

Tata Ruang Penempatan Stasiun Srono di Banyuwangi

Spatial Placement of Srono Station in Banyuwangi

I Made Putra Baskara, Rochtri Agung Bawono, Ni Ketut Puji Astiti Laksmi

Universitas Udayana, Denpasar, Bali, Indonesia

email korespondensi: made.putra.baskara@student.unud.ac.id,

agung_bawono@unud.ac.id, astiti_laksmi@unud.ac.id

Info Artikel

Masuk: 15 Januari 2024

Revisi: 16 Januari 2025

Diterima: 11 Februari 2025

Terbit: 28 Februari 2025

Keywords: railway line;
Banyuwangi; Srono station;
spatial planning

Kata kunci: jalur kereta api;
Banyuwangi; stasiun Srono;
tata ruang

Corresponding Author:

I Made Putra Baskara

email:

made.putra.baskara@student.unud.ac.id

DOI:

<https://doi.org/10.24843/JH.2025.v29.i01.p07>

Abstract

Staatspoorwegen once built a railway line in Banyuwangi connecting Rogojampi and Benculuk. The railroad line has supporting facilities in the form of stations. One of the stations owned by the Rogojampi-Benculuk line, namely Srono Station. The purpose of this study is to determine the spatial condition of the placement of Srono Station. This research is a qualitative research with a spatial approach. The data used in this research are primary and secondary data. Primary data used are observation and interview data obtained in the field, while secondary data used are literature studies (journals, books, colonial published magazines, and colonial published newspapers) and colonial published maps. Both data were analyzed using a spatial approach and presented in descriptive form. The analysis that has been done shows that the construction of the station adjacent to the T-junction of Kebaman Village, Srono Subdistrict was not built without reason, but was well considered. The spatial placement of Srono Station, which is adjacent to the road junction, provides benefits in terms of accessibility, economy, and environmental changes.

Abstrak

Staatspoorwegen pernah membangun jalur kereta api di Banyuwangi yang menghubungkan Rogojampi dan Benculuk. Jalur kereta api tersebut memiliki fasilitas pendukung berupa stasiun. Salah satu stasiun yang dimiliki oleh jalur Rogojampi-Benculuk, yaitu Stasiun Srono. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui kondisi tata ruang penempatan Stasiun Srono. Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif dengan pendekatan keruangan. Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan sekunder. Data primer yang digunakan adalah data observasi dan wawancara yang diperoleh di lapangan, sedangkan data sekunder yang digunakan adalah studi pustaka (jurnal, buku, majalah terbitan kolonial, dan surat kabar terbitan kolonial) dan peta-peta terbitan kolonial. Kedua data tersebut, dianalisis dengan menggunakan pendekatan tata ruang dan disajikan dalam bentuk deskriptif. Analisis yang telah dilakukan menunjukkan bahwa pembangunan stasiun yang berdekatan dengan pertigaan Desa Kebaman, Kecamatan Srono tidak dibangun tanpa alasan, melainkan sudah dipertimbangkan

dengan baik. Tata ruang penempatan Stasiun Srono, yang berdekatan dengan pertigaan jalan, memberikan keuntungan dari segi aksesibilitas, ekonomi, dan perubahan lingkungan.

PENDAHULUAN

Pengajuan kereta api di Pulau Jawa pertama kali dilakukan oleh Kolonel JHR. C. Van Der Wijck. Isi pengajuan tersebut, menyatakan bahwa pembangunan rel kereta api di sepanjang Pulau Jawa akan bermanfaat bagi pertahanan. Pembangunan kereta api direncanakan beroperasi dari Surabaya melewati Solo dan Jogja ke Batavia, serta akan memiliki cabang samping (Reitsma, 1928: 7). Ide Van Der Wijk tidak dengan mudah disahkan, dikarenakan adanya perdebatan antara pihak yang mendukung dan pihak yang tidak mendukung pembangunan rel kereta api. Pihak yang tidak menyetujui berasal dari kalangan Pemerintah Belanda dengan alasan kekhawatiran masuknya modal asing. Modal asing kemungkinan mengakibatkan Belanda dibebani hutang bekas pembangunan rel dan rawan kehilangan daerah jajahan. Berdasarkan pendapat tersebut, pihak Pemerintah Belanda lebih menyukai memperbanyak jumlah hewan untuk menarik kereta beroda dua (Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997: 48-49).

Perdebatan yang panjang, perlu tidaknya dibangun jalur kereta api di Pulau Jawa, akhirnya mendapatkan keputusan. Raja Belanda menerbitkan SK Nomor 270 tanggal 28 Mei 1842 yang berisi rencana dibangunnya kereta api. Pembangunan jalur kereta api tersebut, direncanakan membentang dari Semarang ke Kedu dan Yogyakarta. Pembangunannya tidak langsung bisa dilaksanakan, walaupun sudah terdapat surat keputusan, sebab sekali lagi terdapat perdebatan. Masalah yang diperdebatkan adalah apakah pihak swasta atau pemerintah yang akan mengerjakan proyek tersebut (Hermawan, 2019: 89). Proyek jalur kereta api akhirnya berhasil dibangun di Pulau Jawa, setelah mengalami perdebatan yang panjang. Pembangunan kereta api pertama dilakukan di Desa Kemijen, pada tanggal Jumat 17 Juni 1864, oleh Gubernur Jendral Hindia Belanda, Mr. L.A.J Baron Sloet Van den Beele. *Nederlands-Indische Spoorweg Maatschappij* (NISM) merupakan perusahaan kereta api swasta yang memprakasai pembangunan tersebut, yang dipimpin oleh Ir. J.P De Bordes. Pembangunan jalurnya memiliki jarak 26 km dari Kemijen menuju Desa Tanggung dengan lebar sepur 1435 mm. Ruas jalan ini dibuka untuk angkutan umum pada hari sabtu, 10 agustus 1867. Keberhasilan NISM membangun jalur kereta api antara Semarang-Tanggung menjadi dorongan untuk membangun jalur Semarang-Surakarta, pada 10 Februari 1870 (ANRI, 2015: 9).

NISM pernah mengalami kesulitan finansial saat membangun jalan rel, pada jalur Semarang-Yogyakarta maupun pada jalur Jakarta-Bogor. Kesulitan finansial dapat menggagalkan rencana NISM dalam membangun jalur kereta api. NISM merasa pemerintah perlu memberi bantuan berupa pinjaman modal, yang padahal Pemerintah Belanda pernah membuka kesempatan untuk turut serta membantu dalam hal pemasangan jalan rel di Pulau Jawa. Ternyata seruan Pemerintah Belanda kurang mendapat perhatian dari pihak NISM. Permasalahan ini mendorong pemerintah untuk turun tangan dalam pengadaan dan pengeksploitasian transportasi kereta api. Kesimpulan dari komisi pembangunan jalan rel di Pulau Jawa yang dibentuk oleh Menteri Urusan Jajahan Fransen Van de Putte (1874), menyatakan pembangunan jalan rel hanya dapat dilaksanakan oleh pihak pemerintah. Pemerintah memutuskan untuk membangun jalur rel, setelah terlebih dahulu didiskusikan di Majelis Rendah dan Majelis Tinggi Kerajaan Belanda pada 6 April 1875. Perusahaan kereta api milik

pemerintah itu, dinamai *Staatsspoorwegen* (SS). Jalur pertama yang dikerjakan, yakni jalur rel Surabaya-Pasuruan-Malang (Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997: 61-62).

Staatsspoorwegen (SS) beberapa kali menggarap proyek jalur kereta api. SS membangun jalur kereta api di Banyuwangi yang menghubungkan antara daerah Rogojampi dan Benculuk pada abad ke-19. Pengajuan jalur rel Rogojampi-Benculuk diajukan oleh kepala perkeretaapian negara M. H. Damme, yang meminta izin kepada pemerintah Hindia Belanda, agar dibangunnya jalur Rogojampi-Benculuk menggunakan jalur sepur berukuran 1067 mm, pada tanggal 2 Oktober 1918, dengan surat No. 12750/SP (Reitsma, 1947: 326). Ukuran jalur sepur 1067 mm merupakan tipe jalur standar. Jalur ini sudah terlebih dahulu dipelajari pada tahun 1913. Awalnya bahkan direncanakan hingga ke Grajagan. Rencana tersebut, tidak jadi dilakukan, oleh sebab yang tidak diketahui. Informasi tersebut diperoleh, berdasarkan peta jalur kereta api dan trem di Jawa dan Madura tahun 1913 (*Digital Collections Universiteit Leiden*, KITLV, E 9, 2 Sheet 2).

Jalur Rogojampi-Benculuk merupakan jenis jalur trem. Perbedaan jalur kereta api dan trem dapat dilihat dalam jumlah angkutan. Jalur kereta api dapat mengangkut barang, serta penumpang dalam jumlah yang banyak dan dengan jarak yang jauh. Sebaliknya, jalur trem hanya dapat mengangkut jumlah penumpang, serta barang dalam jumlah yang kecil dan hanya dapat menempuh jarak dekat (Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997: 68). Proses mulai beroperasinya jalur ini tidak langsung terhubung dari Rogojampi menuju Benculuk, melainkan terlebih dahulu menghubungkan antara Rogojampi dan Srono. Rogojampi-Srono dengan jalur sepanjang 13 km mulai beroperasi pada tanggal 26 Oktober 1921. Tahap berikutnya Srono-Benculuk sepanjang 5 km mulai beroperasi pada tanggal 1 November 1922 (Reitsma, 1928: 72). Stasiun Srono sudah tidak aktif pada tahun 1976. Penonaktifan jalur rel banyak dilakukan pada tahun 1970-an hingga 1990-an. Alasannya, karena pemerintahan Orde Baru lebih fokus membangun jalan daripada memperhatikan transportasi kereta (Detik, 2015).

Jalur Rogojampi-Benculuk memiliki tiga stasiun utama, yakni Stasiun Rogojampi, Stasiun Srono, dan Stasiun Benculuk. Penempatan Stasiun Srono menjadi hal yang menarik dibahas. Stasiun Srono di bangun bersebelahan dengan pertigaan jalan Desa Kebaman, Kecamatan Srono. Pertanyaannya, mengapa ditempatkan bersebelahan dengan pertigaan jalan tersebut. Penempatan stasiun kereta api tentu tidak dilakukan sembarangan, tetapi mempertimbangkan beberapa faktor. Keberadaan stasiun memiliki fungsi sebagai pemberhentian kereta api, serta sebagai tempat penumpang datang dan pergi. Penempatan stasiun dalam tata ruang kota sangat penting. Tujuannya, agar dapat dijangkau dari penjuru kota. Stasiun kereta api akan mendorong pertumbuhan bagi kota, jika ditempatkan di lokasi strategis. Lokasi strategis yang dimaksud, jika suatu wilayah mudah dijangkau, baik secara waktu maupun jarak. Penempatan stasiun dalam ruang perlu memperhatikan keterjangkauan, agar penempatannya menjadi lokasi sentral (Hermawan, 2013: 38-39).

Berdasarkan keterangan tersebut, seharusnya ada alasan khusus Stasiun Srono ditempatkan bersebelahan dengan pertigaan jalan Desa Kebaman, Kecamatan Srono. Hal yang perlu dilakukan untuk mengetahuinya dengan cara menganalisis tata ruang penempatan Stasiun Srono. Atas dasar pernyataan tersebut, maka penelitian ini bertujuan untuk mengetahui tata ruang penempatan Stasiun Srono. Urgensi dari penelitian ini adalah memberikan gambaran mengenai alasan Stasiun Srono dibangun bersebelahan dengan pertigaan jalan Desa Kebaman, Kecamatan Srono. Manfaat dari penelitian ini adalah memberikan informasi tentang Stasiun Srono dan tata ruang di sekitarnya.

METODE DAN TEORI

Lokasi penelitian ini dilaksanakan di Desa Kebaman, Kecamatan Srono, Kabupaten Banyuwangi, Jawa Timur. Penelitian ini merupakan jenis penelitian kualitatif dengan menggunakan pendekatan keruangan. Menurut Waruwu (Waruwu, 2024: 200) penelitian kualitatif merupakan metode penelitian yang menekankan pada pengamatan dan pemahaman yang alamiah dan mendalam, disajikan secara deskriptif serta diinterpretasikan secara komprehensif. Penelitian ini menggunakan data observasi, wawancara, peta dan studi pustaka. Observasi dan wawancara digunakan untuk mengumpulkan data primer di lapangan. Studi pustaka (jurnal, buku, koran dan majalah terbitan kolonial) dan peta kolonial digunakan sebagai data sekunder. Kedua data itu, selanjutnya dianalisis menggunakan pendekatan keruangan.

Menurut Bintarto (1968), karakteristik keruangan berkaitan dengan beberapa unsur utama, yaitu: (1) jarak, baik dalam bentuk absolut maupun relatif; (2) ukuran dan kondisi suatu wilayah; (3) tingkat aksesibilitas; (4); keterkaitan antar wilayah atau elemen; serta (5) pola atau struktur ruang. Lebih lanjut, terdapat tiga aspek utama dalam pendekatan keruangan yang berhubungan dengan daya dukung wilayah, yaitu: (1) pola sebaran daya dukung wilayah (*spatial pattern*); (2) keterkaitan antar variabel dalam suatu sistem ruang (*spatial system*); dan (3) proses perubahan yang terjadi akibat dinamika daya dukung wilayah (*spatial process*) (Hasriyanti & Syarif, 2022: 15). Analisis pendekatan keruangan digunakan untuk menjelaskan keterkaitan antara Stasiun Srono dan tata ruangnya. Pendekatan ini dapat menjawab alasan penempatan stasiun yang bersebelahan dengan pertigaan jalan Desa Kebaman, Kecamatan Srono.

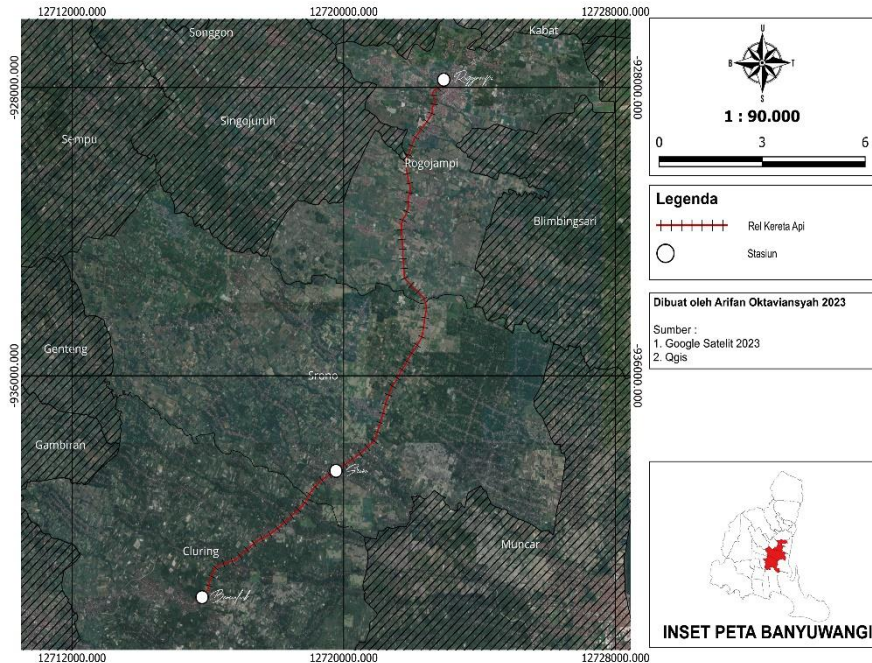
HASIL DAN PEMBAHASAN

Stasiun Srono

Stasiun merupakan fasilitas yang wajib dimiliki jalur kereta api. Keberadaan fasilitas stasiun memiliki fungsi yang sangat penting dalam moda transportasi kereta api. Menurut Handinoto (1999: 50-51), stasiun memiliki tiga fungsi yang mencakup, sebagai berikut: 1) Tempat kereta api berhenti, dalam hal ini menurunkan penumpang dan barang; 2) Tempat kereta api berangkat, dalam hal ini mengangkut penumpang dan barang; dan 3) Tempat kereta api bersilang, menyusul atau disusul. Stasiun Srono merupakan stasiun penghubung jalur kereta api Rogojampi-Benculuk. Penamaan Stasiun Srono dinamai berdasarkan nama daerah tempat stasiun dibangun, yaitu Kecamatan Srono. Stasiun Srono dikategorikan ke dalam stasiun kelas halte. Stasiun kelas halte memiliki layanan perkeretaapian yang mirip dengan stasiun kelas *station*. Perbedaannya hanya tingkat kesibukan layanan perjalanan kereta api, secara fasilitas stasiun kelas *station* dan halte memiliki kesamaan (Hermawan, 2015: 143). Penonaktifan Stasiun Srono bersamaan dengan dinonaktifkannya jalur Rogojampi-Benculuk pada tahun 1976. Bangunan bekas Stasiun Srono masih dapat dijumpai dengan mudah.

Bekas Stasiun Srono berlokasi di Desa Kebaman, Kecamatan Srono, Kabupaten Banyuwangi, Jawa Timur. Secara astronomis berada pada koordinat 8°24'05.6" LS dan 114°15'49.1" BT. Stasiun Srono saat ini beralih fungsi menjadi bengkel dan warung yang dimiliki oleh Bu Ika. Status kepemilikan bekas Stasiun Srono, oleh Bu Ika bersifat hak sewa. Kepemilikan secara penuh masih dimiliki oleh PT KAI DAOP 9 Jember. Kecamatan Srono memiliki topografi berupa dataran rendah dan dilintasi oleh beberapa aliran sungai irigasi. Ketinggian rata-rata Srono dari permukaan laut adalah ± 30 Mdpl (Mursidi & Soetopo, 2021: 117). Stasiun Srono berdiri di tanah yang datar, namun di

dekat pemberhentian kereta api terdapat aliran sungai. Aliran sungai ini memiliki jurang yang curam, terutama di jarak $\pm 152,07$ m dari arah timur laut stasiun. *Staatsspoorwegen* mengatasi hal tersebut, dengan cara membangun jembatan, sehingga rel kereta api dapat terhubung. Bekas jembatan itu, hingga kini masih dapat dijumpai.



Gambar 1: Peta Jalur Rogojampi-Benculuk dan Wilayah Sekitarnya.

Sumber: Dibuat oleh Arifan Oktaviansyah Menggunakan Google Satelit 2023 dan Qgis.

Bekas bangunan Stasiun Srono berbentuk persegi panjang. Orientasi panjangnya, yakni timur laut-barat daya (lihat gambar 2). Material atap bagian luar berupa genteng, sedangkan material atap bagian dalam berupa anyaman rotan. Bahan bangunannya beton dilapisi semen yang dicat putih. Ukuran panjang ruangan 790 cm, lebar ruangan 478 cm, dan tinggi bangunan 361 cm. Kiri dan kanan stasiun banyak terdapat bangunan toko pada masa kini. Bagian dalam stasiun terdapat bekas pintu asli ketika Stasiun Srono masih berfungsi (lihat gambar 3). Pintu ini memiliki ukuran lebar 106 cm, tinggi 240 cm, dan tebal 5 cm. Lubang pintunya memiliki ukuran tinggi 229 cm, lebar 193 cm, dan tebal 32 cm. Bagian atas pintu terdapat besi penyangga dengan ukuran lebar 460 cm dan tinggi 6 cm. Cara kerja pintu ini dengan cara menggesernya dari kiri ke kanan. Pintu ini dulu berwarna hijau. Pintu ini seharusnya mengarahkan ke tempat pemberhentian kereta, namun saat ini pintu mengarah ke sebuah ruangan. Ruangan ini merupakan ruangan baru dan bukan merupakan bagian dari stasiun. Keaslian pintu tersebut, menjadikannya sebagai ciri khas dari bekas Stasiun Srono. Keberadaan pintu ini merupakaninggalan arkeologi yang penting bagi sejarah perkeretaapian kolonial di Banyuwangi. Objek pintu ini dapat dikategorikan sebagai objek diduga cagar budaya (ODCB).



Gambar 2. Bagian Depan Stasiun.
Sumber: Dokumentasi Pribadi.



Gambar 3. Bagian dalam Stasiun.
Sumber: Dokumentasi Pribadi.

ANALISIS TATA RUANG PENEMPATAN STASIUN SRONO

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2008 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional mendefinisikan tata ruang sebagai wujud struktur ruang dan pola ruang. Menurut Kuswati (2012: 251), penempatan stasiun mempertimbangkan lima kriteria, yaitu dilihat dari aspek regulasi, operasional, ekonomi, aksesibilitas dan konektivitas, serta lingkungan. Stasiun Srono berada di tengah-tengah jalur Rogojampi-Benculuk, sehingga stasiun berfungsi sebagai penghubung antara Stasiun Rogojampi dan Benculuk. Keberadaannya di tengah-tengah jalur juga berfungsi sebagai tempat pemberhentian sementara. Stasiun Srono terletak di pertigaan jalan Desa Kebaman, Kecamatan Srono. Pemilihan ini tentu bukan tanpa alasan, tapi sudah dipertimbangkan dengan baik oleh *Staatsspoorwegen* (SS). Pertigaan ini menghubungkan tiga daerah, yakni sebelah timur laut menuju Rogojampi, sebelah tenggara menuju Muncar, dan sebelah barat daya menuju Benculuk. Stasiun Srono terlihat sebagai focal point ketika dilihat dari arah jalan menuju Muncar. Letak stasiun berada di tengah-tengah antara jalur rel dan jalan raya. Keletakan stasiun ini membantu memisahkan antara arus penumpang dan kendaraan, sehingga mengurangi tingkat kecelakaan. Stasiun yang terletak diantara rel dan jalan raya juga memudahkan bongkar muat barang. Letak stasiun ini menjadi tempat tunggu yang nyaman, baik bagi yang menunggu kedatangan kereta ataupun yang baru saja tiba di stasiun.



Gambar 4. Stasiun Srono yang Bersebelahan dengan Pertigaan Jalan.
Sumber: Dokumentasi Pribadi.



Gambar 5. Peta Tahun 1887.

Sumber: KITLV D F 7,2 *Leiden University Libraries Digital Collections* (diedit).

Pertigaan jalan itu, tidak dapat diketahui secara pasti kapan dibuat, yang pasti keberadaannya sudah ada pada tahun 1887. Hal ini dapat diketahui melalui peta daerah Besuki tahun 1887 (lihat gambar 5). Keberadaan pertigaan yang sudah ada lebih dulu dibandingkan Stasiun Srono menyiratkan, bahwa SS membangun stasiun dengan memperhatikan sistem jaringan jalan. Berdasarkan analisis tersebut, SS sengaja menempatkan stasiun bersebelahan dengan pertigaan, agar dapat aksesibilitas yang strategis. Menurut Kuswati (2012: 247) semakin dekat jarak stasiun dengan jaringan transportasi primer, semakin baik tingkat aksesibilitasnya. Jaringan transportasi primer dalam kasus Stasiun Srono adalah sistem jaringan jalan.

Aksesibilitas yang strategis memudahkan penumpang menjangkau wilayah sekitar. Tata ruang penempatan Stasiun Srono di pertigaan jalan, tidak hanya memudahkan akses ke Benculuk dan Rogojampi yang sudah terhubung dengan jalur rel, tetapi juga memudahkan akses ke Muncar. Perjalanan dari Stasiun Srono ke Muncar dapat dilakukan dengan berjalan kaki atau menggunakan gerobak. Jalan Srono-Muncar diberi keterangan *karrewegen* (jalan gerobak) pada peta tahun 1887 (lihat gambar 5). Menurut

Mulyono selaku Kasi Tata Pemerintah dan Ketertiban Umum Kecamatan Srono, ketika Stasiun Srono masih beroperasi, orang-orang dari daerah Muncar menggunakan cicar untuk pergi ke Srono (Narasumber: Mulyono/58 Tahun/27 Juni 2023). Cicar merupakan gerobak yang ditarik oleh sapi.

Catatan mengenai akses menuju Muncar dari stasiun Srono terdapat dalam buku yang berjudul *Nederlandsch-Indische Natuurmonumenten* (Tinjauan Monumen Hindia-Belanda). Isi buku tersebut, menyebutkan sebuah tempat bernama Djati-Ikan. Djati Ikan merupakan nama suatu cagar alam pada Masa Kolonial yang letaknya di Semenanjung Sembulungan. Djati-Ikan mudah dijangkau dari Muncar. Muncar dijelaskan berjarak 10 km dari Stasiun Srono (Dammerman, 1924: 38-39). Berdasarkan buku itu, dapat disimpulkan, jika seseorang ingin pergi ke Djati-Ikan dapat melakukan pemberhentian di Stasiun Srono dan melanjutkan perjalanan terlebih dahulu ke Muncar. Catatan kedua terdapat dalam berita yang berjudul "Brasan: Sebuah Peternakan Kecil." Berita yang diterbitkan tahun 1930 tersebut, menerangkan sebagai berikut: "Koloni pertanian kecil Brasan terletak sekitar 10 km dari desa nelayan Muncar, selatan Banyuwangi. Terhubung dengan jalan utama menuju Halte Trem Srono melalui jalan tanah sepanjang 6 km, yang hanya dapat dilalui oleh kuli angkut atau hewan pengangkut beban, karena sungai selebar 13 m dan sedalam 4 m belum dijembatani." Brasan merupakan bagian dari kecamatan Muncar pada masa sekarang. Brasan dijelaskan dekat dengan desa nelayan Muncar yang terhubung dengan jalan menuju Stasiun Srono. Berita itu, juga membuktikan transportasi yang digunakan untuk melanjutkan ke Muncar adalah gerobak yang ditarik hewan.

Perpanjangan Jalur kereta api Rogojampi-Benculuk pernah direncanakan hingga ke Muncar. Rencana perpanjangan itu baru merupakan tahapan awal, sehingga tidak ada publikasi lebih lanjut. Informasi tersebut, diperoleh melalui berita koran yang berjudul "Rencana Pelabuhan Baru" terbitan tahun 1925. Berita itu, tidak menjelaskan stasiun yang akan dijadikan percabangan jalur menuju Muncar (*Algemeen Handelsblad*, 1925). Hal ini dapat diwajarkan karena perpanjangan itu, masih tahap awal. Berdasarkan analisis peta dan hasil observasi, seharusnya Stasiun Srono yang memungkinkan dijadikan persimpangan jalur, oleh karena stasiun ini memiliki kedekatan dengan daerah Muncar (lihat gambar 1). Pertigaan jalan di sebelah Stasiun Srono dapat memungkinkan dijadikan belokan jalur (lihat gambar 4). Keterhubungan akses ruang Stasiun Srono tidak hanya berlaku di daerah Rogojampi dan Benculuk, tapi juga terhubung dengan desa yang dilewati jalur kereta api. Jalur kereta Rogojampi-Benculuk memiliki stasiun penyangga di setiap desa yang dilewati. Letak stasiun penyangga yang dapat diidentifikasi di lapangan hanya Stasiun Wonosobo, Sukonatar, dan Sragen. Ketiga stasiun ini dinamai sesuai nama daerah tempat stasiun dibangun. Bangunan stasiun sudah tidak tersisa, hanya letak berdirinya stasiun saja yang dapat dilacak.

Rogojampi, Benculuk, dan Muncar merupakan wilayah yang sudah dikenal, sebelum dibangunnya jalur kereta api Rogojampi-Benculuk. Buktinya adalah daerah ini sudah dipetakan pada tahun 1887 (lihat gambar 5). Ketiga wilayah tersebut, merupakan daerah yang memiliki potensi ekonomi tinggi. Rogojampi merupakan daerah yang sudah adanya pemukiman yang ramai. Stasiun Rogojampi bahkan lebih dulu beroperasi. Pabrik gula pernah dibangun di dekat Stasiun Rogojampi pada tahun 1892 dan dinonaktifkan pada tahun 1916 (Yaqin, 2020: 1). Muncar merupakan salah satu wilayah penghasil ikan terbesar di Indonesia (Jundi, 2016: 1). Surat kabar Malang Post, 19 Januari 1953 memaparkan Muncar sebagai kompleks perikanan terbesar kedua, setelah Bagan Si Api-Api di Sumatra (Nawiyanto, 2019: 74). Muncar pernah tercatat memproduksi ikan lumura hingga 20.000 ton pada tahun 1938 (Subani dalam

Nawiyanto, 2019: 76). Benculuk merupakan daerah Banyuwangi Selatan yang terdapat banyak pohon jati. Tempat wisata Djawatan dulunya merupakan tempat penimbunan kayu jati. (Bawono dkk., 2023: 56). Buku yang berjudul *Hij Ridjt Weer!* (Dia Mengemudi Lagi) terbitan tahun 1949, didalamnya terdapat foto tempat penimbunan kayu jati Benculuk (A.G.A., & E., 1949). Berdasarkan keterangan diatas, dapat disimpulkan ketiga wilayah ini menjadi tempat yang sering dikunjungi. Faktor ekonomi merupakan yang paling besar dalam mempengaruhi mobilitas penduduk (Agusta, 2013: 865). Stasiun Srono menjadi tempat yang menghubungkan ketiga wilayah ini, sehingga secara ekonomi terdapat potensi penumpang. Tata Ruang Stasiun Srono di pertigaan jalan, tidak hanya strategis secara akses, tapi menguntungkan secara ekonomi.

Keuntungan ekonomi tidak hanya berdampak ke stasiun, tapi juga berdampak ke lingkungan sekitar. Stasiun Srono berada dekat dengan pasar, tepatnya di sebelah timur stasiun (lihat gambar 4). Tidak diketahui kapan Pasar Srono berdiri, tapi keberadaannya sudah ada pada waktu Stasiun Srono aktif. Menurut Bapak Irik selaku warga Sukonatar, dulu banyak pedagang dari Sukonatar yang menggunakan kereta api untuk berjualan ke Pasar Rogojampi dan Srono. Komoditi yang dijual berupa komoditi hasil tani, seperti jagung, bawang merah, sayur, dan buah-buahan (Narasumber: Irik/80 tahun/3 Juli 2023). Stasiun Sukonatar berjarak 2 km dari Stasiun Srono. Tata ruang yang berdekatan dengan pasar berdampak terhadap perekonomian masyarakat Srono maupun luar Srono. Stasiun Srono yang berdekatan dengan pasar, mengakibatkan terjadinya aktivitas jual-beli.

Lingkungan sekitar stasiun juga merupakan tata ruang stasiun yang penting dibahas. Majalah yang berjudul "*Indië; geïllustreerd weekblad voor Nederland en koloniën* (Indië; majalah bergambar mingguan untuk Belanda dan koloni)" memberikan keterangan singkat tentang lingkungan, sebelum dan sesudah dibangunnya jalur kereta api Rogojampi-Srono-Benculuk. Majalah yang disunting oleh Nieuwenhuis dkk. (1923: 75) menyatakan bahwa: "Jalur kereta api Rogodjampi-Srono-Bentjoeloek yang baru saja dibuka dan terhubung dengan jalur utama membuktikan bahwa dari wilayah yang hingga beberapa tahun lalu masih begitu liar dan tidak dapat diakses, kini telah tercipta lahan yang subur." Berdasarkan keterangan tersebut, dapat disimpulkan Stasiun Srono memberikan dampak perubahan lingkungan. Lingkungan yang awalnya hutan belantara berubah menjadi lahan yang subur untuk petani. Penyebabnya dikarenakan kereta api memberikan akses yang mudah menuju Srono, sehingga terdapat banyak individu yang datang untuk menggarap lahan pertanian. Hal itu, juga dapat memberikan gambaran, bahwa jalur Rogojampi-Srono-Benculuk dibangun untuk memudahkan ke wilayah yang susah diakses. Jalur ini juga dapat dikatakan memiliki tujuan membuka lahan demi kepentingan Pemerintahan Kolonial. Persawahan dan perkebunan masih dapat dijumpai secara signifikan di sekitar Stasiun Srono saat ini.

SIMPULAN

Hasil analisis diatas, berhasil menjawab pertanyaan mengapa Stasiun dibangun bersebelahan dengan pertigaan jalan Desa Kebaman, Kecamatan Srono. Pemilihan tata ruang penempatan Stasiun Srono tidak dipilih sembarangan, melainkan sudah dipertimbangkan dengan baik. Pertigaan jalan memberikan akses ke jaringan jalan yang strategis, keuntungan ekonomi, dan untuk pembukaan lahan. Hal itu, terjadi berkat adanya pola sebaran daya dukung wilayah. Wilayah yang dimaksud adalah daerah Rogojampi, Benculuk, Muncar, dan desa-desa yang terhubung dengan jalur kereta api Rogojampi-Benculuk. Kehadiran Stasiun Srono juga menciptakan keterkaitan antar variabel dalam sistem ruang. Keterkaitan antar variabel dapat terlihat dari stasiun srono

yang dapat menghubungkan Rogojampi, Benculuk, dan Muncar. Stasiun Srono juga terhubung dengan stasiun penyangga di jalur Rogojampi-Benculuk, sehingga memudahkan mobilitas penduduk untuk datang atau pergi ke Srono. Data wawancara menunjukkan adanya pedagang dari Sukonatar pergi ke Srono menggunakan kereta api untuk berjualan. Stasiun Srono juga menyebabkan terjadinya perubahan lingkungan. Tanah yang awalnya hutan belantara, tapi ketika stasiun dibangun berubah menjadi lahan yang subur. Berkat adanya jalur Rogojampi-Benculuk, wilayah yang dilewati jalur berubah menjadi lahan subur, terutama daerah Srono. Hasil analisis itu, sesuai dengan tiga aspek utama dalam pendekatan keruangan yang berkaitan dengan daya dukung wilayah, sebagaimana telah dijelaskan di bagian metode.

Pembahasan diatas, juga bukan hanya membahas analisis tata ruang penempatan stasiun, tetapi juga mendeskripsikan bangunan bekas Stasiun Srono. Bangunan bekas Stasiun Srono merupakan tinggalan arkeologi yang perlu dijaga, apalagi di dalamnya terdapat pintu asli ketika Stasiun masih aktif. Objek pintu ini dapat dikatakan sebagai objek diduga cagar budaya (ODCB). Bekas bangunan stasiun pada masa kini terancam rusak. Deskripsi Stasiun Srono, diharapkan dapat menumbuhkan kesadaran pemerintah dan masyarakat Banyuwangi serta PT KAI untuk menjaga dan merawat Stasiun Srono. Mengingat pentingnya keberadaan Stasiun Srono dalam sejarah kolonial di Banyuwangi. Deskripsi Stasiun Srono juga dapat menjadi landasan, bagi pembaca yang tertarik untuk melanjutkan kajian terkait kelayakan Stasiun Srono sebagai cagar budaya.

UCAPAN TERIMA KASIH

Puji dan syukur kami panjatkan kehadapan Tuhan Yang Maha Esa karena berkat karunianya penelitian ini dapat diselesaikan dengan baik. Terima kasih kepada Rektor dan LPPM Universitas Udayana atas dukungan pendanaan serta kesempatan yang diberikan untuk melaksanakan penelitian ini. Terima kasih kepada Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kabupaten Banyuwangi sebagai mitra penelitian, khususnya kepada Bayu Ari Wibowo atas kontribusi dan kerja samanya. Ucapan terima kasih juga kami sampaikan, kepada narasumber yang telah bersedia memberikan informasi berharga guna mendukung kelancaran penelitian ini. Terakhir, kami ucapkan terima kasih kepada PT KAI karena sudah memberikan ijin penelitian di sepanjang jalur Rogojampi-Benculuk.

DAFTAR PUSTAKA

- A.G.A., B. & E., S. (1949). *Hij rijdt weer!* Van Hoeve.
- Agusta, A. (2013). Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Mobilitas Penduduk ke Desa Kota Bangun Dua Kecamatan Kota Bangun Kabupaten Kutai Kartanegara. *EJournal Pemerintahan Ilmu Pemerintahan, Volume 1, Nomor 2, 2013: 862 - 874, 1(2), 862–874.*
- ANRI. (2015). *Naskah Sumber Arsip Perkeretaapian di Indonesia.*
- Bawono, Agung., dkk. (2023). *Laporan Akhir Identifikasi dan Interkoneksi Tingalan Arkeologi Sepanjang Jalur Rel Kereta Api Rogojampi-Benculuk.* Denpasar.
- Dammerman, K. W. (1924). *Overzicht der Nederlandsch-Indische natuurmonumenten.* Nederlandsch-Indische Vereeniging tot Natuurbescherming.
- Al Jundi, F., Sulandjari, & Sunaryo, F. D. S. (2016). Perkembangan Pariwisata di Banyuwangi Pada Tahun 2000-2015. *Humanis, 17, 36–42.*

- Handinoto, H. (1999). Perletakan Stasiun Kereta Api dalam Tata Ruang Kota-kota di Jawa (khususnya Jawa Timur) Pada Masa Kolonial. *Dimensi (Journal of Architecture and Built Environment)*, 27(2).
- Hermawan, I. (2013). Pengaruh Penempatan Stasiun Kereta Api Bandung bagi Pertumbuhan Kota Bandung. *PURBAWIDYA: Jurnal Penelitian Dan Pengembangan Arkeologi*, 2(1), 37–49.
- Hermawan, I. (2015). Penempatan Perhentian Kereta Api Pada Jalur Rangkasbitung – Labuan. *PURBAWIDYA Jurnal Penelitian Dan Pengembangan Arkeologi*, 4(2), 137–149.
- Hermawan, I. (2019). Kereta Api: Kuasa Ekonomi Masa Kolonial Belanda. *Prosiding Balai Arkeologi Jawa Barat*, 87–94.
- Kuswati, A. S. (2012). Kriteria Penetapan Lokasi Stasiun Kereta Api Penumpang. *Warta Penelitian Perhubungan*, 24(3), 244–259.
- Mursidi, A. & Soetopo, D. (2021). *Toponimi Kecamatan Kabupaten Banyuwangi Pendekatan Historis*. Klaten: Penerbit Lakeisha.
- Nawiyanto. (2019). *Fish Resource Exploitation in the Besuki Region During The Pre-New Order period*. *Advances in Social Science, Education and Humanities Research*, 323. Doi: 10.2991/icosce-icsmc-18.2019.14.
- Hasriyanti, D., & Syarif, E. (2022). *Geografi Sumber Daya Implikasi Pendekatan dan Pengelolaan*. Purbalingga: Eureka Media Aksara.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2008 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional.
- Reitsma, S. A. (1928). *Korte geschiedenis der Nederlandsch-Indische spoor- en tramwegen*. Weltevreden: G. Kolff & Co.
- Tim Telaga Bakti Nusantara. (1997). *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid 1*. Bandung: Angkasa.
- Waruwu, M. (2024). *Pendekatan Penelitian Kualitatif: Konsep, Prosedur, Kelebihan dan Peran di Bidang Pendidikan*. *Afeksi: Jurnal Penelitian dan Evaluasi Pendidikan*, 5(2), 198-211.
- Yaqin, M. A. (2020). *Pabrik Gula Soekawidi, Banyuwangi: Rekonstruksi Tingkat Efisiensi Lahan Pendukung Produksi Tahun 1915 Dan 1926 Melalui Analisis Jaringan Lori*. (Skripsi). Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada.

Sumber Berita Koran dan Majalah:

- Algemeen Handelsblad Voor Nederlandsch -Indië*. (1930, 6 Juni). *Op De “Brassan” Een Klein-Landbouw-Bedrijf*. (koran).
- De Indische Courant*. (1926, 7 Juli). *Nieu Havenplan. Vervanging Van Banjoewangi?* (Koran).
- Nieuwenhuis., A. W., dkk. (1923, 2 Mei). *Indië; geïllustreerd weekblad voor Nederland en koloniën*. (Majalah).
- Reitsma, S.A. (1947, 9 Oktober). *Een En Ander Over Spoorwijdten, Meer In Het Bijzonder Over De Toepassing Van “Smalle” Spoorwijdten In Nederlandsch-Indië. Spoor- En Tramwegen Tijdschrift Voor het Spoor- En Tramwegwezen In Nederland En Indië Spoor En Tram*. (Majalah).

Sumber Internet:

- Suhendra. (2015, 11 September). *Dibangun zaman Belanda, rel kereta banyak mati di era Orde Baru*. Detik. <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-3013064/dibangun-zaman-belanda-rel-kereta-banyak-mati-di-era-orde-baru>