

**PENGARUH STASIUN KERETA API TAWANG
TERHADAP AKTIVITAS PEREKONOMIAN
DI STASIUN TAWANG DAN KAWASAN SEKITARNYA**

TUGAS AKHIR

Oleh:
SATRIO DWI RAHARGO
L2D000455



**JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH & KOTA
FAKULTAS TEKNIK UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2004**

ABSTRAK

Stasiun Tawang merupakan salah satu stasiun tertua di Indonesia. Dibangun sejak tahun 1864 – 1870, pada saat itu Stasiun Tawang diarahkan untuk melayani jalur Semarang – Solo – Yogyakarta. Stasiun Tawang dapat dikatakan merupakan landmark dari pengembangan kota di kawasan kota lama di Semarang. Pada saat ini Stasiun Tawang adalah salah satu stasiun di Semarang yang masih beroperasi penuh selama 24 jam sehari dan juga merupakan satu – satunya aktivitas di kota lama yang masih beroperasi penuh selama 24 jam sehari. Selama waktu tersebut terdapat aktivitas yang hidup di sekitar stasiun mengikuti operasi dari stasiun. Aktivitas tersebut meliputi aktivitas perdagangan (toko, kios, warung, dll), dan aktivitas jasa (taksi, parkir, jasa angkut barang, dll). Beroperasinya aktivitas di dalam dan sekitar Stasiun Tawang tersebut menunjukkan bahwa aktivitas stasiun (terutama Stasiun Tawang) memiliki kemampuan untuk menggerakkan aktivitas perekonomian secara stabil dalam 24 jam.

Munculnya beragam aktivitas perekonomian baik yang ada di dalam maupun yang ada di sekitar kawasan, memperlihatkan adanya pengaruh yang cukup nyata dari aktivitas dalam stasiun terhadap aktivitas perekonomian baik yang ada di dalam maupun di sekitar stasiun. Namun demikian perlu diketahui seberapa besar pengaruh yang telah ditimbulkan tersebut dan juga bagaimana aktivitas utama stasiun mempengaruhi aktivitas perekonomian, sehingga stasiun nantinya diharapkan dapat memiliki nilai tambah dalam perkembangan kereta api pada khususnya dan perkembangan kawasan pada umumnya.

Studi ini dilakukan dengan memperhitungkan aktivitas yang berkembang dalam stasiun, bagaimana aktivitas tersebut mempengaruhi aktivitas perekonomian, dan seberapa besar keterkaitan yang terjadi diantara perkembangan aktivitas stasiun dan aktivitas perekonomian. Keterkaitan ini nantinya akan memperlihatkan seberapa besar pengaruh yang telah ditimbulkan oleh aktivitas stasiun terhadap aktivitas perekonomian di dalam dan sekitar kawasan. Hasil dalam studi ini nantinya dapat digunakan sebagai bahan pertimbangan terhadap setiap rencana pengembangan kereta api pada khususnya dan setiap rencana pengembangan kawasan pada umumnya.

Metode analisis yang digunakan dalam studi ini adalah metode crosstab, kualitatif deskriptif dan multiplier effect (regresi). Metode crosstab akan menggambarkan bagaimana aktivitas pengguna (perilaku pengguna) dapat mempengaruhi aktivitas perekonomian. Analisis kualitatif deskriptif akan menggambarkan bagaimana keterkaitan antar aktivitas di stasiun (aktivitas pengguna dan aktivitas perekonomian). Sementara metode regresi akan menggambarkan seberapa besar aktivitas pengguna (perilaku pengguna) tersebut mempengaruhi aktivitas perekonomian di stasiun dan kawasan sekitarnya.

Hasil perhitungan dengan metode crosstab menunjukkan pengguna Stasiun Tawang yang mengaku sering mempergunakan fasilitas yang terkait dengan aktivitas perekonomian di Stasiun Tawang, menghabiskan atau mengeluarkan uang dalam rentang < Rp 10.000,00 (41,7%) dan antara Rp 10.000,00 – Rp 20.000,00 (29,2%). Sementara analisis kualitatif deskriptif menunjukkan bahwa jumlah penumpang memiliki keterkaitan erat dengan aktivitas jasa (bersifat linier) sementara untuk aktivitas perdagangan bersifat fluktuatif. Berdasarkan hasil perhitungan metode crosstab dan kualitatif deskriptif tersebut, maka dapat diketahui besarnya pengaruh dari aktivitas stasiun terhadap aktivitas perekonomian dengan perhitungan multiplier effect (regresi), yaitu sebagai berikut:

$$Y_1 = 9107,154 + 1036,224 X_1 - 3181,487 X_2 + 7,074 X_3$$

$$Y_2 = 8896,031 + 1501,572 X_1 - 20,193 X_2 + 3,655 X_3$$

Hasil analisis regresi tersebut menunjukkan bahwa aktivitas perekonomian (aktivitas perdagangan (Y_1) dan jasa (Y_2)) dipengaruhi oleh variabel jumlah pengguna (X_1), jumlah pekerja (X_2) dan jumlah pengeluaran pengguna (X_3). Hasil analisis tersebut menunjukkan bahwa meskipun pengaruh dari jumlah pengguna untuk aktivitas perdagangan jauh lebih sedikit dibandingkan dengan jumlah pengguna untuk aktivitas jasa, namun pengaruh dari jumlah pengeluaran untuk aktivitas perdagangan jauh lebih besar daripada untuk aktivitas jasa. Meskipun pada kedua aktivitas tersebut jumlah pengguna tetap merupakan pengaruh terbesar. Hal ini menunjukkan bahwa untuk aktivitas perdagangan besar kecilnya pengaruh dari aktivitas stasiun ditentukan oleh jumlah pengeluaran konsumen dan bukan oleh jumlah pengguna. Sedangkan untuk aktivitas jasa berlaku sebaliknya, bahwa jumlah pengguna akan lebih memberi pengaruh terhadap pendapatan aktivitas jasa daripada terhadap pengeluaran konsumen. Sehingga besarnya pengaruh untuk aktivitas perdagangan adalah sebesar 7,074 berdasarkan variabel pengeluaran konsumen aktivitas perdagangan, sementara untuk aktivitas jasa adalah sebesar 1501,572 berdasarkan variabel jumlah pengguna aktivitas jasa.

Kata kunci : aktivitas stasiun, aktivitas perekonomian, pengaruh

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi memiliki peran sebagai agen pendorong pergerakan dan pertumbuhan aktivitas kawasan. Pengembangan jasa transportasi dalam mendukung pengembangan aktivitas kawasan dapat dilakukan melalui intervensi pada sarana (moda) ataupun prasarananya. Salah satu moda angkutan tersebut adalah kereta api. Prasarana kereta api yang dapat menjadi titik tumbuh pendorong pertumbuhan tersebut adalah stasiun. Stasiun kereta api sebagai titik dengan aksesibilitas tinggi dan dikunjungi oleh sejumlah besar penumpang adalah lokasi yang menarik bagi munculnya aktivitas perkantoran, pertokoan, dan aktivitas lain yang memiliki nilai komersial tinggi. Beberapa stasiun KA yang sibuk mampu menarik munculnya pusat perbelanjaan dan memberikan kontribusi pada keuangan perusahaan kereta api (Barry J. Simpson, 1994:101).

Stasiun sebagai bagian dari prasarana kota tidak hanya berhenti sebagai sebatas bangunan fisik saja. Stasiun dapat menjadi sarana penyampai pesan kepada setiap orang yang mengunjunginya. Pada stasiun terjadi bermacam interaksi dan pergesekan dari bermacam manusia yang memiliki beragam aktivitas dan identitas. Masing – masing aktivitas manusia tersebut kemudian menumbuhkan kehidupan sebuah “kota kecil” yang memiliki beragam cerita dan kehidupan yang khas.

Hiroshi Hara (1998), arsitek pembangunan Stasiun Kyoto, Jepang, menyebutkan bahwa stasiun dengan kehidupannya yang khas akan mampu memberikan lebih daripada sebuah stasiun. Baginya stasiun adalah juga pencerminan dari sifat dinamis dari kota yang ditempatinya. Stasiun dan kota adalah fenomena yang terus menerus berubah dan merupakan kumpulan dari elemen – elemen yang masing – masing memiliki waktunya sendiri – sendiri.

Perkembangan stasiun sebagai fasilitas transportasi manusia selalu menuntut penyesuaian terhadap ide – ide dan pertanyaan yang berkembang dalam masyarakat kota. Bernard Tschumi (Event Cities, 1994) menyebutkan pertanyaan – pertanyaan mengenai “bagaimana bentuk dari sebuah stasiun di mana pada saat yang sama juga berfungsi sebagai pusat kegiatan budaya, hotel, convention center, dan pusat perbelanjaan?”, serta

pertanyaan mengenai “apa yang seharusnya dilakukan oleh permukiman – permukiman di sekitar stasiun terhadap bangunan megablock tersebut?”. Dalam hal inilah maka perkembangan stasiun sebagai kesatuan dari manajemen transportasi kereta api harus pula mempertimbangkan bagaimana pengaruh dari stasiun tersebut terhadap masyarakat sekitarnya dan kota yang ditempatinya. Namun demikian, meskipun pemikiran Bernard Tschumi tetap dipakai sebagai pendukung ide mengenai pengaruh dari stasiun terhadap kawasan sekitarnya, tetapi dalam studi ini perkembangan stasiun diarahkan pada pengaruh stasiun terhadap aktivitas perekonomian (pertokoan, warung, jasa – jasa dll), terutama terhadap pendapatan dan asal pekerja dari aktivitas perekonomian tersebut. Hal ini terkait dengan pemahaman bahwa stasiun adalah pencerminan dari sifat dinamis kota yang ditempatinya sehingga perkembangan stasiun kemudian terkait dengan karakteristik dan jenis dari stasiun tersebut (Barry J. Simpson, 1994:101).

Kota Semarang memiliki dua stasiun, yaitu Stasiun Poncol dan Stasiun Tawang. Kedua stasiun tersebut memiliki karakteristik yang berbeda. Stasiun Poncol diarahkan sebagai stasiun untuk kereta kelas ekonomi dan kereta barang, sementara Stasiun Tawang diarahkan sebagai stasiun untuk kereta kelas bisnis dan eksekutif (angkutan penumpang). Sehingga dari sisi kelas kereta terdapat perbedaan dalam klasifikasi ekonomi pengguna kereta.

Pengembangan stasiun di Kota Semarang memiliki sejarah yang cukup lama. Semula Stasiun Tawang terletak di pusat kota (kota lama) pada masa penjajahan Belanda. Penempatan ini tidak lepas dari usaha dari pemerintah Belanda untuk mengoptimalkan pelayanan dari stasiun terhadap para penumpang. Sementara Stasiun Poncol yang dibangun setelah Stasiun Tawang (1914), berlokasi tidak jauh dari Stasiun Tawang. Stasiun Poncol dibangun untuk melayani jalur yang belum dilayani oleh Stasiun Tawang. Selain itu pemerintah Belanda melihat perlunya pembangunan stasiun baru untuk mengantisipasi kepadatan penumpang yang tidak tertangani oleh Stasiun Tawang.

Stasiun Tawang merupakan salah satu stasiun tertua di Indonesia. Dibangun sejak tahun 1864 – 1870, Stasiun Tawang pada saat itu diarahkan untuk melayani jalur Semarang – Solo – Yogyakarta. Stasiun Tawang dapat dikatakan merupakan landmark dari pengembangan kota di kawasan kota lama di Semarang (*Semarang dalam kenangan. 2003*). Ketika itu kawasan kota lama ikut berkembang mengikuti perkembangan Stasiun Tawang. Setiap aktivitas yang ada pada saat itu cenderung mendekati stasiun, yang

bertujuan untuk lebih menjamin aksesibilitas dan kelancaran usaha mereka (para pengusaha dan pedagang). Selain juga terkait dengan usaha untuk memberikan pelayanan bagi para penumpang kereta api. Dalam hal ini terlihat bagaimana potensi dari stasiun, yaitu kemampuannya dalam menarik perkembangan aktivitas di sekitarnya, terutama aktivitas perekonomian. Potensi stasiun untuk menarik perkembangan aktivitas perekonomian tersebut tidak lepas dari perkembangan aktivitas penumpang kereta api yang ada di Stasiun Tawang.

Stasiun Tawang pada saat ini adalah salah satu stasiun di Semarang yang masih beroperasi penuh selama 24 jam sehari dan juga merupakan satu – satunya aktivitas di kota lama yang beroperasi penuh selama 24 jam sehari (*“Perlukah Stasiun Tawang dipertahankan?”*. *Suara Merdeka*, 31 Oktober 2001). Selama waktu tersebut terdapat aktivitas yang masih hidup di sekitar stasiun mengikuti operasi dari stasiun. Aktivitas tersebut meliputi aktivitas perdagangan (toko, kios, warung, dll), dan aktivitas jasa (taksi, parkir, angkut barang, dll). Beroperasinya aktivitas di dalam dan sekitar Stasiun Tawang tersebut menunjukkan bahwa aktivitas stasiun (terutama Stasiun Tawang) memiliki kemampuan untuk menggerakkan aktivitas perekonomian secara stabil dalam 24 jam.

Potensi ekonomi dari Stasiun Tawang tersebut makin terlihat jika dikaitkan dengan fungsi serta kelas dari Stasiun Tawang. Stasiun Tawang saat ini merupakan stasiun transit dari Kota Surabaya maupun Jakarta. Kedua kota tersebut memiliki aktivitas ekonomi yang cukup tinggi. Sebagai stasiun transit, Stasiun Tawang memiliki jumlah pengguna yang cukup tinggi, yaitu sebesar 634.348 penumpang pada tahun 2003. Tingginya jumlah pengguna ini juga menunjukkan beragamnya latarbelakang dari para pengunjung stasiun.

Pengaruh Stasiun KA Tawang terhadap aktivitas perekonomian di stasiun dan kawasan sekitarnya dapat diketahui berdasarkan pengaruh dari aktivitas pengunjung stasiun yang menggunakan setiap aktivitas perekonomian, yang ditunjukkan berdasarkan pendapatan setiap aktivitas perekonomian dan asal pekerja dari aktivitas perekonomian serta berdasarkan jumlah pengunjung dan besarnya pengeluaran dari pengunjung stasiun ketika menggunakan aktivitas perekonomian di stasiun dan kawasan sekitarnya. Pengaruh dari Stasiun Tawang terhadap aktivitas perekonomian dapat diketahui melalui studi/penelitian ini. Penelitian dilakukan dengan cara mengidentifikasi aktivitas di stasiun kereta dan juga mengidentifikasi kaitannya dengan aktivitas perekonomian yang terletak di dalam dan sekitar stasiun.