sulit.

Keterbatasan sumber daya manusia (SDM) juga menjadi persoalan yang krusial. Rata-rata jumlah petugas per Satpel hanya empat hingga lima orang, sedangkan jalur yang diawasi cukup panjang dan tersebar di banyak wilayah. Dalam penelitian oleh (Martins & Sudarmo, 2023), dinyatakan bahwa kekurangan SDM di sektor pelayanan publik berpotensi menurunkan kualitas pengawasan dan respon terhadap pelanggaran. Oleh karena itu, Satpel harus menyiasati dengan pembagian wilayah kerja dan penjadwalan kegiatan secara efisien. Pelatihan berkala serta pemanfaatan teknologi informasi juga dapat menjadi solusi jangka menengah untuk mengimbangi keterbatasan jumlah personel. Dengan demikian, peran Satpel dalam menjaga jalur kereta non-aktif tetap dapat berjalan secara optimal meski di tengah berbagai kendala.

KESIMPULAN

Pelaksanaan pengawasan terhadap jalur kereta api non-aktif oleh Satuan Pelayanan BTP Kelas II Padang cukup membantu dalam menjaga aset perkeretaapian negara, khususnya di wilayah Sumatera Barat. Proses pengawasan dilakukan melalui berbagai kegiatan seperti monitoring, sosialisasi, hingga penindakan terhadap pelanggaran, yang semuanya berjalan sesuai pedoman regulasi yang berlaku. Namun demikian, pengawasan ini masih menghadapi beberapa hambatan, seperti keterbatasan anggaran, infrastruktur, aksesibilitas, jumlah personel yang terbatas, serta masyarakat yang kurang kooperatif. Meski begitu, petugas tetap berupaya menjalankan pengawasan semaksimal mungkin dengan pendekatan yang adaptif dan persuasif. Ke depan, dukungan dari berbagai pihak serta peningkatan pemahaman masyarakat menjadi hal penting dalam mendukung keberhasilan pengawasan jalur kereta api non-aktif agar lebih optimal.

Penelitian ini memberikan kontribusi signifikan dalam memahami dinamika pelaksanaan pengawasan jalur kereta api non-aktif oleh Satuan Pelayanan Balai Teknik Perkeretaapian (BTP) Kelas II Padang, khususnya di wilayah Sumatera Barat yang memiliki tantangan geografis dan sosial yang kompleks. Melalui pendekatan kualitatif deskriptif dan analisis mendalam terhadap berbagai kendala yang dihadapi seperti keterbatasan anggaran,

resistensi masyarakat, minimnya infrastruktur pendukung, sulitnya akses lapangan, serta kurangnya personel penelitian ini memperkaya literatur tentang pengelolaan aset negara di sektor transportasi. Selain itu, temuan yang diperkuat dengan wawancara dan didukung oleh studi terdahulu juga menjadi acuan strategis bagi pembuat kebijakan untuk merumuskan langkah-langkah yang lebih tepat dalam meningkatkan efektivitas pengawasan, memperkuat koordinasi lintas sektor, dan merancang solusi teknologi guna menjaga keberlanjutan aset perkeretaapian yang belum aktif namun strategis secara nasional.

Rekomendasi penelitian selanjutnya 1) Berfokus pada strategi optimalisasi pengawasan jalur kereta api non-aktif berbasis teknologi dan kolaborasi multi-stakeholder. 2) Mengeksplorasi lebih lanjut peran teknologi digital seperti pemanfaatan drone, kamera pengawas (CCTV), serta sistem pelaporan masyarakat berbasis aplikasi untuk meningkatkan efisiensi pengawasan di area yang sulit diakses. 3) Meneliti pola partisipasi masyarakat dan perangkat nagari dalam menjaga aset negara, guna merumuskan pendekatan yang lebih partisipatif dan berkelanjutan. 4) Studi perbandingan antara wilayah yang memiliki tingkat pelanggaran tinggi dan rendah juga dapat memberikan gambaran yang lebih komprehensif mengenai faktor-faktor penentu keberhasilan pengawasan jalur kereta api non-aktif, sehingga hasilnya dapat menjadi dasar perumusan kebijakan nasional di bidang manajemen aset perkeretaapian.

DAFTAR PUSTAKA

Amiruddin. (2016). Fungsi Pengawasan Dalam Meningkatkan Kinerja Pegawai Kantor Distrik Numfor Timur Kabupaten Biak Numfor. *Gema Kampus IISIP YAPIS Biak*, *11*(2), 10–17. https://doi.org/10.52049/gemakampus.v11i2.24

Aunul, S., Riswandi, R., & Handayani, F. (2021). Komunikasi Partisipatif Berbasis Gender pada Relawan Perempuan Juru Pemantau Jentik. *Jurnal Riset Komunikasi*, *4*(1), 98–112. https://doi.org/10.38194/jurkom.v4i1.183

Biomantara, K., & Herdiansyah, H. (2019). Peran Kereta Api Indonesia (KAI) sebagai Infrastruktur Transportasi Wilayah Perkotaan. *Jurnal Humaniora*, *19*(1), 1–8. https://doi.org/10.31294/jc.v19i1

Djadjuli, R. D. (2017). Pelaksanaan Pengawasan Oleh Pimpinan Dalam Meningkatkan Kinerja Pegawai. *Jurnal Ilmiah Ilmu Administrasi Negara*, *4*(4), 27. https://doi.org/10.25157/dinamika.v4i4.879

Dwiatmoko, H. (2018). Peran perkeretaapian dalam menunjang sistem logistik nasional. *Jurnal Transportasi*, *18*(2), 87–96. https://doi.org/10.26593/jtrans.v18i2.3038.87-96

Hardani. (2022). *Metode Penelitian Kualitatif & Kuantitatif*. Pustaka Ilmu.

Insan, P. P., & Idris, N. Bin. (2024). Implementasi Penilaian Hasil Belajar Secara Digital

Berbasis Aplikasi E-Rapor Untuk Dokumentasi Akademik. *Jurnal Inovasi Pendidikan Dan Teknologi Informasi (JIPTI)*, *5*(1), 105–113. https://doi.org/10.52060/jipti.v5i1.1836

Lexy J Moleong. (2019). *Metode Penelitian Kualitatif*. Remaja Rosdakarya.

Martins, P. N., & Sudarmo, S. (2023). Strategi Pengembangan Sumber Daya Manusia Untuk Meningkatkan Kualitas Pelayanan Publik di Kota Dili. *Wacana Publick*, *3*(1), 319. https://doi.org/10.20961/wp.v3i1.75893

Matthew B Miles, A Michael Huberman, J. S. (2020). *Qualitative Data Analysis (A Methods Sourcebook)* (Helen Salmon (ed.)). SAGE Publications.

Nur Azra, D., Annisa Qutrunnadaa, F., Simamora, Y., Dio Wijatmika, R., & Siswajayanthy, F. (2024). Perkembangan dan Pembaharuan Terhadap Hukum Perdata di Indonesia Beserta Permasalahan Eksekusi dan Mediasi. *Al-Zayn: Jurnal Ilmu Sosial & Hukum*, *2*(1), 65–69. https://doi.org/10.61104/alz.v2i1.204

Nurpratama, M., & Yudianto, A. (2021). Pengaruh Pengawasan Terhadap Kinerja Pegawai Pada Kantor Notaris/Ppat Maisarah Pane.,Sh, Kabupaten Indramayu. *Jurnal Investasi*, *7*(4), 60–74. https://doi.org/10.31943/investasi.v7i4.158

Pujiastuti, W. (2023). Studi Kelayakan Reaktivasi Jalur Kereta Api Tidak Aktif di Provinsi Sumatera Barat. *Jurnal Wilayah Dan Kota*, *9*(01), 14–27. https://doi.org/10.34010/jwk.v10i01.9064

Rahman, A. (2019). Modernisasi Teknologi Kereta Api Di Sumatera Barat Masa Hindia Belanda. *Jurnal Arkeologi*, *24*(1), 17–36. https://berkalaarkeologi.kemdikbud.go.id/index.php/berkalaarkeologi/booksrepo

Rahman, A. (2024). Penerapan Teknologi Rel Kereta Api di Sumatera Barat. *Analisis Sejarah: Mencari Jalan Sejarah*, *14*(2), 63–68. https://doi.org/10.25077/jas.v14i2.128

Ridlo, M. A. (2020). Permukiman Liar (Squatter Settlement) Di Jalur Kereta Api Kota Semarang. *Jurnal Planologi*, *17*(2), 150. https://doi.org/10.30659/jpsa.v17i2.12790

Salim, A. (2918). *Manajemen Transportasi*. Raja Grafindo Persada.

Sugiyono. (2021). *Metodologi Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Alfabeta.

Swasti, L. (2022). Sikap Masyarakat Terhadap Kesadaran Hukum Lalu Lintas Di Perlintasan Kereta Api Kota Bandung. *Civic Hukum*, *7*(1), 219. https://doi.org/10.22219/jch.v7i1.21360

Triyono, N. (2019). Evaluasi Konsistensi Perencanaan Dan Penganggaran Di Pemerintah Provinsi Sulawesi Utara. *Jurnal EMBA : Jurnal Riset Ekonomi, Manajemen, Bisnis Dan Akuntansi*, *7*(3), 29. https://doi.org/10.35794/emba.v7i3.24941