

BAB III

TINJAUAN UMUM WILAYAH STASIUN SOLO JEBRES KOTA SURAKARTA

3.1 Kota Surakarta

Kota Surakarta terletak antara 110° 45' 15" dan 110° 45' 35" Bujur Timur dan antara 7° 36' dan 7° 56' Lintang Selatan. Kota Surakarta merupakan salah satu kota besar di Jawa Tengah yang menunjang kota-kota lainnya seperti Semarang maupun Yogyakarta. Wilayah Kota Surakarta atau lebih dikenal dengan "Kota Solo" merupakan dataran rendah dengan ketinggian ± 92 m dari permukaan laut. Kota Solo berbatasan di sebelah utara dengan Kabupaten Boyolali, sebelah timur dengan Kabupaten Karanganyar, sebelah selatan dengan Kabupaten Sukoharjo dan di sebelah Barat dengan Kabupaten Sukoharjo. Luas wilayah Kota Surakarta mencapai 44,04 km² yang terbagi dalam 5 kecamatan, yaitu : Kecamatan Laweyan,

Serengan, Pasar Kliwon, Jebres dan Banjarsari. Sebagian besar lahan dipakai sebagai tempat pemukiman sebesar 65%, Sedangkan untuk kegiatan ekonomi juga memakan tempat yang cukup besar juga yaitu berkisar antara 16,5% dari luas lahan yang ada. (Bappeda, 2013)

3.1.1 Sejarah Kota Surakarta

Sejarah kota Surakarta dimulai saat Sunan Pakubuwana II, raja Kesultanan Mataram, memindahkan kedudukan raja dari Kartasura ke Desa Sala, sebuah desa yang tidak jauh dari tepi Bengawan Solo, karena istana Kartasura hancur akibat serbuan pemberontak. Sunan Pakubuwana II membeli tanah dari lurah Desa Sala, yaitu Kyai Sala, sebesar 10.000 ringgit (gulden Belanda) untuk membangun istana Mataram yang baru. Secara resmi, istana Mataram yang baru dinamakan Keraton Surakarta Hadiningrat dan mulai ditempati tanggal 17 Februari 1745. Tanggal ini kemudian ditetapkan sebagai hari jadi Kota Surakarta. Perjanjian Giyanti yang ditanda-tangani oleh Sunan Pakubuwana III, Belanda, dan Pangeran Mangkubumi pada 13 Februari 1755 membagi wilayah Mataram menjadi dua yaitu Kasunanan Surakarta dan Kesultanan Yogyakarta. Selanjutnya wilayah Kasunanan Surakarta semakin berkurang, karena Perjanjian Salatiga yang diadakan pada 17 Maret 1757 menyebabkan Raden Mas Said diakui sebagai seorang pangeran merdeka dengan wilayah kekuasaan berstatus kadipaten, yang disebut dengan

nama Praja Mangkunegaran. Sebagai penguasa Mangkunegaran, Raden Mas Said bergelar Adipati Mangkunegara I.

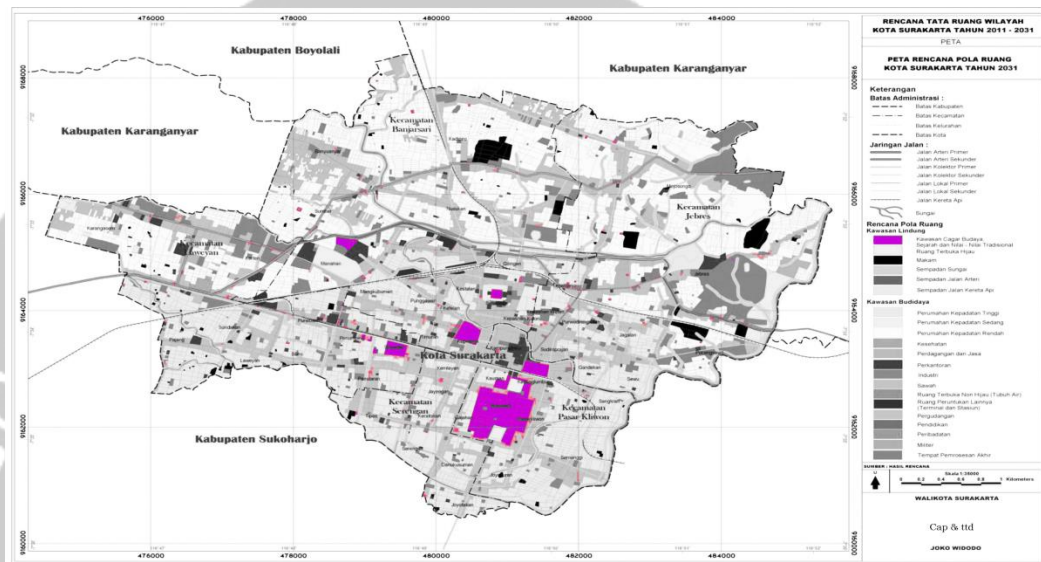
Kekuasaan politik kedua kerajaan ini dilikuidasi setelah berdirinya Republik Indonesia pada tanggal 17 Agustus 1945. Selama 10 bulan, Surakarta berstatus sebagai daerah istimewa setingkat provinsi, yang dikenal sebagai Daerah Istimewa Surakarta. Karena berkembang gerakan anti monarki di Surakarta serta kerusuhan, penculikan, dan pembunuhan pejabat-pejabat DIS, pada tanggal 16 Juni 1946 pemerintah membubarkan DIS dan menghilangkan kekuasaan raja-raja Kasunanan dan Mangkunegaran. Status Susuhunan Surakarta dan Adipati Mangkunegaran menjadi rakyat biasa di masyarakat dan keraton diubah menjadi pusat pengembangan seni dan budaya Jawa. Kemudian Surakarta ditetapkan menjadi tempat kedudukan dari residen, yang memimpin Keresidenan Surakarta (*Residentie Soerakarta*) dengan luas daerah 5.677 km². Keresidenan Surakarta terdiri dari daerah-daerah Kota Praja Surakarta, Kabupaten Karanganyar, Kabupaten Sragen, Kabupaten Wonogiri, Kabupaten Sukoharjo, Kabupaten Klaten, Kabupaten Boyolali. Tanggal 16 Juni 1946 diperingati sebagai hari jadi Pemerintah Kota Surakarta era modern. Setelah Keresidenan Surakarta dihapuskan pada tanggal 4 Juli 1950, Surakarta menjadi kota di bawah administrasi Provinsi Jawa Tengah. Semenjak berlakunya UU Pemerintahan Daerah yang memberikan banyak hak otonomi bagi pemerintahan daerah, Surakarta menjadi daerah berstatus kota otonom.

3.1.2 Cagar Budaya di Surakarta

Perjalanan panjang Kota Surakarta mempengaruhi banyaknya bangunan bersejarah yang mengiringi perkembangan Kota, mulai dari bangunan ibadah, bangunan umum, keraton, hingga bangunan militer. Selain Keraton Surakarta (dibangun 1745) dan Pura Mangkunegaran (dibangun 1757), terdapat pula Benteng Vastenburg peninggalan Belanda, dan Loji Gandrung yang saat ini digunakan sebagai kediaman Walikota Surakarta. Pada tahun 1997 telah didata 70 peninggalan sejarah di Surakarta yang meliputi tempat bersejarah, rumah tradisional, bangunan kolonial, tempat ibadah, pintu gerbang, monumen, furnitur jalan, dan taman kota.

Bangunan cagar budaya dalam kaitannya dengan bangunan umum sebagian besar berupa bangunan transportasi seperti terminal dan stasiun. Bangunan cagar budaya yang berupa stasiun dikata Surakarta dibagi menjadi 2

jenis. Pertama, adalah bangunan stasiun yang dibangun oleh pemerintah kolonial belanda (Stasiun Solo Balapan dan Stasiun Purwosari) dan Kedua, adalah stasiun yang dibangun mandiri oleh kesunanan Surakarta (Stasiun Solo Jebres dan Stasiun Sangkrah). Bangunan-bangunan ini hingga kini masih beroperasi dengan baik bahkan menjadi bagian dari upaya revitalisasi Pemerintah kota Surakarta untuk mendukung masterplan kota Surakarta sebagai kota budaya.



Gambar 3. 1 Sebaran Bangunan Cagar Budaya Kota Surakarta

Sumber : (RTRW, 2012)

Kepedulian pemerintah Kota Surakarta kepada bangunan-bangunan cagar budaya didasarkan kepada upaya pemerintah Kota Surakarta untuk membentuk wajah Kota Surakarta yang bisa memperlihatkan *timeline* perjalanan kota dari masa ke masa sehingga Kota Surakarta tidak akan kehilangan orientasi. Masterplan kota Surakarta dengan semboyan *Solo Past as Solo Future* semakin menerjemahkan rencana pemerintah kota Surakarta memberikan tempat spesial bagi bangunan-bangunan cagar budaya untuk tetap eksis dalam masa modern Kota Surakarta.

3.1.3 Rencana Pengembangan Transportasi dan Pariwisata

Surakarta merupakan kota yang hidup dan berkembang dari lokalitas, pesona seni dan keagungan budaya. Latarbelakang ini membentuk terlahirnya kultur Pariwisata Surakarta yang sangat beragam dari wisata alam maupun buatan manusia. Sektor pariwisata menyumbang cukup besar dari pendapatan daerah per tahun, sekitar 20% dari keseluruhan pendapatan daerah Surakarta. Sektor ini menjadi salah satu sektor unggulan Pemerintah Kota Surakarta untuk

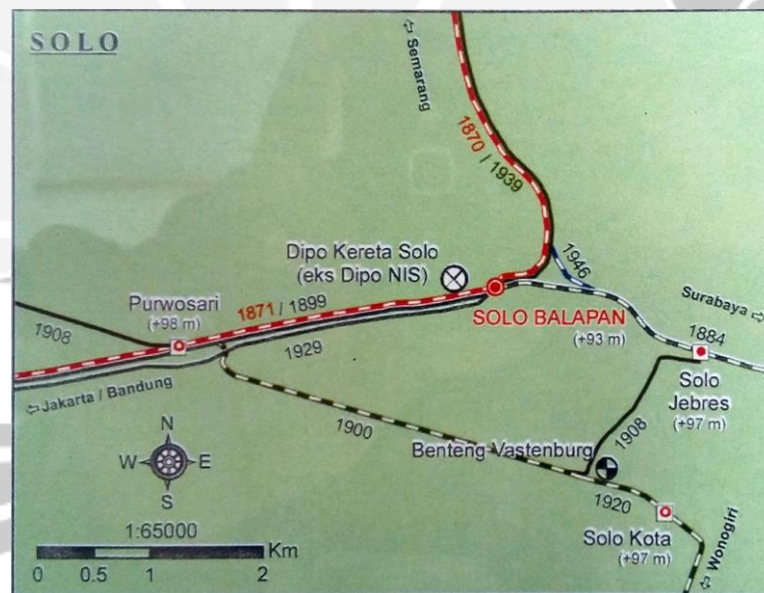
dikembangkan karena potensi dan permodalannya yang sangat bisa ditanggung pemerintah.

Pada tahun 2013 kunjungan wisatawan ke obyek-obyek wisata di Surakarta mulai mengalami penurunan setelah tahun 2012 seiring dengan peningkatan jumlah kunjungan wisatawan domestik dan mancanegara. Hal ini menjadi dorongan bagi Pemerintah Kota Surakarta untuk terus meningkatkan upaya-upaya mengadakan event-event yang bertaraf internasional, seperti: Solo Batik Carnival, SIEM, Solo Kota Difabel Internasional dsb. Perencanaan pengembangan pariwisata Kota Surakarta tampak menjadi fokus pemerintah Kota Surakarta dengan pencaanangan program preservasi, revitalisasi maupun rekonstruksi beberapa bangunan cagar budaya Kota Surakarta. Pemeliharaan bangunan-bangunan cagar budaya diharapkan dapat semakin memperkaya pariwisata Kota Surakarta. Pemerintah Kota Surakarta juga mencoba menghidupkan berbagai kawasan strategis sebagai upaya memberi ragam wisata baru bagi tempat-tempat wisata lama, seperti pada kasus rencana penataan kawasan Stasiun Solo Jebres. Dalam kasus ini pemerintah mencoba melihat latarbelakang sejarah Stasiun Solo Jebres yang menarik menjadi motor kawasan jebres untuk berkembang melalui penanganan kawasan secara menyeluruh. Pembuatan masterplan Kota Surakarta *Solo Past as Solo Future* yang berlandaskan budaya sebagai identitas Surakarta dimasa depan semakin mengokohkan niat pemerintah Surakarta untuk memberdayakan sektor ini sebagai sektor unggulan yang akan menghidupi Kota Surakarta dimasa mendatang. (Bappeda, 2013)

Pengembangan sektor pariwisata harus diimbangi oleh pengembangan sektor lain yang mendukung penyelenggaraan sektor pariwisata. Sektor transportasi menjadi salah satu perhatian yang harus dikembangkan mengimbangi peningkatan pariwisata. Transportasi menjadi gerbang awal mendukung datangnya wisatawan dari dan ke Surakarta. Lokasi strategis Kota Surakarta dalam sistem transportasi di Pulau Jawa, Kota Surakarta yaitu sebagai simpul jalur transportasi darat yang mencakup akses dari arah barat (Jogja, Semarang), dari Utara (Purwodadi, Sragen, Karanganyar), dari Timur (Karanganyar, Sragen) dari Selatan (Wonogiri, Sukoharjo) ; dengan berfungsinya Bandara Adi Sumarmo sebagai bandara internasional dan embarkasi/debarkasi haji perlu diantisipasi dengan penyiapan sarana dan prasarana maupun manajemen lalu lintas yang

memadai. Perjalanan kendaraan menuju Kota Surakarta saat ini cenderung berpola radial konsentrik dengan berpusat pada pusat kota. Kondisi ini menyebabkan timbulnya beberapa titik-titik kemacetan terutama pada jam-jam sibuk.

Penanganan sektor transportasi ke arah sistem transportasi publik merupakan upaya yang terus dilakukan Pemerintah Surakarta untuk mengurangi kemacetan yang sering terjadi pada beberapa titik. Selain untuk menangani kemacetan, penanganan transportasi juga untuk meningkatkan jenis wisata *tour* kota Surakarta. Keunikan transportasi kota Surakarta yang paling terlihat dan hanya satu-satunya di Indonesia adalah adanya jalur kereta di tengah jalan utama kotanya. Menurut sejarahnya sebenarnya ada dua buah jalur serupa yang menghubungkan Surakarta Kota dan Surakarta Utara tetapi saat ini jalur utara sudah mati. Jalur penghubung ini dahulunya adalah jalur trem yang menghubungkan jalur rel utara dan selatan kota Surakarta.



Gambar 3. 2 Peta Jalur Kereta Api Surakarta Lama

Sumber : (Berkas Stasiun Solo Jebres, 2015)

Saat ini terdapat beberapa pilihan angkutan publik yang dapat dipilih oleh masyarakat/wisatawan untuk menikmati suasana kota Surakarta, diantaranya adalah :

a. Kereta Wisata Jaladara

Kereta Wisata Jaladara adalah moda transportasi wisata yang dibuat oleh bangsa Jerman pada tahun 1896. Kereta Jaladara juga biasa disebut dengan istilah Sepur Klutuk. Kereta ini memiliki

nomor seri lokomotif Seri C 1218 dengan dua gerbang yang ditarik untuk penumpang wisata berseri TR 16 da TR 144 dan merupakan generasi pertama dari pabrik kereta jerman.



Gambar 3. 3 Kereta Wisata Jaladara

Sumber : (Solo.org, 2015)

Kereta wisata ini sangat unik karena melewati jalan utama kota Surakarta (Slamet Riyadi). Jalur utamanya adalah dari stasiun Purwosari – Stasiun Sangkrah/Solo Kota. Transportasi ini menjadi pilihan unik untuk menikmati kota Surakarta.

b. Kereta Perintis Batara Kresna (*Rail Bus*)

Kereta Perintis Batara Kresna adalah rencana awal pemkot Surakarta untuk menghidupkan kembali jalur kereta kota Surakarta sebagai jalur alternatif transportasi publik dengan kereta api.



Gambar 3. 4 Kereta Batara Kresna

Sumber : (Solo.org, 2015)

Kereta Batara Kresna merupakan rencana pengganti Kereta *Feeder* yang dahulu pernah melintas di Surakarta Kota. Kereta ini memiliki jalur Purwosari-Wonogiri, dengan pemberhentian pada Stasiun Purwosari, Solo Kota, Sukoharjo, Pasarnguter dan Wonogiri. Untuk desain lokomotif dan gerbong, batara kresna sudah menggunakan desain yang lebih modern dan lebih aman bagi penumpang.

c. Bis Wisata Werkudara

Bis Wisata Werkudara merupakan konsep *tour* wisata dengan bis *double deck* yang diterapkan oleh pemerintah kota Surakarta. Konsep ini merupakan upaya mengembalikan memori Surakarta masa lalu yang memiliki transportasi bis *double deck*/bis tingkat. Untuk jenis bis yang digunakan sudah dimodernisasi dengan bagian atas tertutup untuk memberi keamanan terhadap penumpang.

Rute pengoperasian Bis Wisata Werkudara berawal dari terminal pusatnya di Stadion Manahan lalu melewati Slamet Riyadi ke arah utara hingga pemberhentian timur pada Universitas Sebelas Maret. Untuk rute pulang dari Universitas Sebelas Maret melewati jalur dalam benteng ke arah selatan melewati Jl Veteran kemudian kembali ketara menuju Stadion Manahan sebagai pemberhentian terakhir.

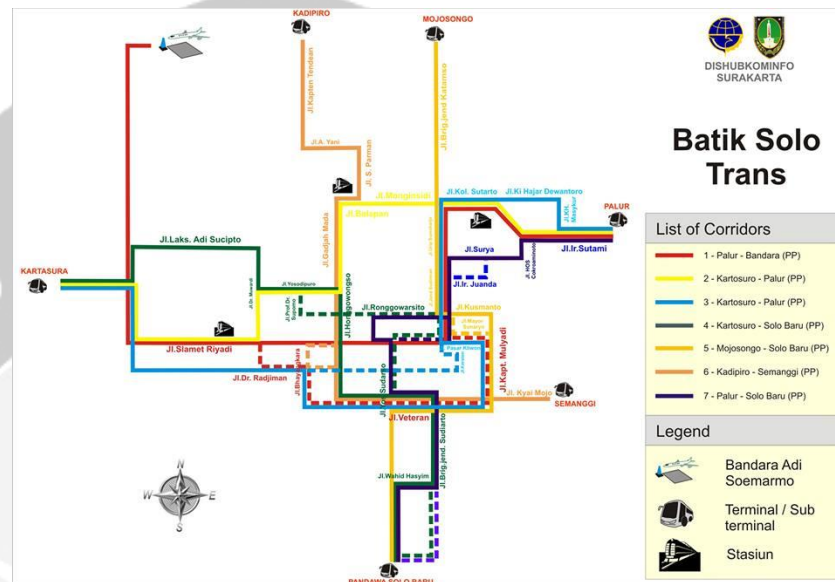


Gambar 3. 5 Bis Wisata Werkudara

Sumber : (Solo.org, 2015)

d. Batik Solo Trans

Batik Solo Trans (BST) merupakan bis kota Surakarta yang menghubungkan berbagai sisi kota Surakarta dengan harga yang cukup terjangkau. Bis ini melayani 7 koridor perjalanan yang dapat menghubungkan setiap bagian kota Surakarta untuk jenis bis yang digunakan merupakan tipe bis sedang dengan kapasitas 20 orang.



Gambar 3. 6 Jalur Operasi Batik Solo Trans

Sumber : Pemkot Surakarta, 2015

Selain itu penanganan sektor sistem transportasi publik juga untuk mendukung mobilisasi wisatawan. Rencana pemerintah Kota Surakarta yang lain adalah untuk mengintegrasikan berbagai transportasi yang telah ada menjadi satu kesatuan jalur baik dari maupun ke Surakarta sehingga wisatawan yang berkunjung lebih mudah dalam mengakses berbagai tempat wisata.

3.2 Stasiun Solo Jebres Surakarta

3.2.1 Sejarah Stasiun Solo Jebres Surakarta

Stasiun-stasiun KA di Kota Solo mulai dibangun setelah Perjanjian Giyanti 1755 yang memisahkan wilayah Kasunanan Surakarta dan Kesultanan Yogyakarta. Stasiun Solo Jebres menjadi salah satu stasiun yang dibangun setelah kedua stasiun penumpang Solo Balapan dan Purwosari. Stasiun Solo Jebres dibangun 1884 oleh Pemerintah Kasunanan Surakarta. Stasiun Solo Jebres merupakan stasiun *Staatspoorwegen* (SS) terbesar di wilayah Jateng. Setelah pembangunan Stasiun Solo Jebres pemerintah membangun Stasiun Solo Kota (Sangkrah). Stasiun Sangkrah bertindak sebagai stasiun satelit dari Stasiun Solo

Jebres yang melayani jalur Solo-Wonogiri dan rute dalam kota yang menghubungkan stasiun Solo Kota dengan Stasiun Solo Jebres.



Gambar 3. 7 Foto Lama Stasiun Solo Jebres

Sumber : kaskus.co.id, 2015

Hadirnya jalur kereta api yang melintas Kota Solo tidak terlepas dari eksistensi Stasiun Solo Jebres pada waktu itu. Sebagai kota kerajaan (Kraton Kasunanan dan Pura Mangkunegaran), pemerintah Hindia Belanda merasa perlu melancarkan diplomasi dengan kerajaan yang ada di Kota Solo tersebut. Beberapa tahun kemudian, kepentingan diplomasi ini berubah menjadi kepentingan untuk angkutan manusia yang kemudian juga dimanfaatkan untuk mengangkut komoditas perkebunan seperti tembakau, gula, kopi dan lain-lain. Pada tahun 1847, di Vorstenlanden (Surakarta dan Yogyakarta) terdapat 47 perkebunan. Lima di antaranya adalah pabrik gula milik Gubernur (pemerintah), satu perkebunan tembakau, serta lima perkebunan kopi. Praja Mangkunegaran memiliki industri gula, yaitu Pabrik Gula Colomadu dan Tasikmadu, sedangkan Kasunanan Surakarta memiliki industri gula di Pabrik Gula Gondang Winangoen serta komoditas tembakau vorstenlanden untuk bahan baku cerutu dari Klaten.

Komoditas-komoditas tersebut merupakan komoditas yang sangat laku dan dibutuhkan di dunia pada masanya terutama untuk kebutuhan pasar Eropa sehingga tidak salah kemudian dibutuhkan alat transportasi yang mampu mengangkut dalam jumlah, yaitu kereta api. Berdasarkan catatan sejarah, Stasiun Jebres dibangun pada tahun 1884 di atas lahan milik Kraton Kasunanan Surakarta, sedangkan pengerjaannya dilakukan oleh perusahaan kereta api milik Pemerintah Hindia Belanda, Staats Spoorwegen (SS). Sehingga, dulu stasiun ini dikenal sebagai Stasiun Staats Spoorwegen.

Stasiun Jebres juga bertindak sebagai salah satu stasiun induk, baik untuk transportasi kelas ekonomi dengan tujuan Jakarta dan Surabaya maupun sebagai stasiun barang atau kargo ke beberapa kota serta sebagai salah satu stasiun destinasi wisata ke Kota Solo. Stasiun ini memerlukan pembenahan yang tidak mudah dilakukan. Hal ini dipandang perlu, mengingat lokasi stasiun di area yang strategis di pusat kota. Seiring dengan bergulirnya waktu dan pertumbuhan kota yang semakin dinamis maka upaya pelestarian dan pemanfaatan Stasiun Solo Jebres sebagai benda cagar budaya segera dilakukan. Untuk itu, peran aktif pemerintah kota dan masyarakat Solo sangat dibutuhkan.

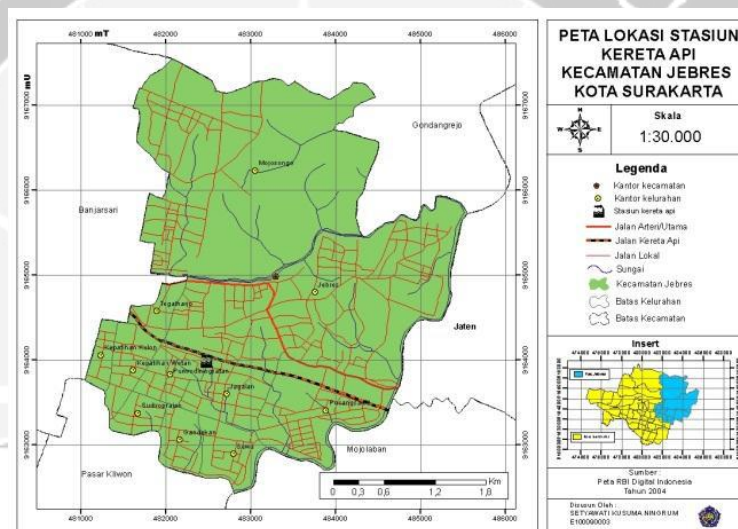
Mengingat bangunan benda cagar budaya seperti Stasiun Solo Jebres memiliki nilai penting, peninggalan tersebut dapat dimanfaatkan untuk beberapa kepentingan antara lain ideologis, akademis dan ekonomis. Manfaat secara ideologis antara lain untuk meningkatkan kualitas hidup bangsa, memperkuat kepribadian bangsa, mempertebal harga diri dan kebanggaan nasional, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjadi penggerak bagi terwujudnya cita-cita *Solo's past is Solo future*. Secara akademis, peninggalan budaya seperti Stasiun Solo Jebres merupakan objek kajian yang dapat dimanfaatkan berbagai disiplin ilmu pengetahuan antara lain sejarah, arkeologi, arsitektur, geografi, geologi dan lainnya. Secara ekonomis, benda cagar budaya dapat dimanfaatkan sebagai objek dan daya tarik wisata karena keindahan, keunikan dan keragamannya, sehingga agar memperoleh nilai ekonomi bagi yang memiliki atau mengelola peninggalan tersebut.

Benda cagar budaya memiliki sifat-sifat jumlah terbatas, tidak dapat diperbarui, mudah rusak, dan kontekstual (berhubungan dengan kedudukannya). Sifat peninggalan budaya yang demikian ini kurang menguntungkan bagi keberadaannya. Untuk itu, agar benda peninggalan tersebut dapat dimanfaatkan dalam jangka waktu yang panjang dan dapat diwariskan kepada generasi yang akan datang, upaya pelestarian dan pemanfaatan bangunan Stasiun Solo Jebres perlu dilakukan secara berkesinambungan. Ada pesan bijak yang dapat kita simak, yaitu *Historia magistra vitae* (sejarah adalah guru kehidupan) dan pendapat Cicero, "Tidak memperhatikan sejarah akan menjadi kanak-kanak selamanya." Artinya, bahwa sejarah pada dasarnya pelajaran tentang masa lampau untuk menjadi guru kehidupan di masa kini dan refleksi kritis untuk rencana tindakan bagi masa depan. Dengan demikian, mengajarkan masa lalu untuk memetakan

masa depan kita. Oleh karena itu, kesadaran sejarah (historical consciousness) masih perlu terus dibudidayakan dan dipresentasikan kepada publik secara berkesinambungan. (Prasetyo, 2011)

3.2.2 Potensi Strategis Lokasi Stasiun Solo Jebres

Stasiun ini terletak di Kecamatan Jebres, yang lokasinya strategis. Stasiun Jebres merupakan Stasiun kuno yang menjadi Stasiun induk untuk transportasi kelas ekonomi serta sebagai Stasiun barang atau kargo dari beberapa kota ke kota lainnya. Stasiun Jebres merupakan stasiun terkecil di Solo akan tetapi banyak dimanfaatkan oleh masyarakat untuk kegiatan perekonomian. Dengan adanya stasiun tersebut dapat menumbuhkan kegiatan ekonomi yang dapat menambah pendapatan masyarakat di sekitar Stasiun kereta api Jebres Solo.



Gambar 3. 8 Peta Kawasan Jebres, Surakarta

Sumber : RTRW Surakarta, 2015

Kegiatan ekonomi yang mendukung hidupnya kawasan ini adalah kegiatan perdagangan dan jasa. Kegiatan ini didukung oleh variabel kegiatan yang sangat beragam. Kegiatan yang beragam menimbulkan pelaku ekonomi pada daerah ini beragam pula. Berikut beberapa pelaku ekonomi dan persentasenya.

Tabel 3. 1 Jumlah dan Prosentase Pelaku Ekonomi Kawasan Jebres

Jenis Pekerjaan	Frekuensi	Persentase (%)
Ojek	6	6,52
Taksi	9	9,78
Becak	26	28,26
Parkir	5	5,43
Kuli Angkut	10	10,86
Pedagang Kaki Lima	8	8,69
Pedagang Asongan	11	11,95
Warung Makan	7	7,60
Kios	10	10,86
Jumlah	92	100

Sumber : Kusumaningrum, 2014

Dominasi pelaku kegiatan pada kawasan ini berhubungan dengan transportasi dan perdagangan. Frekuensi yang paling besar adalah becak disebabkan karena salah satunya jenis pekerjaan ini tidak harus memiliki pendidikan formal dan merupakan alternatif bagi masyarakat sekitar yang ingin berkegiatan ekonomi dipasar/stasiun. Sedangkan frekuensi yang paling rendah adalah parkir, ini disebabkan karena lahan parkir tidak memerlukan banyak petugas parkir oleh karena itu frekuensi paling rendah.

Kegiatan ekonomi yang ada di kawasan Stasiun Solo Jebres tidak hanya melibatkan masyarakat jebres dan sekitar tetapi lebih beragam asal pelakunya. Sebagian dari mereka merupakan pendatang yang menetap maupun tidak menetap. Asal daerah mereka juga beragam mulai sekitar Solo Raya (Solo, Karanganyar) maupun dari daerah diluar Solo Raya (Sragen dan Boyolali).

Tabel 3. 2 Jumlah dan Prosentase Asal Daerah Pelaku Ekonomi

Daerah Asal	Frekuensi	Persentase (%)
Solo	40	46,73
Boyolali	11	11,95
Sragen	28	31,52
Karanganyar	6	9,78
Jumlah	92	100

Sumber : Kusumaningrum, 2014

Dari data diatas terlihat bahwa Kawasan Stasiun Solo Jebres cukup menjadi magnet penarik dan pemantik bagi masyarakat dalam dan luar Surakarta untuk mencari rezeki di kawasan ini. Kawasan yang memiliki variasi kegiatan yang sangat beragam menjadi harapan baru yang diperoleh untuk menambah kesejahteraan hidup keluarganya.

Pendapatan pelaku perekonomian pada kawasan Stasiun Solo Jebres juga cukup beragam mulai dari ratusan ribu hingga puluhan juta rupiah sesuai dengan tingkat pekerjaannya. Sedangkan apabila dilakukan rata-rata pendapatan

pada kawasan Stasiun Solo Jebres hasilnya sudah sesuai dengan upah minimum surakarta. Hasil ini menunjukkan bahwa kegiatan perekonomian yang berlangsung sudah dapat menyejahterakan penduduk/pelaku kegiatan ekonomi sekitar site.

Tabel 3. 3 Daftar Pendapatan Pelaku Usaha Kawasan Stasiun Solo Jebres Surakarta

Pendapatan (Rp./bulan)	Frekuensi	Persentase (%)
700.000 – 5.400.000	69	75
5.500.000 – 10.200.000	18	19,56
10.500.000 – 15.000.000	5	5,43
Jumlah	92	100
Rata – rata	Rp 3.765.000	

Sumber : Kusumaningrum, 2014

Selain karena adanya Stasiun Solo Jebres berkembangnya kegiatan perekonomian pada kawasan ini disebabkan karena banyaknya pusat perekonomian (pasar). Pasar bertindak sebagai pusat kegiatan perdagangan dan jasa membuat kawasan ini semakin strategis untuk kegiatan ekonomi. Terdapat beberapa pasar yang ada di sekitar kawasan Stasiun Solo Jebres, diantaranya adalah :

1. Pasar Jebres

Pasar Jebres merupakan pasar yang lokasinya paling dekat dengan Stasiun Solo Jebres. Pasar ini terletak tepat di seberang bangunan Stasiun Solo Jebres. Seperti Pasar tradisional pada umumnya, kondisi Pasar Jebres lumayan kumuh dan kurang tertata, pemandangan yang sangat kontradiktif dengan kemegahan dan keanggunan bangunan stasiun Jebres yang tepat berada didepannya.



Gambar 3. 9 Kekumuhan Pasar Jebres

Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2015



Gambar 3. 10 Parkir Tumpah Pasar Jebres

Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2015



Gambar 3. 11 Pasar Jebres Dilihat dari Stasiun Jebres

Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2015

Luas Pasar Jebres adalah 2.484 M², jumlah Pedagang 327 orang yang terdiri dari 17 pedagang kios, 120 pedagang los dan 190 pedagang oprokan. Kondisi kumuh dan kesan tidak tertata sebenarnya dikarenakan adanya pedagang oprokan yang menggelar dagangannya dimuka bahkan dibahu jalan. Pedagang ini sebagian merupakan pedagang ilegal yang tidak memiliki surat pajak berjualan di wilayah pasar. Bak sampah pasar yang terletak dibagian depan pasar tepat didepan gerbang Stasiun Solo Jebres membuat kondisi pasar semakin kumuh dan kotor. Kondisi ini diperparah dengan tidak adanya lahan parkir. Parkir pasar sebagian besar hanya diletakkan pada bahu jalan. Kondisi membuat tidak nyaman para pengguna jalan yang melintas karena selain menjadi sampah visual juga membuat kemacetan pada kondisi dan hari tertentu.

2. Pasar Rejosari

Pasar Rejosari terletak pada bagian belakang pasar Jebres. Pasar Rejosari merupakan bagian dari pasar ledok sari (nama kawasannya dulu bernama *dok sari*). Pasar Rejosari merupakan pasar hasil bumi dan mempunyai fungsi yang sama dengan pasar Jebres. Pasar Rejosari merupakan satu rangkaian pasar dengan Pasar Jebres. Luas Pasar Rejosari adalah 2.447 M2, dengan jumlah pedagang kios 24 orang, los 129 orang, oprokan 250 orang.



Gambar 3. 12 Pasar Jebres Rejosari

Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2015



Gambar 3. 13 Jalan Penghubung Pasar Jebres dan Pasar Rejosari

Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2015



Gambar 3. 14 Pedagang Tumpah Pasar Rejosari

Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2015

Pasar Rejosari dan pasar jebres secara administrasi dibatasi oleh jalan. Jalan ini juga menjadi ekstensi dari pasar yang digunakan untuk berjualan pedagang oprokan. Selain itu lalu lintas kendaraan bermotor juga membuat suasana pasar semakin penuh sesak. Tidak adanya pembagian yang jelas antara area sepeda motor dengan area manusia memperburuk keadaan. Lokasi parkir kendaraan yang terletak disepanjang jalan menjadi bagian yang cukup mengganggu pengguna pasar yang ingin berbelanja.

3. Pasar Ledoksari

Pasar Ledoksari berlokasi di sepanjang jalan Prof. Yohanes. Pasar Ledoksari terletak satu jalan dengan pasar Rejosari. Pasar Ledoksari merupakan jalan masuk menuju Pasar Rejosari. Pasar ini berbentuk linear di sepanjang jalan Prof. Yohannes tanpa adanya los khusus seperti pasar pada umumnya. Luas Pasar Ledoksari adalah 494 M², dengan jumlah pedagang kios 20 orang, los 42 orang, oprokan 35 orang. Pedagang oprokan berjualan barang-barang klitikan, buku dan makanan. Sedangkan pedagang kios yaitu Sami Sport, Oli, Toko Besi dan Apotek.



Gambar 3. 15 Pedagang Oprokan Pasar Ledoksari

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2015



Gambar 3. 16 Pedagang Bunga Pasar Ledoksari

Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2015



Gambar 3. 17 Pasar Ledoksari

Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2015

Kondisi pasar yang terletak di sepanjang jalan mengakibatkan terganggunya lalu lintas kendaraan. Keberadaan

los kios yang ada menjadi penyebab suasana kumuh di sepanjang jalan. Penataan kembali para pedagang dan pengelompokan harus dilakukan agar tidak menambah masalah dimasa mendatang di kawasan Stasiun Solo Jebres. Strategivitas kawasan Stasiun Solo Jebres tidak hanya dapat dilihat dari aspek ekonomi tetapi juga dari aspek transportasi. Letak Stasiun Solo Jebres pada jalur penghubung kawasan Solo Utara dan Selatan menjadikan kawasan ini cukup produktif untuk dilalui oleh beragam moda transportasi.

3.2.3 Status dan Klasifikasi Stasiun Solo Jebres

Stasiun Solo Jebres terletak di Jalan Ledoksari No. 1, Purwadiningratan, Jebres, Surakarta. Stasiun yang terletak pada ketinggian +97 m dpl ini berada di bawah manajemen PT Kereta Api Indonesia Daerah Operasi VI Yogyakarta. Ini berarti bahwa untuk urusan administrasi dan kebijakan masih dibawah Daerah Operasi Yogyakarta, Stasiun Solo Jebres terletak ke arah timur dari Jalan Urip Sumoharjo. Pada zaman dahulu status stasiun ini merupakan stasiun utama untuk kelas ekonomi dan sebagian bisnis di Surakarta semua kereta api ekonomi berhenti di sini. Saat ini stasiun ini hanya melayani kereta ekonomi dari arah utara (Semarang) karena semua kereta api ekonomi dari barat dan timur saat ini berhenti di Stasiun Purwosari, sehingga statusnya menjadi stasiun penyangga untuk menanggulangi kepadatan jumlah penumpang pada stasiun Solo Balapan dan Purwosari.

Sedangkan secara klasifikasi peron Stasiun Solo Jebres merupakan stasiun yang masih sangat otentik menggunakan tipe peron rendah seperti stasiun-stasiun jaman kolonial belanda. Hal ini menjadi kekurangan karena peron kurang aman untuk penumpang kereta api karena perlintasan manusia dan kereta berbaur menjadi satu sehingga rawan dengan kecelakaan. Sedangkan kelebihanannya jika stasiun ini digunakan sebagai stasiun wisata sangat mendukung karena secara fasilitas masih sangat otentik.



Gambar 3. 18 Peron Stasiun Solo Jebres

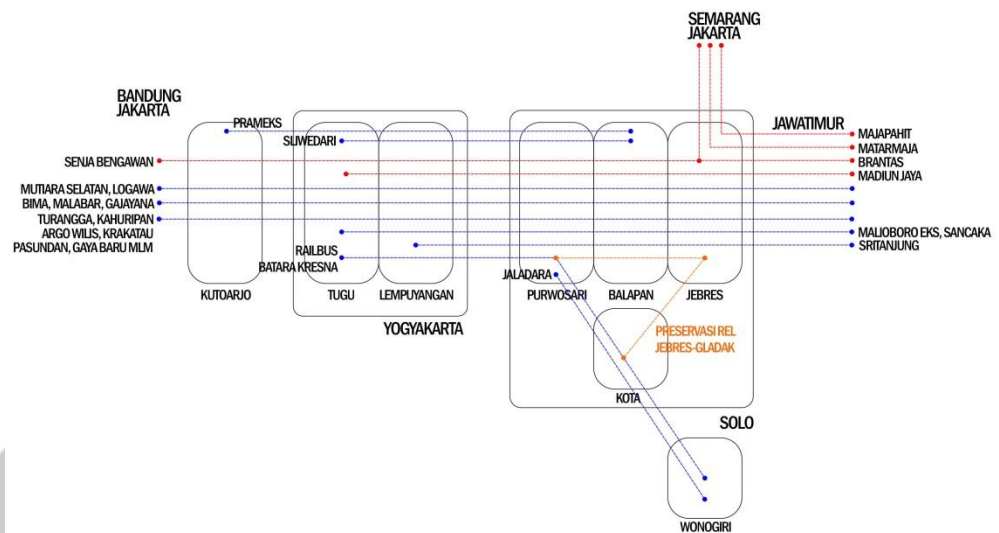
Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2015

Stasiun Solo Jebres dilengkapi oleh terminal peti kemas yang kini tak lagi aktif. Pada masa jayanya terminal ini digunakan untuk pengangkutan pupuk dari dan menuju kota di sekitar Surakarta. Sedangkan saat ini bagian ini terbengkalai sudah sekitar 10 tahun. Bangunan-bangunan bekas bongkar muat hanya dibiarkan dan sebagian untuk gudang. Pengelolaan terminal peti kemas ini berada diluar dari manajemen stasiun Solo Jebres karena merupakan bagian yang berdiri sendiri dibawah tanggungjawab swasta.

3.2.4 Jenis Kereta Api yang Beroperasi di Stasiun Solo Jebres

Stasiun Solo Jebres merupakan salah satu stasiun penghubung yang membagi jalur Solo ke arah jalur lintas utara dan jalur lintas selatan Jawa. Letaknya menjadi strategis karena bisa menjadi tujuan untuk dilalui bagi kereta dari berbagai tujuan yang akan masuk kedalam Kota Surakarta. Stasiun Solo Jebres digunakan untuk pemberhentian oleh 5 KA ekonomi lintas selatan, 3 KA ekonomi lintas utara dan 1 KA komuter jarak dekat.⁴

⁴ Data Operasi Harian Stasiun Solo Jebres Surakarta. 2015



Gambar 3. 19 Rute Kereta Api Melintasi Stasiun Solo Jebres

Sumber : Analisis Pribadi, 2015

Berikut adalah kereta api yang melintasi Stasiun Solo Jebres Surakarta :

- KA Brantas

Kereta Api Brantas merupakan kereta api kelas ekonomi AC yang melayani koridor Stasiun Pasar Senen – Stasiun Kediri via Semarang Tawang di jalur utara. KA ini berada dibawah kendali Daerah Operasi VII Madiun. Jarak tempuh yang dilalui oleh kereta api ini dalam satu kali perjalanan adalah 447 km. Sedangkan lebar gerbong yang digunakan adalah ukuran standar KA ekonomi yaitu 1067 mm dengan kecepatan operasi 60-100 km/jam.⁵



Gambar 3. 20 Kereta Api Brantas

Sumber : https://id.wikipedia.org/wiki/Kereta_api_Brantas, 2016

Kereta Api Brantas berhenti di Stasiun Jebres Surakarta sebanyak 2 kali sehari antara jam 16.48 dan 01.54 dengan waktu tunggu 10-20 menit. KA Brantas

⁵ https://id.wikipedia.org/wiki/Kereta_api_Brantas diakses pada 04 September 2016

menjadi pilihan menuju Solo menggunakan kereta ekonomi. KA Brantas menurunkan penumpang di Stasiun Solo Jebres sebanyak 80-150 orang dalam sekali perjalanan.⁶

- KA Matarmaja

Kereta Api Matarmaja merupakan kereta api kelas ekonomi AC yang melayani koridor Malang Kotabaru-Pasar Senen. Istilah Matarmaja merupakan singkatan dari kota-kota yang dilalui oleh KA ini, yaitu Malang, Blitar, Madiun, dan Jakarta. Awalnya, kereta api ini melayani rute Madiun-Jakarta, pp, dengan nama kereta api Senja Maja. Atas permintaan pengguna jasa pada tahun 1983, relasi diperpanjang hingga Blitar, lalu Malang. Pada awalnya, rangkaian kereta api Matarmaja berisi rangkaian ekonomi dan satu kereta bisnis, namun kemudian diubah menjadi keseluruhannya rangkaian ekonomi.

Dalam pengoperasiannya, KA ini juga mengalami perubahan jalur. Awalnya KA ini menjalani rute selatan (lewat Purwokerto dan Yogyakarta), namun kemudian, demi mengisi kekosongan petak Semarang-Solo, KA ini akhirnya dioperasikan lewat jalur utara (Pekalongan hingga Semarang) dan kemudian berbelok ke jalur cabang arah Solo barulah kemudian menuju ke Malang. Dengan harga tiket Rp110.000,00 saat ini Matarmaja menggunakan kereta ekonomi AC terbaru.

Rangkaian kereta api ini (stamformasi) terdiri atas sebuah lokomotif, 8 rangkaian kereta api ekonomi AC dengan livery "Kesepakatan" (K3), sebuah kereta makan pembangkit (KMP3), satu gerbong bagasi, dan satu gerbong pembangkit.

Jarak tempuh yang dilalui oleh kereta api ini dalam satu kali perjalanan adalah 881 km. Sedangkan lebar gerbong yang digunakan adalah ukuran standar KA ekonomi yaitu 1067 mm dengan kecepatan operasi 40-100 km/jam.⁷

⁶ Wawancara dengan Bp. Budi Santosa pada 22 Agustus 2016

⁷ https://id.wikipedia.org/wiki/Kereta_api_Matarmaja diakses pada 04 September 2016



Gambar 3. 21 Kereta Api Matarmaja

Sumber : https://id.wikipedia.org/wiki/Kereta_api_Matarmaja , 2016

Kereta Api Matarmaja berhenti di Stasiun Jebres Surakarta sebanyak 2 kali sehari antara jam 23.45 dan 00.23 dengan waktu tunggu 5-15 menit. KA Matarmaja menjadi pilihan menuju Solo menggunakan kereta ekonomi. KA Matarmaja menurunkan penumpang di Stasiun Solo Jebres sebanyak 50-120 orang dalam sekali perjalanan.⁸

- KA Majapahit

Kereta api Majapahit adalah kereta api penumpang kelas ekonomi AC yang dimiliki dan dioperasikan PT Kereta Api Indonesia yang melayani koridor Malang Kota Baru - Jakarta Pasar Senen melewati Semarang Tawang dan sebaliknya. Kereta api ini merupakan kereta api ketiga yang menggunakan gerbong ekonomi AC yang disponsori oleh Kementerian Perhubungan Indonesia dan tidak disubsidi Pemerintah.⁹

Jarak tempuh yang dilalui oleh kereta api ini dalam satu kali perjalanan adalah 881 km. Sedangkan lebar gerbong yang digunakan adalah ukuran standart KA ekonomi yaitu 1067 mm dengan kecepatan operasi 45-95 km/jam.



⁸ Wawancara dengan Bp. Budi Santosa pada 22 Agustus 2016

⁹ https://id.wikipedia.org/wiki/Kereta_api_Majapahit diakses pada 04 September 2016

Gambar 3. 22 Kereta Api Majapahit

Sumber : <https://www.youtube.com/watch?v=xvvXGY1UqX4> , 2016

Kereta Api Majapahit berhenti di Stasiun Jebres Surakarta sebanyak 2 kali sehari antara jam 00.49 dan 03.26 dengan waktu tunggu 5-15 menit. KA Majapahit menurunkan penumpang di Stasiun Solo Jebres sebanyak 50-120 orang dalam sekali perjalanan.¹⁰

- KA Sri Tanjung

Kereta api Sri Tanjung adalah rangkaian kereta api kelas ekonomi AC jarak jauh milik PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang melayani rute Banyuwangi Baru-Lempuyangan, pp. Kereta api ini dioperasikan oleh Daerah Operasi IX Jember, yang diambil dari Sri Tanjung, nama tokoh dalam cerita rakyat Banyuwangi.

Kereta api ini membawa satu gerbong aling-aling berupa kereta pembangkit (biasanya KP3), enam kereta penumpang kelas ekonomi, satu kereta makan pembangkit kelas ekonomi, dan hampir selalu membawa satu kereta bagasi unik yang berwarna biru polos. Namun seiring dengan pembaruan *image* PT KAI, secara bertahap semua gerbong menggunakan *livery* "Kesepakatan" mengikuti kereta api lainnya. Pada tahun 2016 tarif KA Sri Tanjung kembali disubsidi pemerintah. Pada tanggal 1 Januari hingga 31 Maret tarifnya adalah Rp 100.000,00, mulai 1 April tarifnya adalah Rp 96.000,00, dan mulai 1 Juli tarifnya adalah Rp 94.000,00.

Jarak tempuh yang dilalui oleh kereta api ini dalam satu kali perjalanan adalah 614 km. Sedangkan lebar gerbong yang digunakan adalah ukuran standar KA ekonomi yaitu 1067 mm dengan kecepatan operasi 50-90 km/jam.¹¹

¹⁰ Wawancara dengan Bp. Budi Santosa pada 22 Agustus 2016

¹¹ https://id.wikipedia.org/wiki/Kereta_api_Sri_Tanjung diakses pada 04 September 2016



Gambar 3. 23 Kereta Api Sri Tanjung

Sumber : <http://banyuwangi.club/jadwal-kereta-api-sri-tanjung-banyuwangi-2/> ,
2016

Kereta Api Sri Tanjung berhenti di Stasiun Jebres Surakarta sebanyak 2 kali sehari antara jam 08.35 dan 18.10 dengan waktu tunggu 5-15 menit. KA Sri Tanjung menurunkan penumpang di Stasiun Solo Jebres sebanyak 50-80 orang dalam sekali perjalanan.

- KA Logawa

Kereta api Logawa adalah rangkaian kereta api kelas ekonomi AC jarak jauh milik PT Kereta Api Indonesia yang melayani rute Jember-Purwokerto via Surabaya Gubeng dan sebaliknya. Kereta api ini merupakan kelanjutan dari kereta api Purbaya yang telah beroperasi sejak awal 1970-an, namun hanya melayani relasi Purwokerto-Surabaya Gubeng pp.

Pada tahun 2016 tarif KA Logawa kembali disubsidi pemerintah. Pada tanggal 1 Januari hingga 31 Maret tarifnya adalah Rp 80.000,00, mulai 1 April tarifnya adalah Rp 76.000,00, dan mulai 1 Juli tarifnya adalah Rp 74.000,00. Jarak tempuh yang dilalui oleh kereta api ini dalam satu kali perjalanan adalah 614 km. Sedangkan lebar gerbong yang digunakan adalah ukuran standart KA ekonomi yaitu 1067 mm dengan kecepatan operasi 45-95 km/jam.¹²

¹² https://id.wikipedia.org/wiki/Kereta_api_Logawa diakses pada 04 September 2016



Gambar 3. 24 Kereta Api Logawa

Sumber : <http://www.dipomojosari.com/2015/09/kereta-api-logawa-pagi-di-moyudan.html> , 2016

Kereta Api Logawa berhenti di Stasiun Jebres Surakarta sebanyak 2 kali sehari antara jam 09.10 dan 14.20 dengan waktu tunggu 5-15 menit. KA Logawa menurunkan penumpang di Stasiun Solo Jebres sebanyak 50-80 orang dalam sekali perjalanan.¹³

- KA Gaya Baru Malam Selatan

Kereta api Gaya Baru Malam Selatan atau biasa disingkat GBM atau GBMS—untuk membedakannya dengan Gaya Baru Malam Utara (sekarang kereta api Kertajaya), dulu dinamai Limited Express (Limex) Gaja Baru—adalah kereta kelas ekonomi dengan relasi Stasiun Pasar Senen - Stasiun Surabaya Gubeng. Kereta ini merupakan satu satunya kereta api Ekonomi ke Surabaya melewati jalur selatan. Jarak yang ditempuh sekitar 825 km melewati jalur kereta api berpanorama nan eksotis di Bumi Banyumas, Yogyakarta, dan Kota Madiun.

Dalam sekali jalan, kereta ini ditarik menggunakan lokomotif CC 201 atau CC 203 dan membawa delapan K3 (gerbong ekonomi AC), satu KMP3 (kereta makan dan pembangkit kelas tiga), dan satu gerbong barang. Jarak tempuh yang dilalui oleh kereta api ini dalam satu kali perjalanan adalah 825 km. Sedangkan lebar gerbong yang digunakan adalah ukuran standart KA ekonomi yaitu 1067 mm dengan kecepatan operasi 50-100 km/jam.¹⁴

¹³ Wawancara dengan Bp. Budi Santosa pada 22 Agustus 2016

¹⁴ https://id.wikipedia.org/wiki/Kereta_api_Gaya_Baru_Malam_Selatan/ diakses pada 04 September 2016



Gambar 3. 25 Kereta Api Gaya Baru Malam Selatan

Sumber : <https://triyantobanyumasan.com/2015/07/01/pintu-njeblag-ka-gaya-baru-malam-selatan/> , 2016

Kereta Api Gaya Baru Malam Selatan berhenti di Stasiun Jebres Surakarta sebanyak 2 kali sehari antara jam 16.30 dan 20.55 dengan waktu tunggu 5-15 menit. KA Gaya Baru Malam Selatan menurunkan penumpang di Stasiun Solo Jebres sebanyak 20-30 orang dalam sekali perjalanan.¹⁵

- KA Pasundan

Kereta api Pasundan merupakan rangkaian kereta kelas ekonomi AC PSO, dengan rute Bandung Kiaracondong - Surabaya Gubeng melewati Stasiun Lempuyangan (Yogyakarta). Jarak yang ditempuh sekitar 656 km dengan waktu tempuh sekitar 14-16 jam. Kereta ini biasanya membawa 7 K3 (Kereta Ekonomi AC Split) 1 KMP3 (kereta makan dan pembangkit kelas tiga) dan 1 kereta aling-aling.

Kereta api ini merupakan kelahiran kembali dari kereta api Badrasurya (Bandung Raya Surabaya) yang memiliki kelas sama dengan Pasundan, namun berangkat dari Stasiun Hall. Harga tiket kereta api ini per 1 April 2016 menjadi Rp. 96.000 setelah mendapatkan subsidi dari pemerintah. Jarak tempuh yang dilalui oleh kereta api ini dalam satu kali perjalanan adalah 656 km. Sedangkan

¹⁵ Wawancara dengan Bp. Budi Santosa pada 22 Agustus 2016

lebar gerbong yang digunakan adalah ukuran standar KA ekonomi yaitu 1067 mm dengan kecepatan operasi 70-110 km/jam.



Gambar 3. 26 Kereta Api Pasundan

Sumber : <http://www.seputarmalang.com/berita/peristiwa/pamit-ke-tarekot-siswi-smpn-7-tewas-terserempet-kereta-api/18645> , 2016

Kereta Api Pasundan berhenti di Stasiun Jebres Surakarta sebanyak 2 kali sehari antara jam 15.30 dan 12.44 dengan waktu tunggu 5-10 menit. KA Pasundan menurunkan penumpang di Stasiun Solo Jebres sebanyak 40-60 orang dalam sekali perjalanan.¹⁶

- KA Kahuripan

Kereta api Kahuripan adalah rangkaian kereta api ekonomi yang saat ini melayani rute Kiaracondong - Kediri. Kereta api ini termasuk kereta api yang paling banyak mengalami perubahan rute. Pada awalnya, rute kereta api ini melayani rute Kediri-Bandung-Pasar Senen, namun sejak 26 Juli 1995 rutenya dipotong sehingga hanya melayani rute Kediri-Bandung kemudian Kediri-Padalarang dan berubah lagi menjadi Kediri-Kiaracondong.

Jarak tempuh yang dilalui oleh kereta api ini dalam satu kali perjalanan adalah 656 km. Sedangkan lebar gerbong yang digunakan adalah ukuran standart KA ekonomi yaitu 1067 mm dengan kecepatan operasi 80-110 km/jam.¹⁷

¹⁶ Wawancara dengan Bp. Budi Santosa pada 22 Agustus 2016

¹⁷ https://id.wikipedia.org/wiki/Kereta_api_Kahuripan diakses pada 04 September 2016



Gambar 3. 27 Kereta Api Kahuripan

Sumber : https://id.wikipedia.org/wiki/Kereta_api_Kahuripan , 2016

Kereta Api Kahuripan berhenti di Stasiun Jebres Surakarta sebanyak 2 kali sehari antara jam 17.10 dan 06.12 dengan waktu tunggu 5-15 menit. KA Kahuripan menurunkan penumpang di Stasiun Solo Jebres sebanyak 40-60 orang dalam sekali perjalanan.¹⁸

- KA Madiun Jaya

Kereta api Madiun Jaya Ekspres (Manja Ekspres) adalah kereta api komuter jenis Kereta Rel Diesel Indonesia (KRDI) milik Kementerian Perhubungan Indonesia yang dioperasikan oleh PT Kereta Api Indonesia dan melayani jalur Madiun-Tugu Yogyakarta dan sebaliknya.

Kereta ini diluncurkan tanggal 20 Juni 2011 dengan menggunakan rangkaian KRDI AC buatan PT Inka. Kereta ini berangkat hanya sekali sehari. Kereta ini berhenti di stasiun-stasiun sepanjang rute Madiun-Tugu. Dipatok harga Rp15.000,00 untuk Jogja-Solo dan Jogja-Sragen, serta Rp50.000,00 untuk Jogja-Madiun, sekali jalan. Sedangkan lebar gerbong yang digunakan adalah ukuran standart KA ekonomi yaitu 1067 mm dengan kecepatan operasi 60-90 km/jam.¹⁹

¹⁸ Wawancara dengan Bp. Budi Santosa pada 22 Agustus 2016

¹⁹ https://id.wikipedia.org/wiki/Kereta_api_Madiun_Jaya_Ekspres diakses 04 September 2016



Gambar 3. 28 Kereta Madiun Jaya

Sumber : <http://joglosemar.co/2016/05/operasional-kereta-api-madiun-jaya-disetop.html> , 2016

Kereta Api Madiun Jaya berhenti di Stasiun Jebres Surakarta sebanyak 2 kali sehari antara jam 08.20 dan 18.00 dengan waktu tunggu 5-15 menit. KA Madiun Jaya menurunkan penumpang di Stasiun Solo Jebres sebanyak 40-60 orang dalam sekali perjalanan.²⁰

Selain beberapa jenis kereta diatas, apabila rencana preservasi rel trem dalam kota yang menghubungkan Stasiun Solo Jebres dan Budaran Gladag direalisasikan maka akan ada beberapa kereta api yang bisa masuk kedalam Stasiun Solo Jebres. Kereta tersebut diantaranya adalah :

- Railbus Batara Kresna

Bus rel Bathara Kresna adalah bus rel (rail bus) milik PT Kereta Api Indonesia, yang beroperasi di rute Solo Purwosari-Wonogiri dan merupakan proyek kerja sama Pemerintah Kota Surakarta dengan PT KAI, pada saat Kota Surakarta dipimpin oleh Joko Widodo. Bus rel ini adalah bus rel kedua di Indonesia setelah bus rel Kertalaya di Sumatera Selatan. Bus rel ini diperkenalkan kepada publik pada tanggal 26 Juli 2011 dan diresmikan oleh Menteri Perhubungan RI Freddy Numberi, di Surakarta bersama dengan bus bertingkat pariwisata. Bus rel ini mulai beroperasi pada tanggal 5 Agustus 2012 dengan rute Sukoharjo-Solo Purwosari-Yogyakarta Tugu. Karena ada jembatan kereta api yang sedang diperkuat antara Stasiun Pasarnguter-Stasiun Wonogiri, untuk sementara bus rel ini hanya sampai Stasiun Sukoharjo.

²⁰ Wawancara dengan Bp. Budi Santosa pada 22 Agustus 2016



Gambar 3. 29 Railbus Batara Kresna

Sumber : <http://www.merdeka.com/peristiwa/menteri-jonan-luncurkan-ka-batara-kresna-rute-solo-wonogiri.html> , 2016

Rel bus ini dibandrol dengan harga tiket Rp.4000,-. Jarak tempuh yang dilalui oleh kereta api ini dalam satu kali perjalanan adalah 37 km. Sedangkan lebar gerbong yang digunakan adalah ukuran standart KA ekonomi yaitu 1067 mm dengan kecepatan operasi 10-30 km/jam.²¹

- KA Jaladara

Kereta api uap Jaladara (bahasa Jawa: Sepur Kluthuk Jaladara) adalah kereta api wisata yang ada di kota Solo, Indonesia. Kereta ini dijalankan dengan lokomotif uap C1218, dan beroperasi di jalur kereta api Stasiun Purwosari hingga Stasiun Solo Kota sepanjang enam kilometer. Jalan rel itu tepat bersisian dengan Jalan Slamet Riyadi yang merupakan jalan utama di tengah Kota Solo. Kereta api ini dioperasikan berkat kerja sama antara PT Kereta Api Indonesia dan Pemerintah Kota Surakarta.

Lokomotif uap C1218 menarik dua buah gerbong kayu jati asli buatan tahun 1920 dengan kode CR 16 dan CR 144. Kapasitas optimal total untuk 2 gerbong tersebut adalah 72 orang. Kereta ini menggunakan bahan bakar kayu jati, selain itu lokomotif ini juga membutuhkan air dalam jumlah banyak untuk menghasilkan uap untuk menggerakkan loko tersebut. Setidaknya lokomotif ini membutuhkan empat meter kubik air dan lima meter kubik kayu untuk jarak tempuh Stasiun Purwosari sampai Stasiun Sangkrah.

²¹ https://id.wikipedia.org/wiki/Bus_rel_Bathara_Kresna diakses 04 September 2016



Gambar 3. 30 Kereta Api Jaladara

Sumber : <http://www.merdeka.com/gaya/kereta-uap-jaladara-akan-manjakan-wisatawan-di-solo.html> , 2016

Kegiatan, titik pemberhentian, dan lama berhenti tidak mengikat; dapat berkurang maupun bertambah sesuai dengan kondisi perjalanan dan paket wisata yang diambil. Harga paket wisata adalah Rp150.000,00 per orang. Kereta dijadwalkan untuk dioperasikan pada akhir pekan (Sabtu–Minggu) dan/atau hari libur nasional; pada hari Sabtu pukul 16.30 dan Minggu pukul 09.30 WIB dari Stasiun Purwosari.

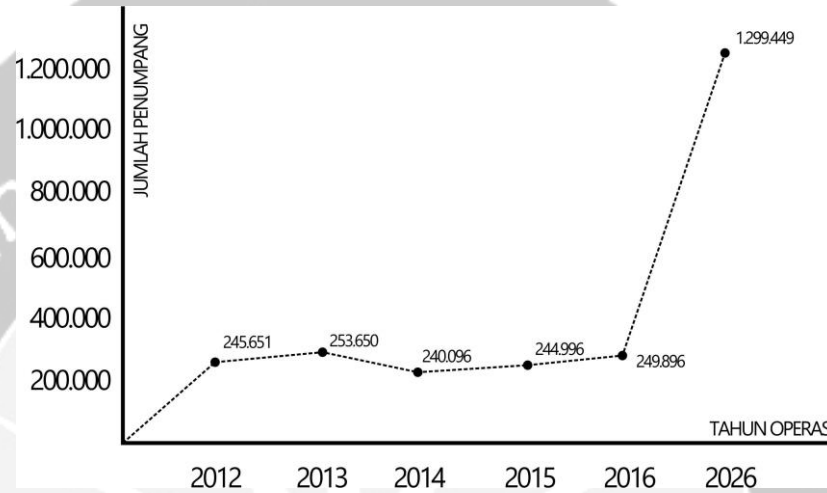
Jarak tempuh yang dilalui oleh kereta api ini dalam satu kali perjalanan adalah 6 km. Sedangkan lebar gerbong yang digunakan adalah ukuran standart KA ekonomi yaitu 1067 mm dengan kecepatan operasi 30-40 km/jam.

3.2.5 Kapasitas, Proyeksi dan Kriteria Penumpang Stasiun Solo Jebres Surakarta

Menurut data pengunjung tahun 2015 pengunjung bulanan Stasiun Solo Jebres Surakarta mencapai 18.851 penumpang dengan tingkat fluktuasi 20-50% pada bulan lebaran. Hal ini menunjukkan bahwa pengunjung harian Stasiun Solo Jebres 628-650 penumpang/hari Dalam kurun waktu 1 tahun pada 2015 pengunjung mencapai 244.996 pengunjung. Nilai ini diperkirakan akan terus naik karena perencanaan Stasiun Solo Jebres akan dijadikan Stasiun penunjang dari Stasiun Solo Balapan merangkap sebagai Stasiun Pariwisata. Menurut data perkembangan jumlah penumpang Stasiun Solo Jebres peningkatan jumlah pengunjung kereta api setiap tahunnya mencapai 2-5%/tahun, hal ini dipengaruhi oleh perkembangan pariwisata Kota Surakarta. Rencana pemerintah Surakarta untuk membagi daya tampung Stasiun Solo Balapan 25% ke Stasiun Purwosari dan Solo Jebres agar tidak mengalami penumpukan penumpang berdampak pula

terhadap bertambahnya jumlah pengunjung Stasiun Solo Jebres. Stasiun Solo Balapan yang menerima 11.120 orang/hari setidaknya akan memberi limpahan pengunjung pada Stasiun Solo Jebres sebesar 83.400 pengunjung setiap bulannya.²² Sehingga diprediksi jumlah wisatawan yang melalui Stasiun Solo Jebres jika dihitung dari fluktuasi data dan pelimpahan penumpang dari Stasiun Solo Balapan adalah sebagai berikut :

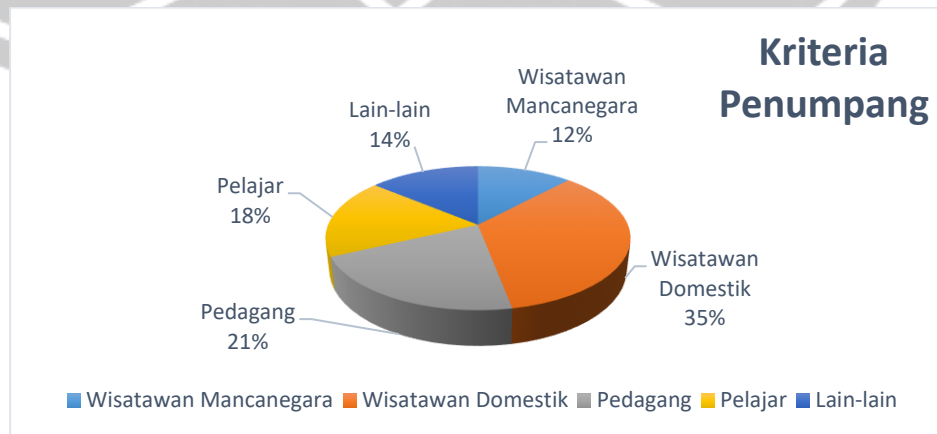
Grafik 3. 1 Proyeksi Pertumbuhan Jumlah Penumpang Stasiun Solo Jebres



Sumber : Laporan Volume Penumpang Stasiun Solo Jebres 2015 dan Analisa Pribadi

Proyeksi pengunjung Stasiun Solo Jebres pada 2026 mendatang akan menjadi 1.299.499 penumpang/tahun yang berarti dalam sehari Stasiun ini akan melayani 3000 pengunjung/hari Sedangkan persentase pengunjung Stasiun Solo Jebres Surakarta dari segi kriteria pengguna setiap bulannya dapat di gambarkan sebagai berikut :

Grafik 3. 2 Prosentase Kriteria Penumpang Stasiun Solo Jebres



Sumber : Laporan Volume Penumpang Stasiun Solo Jebres 2015

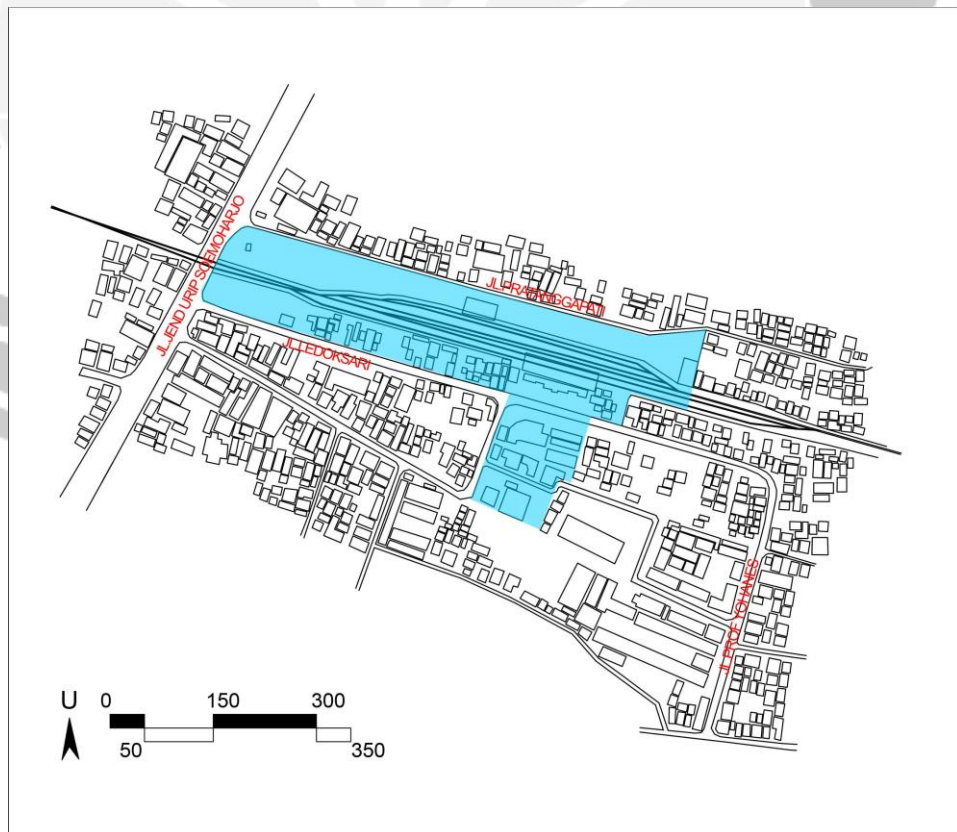
²² Laporan Volume Penumpang Stasiun Solo Jebres 2015

Ditinjau dari kapasitas Stasiun Solo Jebres saat ini yang bisa menampung 300 orang di dalam peron, 50 orang di *lobby* dan hanya dengan 2 loket pembelian tiket bisa disimpulkan bahwa jumlah ini masih belum bisa mewadahi penumpang yang menggunakan Stasiun Solo Jebres Surakarta, jumlah ini masih sangat kurang terutama pada saat penumpukan penumpang dihari-hari liburan dan lebaran. Dibutuhkan sebuah rencana pembangunan untuk mencukupi kebutuhan penumpang dimasa mendatang seperti daya tampung, fasilitas dan kenyamanan Stasiun.

3.3 Tinjauan Lokasi Tapak Pengembangan Stasiun Kereta Api Solo Jebres

3.3.1 Batasan Delineasi Tapak Pengembangan Stasiun Kereta Api Solo Jebres

Penentuan batasan delineasi tapak pengembangan stasiun Solo Jebres dilakukan untuk memperkuat fokus pengembangan sesuai dengan potensi kawasan. Delineasi kawasan Stasiun Solo Jebres meliputi Jalan Pratangapati, Jalan Jend Urip Soemoharjo, Jalan Prof Yohannes, Jalan Suryo dan Sungai Bengawan Solo sedangkan pada bagian pengembangan meliputi sepanjang Jalan Shidutan dan Jalan Jedoksari.



Gambar 3. 31 Deliniasi Tapak Pengembangan Stasiun Solo Jebres

Sumber : Analisis Penulis, 2015

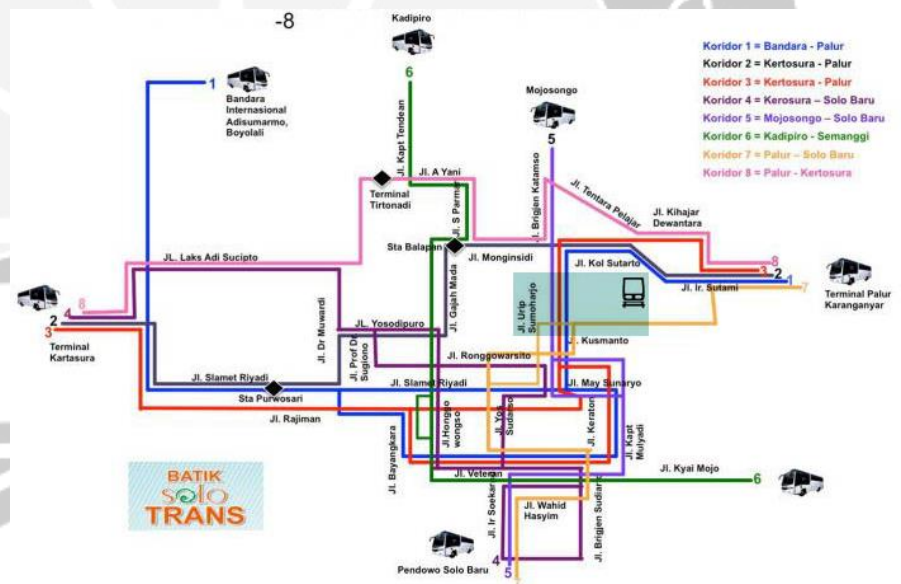
Batas delineasi tapak pengembangan meliputi sebelah utara adalah Jalan Pratanggapati yang merupakan perkampungan warga, selatan site merupakan Jalan Ledoksari dan berbatasan dengan pertokoan dan pasar jebres. Sebelah barat merupakan Jalan Urip Soemoharjo dan Sebelah timur merupakan perumahan warga.

3.3.2 Moda Transportasi pada Kawasan Stasiun Kereta Api Solo Jebres

Karena letak kawasan Stasiun Solo Jebres dipinggir jalur utama kota Surakarta maka jalur ini dilewati oleh beberapa moda transportasi publik baik massal maupun non massal. Transportasi massal yang melewati kawasan ini diantaranya adalah :

a. Bus Batik Solo Trans

Transportasi dengan konsep bis dalam kota di Solo ini menghubungkan berbagai sudut sisi kota Surakarta. BST yang melewati kawasan stasiun Solo Jebres terdiri oleh 3 koridor utama yaitu :



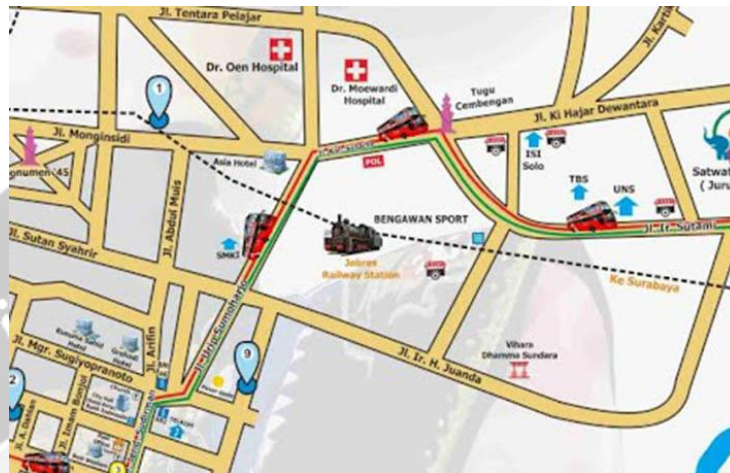
Gambar 3. 32 Rute BST pada Kawasan Solo Jebres

Sumber : Solo.org, 2015

- Koridor 1 (Bandara (Solo Bagian Barat) – Palur (Solo Bagian Timur))
- Koridor 3 (Kartasura – Palur)
- Koridor 5 (Mojosongo – Solo Baru)

b. Bus Wisata Werkudara

Konsep bus *double decker* yang dikembangkan pemerintah kota Surakarta untuk bus *touring* wisata ini melewati beberapa rute diantaranya melewati kawasan Stasiun Solo Jebres.



Gambar 3. 33 Rute Bis Werkudara Kawasan Solo Jebres

Sumber : Solo.org, 2015

c. Kereta Api

Stasiun Solo Jebres merupakan stasiun yang unik karena merupakan stasiun pembagi untuk kereta ke jalur utara maupun ke jalur selatan. Saat ini stasiun Solo Jebres digunakan untuk pemberhentian 3 kereta lintas utara (Majapahit, Matarmaja dan Brantas), 1 kereta lintas selatan Madiun Jaya dan 1 kereta komuter (Senja Begawan).

Sedangkan untuk merespons kegiatan pariwisata pemerintah kota Surakarta melalui train touring maka Stasiun Solo Jebres akan digunakan juga sebagai stasiun pemberhentian. Rencana pengembangan ini akan didukung dengan penghidupan kembali (preservasi) jalur kereta lintas kota Jebres-Gladak sehingga jalur kereta lintas kota di Surakarta dapat lebih diperpanjang.