

MEMANFAATKAN JALAN REL UNTUK WISATA KERETA API

Safrinal Sofaniadi¹, Djoko Setijowarno², Rudatin Ruktiningsih³

²Mahasiswa Program Magister Lingkungan dan Perkotaan (PMLP)
Universitas Katolik Soegijapranata

Jl. Pawiyatan Luhur IV/1 Bendan Duwur-Semarang

^{2,3}Staf Pengajar Jurusan Teknik Sipil Universitas Katolik Soegijapranata

¹ronald_depp@yahoo.com

²djoko@unika.ac.id

ABSTRAK

Jawa Tengah memiliki beragam model wisata, seperti wisata budaya atau ziarah (makam wali), wisata bahari, wisata pesisir, wisata alam hutan jati, wisata alam dan gejala fisik alam. Selain itu masih ada wisata KA yang tidak dimiliki oleh provinsi lainnya. Saat ini sudah ada dua lokasi wisata KA, yaitu di Ambarawadan Cepu. Wisata KA di Ambarawa dikelola PT. Kereta Api menggunakan jaringan rel yang tersisa antara Tuntang-Ambarawa-Jambu-Bedono. Sedangkan di Cepu dikelola Perum Perhutani memanfaatkan jalur rel yang biasa mengangkut potongan kayu jati. Potensi lain jalur wisata KA antara lain, (1) jalur Semarang-Solo merupakan jalur KA pertama di Indonesia. Adanya jalur KA Wisata ini, akan banyak obyek wisata yang dapat dinikmati, beberapa bangunan stasiun yang masih asli (Stasiun Tanggung, Stasiun Kedungjati, Stasiun Telawa, Stasiun Gundih), alam pedesaan, (2) jalur Solo-Wonogiri. Jalur ini dibangun pada 1 April tahun 1923. Sepanjang 5,8 kilometer bersisian dengan jalan raya (Jl. Slamet Riyadi) yang membelah kota Solo, (3) Jalur Semarang-Borobudur (Magelang). Jalur ini merupakan percabangan jalur KA Semarang-Solo di Stasiun Kedungjati. Tahun 1976 jalur ini dihentikan pengoperasiannya. Tetapi oleh Gubernur Jawa Tengah Suparjo Rustam, ditetapkan sebagai Museum KA dan dioperasikan dengan lokomotif uap melewati jalur KA bergigi, (4) jalur Purwokerto-Wonosobo, sudah lama ditutup, tepatnya tahun 1978, karena kalah bersaing dengan moda yang menggunakan jalan raya. Sebagian besar jalur KA ini bersisian dengan jalan raya. Wilayah pedesaan dan jalan rel yang meliuk-liuk merupakan panorama yang cukup asik akan disaksikan para wisatawan, (5) jalur Purwokerto-Cilacap, (6) jalur Parakan-Borobudur, (7) jalur Semarang-Pekalongan. Jalur ini melayani para wisatawan lokal yang ingin berbelanja di Pekalongan. Mengingat Kota Pekalongan memiliki pusat grosir. Jalur ini menyusuri kawasan pantai, tepatnya di Kabupaten Batang.

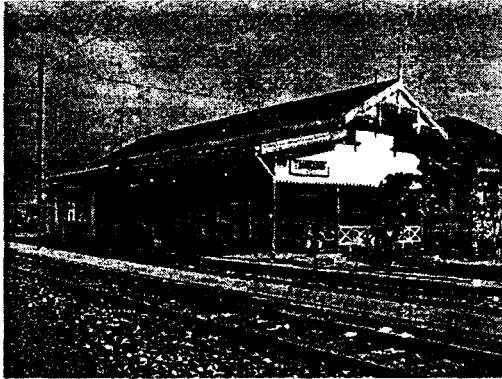
Kata kunci: Wisata KA, jalur KA, jaringan rel

1. PENDAHULUAN

1.1 Latar belakang

Hampir setiap daerah di Indonesia memiliki keanekaragaman budaya, adat istiadat, dan obyek wisata yang dapat dibanggakan dan diandalkan. Obyek wisata yang dapat diandalkan tiap daerah itu juga beragam. Ada obyek wisata dari alam, wisata buatan maupun gabungan keduanya. Tidak sedikit pula dari keragaman wisata itu memberikan kontribusi

pendapatan asli daerah (PAD). Obyek wisata di Jawa Tengah antara berupa wisata budaya atau ziarah (makam wali), wisata bahari (Pulau Karimunjawa), wisata pesisir (sepanjang pantai utara), wisata alam hutan jati (Cepu dan sekitarnya), wisata alam dan gejala fisik alam (Karangsambung). Selain itu masih ada pula wisata kereta api (KA) yang tidak dimiliki oleh daerah lainnya. Khusus wisata KA bergigi, di dunia hanya ada tiga negara yang memilikinya, yaitu India, Swiss dan Indonesia.



Gambar 1. Stasiun Tanggung
Sumber: Dok Pribadi, 2004

Di Jawa Tengah banyak obyek wisata yang berpotensi dikembangkan. Namun dalam pengelolaan dan pengembangannya memiliki persoalan yang kompleks. Selain kesulitan pengembangan juga diperlukan suatu jenis obyek wisata yang memiliki ciri khas. Salah satunya dengan membuka jalur wisata KA. Perjalanan wisata dengan KA sangat dimungkinkan dan cukup berpotensi untuk menggabungkan beberapa potensi pariwisata yang ada di sekitar jalur itu, selain menikmati perjalanan kereta api itu sendiri. Saat ini di Jawa Tengah sudah memiliki dua lokasi wisata yang memanfaatkan KA, yaitu di Ambarawa (Kabupaten Semarang) dan Cepu (Kabupaten Blora). Wisata KA di Ambarawa dikelola oleh PT. Kereta Api (Persero) menggunakan jaringan rel yang tersisa antara Tuntang-Ambarawa-Jambu-Bedono. Sedangkan di Cepu dikelola oleh Perum Perhutani memanfaatkan jalur rel yang biasa mengangkut potongan kayu jati.

1.2. Tujuan

Tujuan diadakan Wisata KA adalah :

1. menggali potensi yang ada untuk meningkatkan peranannya untuk tempat rekreasi pendidikan, kebudayaan, dan kesenian,
2. menghidupkan dan meningkatkan perekonomian di sekitar lokasi tempat pemhentikan KA yang akan dilalui KA itu, sehingga akan meningkat perekonomian masyarakat,

3. mengembangkan daerah di sekitar lokasi obyek wisata yang masih terisolir, akses jalan yang susah dan letaknya jauh di pedalaman agar lebih berkembang dan lebih maju,
4. memberikan kontribusi yang menunjang sektor pariwisata, mengenalkan wisata KA ini menjadi ikon wisata Jawa Tengah.

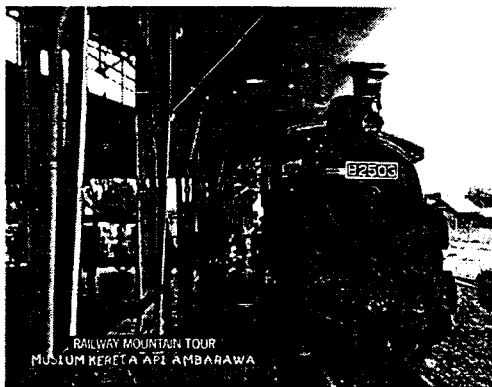
2. TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Perkeretaapian di Jawa Tengah

Di Indonesia, KA mulai dikenalkan pada masa pemerintahan Hindia Belanda melalui *NV. Nederlandsch Indische Spoorweg Mij* (NISM) antara Desa Kemijen (Semarang) dengan Tanggung (Kab. Grobogan) yang mulai dilalui KA tanggal 10 Agustus 1867. Tanggal 18 Februari 1870 pelayanan jasa KA dari NV. NISM untuk umum pada lintas Solo-Semarang dimulai. Selain membangun di Jawa, juga membangun di Aceh, Sumatera, dan Sulawesi.

Dalam buku Sejarah Perkeretaapian Indonesia (1997), peninggalan-peninggalan sejarah lainnya yang menunjukkan perkembangan teknologi dalam bidang transportasi di Jawa yaitu pada 7 Juni 1864 di Desa Kemijen (Semarang). Pekerjaan pemasangan jalan rel pertama kali dimulai untuk jalur Kemijen-Tanggung sepanjang 25 km beserta stasiun-stasiun yang menunjang jalannya operasi KA. Adanya KA ini bagi Pemerintahan Hindia-Belanda dalam mempermudah mobilitas pasukan bersenjata yang menghadapi banyaknya pemberontakan yang terjadi di Jawa Tengah. Selain itu juga sebagai sarana angkut hasil perkebunan

Dalam perkembangannya banyak peninggalan-peninggalan tersebut mulai terlupakan, karena kurangnya publikasi dan informasi wisata yang luas. Akses yang memudahkan menuju pusat-pusat peninggalan sejarah dan obyek wisata yang lain tidak difungsikan secara optimal. Misalnya jalur rel yang menghubungkan kota-kota bersejarah di Jawa mulai tidak terawat dan banyak yang tertimbun oleh jalan dan tempat tinggal penduduk. Sedangkan bangunan stasiun banyak yang mulai tak terurus dan banyak pula bangunannya yang rusak.



Gambar 2. Wisata KA
Sumber: PT KAI (2004)

Saat ini prasarana KA sangat dibutuhkan di setiap negara, bahkan di negara-negara maju sekalipun. Memanfaatkan KA untuk perjalanan wisata sudah dan masih dijalankan di beberapa negara. Negara-negara itu, antara lain Amerika Serikat, Singapura (Pulau Sentosa), dan India. Kehadiran wisata KA di negara itu diterima masyarakat sebagai salah satu rekreasi yang mengasyikkan. Di India, wisata KA dengan menggunakan kereta uap menjadi rekreasi favorit dan paling bergensi. Kehadiran wisata KA tidak hanya pada waktu sekarang, melainkan sudah ada sejak masa perkeretaapian. *Thomas Cooke* telah melihat potensi angkutan yang nyaman dan cepat sebagai cara menunjang kegiatan wisata. Caranya yaitu dengan menawarkan wisata khusus seperti perjalanan setengah hari ke obyek wisata tertentu, atau biaya murah pada hari tertentu seperti biaya khusus yang ditawarkan oleh perusahaan penerbangan pada musim tertentu. Selain itu perjalanan dengan menggunakan KA, wisatawan dapat terhindar dari kemacetan, bebas dari polusi, dapat mengurangi beban lalu lintas di jalan, dan memiliki tingkat keselamatan yang tinggi pula.

2.2 Pengertian wisata

Wisata menurut UU No. 9 tahun 1990 tentang Kepariwisataaan memberikan pengertian

wisata adalah kegiatan perjalanan atau sebagian dari kegiatan tersebut yang dilakukan secara sukarela serta bersifat sementara untuk menikmati obyek dan dasar tarik wisata. Berdasarkan tempat berlangsungnya kegiatan, wisata dibedakan dalam tiga lingkup kegiatan, yaitu:

- a. Wisata budaya, bentuk rekreasi dan pariwisata yang memanfaatkan potensi seni budaya yang terdapat pada obyek wisata tersebut.
- b. Wisata argo, bentuk rekreasi dan pariwisata yang memanfaatkan potensi pertanian sebagai obyek wisata
- c. Wisata alam, bentuk rekreasi dan pariwisata dan memanfaatkan potensi sumber daya alam dan ekosistemnya baik dalam bentuk asli maupun setelah adanya perpaduan dengan ciptaan manusia.

2.3 Tujuan dan karakter istilah tempat wisata

Pengadaan tempat wisata bertujuan untuk kegiatan-kegiatan sebagai berikut :

- a. Konservasi, kegiatan melestarikan habitat dalam kawasan tersebut, meningkatkan daya dukung sesuai dengan kegunaannya sebagai obyek wisata alam, melestarikan atau merehabilitasikan hutan yang ada, baik hutan pegunungan maupun kawasan gundul.
- b. Rekreasi, kegiatan yang bertujuan memberikan fasilitas bagi pengunjung dapat menikmati keanekaragaman alam sekitarnya baik flora, fauna maupun alamnya sendiri serta penyediaan fasilitas lainnya yang diperlukan.
- c. Pendidikan Konservasi, kegiatan yang bertujuan untuk menanamkan rasa kesadaran akan konservasi dan kegunaan kawasan tersebut, merangsang perhatian terhadap alam dan masalah-masalah yang timbul disekitarnya, membangun fasilitas yang ditujukan untuk memberikan pendidikan konservasi kepada pengunjung.

Untuk membedakan dengan perjalanan pada umumnya, maka wisata memiliki karakteristik sebagai berikut:

1. bersifat sementara, dalam jangka pendek pelaku wisata akan kembali ke tempat asalnya,
2. melibatkan beberapa komponen wisata, misalnya sarana transportasi, akomodasi, restoran, obyek wisata, toko cinderamata dan lain-lain,
3. umumnya dilakukan dengan mengunjungi obyek dan atraksi wisata, daerah atau bahkan negara secara berkesinambungan,
4. memiliki tujuan tertentu yang intinya untuk mendapatkan kesenangan,
5. tidak untuk mencari nafkah di tempat tujuan, bahkan keberadaannya dapat memberikan kontribusi pendapatan bagi masyarakat atau daerah yang dikunjungi, karena uang yang dibelanjakan dibawa dari tempat asal.

2.4 Faktor yang mempengaruhi proses produksi wisata

Proses produksi wisata dipengaruhi faktor makro dan mikro suatu komponen wisata. Faktor makro yang mempengaruhi proses produksi wisata antara lain ekonomi, faktor sosial budaya, geografi, teknologi, dan pemerintah. Sedangkan faktor mikro adalah wisatawan, waktu, dan harga.

Komponen wisata yang diperlukan antara lain sarana transportasi, sarana akomodasi, sarana makan dan minum (restoran), obyek dan atraksi wisata, sarana hiburan, toko cinderamata, pramuwisata dan pengatur wisata (Suyitno, 1999).

2.5 Konsep KA Wisata sebagai wisata keluarga

Kereta api wisata di Jawa Tengah memegang peranan menjadi wisata yang memiliki ciri khas yang memberikan kontribusi peningkatan PAD Prov. Jateng di bidang kepariwisataan. Kegiatan wisata yang dikembangkan adalah kegiatan berhubungan dengan bidang, perkeretaapian, dan cagar budaya seperti:

1. perjalanan wisata KA lintas Jawa Tengah,
2. kegiatan pemutaran film mengenai sejarah perkeretaapian dan budaya Jawa Tengah,

3. pemberian pendidikan pengenalan mengenai transportasi, lingkungan, sejarah kota lama, Stasiun Tanggung sebagai stasiun tertua di Indonesia dan tentang perkeretaapian (perkembangan dan prospek masa depan),
4. pengembangan stasiun-stasiun yang kemungkinan dilewati dengan menciptakan suatu lingkungan yang nyaman, dan
5. peningkatan cagar budaya dengan mengenalkan peninggalan bersejarah berupa keraton beserta kebudayaan, adat istiadat dan kesenian yang ada di dalamnya.

Usaha pengembangan fungsi wisata didukung oleh potensi-potensi yang ada, seperti potensi historis, potensi arsitektur dan potensi alam.

1. Potensi historis, merupakan faktor yang menjadikan parameter pengembangan suatu kawasan, Kawasan tersebut terdapat unsur refleksi sejarah, misalnya Keraton Solo sebagai lambang bangunan bersejarah dalam melawan pemerintahan penjajahan kolonial Belanda, perjalanan KA Wisata yang menggunakan lintas kereta api pertama yang dibangun oleh pemerintah Hindia-Belanda,
2. Potensi arsitektur, karakter elemen dan fungsi arsitektur yang memperkuat nilai, misalnya karakter stasiun yang terdapat pada Stasiun Tanggung merupakan stasiun pertama (diresmikan 10 Agustus 1867), Keraton Solo (berdiri abad 1754), Stasiun Kedungjati, Stasiun Telawa, Stasiun Gundih,
3. Potensi alam, merupakan faktor pendukung yang cukup penting serta turut andil dalam keberhasilannya. Faktor itu disebabkan potensi keindahan alam, seperti pemandangan keindahan Kota Solo, Wonosobo, Magelang, Parakan dan lokasi stasiun-stasiun yang berada di daerah yang masih asri dengan alam pedesaan dengan sawah hijau menghampar.

2.6 Konsep alternatif penyelenggaraan wisata KA

Saat ini PT KA sudah memiliki tiga kereta wisata khusus dengan nama Nusantara, Bali dan Toraja. Nama-nama itu berdasarkan desain interior KA yang menggambarkan ciri khas daerah itu. Terapat beberapa konsep yang dapat ditawarkan dalam meningkatkan potensi obyek wisata di Jawa Tengah.

- 1) Adanya paket wisata dengan menggunakan KA khusus wisata yang melintas di Jawa Tengah dan melalui lokasi obyek wisata yang ditawarkan. Perjalanan ini dapat dilakukan pada hari Sabtu, Minggu atau hari libur lainnya. Namun tidak menutup kemungkinan penyewaan KA khusus wisata pada hari-hari tertentu.
- 2) Perjalanan wisata dengan menggunakan KA penumpang yang melintas di perlintasan KA di Jawa Tengah. Perjalanan ini dapat dilakukan dengan menggunakan KA kelas ekonomi, bisnis atau eksekutif sesuai dengan keinginan wisatawan. Wisatawan diberi kebebasan sepenuhnya untuk memilih obyek wisata yang dilalui atau ditawarkan yang ditampilkan pada layar informasi di televisi dalam KA. Dalam perjalanan ini frekuensi KA diperbanyak (setiap 1-2 jam), sehingga wisatawan yang turun dapat melanjutkan perjalanannya dengan menunggu KA penumpang berikutnya.
- 3) Perjalanan wisata KA menggunakan lokomotif uap seperti perjalanan Wisata KA lintas Ambarawa-Bedono. Namun lokomotif uap membutuhkan biaya yang cukup mahal dalam pengoperasiannya, selain itu bahan bakar yang berupa kayu jati saat ini sangat sulit untuk diperoleh.

2.7 Wisata paket

Dalam penawarannya dapat menggunakan wisata paket. Pengertian wisata paket menurut *Suyitno* (2001) mengartikan *package tour* sebagai suatu bentuk wisata yang diselenggarakan selama lebih dari 24 jam, disusun dengan program dan harga tertentu yang di dalamnya sudah termasuk seluruh komponen yang terlibat dalam penyelenggaraan wisata itu. Jenis wisata paket ada dua yaitu:

- 1) *Ready Made Tour* adalah wisata paket yang disusun oleh *tour operation* tanpa menunggu permintaan calon peserta. Dengan kata lain penyusunan acara dan produk sepenuhnya inisiatif *tour operator*.
- 2) *Tailored Made Tour* adalah wisata paket yang penyusunannya dilakukan setelah adanya permintaan dari calon peserta, dengan kata lain inisiatif muncul dari calon peserta.

Untuk wisata KA lintas Semarang-Solo diharapkan dapat memenuhi keduanya dengan pembagian hari Sabtu dan Minggu dapat menggunakan *Ready Made Tour*. Sedangkan hari lainnya menggunakan *Tairoled Made Tour* dengan catatan untuk *Tairoled Made Tour* pemberitahuan terlebih dahulu (tidak mendadak).

2.8 Karakteristik transportasi KA

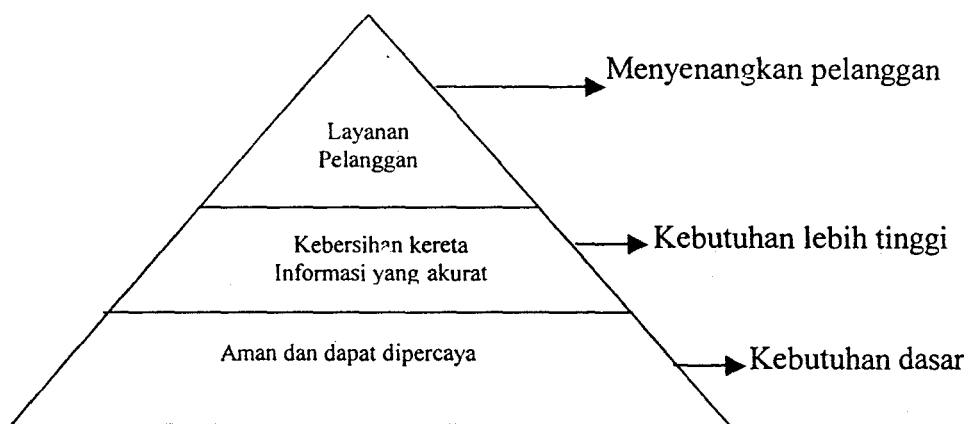
Karakter permintaan jasa angkutan kereta api berfluktuasi dalam hari-hari selama seminggu atau bulan-bulan dalam setahun. Pada akhir pekan, jumlah penumpang akan mengalami kenaikan cukup berarti, terutama pada masa sekolah atau libur hari raya tertentu (*Ansusanto, 1999*). *Vincent and Green* (1994) mengungkapkan hirarki kebutuhan akan perjalanan melalui jalan rel dijelaskan pada Gambar 3. Sedangkan *Potten* (1997) menyebutkan beberapa sebab masyarakat yang menghendaki kebutuhan akan perjalanan melalui KA adalah dari segi: kecepatan, biaya, kenyamanan, kemudahan akses ke stasiun, dan pelayanan.

2.12 Studi komparasi

Studi komparasi kereta api wisata dapat mencontoh dari beberapa kereta api wisata yang juga pernah dan masih dipakai yang ada di luar negeri. Studi komparasi yang ada secara rinci dapat untuk studi lanjutan, tetapi secara garis besarnya ide pengembangan yang sama seperti :

- 1) wisata KA di India (*Ashwani-Lohani*) dengan memberikan paket tour selama 2 hari untuk bertamasya menggunakan kereta uap Ashwani Lohani (2003). Studi komparasi kereta di India itu dapat digunakan sebagai

- ide dalam menyelenggarakan *tour* kereta uap.
- 2) wisata KA di Pulau Sentosa (Singapura). KA itu hampir mirip idenya dengan memberikan beberapa titik perhentian hanya saja. Yang berbeda di Singapura seperti membuat obyek wisata buatan melainkan di lintas Semarang-Ambarawa-Bedono menggunakan obyek alam dengan mengadakan sedikit pengembangan,
 - 3) wisata KA di Amerika Serikat hampir mirip dengan wisata KA di lintas Semarang-Ambarawa-Bedono dari segi pengelolannya yaitu ditawarkan kepada pihak swasta dari segi pengelolaan menyeluruh ataupun sistem sewa maupun sistem investasi (menanam saham). Hanya sistem di Amerika Serikat dengan menggunakan sistem sewa.



Gambar 3. Hirarki Kebutuhan Perjalanan Kereta Api
(modifikasi Vincent and Green, 1994)

3. METODE PEMBAHASAN

Metode yang digunakan kajian ini dengan pendekatan dari sisi pengoptimalan yang ditekankan pada potensi kereta wisata dan obyek-obyek wisata yang menjadi daya tarik rangkaian *tour* kereta wisata. Mengingat obyek wisata merupakan komponen yang penting dari produk wisata dalam penentuan pembentukan titik henti untuk berekreasi. Aspek yang diidentifikasi antara lain adalah daya tarik wisata, kondisi obyek wisata yang dilalui, kelengkapan fasilitas, kegiatan yang ditawarkan, dan waktu berkunjung yang dibutuhkan. Selanjutnya obyek wisata tersebut dikaji dan dilakukan observasi dengan melakukan studi komparasi dengan jenis wisata yang ada. Pendekatan dari segi yang lain adalah aspek sarana transportasi kereta api, karena aspek tersebut sangatlah berpengaruh dan vital di

dalam melakukan suatu perjalanan wisata. Faktor yang ditinjau dari segi transportasi adalah jarak antar titik henti (stasiun), kecepatan KA, waktu yang dibutuhkan antar stasiun, dan kondisi visual lintasan rel yang ada.

Metode penyigian yang dilakukan adalah sebagai berikut.

- 1) Penyigian sekunder, meliputi pengumpulan data mengenai karakteristik, profil, kondisi dan keadaan obyek wisata yang akan dilalui dan kemungkinan untuk disinggahi dan data tentang perkeretaapian yang kemungkinan digunakan. Pengumpulan data sekunder ini dilakukan di instansi terkait yaitu Kantor Statistik, Dinas Pariwisata, pengelola obyek wisata di Propinsi Jawa Tengah dan PT. Kereta Api (Persero) Daop IV Semarang. Data sekunder lainnya sebagai pendukung dapat juga didapat dari informasi dari studi

literatur, internet, dan sumber lainnya yang dapat mendukung.

- 2) Penyigian primer, dilakukan dengan melakukan pengamatan langsung kemungkinan pengembangan potensi wisata guna dapat memberikan ide pengembangan observasi di lapangan.

4. PEMBAHASAN

Dalam pembahasan wisata KA itu, dibagi menjadi sub-sub bahasan yang bertujuan untuk mendapatkan alternatif berupa ide pengembangan dan rancangan secara umum sebagai bahan rekomendasi di dalam kontribusi wisata KA itu. Pembahasan-pembahasan itu sebagai berikut.

4.1 Wisata KA di Jawa Tengah

Jaringan KA di Jawa Tengah memiliki keterpaduan antara lokasi satu dengan yang lainnya dan setiap daerah memiliki potensi wisata yang berlainan, sehingga hal inilah yang mendorong untuk mengoptimalkan potensi wisata itu melalui wisata KA. Adapun jaringan wisata KA di Jawa Tengah dijelaskan pada Gambar 4.

4.2 Lokasi obyek wisata

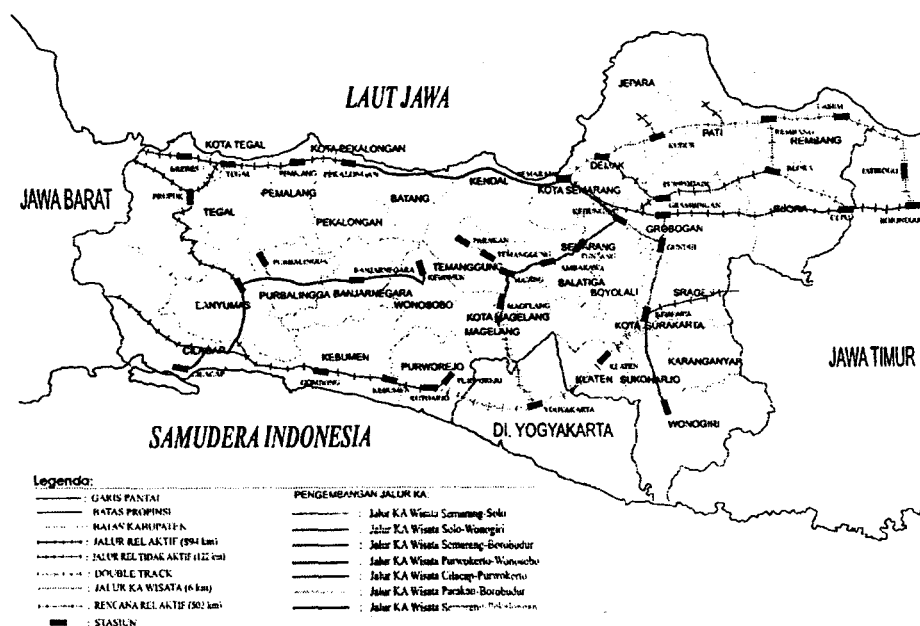
Dalam suatu perjalanan wisata, kecepatan tidak menjadi faktor yang utama namun yang

utama adalah faktor kenyamanan. Oleh karena itu, dengan asumsi rata-rata kecepatan kereta api 60 kilometer per jam, maka akan diperoleh lamanya waktu yang diperlukan pada tiap-tiap lokasi tujuan wisata. Waktu tempuh tersebut dijelaskan pada Tabel 1.

Dari Tabel 1 dijelaskan waktu tempuh tiap masing-masing jalur wisata KA. Waktu itu belum termasuk lamanya berhenti pada tiap-tiap stasiun dan obyek wisata. Salah satu keunggulan perjalanan wisata KA adalah selain dapat menikmati keindahan panorama sawah, hutan, dan alam pedesaan, juga menikmati perjalanan yang nyaman tanpa harus memikirkan kemacetan lalu lintas.

4.2.1 Kota Semarang

Semarang merupakan ibukota propinsi Jawa Tengah sekaligus sebagai kota terbesar meski terletak di tepi pantai, secara geografis wilayah, Semarang terbagi menjadi dua bagian. Kota bagian atas di perbukitan yang dikenal dengan nama kawasan Candi. Hawanya relatif sejuk, sebagian besar merupakan daerah pemukiman. Kota bagian bawah, mencakup daerah-daerah seperti Kawasan Simpang Lima, Tugu Muda, Pasar Johar. Udaranya relatif panas, merupakan lokasi pusat perkantoran pemerintah dan aktivitas bisnis.



Gambar 4. Peta KA Wisata di Jawa Tengah

Tabel 1. Jarak dan waktu tempuh Wisata KA

No	Nama Kota	Kecepatan rata-rata (km/jam)	Jarak (km)	Waktu (jam)
1	Semarang-Solo	60	109	1:49:00
2	Solo-Wonogiri	60	39	0:39:00
3	Semarang-Magelang	60	109	1:49:00
4	Purwokerto-Wonosobo	60	94	1:34:00
5	Purwokerto-Cilacap	60	48	0:48:00
6	Parakan-Bojodudur	60	60	1:00:00
7	Semarang-Pekalongan	60	90	1:30:00

Kota Semarang memiliki kekhasan dibandingkan kota-kota lainnya di Jawa Tengah. Kota ini memiliki banyak sekali bangunan kuno peninggalan penjajah Belanda. Bangunan itu kini dapat dilihat keberadaannya di salah satu bagian kota yang dikenal dengan kawasan Kota Lama. Di bagian lain dapat pula disaksikan bangunan kuno lainnya seperti gereja, masjid dan lain-lain.

Obyek-obyek wisata lainnya yang dapat anda kunjungi antara lain Puri Maerokoco, yang merupakan Taman Miniatur Jawa Tengah dengan menyajikan 35 bangunan anjungan, berarsitektur lokal. Di setiap anjungan, wisatawan dapat menyaksikan pameran foto-foto objek wisata, sajian makanan khas, hasil kerajinan tangan dari masing-masing daerah.

4.2.2 Kota Solo

Solo atau Surakarta merupakan kota budaya dan kota terbesar kedua di Jawa Tengah setelah Semarang. Menurut sejarah, dahulu Solo merupakan pusat pemerintahan Kerajaan Mataram Islam di Pulau Jawa. Ini dapat dilihat adanya peninggalan bangunan istana seperti Keraton Kasunan, Puro Mangkunegaran serta bekas bangunan Mataram Islam di Kartosuro.

Nuansa kehidupan keraton Jawa masih terasa, karena masih banyak kita jumpai hasil kerajinan budaya jawa seperti keris, wayang kulit, gamelan, pakaian adat Jawa serta keanekaragaman seni tari Jawa. Selain itu, Kota Solo juga dikenai sebagai penghasil tekstil batik dengan kualitas baik. Wisatawan dapat keliling mengunjungi obyek-obyek wisata lain, seperti Keraton Kasunanan yang dibangun pada tahun 1745 oleh Sunan Pakoebowono ke II, Pura Mangkunegaran yang dibangun oleh Raden Mas Said, yang kemudian Mangkunegoro I. Kemudian ada Museum Radya Pustaka yang berlokasi di Sriwedari, berbelanja batik di Pasar Klewer, atau pasar antik Triwindu. Pada malam hari wisatawan dapat menyaksikan wayang orang di Gedung Kesenian Sriwedari. Makanan khasnya berupa nasi liwet yang dapat ditemukan di kawasan kota barat Mangkubumen, serta serabi Solo di sepanjang Jl. Slamet Riyadi dan Notosuman.

4.2.3 Lintas Solo-Wonogiri

Kota Wonogiri berjarak 31 kilometer dari Solo. Jika berada di Wonogiri, wisatawan dapat mengunjungi Taman Rekreasi Sengand, di tepi Waduk Gajah Mungkur. Tempat itu berjarak sekitar 6 kilometer dari pusat kota. Di tempat ini dapat melala-

kukan kegiatan bersampan, memancing, dan lain-lain.

4.2.4 Lintas Semarang-Kedungjati-Magelang

Lintasan ini sebagian tidak digunakan lagi, tetapi perlu untuk dihidupkan kembali. Apabila sampai di Magelang, dekat dengan Kawasan Candi Borobudur. Candi Borobudur terletak sekitar 40 kilometer dari Yogyakarta ke arah barat laut ini memiliki ketinggian 42 meter dan memiliki 10 tingkatan atau teras. Candi Borobudur selain sebagai salah satu keajaiban dunia juga merupakan tempat ibadah umat Agama Budha.. Candi ini didirikan pada tahun 750-850 oleh Dinasti Syailendra. Selain bentuk bangunan candi yang menarik dan religius, panorama di sekitar lokasi Candi Borobudur cukup asri.

4.2.5 Lintas Cilacap-Purwokerto

Lintas ini dapat dihubungkan dengan Pulau Nusakambangan yang akan dikembangkan jadi kawasan wisata. Dari Purwokerto, wisatawan dapat mengunjungi Kawasan Baturaden, yang berjarak kurang lebih 14 km. Di Baturaden terdapat aneka ragam pesona wisata seperti sumber air panas, Taman Rekreasi Loka Wisata Baturaden, bumi perkemahan, hutan wisata. Sedangkan di Kota Cilacap yang berjarak 40 kilometer dari Purwokerto, pesona wisata yang dapat dikunjungi di dalam kota adalah Pantai Teluk Penyu, Benteng Pendem dan Hutan Payau Tritih. Sedangkan yang berada di luar kota adalah Pulau Nusakambangan. Di pulau ini wisatawan dapat mengunjungi Goa Ratu dan Pantai Pamisan yang berpasir putih dan gugusan batu-batuan pantai yang indah. Sedangkan Gunung Selok dikenal masyarakat sebagai Gunung Srandil yang letaknya di tepi pantai laut Hindia dan merupakan tempat ziarah bagi para penganut kepercayaan.

4.2.6 Lintas Purwokerto-Wonosobo

Lintas ini banyak melewati kawasan pedesaan dan pinggir jalan raya. Obyek yang dilihat di sepanjang lintas cukup memerikan kesan suasana pedesaan. Juga di Wonosobo, wisatawan dapat mengunjungi lokasi wisata, seperti pemandian air hangat Kalianget, Telaga Menjer yang lokasinya berada di jalur jalan menuju dataran tinggi Dieng. Makanan khas berupa kacang Dieng, buah Carica, keripik jamur.

4.2.7 Lintas Semarang-Pekalongan

lintas ini sebagian menyusuri pantai utara Pulau Jawa, terutama di wilayah Kabupaten Batang. Juga di Pekalongan dan sekitarnya dikenal sebagai penghasil batik dengan motif dan desain batik ala pekalongan. Bagi para perancang mode atau kolektor batik, kota ini layak dikunjungi guna melihat perkembangan motif-motif batik, baik yang tradisional maupun kontemporer. Untuk mengetahui sejarah perkembangan batik, terdapat museum batik di Jl. Majapahit Pekalongan. Selain batik, Pekalongan juga dikenal sebagai kota pantai dan menyajikan rekreasi pantai yaitu Pantai Pasir Kencana dan Pantai Slamaran. Sedangkan rekreasi di daerah pegunungan dapat mengunjungi Pura Linggo Asri, mayoritas penduduknya beragama Hindu.

4.5. Indikasi SWOT

Dalam studi indikasi yang dilakukan dalam menentukan potensi KA Wisata dengan melakukan indikasi SWOT. indikasi SWOT terdiri dari *Strength* (kekuatan), *Weakness* (Kelemahan), *Opportunity* (peluang atau kesempatan), dan *Threats* (Ancaman). Masing-masing bagian tersebut yang akan menjelaskan seberapa besar pengaruh yang ditimbulkan akibat adanya KA Wisata di Jawa Tengah. Untuk lebih jelasnya hasil indikasi SWOT yang diperoleh dari perjalanan KA Wisata adalah sebagai berikut.

Tabel 2. Indikasi SWOT

Strength (kekuatan)	Opportunity (peluang/kesempatan)
Fungsi daerah bisnis	Wisata menggunakan KA
Fungsi daerah wisata	Transportasi
Keraton, Stasiun Kuno	Usaha dagang
Museum Seni	Pengembangan daerah pemukiman
Taman Hiburan	Kawasan bisnis
Bangunan Kuno	Pertanian dan perkebunan
Keindahan panorama alam dan Pedesaan	
Jalur kereta api dalam kota	
Prasarana dan sarana memadai	
Weakness (kelemahan/kendala)	Threats (Ancaman)
Perjalanan jauh	Kerusuhan masyarakat
Kondisi stasiun yang kurang terawat	Kecelakaan
Kepedulian masyarakat kurang	

5. KESIMPULAN DAN SARAN

5.1. Kesimpulan

- 1) Wisata KA di Jawa Tengah sangat berpotensi dikembangkan dikarenakan dapat menjadi wisata yang memiliki ciri khas tersendiri,
- 2) Perjalanan wisata KA mendukung upaya pengembangan daerah-daerah yang dapat dijadikan tempat wisata seperti Kawasan Kota Lama, Stasiun Tanggung, Stasiun Kedungjati, Stasiun Telawa, Stasiun Gundih, Stasiun Purwokerto, Stasiun Cilacap dan Keraton Solo yang sampai saat ini belum dioptimalkan. Diharapkan dengan adanya wisata KA terbuka peluang untuk mengoptimalkan kemampuan tempat-tempat itu, sehingga dapat memberi kontribusi PAD dari sektor pariwisata,
- 3) Alternatif perjalanan KA Wisata yang dipilih ada beberapa macam antara lain perjalanan dengan menggunakan lokomotif uap dari awal hingga akhir perjalanan.

Perjalanan ini memerlukan waktu beberapa hari pada hari libur agar obyek wisata di Jawa Tengah dapat terjangkau. Wisata KA dengan jalur khusus, perjalanannya dapat menggunakan lokomotif uap atau menggunakan kereta khusus wisata dengan loko sendiri atau dirangkaikan dengan loko KA regular dengan pemilihan lokasi obyek wisata sesuai dengan keinginan wisatawan. Kereta wisata yang terdiri dari kelas ekonomi, bisnis dan eksekutif dalam satu rangkaian dengan harga yang bervariasi dan frekuensi perjalanan jenis KA ini di buat banyak dan pemberitahuan informasi lokasi obyek wisata secara digital atau dari pemandu wisata, sehingga wisatawan dapat memilih obyek wisata tanpa rasa takut ketinggalan kereta api karena masih ada perjalanan wisata KA berikutnya.

5.2. Saran

- 1) Perlu diadakan kajian tersendiri mengenai obyek wisata serta titik henti seperti kota

- lama, Stasiun-Stasiun, dan titik henti lain yang diperlukan ide pengembangan tersendiri,
- 2) Perlu studi yang lebih mendetail tentang kajian kereta wisata dari segi studi kelayakan (Amdal), studi dari segi ekonomi (biaya investasi, kemungkinan pendapatan, dan tarif yang dipasang), dari segi teknis di lapangan (frekuensi, waktu berhenti agar tidak bersamaan dengan kereta api yang lain),
 - 3) Kecepatan perjalanan wisata KA tidak perlu tinggi atau tidak terlalu dipentingkan, yang lebih diutamakan adalah dari segi keamanan dan kenyamanan wisata KA itu,
 - 4) Perlu pengembangan acara yang berganti-ganti secara berkala baik perubahan atraksi, ataupun pengembangan lainnya yang lebih inovatif dan variatif untuk mengantisipasi kebosanan, baik di dalam kereta maupun di lokasi pemberhentian kereta wisata,
 - 5) Selain pengembangan jalur kereta wisata, obyek wisata di setiap daerah juga perlu dikembangkan, sehingga perjalanan kereta wisata merupakan perjalanan wisata terpadu.
- #### 6. DAFTAR PUSTAKA
- [1] Badan Statistik Provinsi Jawa Tengah, *Jawa Tengah Dalam Angka 2004*, Katalog BPS : 1403.33., Pemerintah Provinsi Jawa Tengah, 2004
 - [2] Lohani, Aswani, *Wisata Gaya Baru Turisme Kereta Api Uap*, www.IndoIndians.com,India, 2003
 - [3] Morissan, *Petunjuk Wisata Lengkap Jawa-Bali*, Jakarta, Penerbit PT. Ghalia Indonesia, 2002
 - [4] Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 1998, tentang *Prasarana dan Sarana Kereta Api*. Biro Hukum dan Kerjasama Luar Negeri Departemen Perhubungan, Jakarta, 1998
 - [5] PT. Kereta Api, *Buku Jarak Singkat Bagi Angkutan Penumpang*, 2003
 - [6] Setijowarno, D, *Mengembangkan Kereta Api Wisata*, Dinamika Transportasi, Penerbitan Universitas Katolik Soegijapranata, Semarang, 2000
 - [7] Suyitno, *Perencanaan Wisata*, Penerbit Kanisius, Yogyakarta, 1999
 - [8] Tim Telaga Bakti, *Sejarah Perkeretaapian Indonesia*, Jilid 1, Penerbit Angkasa Bandung, 1997
 - [9] UU No.13 Th 1992 tentang Perkeretaapian, dalam buku Undang-Undang Pengangkutan 1992, Sinar Grafika, Jakarta.