

BAB III

DESKRIPSI OBJEK PENELITIAN

3.1. Sejarah dan Letak Geografis Kota Padang

Kota Padang merupakan kota terbesar di pesisir barat Pulau Sumatera sekaligus merupakan ibu kota Provinsi Sumatera Barat. Secara geografis, Kota Padang terletak pada posisi strategis karena berbatasan langsung dengan Samudera Hindia di sebelah barat, sehingga menjadikannya sebagai pintu gerbang wilayah barat Indonesia dalam jalur pelayaran dan perdagangan internasional. Posisi ini memberikan pengaruh besar terhadap perkembangan Kota Padang sebagai kota pelabuhan dan pusat aktivitas ekonomi sejak masa lampau hingga saat ini (Diskominfo Kota Padang, 2016, 12).

Wilayah Kota Padang memiliki luas sekitar 694,96 km² yang terdiri atas wilayah pesisir, dataran rendah, hingga daerah perbukitan dan pegunungan. Kondisi topografi Kota Padang tergolong kompleks karena sebagian wilayahnya berada di dataran rendah pantai, sementara bagian timur kota didominasi oleh kawasan perbukitan dengan ketinggian mencapai kurang lebih 1.853 meter di atas permukaan laut. Keadaan geografis ini menjadikan Kota Padang rawan terhadap bencana alam seperti banjir, longsor, dan gempa bumi, namun sekaligus memiliki potensi sumber daya alam yang besar (BPS Kota Padang, 2022, 35).

Secara historis, Kota Padang merupakan bagian dari kawasan rantau Minangkabau. Wilayah ini pada mulanya dibuka dan dihuni oleh para perantau Minangkabau yang berasal dari daerah darek atau dataran tinggi Minangkabau. Kehadiran mereka di kawasan pesisir bertujuan untuk membuka jalur perdagangan dan memperluas wilayah ekonomi masyarakat Minangkabau. Permukiman awal masyarakat tersebut berkembang di sekitar muara Sungai Batang Arau, yang kini dikenal sebagai kawasan Seberang Padang (Amran, 2017, 28). Nama “Padang” sendiri tidak memiliki satu sumber sejarah yang pasti. Namun, berdasarkan beberapa

catatan sejarah dan tambo Minangkabau, penamaan Padang diduga berasal dari kondisi wilayahnya yang berupa dataran luas atau lapangan terbuka. Dalam bahasa Minangkabau, istilah padang dapat pula diartikan sebagai pedang, meskipun makna ini lebih bersifat simbolik dan tidak secara langsung merujuk pada kondisi geografis wilayah tersebut (Navis, 2015, 19).

Perkembangan Kota Padang mengalami percepatan yang signifikan setelah masuknya bangsa Belanda melalui *Vereenigde Oostindische Compagnie (VOC)* pada abad ke-17. Belanda menjadikan Kota Padang sebagai pusat perdagangan dan pelabuhan utama di pantai barat Sumatera untuk mengendalikan distribusi hasil bumi dari wilayah pedalaman Minangkabau. Sejak saat itu, Kota Padang berkembang sebagai bandar pelabuhan yang ramai dan memiliki peran penting dalam jaringan perdagangan kolonial. Tanggal 7 Agustus 1669 kemudian ditetapkan sebagai hari jadi Kota Padang. Penetapan ini didasarkan pada peristiwa perlawanan masyarakat Pauh dan Koto Tangah terhadap kebijakan monopoli perdagangan VOC. Perlawanan tersebut menjadi simbol perjuangan masyarakat lokal dalam mempertahankan hak ekonomi dan kedaulatan wilayahnya dari dominasi kolonial Belanda (Diskominfo Kota Padang, 2016, 18).

Selanjutnya pada masa kolonial, Kota Padang berfungsi sebagai pusat pengumpulan dan ekspor berbagai komoditas unggulan, seperti emas, kopi, teh, dan rempah-rempah. Memasuki abad ke-20, peran Kota Padang semakin strategis dengan berkembangnya kegiatan ekspor batu bara dari Ombilin dan semen dari Indarung melalui Pelabuhan Teluk Bayur. Kondisi ini semakin memperkuat posisi Kota Padang sebagai kota pelabuhan utama di wilayah Sumatera Barat (Asnan, 2019, 44). Setelah Indonesia merdeka, Kota Padang mengalami perubahan signifikan dalam struktur pemerintahan dan pengelolaan wilayah. Penataan administrasi dilakukan secara bertahap, dari yang semula hanya terdiri atas beberapa kecamatan

dan kampung, hingga berkembang menjadi 11 kecamatan dengan 104 kelurahan seperti saat ini. Perubahan tersebut merupakan bagian dari kebijakan penataan wilayah dan otonomi daerah yang bertujuan meningkatkan efektivitas pelayanan publik. Seiring dengan perkembangan tersebut, Kota Padang tetap mempertahankan peran historisnya sebagai pusat kegiatan ekonomi dan pemerintahan di Sumatera Barat. Posisi geografis yang strategis serta latar belakang sejarah sebagai kota pelabuhan menjadikan Kota Padang terus berkembang sebagai kota utama yang aktivitas regional, baik di bidang perdagangan, transportasi, maupun administrasi pemerintahan (BPS Kota Padang, 2024, 52).

Secara administratif, Kota Padang berbatasan dengan Kabupaten Padang Pariaman di sebelah utara, Kabupaten Solok di sebelah timur, Kabupaten Pesisir Selatan di sebelah selatan, serta Samudera Hindia di sebelah barat. Letak geografis tersebut menjadikan Kota Padang sebagai simpul penghubung antara wilayah pesisir dan wilayah pedalaman Sumatera Barat, baik dari aspek transportasi, ekonomi, maupun pemerintahan (BPS Kota Padang, 2023, 41). Kota Padang terbagi ke dalam 11 kecamatan dengan total 104 kelurahan. Kecamatan tersebut meliputi Kecamatan Bungus Teluk Kabung, Koto Tengah, Kuranji, Lubuk Begalung, Lubuk Kilangan, Nanggalo, Padang Barat, Padang Selatan, Padang Timur, Padang Utara, dan Pauh. Pembagian administratif ini merupakan hasil penataan wilayah yang dilakukan pemerintah daerah guna meningkatkan efektivitas penyelenggaraan pemerintahan serta pelayanan publik kepada masyarakat Kota Padang (Pemerintah Kota Padang, 2016; BPS Kota Padang, 2024).

Kecamatan Bungus Teluk Kabung terdiri atas enam kelurahan, yaitu Bungus Barat, Bungus Selatan, Bungus Timur, Teluk Kabung Selatan, Teluk Kabung Tengah, dan Teluk Kabung Utara. Kecamatan Koto Tengah, sebagai kecamatan terluas di Kota Padang, memiliki tiga belas kelurahan, yakni Air Pacah, Balai Gadang, Batang Kabung Ganting, Batipuh Panjang, Bungo

Pasang, Dadok Tunggul Hitam, Koto Panjang Ikua Koto, Koto Pulai, Lubuk Buaya, Lubuk Minturun, Padang Sarai, Parupuk Tabing, dan Pasir Nan Tigo. Selanjutnya, Kecamatan Kuranji terdiri dari sembilan kelurahan, yaitu Ampang, Anduring, Gunung Sarik, Kalumbuk, Korong Gadang, Kuranji, Lubuk Lintah, Pasar Ambacang, dan Sungai Sapih. Kecamatan Lubuk Begalung memiliki lima belas kelurahan, antara lain Banuaran, Batung Taba, Cengkeh, Gates, Gurun Lawe, Kampung Baru, Kampung Jua, Koto Baru, Lubuk Begalung, Pagambiran Ampalu, Pampangan, Parak Laweh Pulau Air Nan, Pitameh Tanjung Saba, Tanah Sirah Pia, serta Tanjung Aur (Wikipedia Indonesia, 2024).

Kecamatan Lubuk Kilangan terdiri dari tujuh kelurahan, yaitu Bandar Buat, Batu Gadang, Beringin, Indarung, Koto Lalang, Padang Besi, dan Tarantang. Kecamatan Nanggalo memiliki enam kelurahan, yakni Gurun Laweh, Kampung Lapai, Kampung Olo, Kurao Pagang, Surau Gadang, dan Tabing Banda Gadang. Sementara itu, Kecamatan Padang Barat terdiri dari sepuluh kelurahan, yaitu Belakang Tangsi, Berok Nipah, Flamboyan Baru, Kampung Jao, Kampung Pondok, Olo, Padang Pasir, Purus, Rimbo Kaluang, dan Ujung Gurun. Selanjutnya Kecamatan Padang Selatan terdiri atas dua belas kelurahan, yaitu Air Manis, Alang Laweh, Batang Arau, Belakang Pondok, Bukit Gado-Gado, Mato Aie, Pasa Gadang, Ranah Parak Rumbio, Rawang, Seberang Padang, Seberang Palinggam, dan Teluk Bayur. Kecamatan Padang Timur memiliki sepuluh kelurahan, antara lain Andalas, Ganting Parak Gadang, Jati, Jati Baru, Kubu Dalam Parak Karakah, Kubu Marapalam, Parak Gadang Timur, Sawahan, Sawahan Timur, dan Simpang Haru. Adapun Kecamatan Padang Utara terdiri dari tujuh kelurahan, yaitu Air Tawar Barat, Air Tawar Timur, Alai Parak Kopi, Gunung Pangilun, Lolong Belanti, Ulak Karang Selatan, dan Ulak Karang Utara. Terakhir, Kecamatan Pauh terdiri atas sembilan kelurahan, yakni Binuang Kampuang Dalam, Cupak Tangah, Kapalo Koto, Koto Luar, Lambung Bukit, Limau Manis, Limau Manis Selatan, Pia Tangah, dan

Pisang. Keseluruhan pembagian wilayah administratif ini mencerminkan kompleksitas tata kelola pemerintahan Kota Padang sebagai pusat kegiatan pemerintahan, ekonomi, dan sosial budaya di Provinsi Sumatera Barat (Pemerintah Kota Padang, 2016; Wikipedia Indonesia, 2024).

3.2. **Kondisi Demografis Masyarakat Kota Padang**

Kondisi demografis Kota Padang menunjukkan dinamika yang cukup signifikan seiring dengan perannya sebagai pusat pemerintahan dan perekonomian Provinsi Sumatera Barat. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik, jumlah penduduk Kota Padang pada tahun 2022 tercatat sebanyak 919.145 jiwa dan terus mengalami peningkatan pada tahun-tahun berikutnya. Pada tahun 2024, jumlah penduduk meningkat menjadi sekitar 939.851 jiwa, dengan laju pertumbuhan penduduk rata-rata sebesar 1,26 persen per tahun. Peningkatan jumlah penduduk tersebut dipengaruhi oleh faktor pertumbuhan alami serta arus migrasi dari daerah sekitar. Kota Padang menjadi tujuan utama migrasi karena tersedianya fasilitas pendidikan, lapangan kerja, dan pusat pelayanan publik. Kondisi ini menjadikan Kota Padang sebagai kota dengan kepadatan penduduk tertinggi di Sumatera Barat. Pertumbuhan penduduk yang berkelanjutan ini berdampak langsung terhadap kebutuhan perumahan, infrastruktur, dan pelayanan sosial. Oleh karena itu, dinamika demografis menjadi aspek penting dalam perencanaan pembangunan daerah (BPS Kota Padang, 2024, 63).

Dilihat dari struktur penduduk berdasarkan jenis kelamin, jumlah penduduk laki-laki dan perempuan di Kota Padang relatif seimbang. Data BPS menunjukkan bahwa rasio jenis kelamin di Kota Padang berada pada kisaran angka 99–101, yang berarti tidak terdapat kesenjangan signifikan antara jumlah penduduk laki-laki dan perempuan. Kondisi ini mencerminkan struktur demografis yang stabil dan seimbang secara biologis. Keseimbangan jumlah penduduk tersebut berpengaruh terhadap struktur rumah tangga, angkatan kerja, serta dinamika sosial masyarakat.

Selain itu, komposisi jenis kelamin yang relatif merata mendukung stabilitas sosial dan ekonomi daerah. Distribusi penduduk berdasarkan jenis kelamin juga berpengaruh pada kebijakan ketenagakerjaan dan pelayanan publik. Pemerintah daerah perlu mempertimbangkan aspek ini dalam perumusan program pembangunan yang inklusif. Dengan demikian, struktur penduduk berdasarkan jenis kelamin menjadi indikator penting dalam analisis demografi Kota Padang (BPS Kota Padang, 2024, 66).

Berdasarkan struktur umur, penduduk Kota Padang didominasi oleh kelompok usia produktif, yaitu penduduk berusia 15–64 tahun. Dominasi usia produktif ini menunjukkan bahwa Kota Padang memiliki potensi sumber daya manusia yang besar untuk mendukung aktivitas ekonomi dan pembangunan daerah. Kelompok usia muda dan usia kerja menjadi motor utama pertumbuhan ekonomi kota, khususnya di sektor perdagangan, jasa, dan pendidikan. Namun demikian, kondisi ini juga menuntut tersedianya lapangan pekerjaan yang memadai agar tidak menimbulkan pengangguran. Selain itu, proporsi penduduk usia anak dan lanjut usia tetap memerlukan perhatian dalam bentuk pelayanan pendidikan dan kesehatan. Struktur umur yang demikian menunjukkan bahwa Kota Padang sedang berada pada fase bonus demografi. Apabila dikelola dengan baik, bonus demografi ini dapat memberikan dampak positif bagi pembangunan daerah. Sebaliknya, jika tidak diimbangi dengan kebijakan yang tepat, dapat menimbulkan permasalahan sosial (BPS Kota Padang, 2024, 68).

Dari sisi persebaran penduduk, kepadatan penduduk Kota Padang tidak merata antar kecamatan. Kecamatan Padang Barat, Padang Timur, dan Padang Utara merupakan wilayah dengan kepadatan penduduk yang relatif tinggi karena berfungsi sebagai pusat kegiatan ekonomi, pemerintahan, dan perdagangan. Sebaliknya, kecamatan seperti Koto Tengah, Pauh, dan Bungus Teluk Kabung memiliki kepadatan penduduk yang lebih rendah karena luas wilayahnya lebih besar dan sebagian

wilayahnya berupa kawasan perbukitan dan pesisir. Ketimpangan persebaran penduduk ini memengaruhi kebutuhan infrastruktur dan pelayanan publik di masing-masing wilayah. Daerah dengan kepadatan tinggi cenderung menghadapi permasalahan kemacetan, keterbatasan lahan, dan tekanan terhadap lingkungan. Sementara itu, daerah dengan kepadatan rendah memiliki tantangan dalam pemerataan pembangunan. Oleh karena itu, persebaran penduduk menjadi faktor penting dalam penataan ruang Kota Padang. Pemerintah daerah perlu mengarahkan pembangunan agar lebih merata antar wilayah (BPS Kota Padang, 2024, 71).

Dari aspek sosial budaya, penduduk Kota Padang didominasi oleh etnis Minangkabau yang memiliki sistem kekerabatan matrilineal. Budaya Minangkabau sangat memengaruhi kehidupan sosial masyarakat, termasuk dalam pengambilan keputusan, hubungan keluarga, dan kehidupan bermasyarakat. Selain etnis Minangkabau, Kota Padang juga dihuni oleh penduduk dari berbagai latar belakang etnis seperti Jawa, Batak, dan Tionghoa. Keberagaman etnis ini menjadikan Kota Padang sebagai kota yang multikultural. Meskipun demikian, nilai-nilai adat Minangkabau tetap menjadi landasan utama dalam kehidupan sosial masyarakat. Integrasi antara adat, agama, dan budaya modern menjadi ciri khas masyarakat Kota Padang. Kondisi sosial budaya ini turut membentuk karakter masyarakat yang terbuka namun tetap berpegang pada nilai tradisional. Keberagaman tersebut juga menjadi modal sosial dalam pembangunan daerah (Navis, 1984, 33).

Secara keseluruhan, kondisi demografis Kota Padang menunjukkan karakteristik sebagai kota berkembang dengan dinamika penduduk yang cukup kompleks. Pertumbuhan jumlah penduduk, dominasi usia produktif, serta persebaran penduduk yang tidak merata menjadi tantangan sekaligus peluang bagi pemerintah daerah. Perencanaan pembangunan Kota Padang harus mempertimbangkan aspek demografis agar kebijakan

yang diambil tepat sasaran dan berkelanjutan. Selain itu, kondisi demografis juga berpengaruh terhadap kebutuhan infrastruktur, transportasi, pendidikan, dan kesehatan. Dengan memahami struktur dan dinamika penduduk, pemerintah daerah dapat menyusun kebijakan yang lebih responsif terhadap kebutuhan masyarakat. Oleh karena itu, analisis demografis menjadi dasar penting dalam penyusunan kebijakan pembangunan Kota Padang. Hal ini sejalan dengan upaya mewujudkan pembangunan yang berkeadilan dan berkelanjutan.

3.3. **Sarana dan Prasarana Transportasi Kereta Api di Kota Padang**

Sarana dan prasarana transportasi di Kota Padang berkembang seiring dengan fungsi kota ini sebagai pusat pemerintahan, ekonomi, dan pendidikan di Provinsi Sumatera Barat. Kota Padang memiliki jaringan jalan yang terdiri dari jalan nasional, jalan provinsi, dan jalan kota yang menghubungkan antarkecamatan serta daerah sekitarnya. Jalan nasional di Kota Padang berfungsi sebagai penghubung utama dengan kabupaten/kota lain di Sumatera Barat dan provinsi tetangga. Selain itu, transportasi udara dilayani oleh Bandar Udara Internasional Minangkabau yang menjadi simpul transportasi strategis di wilayah barat Indonesia. Bandara ini melayani penerbangan domestik dan internasional serta berperan penting dalam mendukung mobilitas masyarakat dan aktivitas ekonomi. Di bidang transportasi laut, Kota Padang memiliki Pelabuhan Teluk Bayur yang berfungsi sebagai pelabuhan utama untuk distribusi barang dan logistik. Keberadaan pelabuhan ini memperkuat posisi Kota Padang sebagai kota perdagangan dan jasa. Dengan demikian, sistem transportasi Kota Padang bersifat multimoda dan saling terintegrasi (Pemerintah Kota Padang, 2016, <https://www.padang.go.id>).

Dari sisi transportasi umum perkotaan, Kota Padang dilayani oleh berbagai moda transportasi, antara lain angkutan kota, bus Trans Padang, serta transportasi berbasis aplikasi. Bus Trans Padang merupakan angkutan massal berbasis jalan yang diselenggarakan oleh pemerintah

daerah untuk mengurangi kemacetan dan meningkatkan pelayanan transportasi publik. Keberadaan transportasi umum ini menjadi alternatif bagi masyarakat dalam melakukan mobilitas harian. Namun demikian, pertumbuhan kendaraan pribadi yang cukup pesat masih menjadi tantangan utama dalam sistem transportasi Kota Padang. Oleh karena itu, pengembangan transportasi massal yang efisien dan berkelanjutan menjadi kebutuhan penting dalam perencanaan transportasi daerah (Dinas Perhubungan Kota Padang, 2022, <https://dishub.padang.go.id>).

Transportasi kereta api di Kota Padang merupakan bagian dari sistem perkeretaapian nasional yang berada di wilayah Sumatera Barat. Prasarana perkeretaapian di Kota Padang meliputi jalur rel, stasiun, serta fasilitas pendukung lainnya. Jalur kereta api yang ada menghubungkan Kota Padang dengan wilayah lain, seperti Padang-Pariaman dan jalur menuju Bandar Udara Internasional Minangkabau. Beberapa stasiun yang berada di wilayah Kota Padang antara lain Stasiun Padang, Stasiun Alai, dan Stasiun Tabing. Jalur ini pada awalnya dibangun pada masa kolonial Belanda untuk mendukung kegiatan ekonomi dan pelabuhan. Dalam perkembangannya, jalur tersebut direvitalisasi untuk melayani angkutan penumpang. Keberadaan prasarana kereta api memberikan alternatif transportasi massal yang relatif aman dan terjangkau. Selain itu, kereta api berperan dalam mengurangi ketergantungan masyarakat terhadap transportasi jalan *raya* (PT Kereta Api Indonesia (Persero), 2023, <https://www.kai.id>).

Berdasarkan klasifikasi kereta api menurut sifat pelayanannya sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, kereta api yang beroperasi di Kota Padang termasuk dalam kategori kereta api umum. Kereta api umum adalah kereta api yang diselenggarakan untuk melayani kepentingan masyarakat luas. Hal ini sesuai dengan ketentuan Pasal 1 angka 8 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 yang menyatakan bahwa kereta api umum digunakan untuk

angkutan orang dan/atau barang bagi masyarakat. Layanan kereta api di Kota Padang digunakan oleh masyarakat secara terbuka dan tidak terbatas pada kepentingan tertentu. Oleh karena itu, dari aspek sifat pelayanan, kereta api di Kota Padang memenuhi unsur kereta api umum (Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, Pasal 1 angka 8).

Ditinjau dari jenis angkutannya, kereta api yang beroperasi di Kota Padang merupakan kereta api penumpang. Hal ini terlihat dari fungsi utama kereta api yang melayani angkutan orang, seperti kereta api komuter Padang–Pariaman dan kereta api bandara. Kereta api tersebut tidak digunakan untuk angkutan barang atau kereta api khusus. Menurut teori perkeretaapian, kereta api penumpang merupakan kereta api yang secara khusus diselenggarakan untuk mengangkut orang dengan tujuan pelayanan publik. Fungsi ini sejalan dengan ketentuan Pasal 5 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 yang membedakan kereta api berdasarkan fungsi angkutan penumpang dan barang. Dengan demikian, kereta api di Kota Padang secara yuridis termasuk dalam kategori kereta api penumpang (Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007, Pasal 5).

Penyelenggaraan transportasi kereta api di Kota Padang dikelola oleh Badan Usaha Milik Negara, yaitu PT Kereta Api Indonesia (Persero). PT KAI merupakan BUMN yang diberi kewenangan oleh pemerintah pusat untuk menyelenggarakan pelayanan perkeretaapian umum di Indonesia. Kewenangan tersebut bersumber dari Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian yang menyatakan bahwa penyelenggaraan perkeretaapian dapat dilakukan oleh badan usaha berdasarkan penugasan pemerintah. Di Kota Padang, PT KAI bertindak sebagai operator sarana kereta api penumpang yang melayani kepentingan masyarakat. Pemerintah pusat melalui Direktorat Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan berperan dalam penyediaan dan pengelolaan prasarana, sedangkan PT KAI mengoperasikan layanan kereta api. Pola pengelolaan ini mencerminkan sistem pemisahan fungsi regulator dan

operator dalam penyelenggaraan perkeretaapian nasional. Dengan demikian, kereta api di Kota Padang merupakan kereta api umum yang dikelola oleh BUMN atas kewenangan pemerintah (Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007, Pasal 13, <https://www.dephub.go.id>).

Di wilayah Kota Padang terdapat beberapa stasiun kereta api yang berfungsi sebagai simpul pelayanan transportasi penumpang. Stasiun utama adalah Stasiun Padang, yang berperan sebagai pusat keberangkatan dan kedatangan kereta api. Selain itu, terdapat stasiun dan halte lain seperti Stasiun Alai, Stasiun Tabing, dan beberapa perhentian kecil yang melayani jalur komuter dan bandara. Stasiun-stasiun tersebut dilengkapi dengan fasilitas dasar pelayanan penumpang sesuai standar PT KAI. Keberadaan stasiun ini memudahkan akses masyarakat terhadap layanan kereta api. Stasiun juga berfungsi sebagai titik integrasi dengan moda transportasi lain, seperti angkutan kota dan transportasi berbasis aplikasi. Dengan demikian, stasiun kereta api di Kota Padang memiliki peran strategis dalam mendukung mobilitas masyarakat perkotaan (PT Kereta Api Indonesia (Persero), <https://www.kai.id>).

3.4. **Kondisi Perlintasan Sebidang Kereta Api di Kota Padang**

Perlntasan sebidang kereta api merupakan infrastruktur yang mempertemukan jalur kereta api dengan jalan umum pada level yang sama, sehingga kendaraan dan pejalan kaki harus menyeberangi rel secara langsung. Keberadaan perlntasan sebidang menjadi salah satu aspek kritis dalam sistem transportasi perkotaan, mengingat titik pertemuan ini menyimpan potensi konflik antara pergerakan kereta api dengan arus lalu lintas jalan raya. Di Kota Padang, jalur kereta api membentang sepanjang koridor dari Teluk Bayur di sisi selatan hingga Duku di sisi utara, melewati berbagai kawasan permukiman, perdagangan, dan industri. Sepanjang koridor tersebut, berdasarkan data yang dihimpun dari Balai Teknik Perkeretaapian (BTP) Kelas II Padang pada Juli 2025, tercatat terdapat 92 titik perlntasan sebidang yang tersebar di seluruh wilayah pelayanan

kereta api Kota Padang. Jumlah ini terbagi ke dalam 11 segmen jalur yang masing-masing diberi kode JPL A hingga JPL K, dengan batas segmen mengikuti nama stasiun atau halte yang menjadi titik acuan operasional kereta api.

Dari keseluruhan 92 perlintasan tersebut, klasifikasi dilakukan berdasarkan status legalitas dan ketersediaan penjagaan, yang menghasilkan tiga kategori utama. Pertama, perlintasan terdaftar dan dijaga sebanyak 36 titik, yakni perlintasan yang telah tercatat secara resmi oleh BTP dan dilengkapi dengan petugas jaga aktif. Kedua, perlintasan terdaftar namun tidak dijaga sebanyak 27 titik, yakni perlintasan yang memiliki status administratif resmi namun tidak memiliki petugas yang berjaga secara rutin. Ketiga, perlintasan tidak terdaftar sebanyak 29 titik, yakni perlintasan yang terbentuk secara liar atau swadaya oleh masyarakat tanpa melalui proses perizinan dan pendaftaran kepada otoritas perkeretaapian.

3.4.1. Perlintasan Sebidang Resmi di Kota Padang

No	JPL	Terdaftar Dijaga	Terdaftar Tidak Dijaga	Tidak terdaftar
A	TELUK BAYUH - BUKIT PUTUS	1	2	
B	BUKIT PUTUS - KAMPUNG JUA	2		3
C	KAMPUNG JUA - PAUH LIMA	1	3	9
D	PAUH LIMA - ENDARUNG	3		3
E	BUKIT PUTUS - PADANG	4		1
F	PADANG PULAU AIR	7		
G	PADANG PASAR ALAI	1	2	2
H	PASAR ALAI - AIR TAWAR	3	1	3
I	AIR TAWAR - TABING	4	3	8
J	TABING - LUBUK BUAYA	8	7	1
K	LUBUK BUAYA - DUKU	8	9	1
	JUMLAH	36	27	29

Sumber : BTP Kelas II Padang (Juli 2025)

Gambar 1: Tabel Jumlah Perlintasan Sebidang di Kota Padang

Perlintasan sebidang resmi adalah perlintasan yang telah terdaftar secara administratif pada Balai Teknik Perkeretaapian (BTP) Kelas II Padang dan memenuhi ketentuan teknis yang diatur dalam peraturan perundang-undangan perkeretaapian yang berlaku. Berdasarkan data BTP Kelas II Padang Juli 2025, total perlintasan resmi

di Kota Padang berjumlah 92 titik, yang terbagi menjadi 36 titik terdaftar dijaga dan 27 titik terdaftar tidak dijaga. Perlintasan terdaftar dijaga merupakan perlintasan yang paling memenuhi standar keselamatan, karena selain tercatat resmi, perlintasan ini juga dilengkapi dengan petugas penjaga yang bertugas membuka dan menutup palang pintu setiap kali kereta api akan melintas. Petugas jaga ini beroperasi berdasarkan jadwal perjalanan kereta api yang telah ditentukan, dan bertanggung jawab memastikan tidak ada kendaraan maupun pejalan kaki yang menyeberang saat kereta api mendekat. Selain kehadiran petugas, perlintasan jenis ini umumnya juga dilengkapi dengan palang pintu mekanis atau elektrik, lampu sinyal peringatan, bunyi sirine atau bel otomatis, serta rambu-rambu lalu lintas berupa tanda silang (X) dan papan peringatan keberadaan rel kereta api. Kondisi permukaan jalan pada perlintasan terdaftar dijaga umumnya sudah menggunakan material aspal atau beton yang terawat, sehingga relatif aman dilalui oleh berbagai jenis kendaraan.



Gambar 2: Titik Perlintasan Sebidang Resmi di Kota Padang

Adapun perlintasan terdaftar tidak dijaga memiliki status legal yang sama dengan perlintasan terdaftar dijaga, namun tidak dilengkapi dengan petugas yang berjaga secara aktif. Perlintasan ini biasanya hanya dilengkapi dengan rambu peringatan, marka jalan, dan dalam beberapa kasus terdapat warning light atau sirine otomatis yang

diaktifkan oleh sistem sinyal kereta. Tanpa kehadiran petugas, pengguna jalan sepenuhnya bertanggung jawab untuk memantau kondisi jalur rel sebelum menyeberang. Kondisi ini menjadikan perlintasan terdaftar tidak dijaga memiliki tingkat risiko kecelakaan yang lebih tinggi dibandingkan perlintasan yang dijaga, meskipun secara administratif telah memenuhi syarat legalitas.

Dari sisi distribusi segmen, perlintasan resmi tersebar merata di seluruh 11 segmen jalur, dengan masing-masing segmen memiliki antara 3 hingga 15 titik perlintasan resmi. Keberadaan perlintasan resmi ini pada umumnya berada pada lokasi-lokasi yang memiliki volume lalu lintas kendaraan yang cukup tinggi, seperti jalan penghubung antar kelurahan, jalan akses menuju pasar, sekolah, dan fasilitas publik lainnya, sehingga pemerintah dan otoritas perkeretaapian memandang perlu untuk memberikan pengakuan resmi dan perlengkapan keselamatan yang memadai.

3.4.2. Perlintasan Sebidang Tidak Resmi



Gambar 3: Titik Perlintasan Sebidang Tidak Resmi di Kota Padang

Perlintasan sebidang tidak resmi atau perlintasan liar adalah perlintasan yang terbentuk tanpa melalui proses perizinan, pendaftaran, maupun persetujuan dari otoritas perkeretaapian yang berwenang. Perlintasan jenis ini muncul secara organik akibat

kebutuhan masyarakat yang bermukim di sekitar jalur rel untuk memiliki akses jalan yang lebih singkat dan efisien, tanpa harus memutar jauh menuju perlintasan resmi terdekat. Berdasarkan data BTP Kelas II Padang Juli 2025, jumlah perlintasan tidak resmi di Kota Padang mencapai 29 titik, menjadikannya kategori dengan jumlah terbanyak dan mendominasi lebih dari separuh total perlintasan yang ada di wilayah ini.

Dari sisi fisik, perlintasan tidak resmi umumnya tidak memiliki fasilitas keselamatan apapun. Tidak terdapat palang pintu, tidak ada petugas jaga, tidak ada lampu sinyal, dan dalam banyak kasus bahkan tidak terdapat rambu peringatan yang memadai. Permukaan perlintasan seringkali hanya berupa tanah urug, batu kerikil, atau kayu papan yang diletakkan secara sederhana oleh warga setempat agar kendaraan, terutama sepeda motor, dapat melewati rel dengan lebih mudah. Kondisi ini sangat berbahaya, terutama saat cuaca hujan di mana permukaan menjadi licin dan jarak pandang pengemudi terhadap kereta api yang mendekat menjadi terbatas.

3.5. Dinas Perhubungan Kota Padang Sebagai Instansi Terkait Pengawasan Perlintasan Sebidang Kereta Api

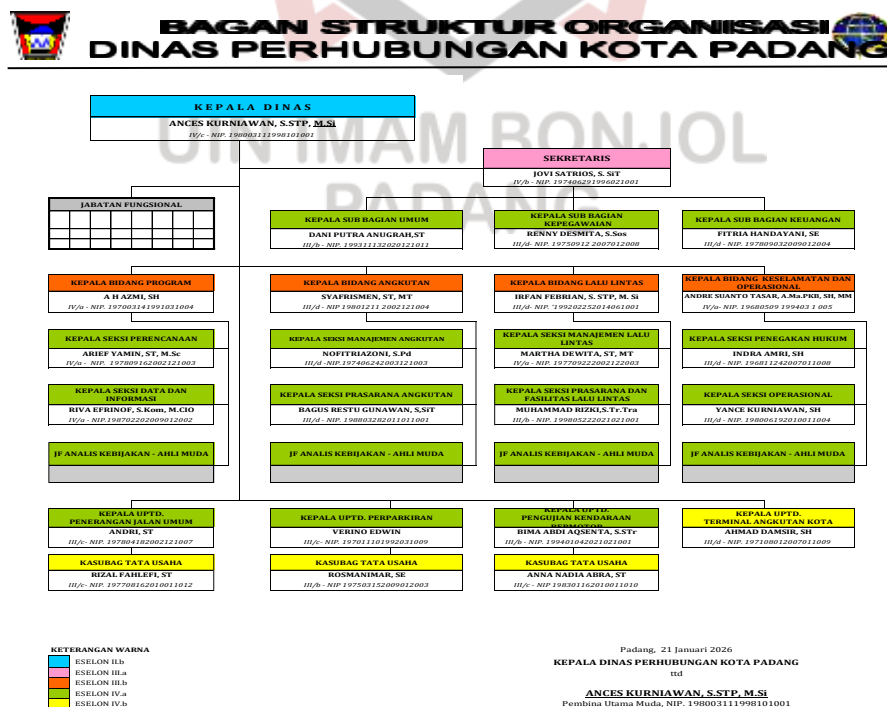
3.5.1. Profil Dinas Perhubungan Kota Padang

Dinas Perhubungan Kota Padang merupakan perangkat daerah yang dibentuk dalam rangka penyelenggaraan urusan pemerintahan di bidang perhubungan yang menjadi kewenangan Pemerintah Kota Padang. Keberadaan Dinas Perhubungan Kota Padang didasarkan pada ketentuan Peraturan Wali Kota Padang Nomor 15 Tahun 2025 tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi, serta Tata Kerja Dinas Perhubungan, yang menjadi landasan hukum utama dalam pelaksanaan tugas dan kewenangannya. Berdasarkan Peraturan Wali Kota Padang Nomor 15 Tahun 2025, Dinas Perhubungan Kota Padang mempunyai tugas membantu Wali Kota dalam melaksanakan urusan pemerintahan yang

menjadi kewenangan daerah di bidang perhubungan, yang meliputi transportasi darat, lalu lintas dan angkutan jalan, serta aspek keselamatan transportasi. Dalam menjalankan tugas tersebut, Dinas Perhubungan berperan sebagai unsur pelaksana teknis yang bertanggung jawab atas perencanaan, pelaksanaan, pengawasan, dan evaluasi kebijakan daerah di sektor perhubungan.

Secara organisatoris, Dinas Perhubungan Kota Padang dipimpin oleh seorang Kepala Dinas yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Wali Kota melalui Sekretaris Daerah. Untuk mendukung pelaksanaan tugasnya, Dinas Perhubungan didukung oleh struktur organisasi yang terdiri atas sekretariat dan beberapa bidang teknis sesuai dengan ruang lingkup urusan perhubungan. Susunan organisasi ini dirancang untuk menjamin efektivitas pelaksanaan tugas, khususnya dalam pengelolaan lalu lintas, angkutan jalan, serta pengawasan sarana dan prasarana transportasi di wilayah Kota Padang.

3.5.2 Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Padang



Gambar 4: Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Padang

Struktur organisasi Dinas Perhubungan Kota Padang disusun sebagai bentuk pengaturan kelembagaan untuk menjamin pelaksanaan tugas dan fungsi di bidang perhubungan dapat berjalan secara efektif, efisien, dan terkoordinasi. Pengaturan struktur organisasi tersebut ditetapkan dalam Peraturan Wali Kota Padang Nomor 15 Tahun 2025, yang mengatur kedudukan, susunan organisasi, serta tata kerja Dinas Perhubungan sebagai perangkat daerah pelaksana urusan pemerintahan di sektor perhubungan. Pembentukan struktur organisasi Dinas Perhubungan Kota Padang dimaksudkan untuk membagi kewenangan dan tanggung jawab secara jelas antarunit kerja, sehingga setiap bidang memiliki peran dan fungsi yang spesifik sesuai dengan ruang lingkup urusan perhubungan. Dengan adanya pembagian struktur tersebut, pelaksanaan kegiatan perencanaan, pengaturan, pengendalian, dan pengawasan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan dapat dilaksanakan secara terarah dan terukur.

Secara hierarkis, struktur organisasi Dinas Perhubungan Kota Padang dipimpin oleh Kepala Dinas yang bertanggung jawab kepada Wali Kota melalui Sekretaris Daerah. Dalam melaksanakan tugasnya, Kepala Dinas dibantu oleh unsur sekretariat dan bidang-bidang teknis yang masing-masing memiliki fungsi pendukung sesuai dengan tugas pokok Dinas Perhubungan. Struktur ini mencerminkan hubungan kerja yang bersifat koordinatif, integratif, dan sinkron antarunit organisasi. Keberadaan struktur organisasi tersebut menjadi landasan penting dalam pelaksanaan fungsi pengawasan perlintasan sebidang kereta api. Setiap unit kerja dalam Dinas Perhubungan memiliki kontribusi sesuai dengan kewenangannya, baik dalam perencanaan kebijakan teknis, pengelolaan lalu lintas, penyediaan sarana prasarana keselamatan, maupun koordinasi dengan instansi terkait. Oleh karena itu, pemahaman terhadap struktur organisasi Dinas Perhubungan Kota Padang menjadi penting sebagai dasar untuk memahami mekanisme kerja dan pelaksanaan kewenangan Dishub dalam pengawasan perlintasan sebidang kereta api.

3.5.3 Tugas dan Wewenang Dinas Perhubungan Kota Padang

Dinas Perhubungan Kota Padang merupakan perangkat daerah yang melaksanakan urusan pemerintahan di bidang perhubungan yang menjadi kewenangan Pemerintah Daerah Kota Padang. Kedudukan dan keberadaan Dinas Perhubungan sebagai unsur pelaksana teknis daerah ditetapkan berdasarkan Peraturan Wali Kota Padang Nomor 15 Tahun 2025 tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi, serta Tata Kerja Dinas Perhubungan, yang menjadi dasar hukum pelaksanaan tugas dan wewenangnya di bidang perhubungan daerah. Dalam melaksanakan tugas tersebut, Dinas Perhubungan Kota Padang mempunyai fungsi perumusan kebijakan teknis, pelaksanaan kebijakan, serta pengawasan dan pengendalian di bidang lalu lintas dan angkutan jalan. Fungsi tersebut mencakup pengaturan, pengendalian, dan pengawasan lalu lintas guna menjamin keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas di wilayah Kota Padang sesuai dengan kewenangan pemerintah daerah (Peraturan Wali Kota Padang Nomor 15 Tahun 2025).

Tugas dan wewenang Dinas Perhubungan Kota Padang dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan juga sejalan dengan ketentuan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang memberikan kewenangan kepada pemerintah daerah kabupaten/kota untuk melakukan pengaturan, penjagaan, pengawalan, dan pengawasan lalu lintas pada jalan yang menjadi kewenangannya, termasuk penyediaan rambu, marka, dan alat pemberi isyarat lalu lintas (Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009). Dalam konteks pengawasan perlintasan sebidang kereta api, tugas dan wewenang Dinas Perhubungan Kota Padang berkaitan langsung dengan aspek keselamatan lalu lintas jalan. Perlintasan sebidang merupakan titik temu antara lalu lintas jalan dan jalur kereta api yang memiliki tingkat risiko kecelakaan tinggi, sehingga memerlukan pengawasan dari pemerintah daerah melalui

perangkat daerah yang memiliki kewenangan teknis di bidang perhubungan (Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009).

Pendelegasian kewenangan pengawasan perlintasan sebidang kepada Dinas Perhubungan Kota Padang didasarkan pada prinsip pembagian urusan pemerintahan antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah. Dalam sistem pemerintahan daerah, urusan lalu lintas dan angkutan jalan pada jalan kabupaten/kota merupakan bagian dari urusan pemerintahan yang diserahkan kepada pemerintah daerah untuk dikelola secara langsung melalui perangkat daerah yang berwenang (Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah). Secara khusus dalam bidang perkeretaapian, Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian menegaskan bahwa keselamatan pada perlintasan sebidang merupakan tanggung jawab bersama antara penyelenggara perkeretaapian dan pemerintah. Dalam hal perlintasan sebidang berada pada jalan kabupaten/kota, pemerintah daerah memiliki kewenangan untuk melakukan pengawasan lalu lintas jalan di sekitar perlintasan tersebut guna menjamin keselamatan pengguna jalan (Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007).

Pendelegasian kewenangan pengawasan perlintasan sebidang kepada Dinas Perhubungan juga didasarkan pada pertimbangan administratif dan teknis. Dalam hukum administrasi negara, pendelegasian kewenangan dilakukan untuk menjamin efektivitas dan efisiensi penyelenggaraan pemerintahan, terutama dalam pelaksanaan tugas-tugas yang bersifat teknis operasional. Pendelegasian kepada organ atau perangkat yang memiliki kompetensi teknis dipandang sebagai bentuk pelaksanaan asas efektivitas dalam penyelenggaraan pemerintahan (Ridwan HR, 2018, 59). Dengan demikian, pendelegasian kewenangan pengawasan perlintasan sebidang kepada Dinas Perhubungan Kota Padang merupakan konsekuensi logis dari pembagian urusan pemerintahan serta kebutuhan akan pengawasan teknis yang

berkelanjutan di bidang lalu lintas dan transportasi. Dinas Perhubungan dipandang sebagai perangkat daerah yang paling relevan dan kompeten untuk melaksanakan kewenangan tersebut dalam rangka menjamin keselamatan lalu lintas pada perlintasan sebidang kereta api (Ridwan HR 2018, 59).





UIN IMAM BONJOL
PADANG