

Peran Kereta Rel Listrik (KRL) Jogja-Solo sebagai Akselerator Transformasi Kawasan di Pusat Kota (Kasus: Stasiun Tugu Yogyakarta)

*Pawiloy Ramadhani¹, Deva Fosterharoldas Swasto¹

¹) Departemen Teknik Arsitektur dan Perencanaan, Fakultas Teknik, Universitas Gadjah Mada

*Corresponding Author, Email: pawiloy04@gmail.com

Abstrak

Pengoperasian Kereta Rel Listrik (KRL) Jogja-Solo sejak tahun 2021 merupakan intervensi infrastruktur transportasi signifikan yang menghubungkan Yogyakarta dan Surakarta. Stasiun Tugu, sebagai simpul utama di jantung kota Yogyakarta, menghadirkan kasus unik di mana dampak infrastruktur tidak menciptakan pertumbuhan baru, melainkan berpotensi mempercepat dinamika pada kawasan komersial dan pariwisata yang telah mapan. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis peran KRL dalam proses transformasi sosial, ekonomi, dan spasial di sekitar Stasiun Tugu Yogyakarta. Menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan studi kasus, data dikumpulkan melalui wawancara mendalam dengan masyarakat lokal, pelaku usaha, dan komuter, yang diperkuat dengan observasi lapangan pada radius 800 meter di sekitar stasiun. Hasil penelitian menunjukkan bahwa keberadaan KRL berperan sebagai akselerator yang cukup signifikan. Secara spasial, terjadi peningkatan intensitas pemanfaatan lahan yang ditandai dengan alih fungsi hunian menjadi usaha komersial dan meningkatnya kepadatan bangunan. Dari segi ekonomi, munculnya peluang usaha baru di sektor jasa dan perdagangan turut meningkatkan aktivitas ekonomi lokal, meskipun diiringi dengan peningkatan persaingan. Perubahan ini juga memengaruhi dinamika sosial melalui pergeseran pola mobilitas harian masyarakat dan munculnya persepsi beragam terkait kenyamanan dan keamanan kawasan. Secara kolektif, temuan-temuan ini menggambarkan sebuah proses pemadatan fungsi kawasan yang turut memicu persaingan usaha dan pergeseran ekonomi warga lokal. Kesimpulannya, peran KRL di Stasiun Tugu Yogyakarta teridentifikasi melampaui fungsinya sebagai penyedia moda transportasi, melainkan bertindak sebagai agen yang turut membentuk ulang dinamika kawasan pusat kota. Temuan ini berimplikasi pada pentingnya kebijakan tata ruang yang adaptif untuk mengelola pertumbuhan dan menjaga keseimbangan antara fungsi komersial, pariwisata, dan sosial di kawasan transit utama.

Kata kunci: KRL *Commuter Line*, Transformasi Kawasan, Stasiun Tugu, Simpul Transportasi.

Abstract

The operation of the Jogja-Solo Commuter Line (KRL) since 2021 has been a significant transportation infrastructure intervention connecting Yogyakarta and Surakarta. Tugu Station, as a central hub in the heart of Yogyakarta, presents a unique case where the impact of this infrastructure does not create new growth but rather potentially accelerates the dynamics within an established commercial and tourism area. This study aims to analyze the role of the KRL in the process of social, economic, and spatial transformation around Tugu Station, Yogyakarta. Using a qualitative method with a case study approach, data were collected through in-depth interviews with local residents, business owners, and commuters, reinforced by field observations within an 800-meter radius of the station. The findings show that the presence of the KRL acts as a significant accelerator of change. Spatially, an increase in land-use intensity occurred, marked by the conversion of residential properties into commercial enterprises and a rise in building density. Economically, the emergence of new business opportunities in the service and trade sectors has boosted local economic activity, albeit accompanied by increased competition. These changes also influenced social dynamics through shifts in daily mobility patterns.

and the emergence of diverse perceptions regarding the area's comfort and safety. Collectively, these findings illustrate a process of functional densification in the area, which has also triggered business competition and an economic shift among local residents. In conclusion, the role of the KRL at Tugu Station is identified as extending beyond its function as a transportation provider, acting instead as an agent that contributes to reshaping the dynamics of the city center. This finding implies the importance of adaptive spatial planning policies to manage growth and maintain a balance between commercial, tourism, and social functions in key transit areas.

Keywords: KRL Commuter Line, Urban Transformation, Tugu Station, Transportation Hub.

I. PENDAHULUAN

Pembangunan infrastruktur memiliki peran strategis dalam mendorong pertumbuhan ekonomi, meningkatkan konektivitas antarwilayah, serta mengurangi ketimpangan pembangunan antara kawasan perkotaan dan perdesaan (Todaro & Smith, 2020). Penyediaan infrastruktur yang layak memainkan peran penting sebagai pendorong dalam memperlancar pergerakan orang dan barang, memperkuat daya saing ekonomi, serta memastikan akses yang lebih adil terhadap berbagai layanan publik (Kuncoro, 2018). Sejalan dengan kebijakan nasional, seperti yang tertuang dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2020–2024, penguatan konektivitas melalui pengembangan infrastruktur menjadi prioritas utama untuk menunjang aktivitas ekonomi dan sosial Masyarakat (Pemerintah Republik Indonesia, 2020).

Dalam konteks perkotaan yang dinamis, penyediaan sistem transportasi publik yang efisien dan terintegrasi menjadi kunci untuk mengatasi tantangan mobilitas yang kian kompleks. Tanpa sistem transportasi publik yang memadai, beban lalu lintas akan terus meningkat dan menghambat produktivitas kota (Utomo, 2009). Di antara berbagai moda transportasi publik, sistem berbasis rel seperti Kereta Rel Listrik (KRL) menempati posisi penting karena memiliki kapasitas angkut besar, efisiensi energi yang relatif tinggi, serta kemampuan mengurangi kemacetan lalu lintas jalan raya. Kehadiran KRL tidak hanya mempermudah mobilitas harian masyarakat, tetapi juga memicu perkembangan kawasan di sekitarnya. KRL memegang peranan penting sebagai katalisator dalam pertumbuhan ekonomi dalam suatu wilayah dan juga meningkatkan konektivitas suatu wilayah (Rusqiyati, 2021). Dalam konteks aglomerasi perkotaan, peran KRL kian penting sebagai infrastruktur yang mampu membentuk ulang hubungan spasial dan ekonomi antarwilayah (Hapsari, 2022).

Pengoperasian KRL Jogja–Solo sejak 10 Februari 2021 merupakan salah satu implementasi penting pengembangan transportasi berbasis rel di Indonesia. Jalur ini menghubungkan Yogyakarta dan Surakarta melalui lintasan kurang lebih 60 km dengan 11 stasiun pemberhentian. Hapsari (2022), menunjukkan bahwa layanan ini tidak hanya meningkatkan kualitas angkutan kereta api dan keselamatan perjalanan, tetapi juga memperkuat integrasi antarmoda serta mempercepat aksesibilitas masyarakat antar kota. Dalam studi evaluatif lain, Arifin et al., (2025) menyatakan bahwa lintasan KRL Jogja–Solo telah memenuhi kelaikan teknis dari sisi daya dukung jalur dan frekuensi operasional yang sesuai untuk koridor padat.

Dari seluruh stasiun pemberhentian, Stasiun Tugu Yogyakarta memiliki karakteristik yang berbeda dibandingkan stasiun lain. Sebagai stasiun besar di pusat kota, perannya tidak hanya sebatas titik transit, tetapi juga sebagai simpul utama kegiatan ekonomi dan pariwisata Yogyakarta. Tidak seperti stasiun di wilayah peri-urban yang mendorong pertumbuhan baru, intervensi KRL di Stasiun Tugu terjadi pada Kawasan yang sudah mapan, sehingga perannya lebih mendorong percepatan dinamika dan transformasi yang sudah ada. Studi oleh Gunawan et al., (2023) menyebutkan bahwa kawasan ini memiliki potensi besar untuk peningkatan fungsi lahan campuran, kepadatan, dan konektivitas pejalan kaki.

Integrasi antarmoda di sekitar kawasan stasiun juga membentuk karakter pengguna yang khas. Ayyasi dan Dewi (2024), dalam studi terhadap pengguna KRL dan BRT Transjogja, menemukan bahwa mayoritas pengguna antarmoda merupakan perempuan dan pengguna aktif transportasi umum untuk kebutuhan harian. Temuan ini menunjukkan pentingnya transportasi publik yang inklusif dan aman untuk mendukung mobilitas yang setara antar kelompok. Keterhubungan antar moda juga berperan dalam membentuk preferensi perjalanan masyarakat yang memengaruhi intensitas kunjungan dan lama tinggal di kawasan pusat kota (Rizki, 2022). Dalam tinjauan lebih luas, Susilowati et al., (2023) menggarisbawahi bahwa dukungan masyarakat terhadap konsep TOD di kawasan Stasiun Tugu cukup tinggi, terutama dalam hal harapan peningkatan kualitas fasilitas publik dan peluang ekonomi baru. Namun, keberhasilan implementasi TOD sangat ditentukan oleh keselarasan antara desain ruang mikro, kebijakan zonasi, serta partisipasi komunitas lokal (Gunawan et al., 2023; Hafizh & Suhartini, 2021).

Berdasarkan uraian tersebut, penelitian ini bertujuan untuk mengkaji peran KRL Jogja-Solo sebagai akselerator dalam proses transformasi kawasan komersial dan pariwisata di sekitar Stasiun Tugu Yogyakarta. Fokus penelitian diarahkan pada analisis perubahan pola penggunaan lahan, dinamika aktivitas ekonomi, dan adaptasi sosial masyarakat setelah KRL beroperasi. Dengan menggunakan metode kualitatif melalui pendekatan studi kasus, penelitian ini berupaya mengungkap bagaimana kehadiran infrastruktur transportasi modern berinteraksi dengan kondisi lokal yang ada untuk membentuk ulang wajah pusat kota. Hasil penelitian diharapkan dapat memberikan kontribusi akademis dalam wacana perencanaan wilayah dan kota, khususnya terkait integrasi transportasi dan pengelolaan kawasan transit.

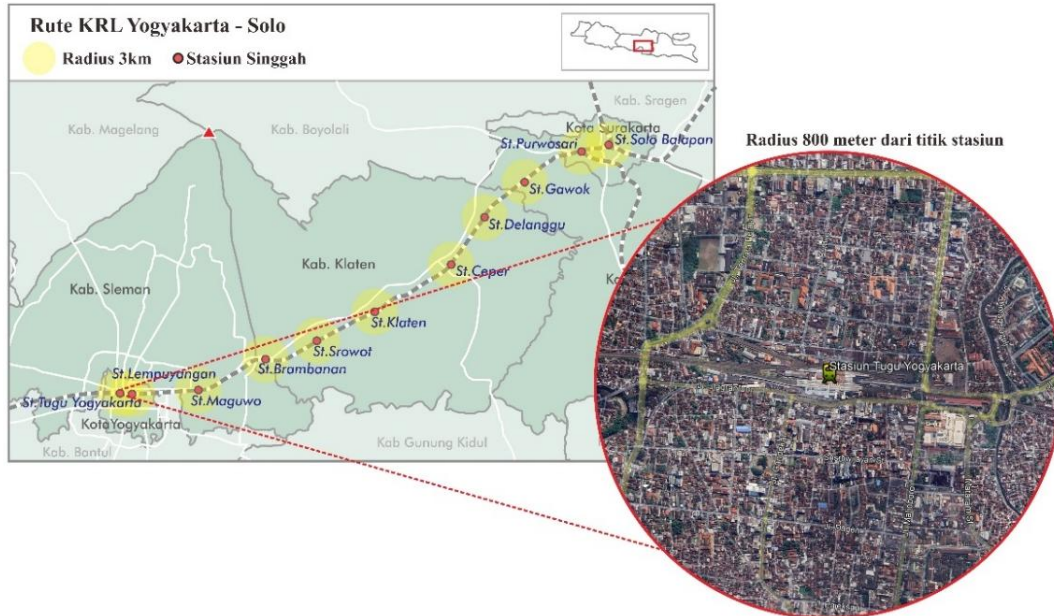
II. METODE

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan desain penelitian studi kasus. Pendekatan kualitatif dipilih karena kemampuannya untuk memperoleh pemahaman yang mendalam mengenai dinamika sosial, ekonomi, dan spasial sebagai dampak dari kehadiran KRL, yang tidak dapat diukur secara numerik. Sementara itu, pendekatan deduktif digunakan untuk menguji kerangka teori yang telah disusun mengenai pengaruh infrastruktur transportasi terhadap kawasan sekitarnya melalui data empiris yang ditemukan di lapangan. Desain penelitian ini berfokus pada studi kasus tunggal untuk mengeksplorasi fenomena intensifikasi secara mendalam pada konteks spesifik Stasiun Tugu Yogyakarta. Analisis data dalam penelitian ini mencakup empat tahapan utama, yaitu transkripsi data, reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan/verifikasi.

1. **Transkripsi Data:** Data hasil wawancara yang direkam kemudian ditranskripsikan secara verbatim untuk menjaga keakuratan informasi dan konteks jawaban narasumber.
2. **Reduksi Data:** Tahap selanjutnya adalah reduksi data. Pada tahap ini, data transkrip yang relevan dengan pertanyaan penelitian diberi label dan dikelompokkan ke dalam kategori-kategori berdasarkan indikator penelitian yang telah dirumuskan (aspek sosial, ekonomi, dan spasial). Proses ini bertujuan untuk memfokuskan dan menyusun data secara sistematis.
3. **Penyajian Data (*Display Data*):** Data yang telah dikelompokkan melalui koding kemudian disajikan dalam bentuk narasi deskriptif dan matriks. Penyajian ini dirancang untuk memudahkan peneliti dalam mengidentifikasi pola, tren, dan hubungan antar kategori data.
4. **Penarikan Kesimpulan dan Verifikasi:** Dari data yang telah disajikan, simpulan awal ditarik. Untuk memastikan keabsahan simpulan, proses verifikasi dilakukan melalui triangulasi, yaitu dengan membandingkan temuan dari wawancara, hasil observasi lapangan, dan data sekunder.

Lokasi penelitian difokuskan pada kawasan di sekitar Stasiun Tugu Yogyakarta. Wilayah studi

secara spesifik dibatasi dalam radius 800 meter dari titik pusat stasiun, yang dianggap sebagai zona pengaruh langsung atau *catchment area* berdasarkan standar aksesibilitas pejalan kaki dalam pengembangan kawasan transit. Pengumpulan data lapangan dilaksanakan pada periode Januari hingga Juni 2025, dengan kerangka waktu analisis yang meninjau perubahan kawasan sejak KRL Jogja-Solo mulai beroperasi pada tahun 2021.



Gambar 1. Peta Lokasi Titik Stasiun Tugu Yogyakarta

Untuk memperoleh pemahaman mendalam mengenai dinamika dan persepsi terkait proses transformasi kawasan, penelitian ini mengandalkan pemilihan informan yang ditargetkan. Penentuan informan menggunakan metode purposif (*purposive sampling*), di mana subjek dipilih berdasarkan kriteria pengetahuan, pengalaman, dan keterlibatan langsung dengan fenomena yang diteliti di sekitar Stasiun Tugu. Metode ini diperluas dengan teknik bola salju (*snowball sampling*) untuk menemukan informan relevan lainnya berdasarkan rekomendasi dari informan sebelumnya. Informan dikategorikan ke dalam tiga kelompok utama untuk menangkap perspektif yang beragam: (1) masyarakat yang berdomisili di sekitar stasiun, (2) pelaku usaha lokal (UMKM dan pedagang informal), serta (3) pengguna KRL atau komuter harian. Setiap informan digali informasinya melalui wawancara mendalam semi-terstruktur dengan menggunakan panduan wawancara, bukan kuisisioner dengan skala terukur untuk memungkinkan jawaban yang fleksibel dan naratif sesuai pengalaman masing-masing.

Tabel 1. Populasi dan Sampel Penelitian

| No. | Kriteria | Keterangan |
|-----|------------------|---|
| 1 | Populasi | Seluruh wilayah yang berada dalam radius 800 meter dari setiap pemberhentian KRL Jogja - Solo |
| 2 | Sampel Wilayah | Kecamatan-kecamatan yang secara geografis paling dekat (masuk dalam radius 800 meter) dengan stasiun dan menunjukkan perubahan kawasan yang signifikan pasca-operasional KRL. |
| 3 | Sampel Responden | Pelaku usaha, pengguna KRL (komuter), dan warga yang berdomisili di sekitar stasiun, dipilih secara purposive berdasarkan keterlibatan dalam dinamika kawasan. |

Total informan yang diwawancarai secara mendalam berjumlah 4 orang, yang mencakup 2 pemangku kepentingan komunitas, 1 pelaku usaha, serta 1 komuter harian. Peneliti menyadari adanya keterbatasan dalam pemilihan informan pada studi ini. Jumlah informan yang terbatas,

dipilih untuk mendapatkan pemahaman yang mendalam dari perspektif spesifik pemangku kepentingan komunitas, pelaku usaha, dan komuter harian. Namun, disadari bahwa sampel ini belum mencakup seluruh spektrum aktor yang terlibat dalam dinamika kawasan Stasiun Tugu, seperti pemilik hotel skala besar, pedagang kaki lima, wisatawan, maupun perwakilan dari pemerintah atau PT KAI. Oleh karena itu, penelitian ini tidak bertujuan untuk melakukan generalisasi statistik, melainkan diposisikan sebagai studi kasus eksploratif. Setiap informan digali informasinya melalui wawancara mendalam semi-terstruktur dengan menggunakan panduan wawancara bukan kuisioner dengan skala terukur untuk memungkinkan jawaban yang fleksibel dan naratif sesuai pengalaman masing-masing.

Pengumpulan data dilakukan melalui kombinasi data primer dan sekunder. Data primer diperoleh melalui tiga teknik utama:

1. Wawancara Mendalam: Wawancara semi-terstruktur dilakukan untuk menggali informasi dari sudut pandang narasumber. Informan penelitian dipilih secara purposif (*purposive sampling*) yang kemudian diperluas dengan teknik bola salju (*snowball sampling*). Tiga kelompok utama informan adalah masyarakat yang berdomisili di sekitar stasiun, pelaku usaha lokal (UMKM dan pedagang informal), serta pengguna KRL atau komuter harian.
2. Observasi Lapangan: Observasi langsung dilakukan untuk mencatat fenomena fisik dan sosial di kawasan studi, seperti kondisi infrastruktur, pola aktivitas masyarakat, dan perubahan tata guna lahan.
3. Dokumentasi: Pengambilan dokumentasi visual menggunakan kamera dilakukan selama observasi untuk merekam situasi fisik dan interaksi sosial sebagai data pendukung.

Menurut Cervero & Murakami (2010), variabel-variabel yang memengaruhi perkembangan kawasan di sekitar simpul transportasi meliputi penggunaan lahan, kepadatan penduduk, konektivitas antarmoda, dan aksesibilitas yang memudahkan mobilitas masyarakat. Sejalan dengan itu, Herwangi et al., (2022) mengidentifikasi bahwa dampak pengembangan transportasi publik terhadap kawasan dapat dilihat dari aspek mobilitas sosial, persepsi masyarakat terhadap kualitas lingkungan, peluang kerja baru, aktivitas ekonomi, perubahan pendapatan, serta pergeseran pola penggunaan lahan. Selain itu, Zhang (2025) dan Sharma & Dehalwar (2025) menekankan pentingnya variabel investasi lokal, pola pemukiman, serta keterhubungan moda dalam mengukur keberhasilan integrasi transportasi dengan tata ruang kota. Berdasarkan beberapa kajian tersebut, penelitian ini menetapkan variabel utama yang meliputi mobilitas sosial, persepsi masyarakat, ketenagakerjaan, aktivitas ekonomi, pendapatan masyarakat, investasi lokal, penggunaan lahan, pola pemukiman, dan konektivitas moda. Indikator-indikator dari setiap variabel yang menjadi rumusan penyusunan panduan wawancara dijelaskan pada Tabel 2 berikut.

Tabel 2. Rumusan Variabel Penelitian

| Aspek | Variabel | Indikator | Penjelasan |
|--------|---------------------|-------------------|---|
| Sosial | Mobilitas Sosial | Moda Transportasi | Perubahan Moda Transportasi dari sebelum dan sesudah hadirnya KRL |
| | | Pola Perjalanan | Intensitas berpergian dan tujuan perjalanan |
| | Persepsi Masyarakat | Kenyamanan | Keadaan kenyamanan lingkungan semenjak hadirnya KRL |
| | | Keamanan | Keadaan keamanan lingkungan semenjak hadirnya KRL |
| | Ketenagakerjaan | Peluang Kerja | Ada tidaknya peluang kerja baru semenjak hadirnya KRL |

| Aspek | Variabel | Indikator | Penjelasan |
|---------|-----------------------|--------------------------------|--|
| Ekonomi | Aktivitas Ekonomi | Minat Masyarakat terhadap UMKM | Peningkatan jumlah UMKM di sekitar titik Kawasan Stasiun |
| | Pendapatan Masyarakat | Perubahan Penghasilan | Perubahan penghasilan semenjak hadirnya KRL |
| | Investasi Lokal | Aktivitas Properti | Adanya Pembangunan properti baru di sekitar titik Kawasan Stasiun |
| Spasial | Penggunaan Lahan | Alih Fungsi Lahan | Perubahan fungsi lahan di sekitar titik Kawasan Stasiun |
| | Pola Pemukiman | Kepadatan Hunian | Kepadatan Lingkungan semenjak hadirnya KRL |
| | Konektivitas Moda | Moda feeder tersedia | Peningkatan jumlah kendaraan penghubung di sekitar titik Kawasan Stasiun |

Sumber: Cervero & Murakami, 2010; Herwangi et al., 2022; Zhang, 2025; Sharma & Dehlarwar, 2025; dimodifikasi penulis, 2025

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

III.1 Hasil Penelitian

Bab ini menyajikan temuan-temuan faktual dari penelitian mengenai peran KRL Jogja-Solo dalam proses transformasi kawasan di sekitar Stasiun Tugu Yogyakarta. Data yang dipaparkan di bawah ini bersumber dari wawancara mendalam dengan pemangku kepentingan kunci di kawasan tersebut, yaitu Narasumber 1 dan 2 selaku pemangku kepentingan, Narasumber 3 selaku penumpang komuter KRL, dan Narasumber 4 selaku pelaku usaha yang diperkuat dengan observasi lapangan. Temuan disajikan secara deskriptif berdasarkan tiga aspek utama: spasial, ekonomi, dan sosial.

III.1.1 Transformasi Spasial

Secara spasial, temuan penelitian mengindikasikan adanya percepatan transformasi fisik yang signifikan di kawasan studi pasca-operasional KRL. Narasumber 1 menjelaskan bahwa pertumbuhan properti, terutama penginapan dan *homestay*, merupakan kelanjutan dari sejarah panjang kawasan yang telah dimulai sejak era kolonial. Namun, peran KRL sebagai salah satu faktor pemercepat dirasakan secara langsung, sebagaimana diungkapkan "*Intensitas kereta yang semakin sering semenjak adanya Kereta Rel Listrik (KRL) membuat Kawasan di sekitar Stasiun Tugu Yogyakarta semakin berkembang.*" Fenomena ini ditunjukkan dengan maraknya alih fungsi hunian menjadi usaha komersial dan masuknya modal dari investasi luar.

Teramati bahwa banyak warga yang berpindah dari kawasan tersebut tetap memanfaatkan properti lama mereka untuk disewakan sebagai penginapan, mengoptimalkan peluang ekonomi dari meningkatnya arus pengunjung. Pertumbuhan properti ini diiringi dengan masuknya modal dari luar. Sebagaimana diungkapkan oleh Narasumber 2 "*Iyaa, Sekarang ini banyak properti yang mulai tumbuh seperti hotel dan penginapan-penginapan lainnya, namun pemiliknya kebanyakan bukan warga asli, karena banyak investor yang masuk*". Hal ini diperkuat oleh Narasumber 1 yang menyebut bahwa di koridor utama seperti Jalan Pasar Kembang, masuknya investor telah membuat warga asli tergusur secara ekonomi, dengan pernyataannya "*Yaa sekarang sebetulnya banyak hotel berkembang, namun warga asli yang tadinya punya usaha penginapan sedikit mengalami penurunan karena wisatawan yang turun dari Stasiun Tugu langsung nyari penginapan di area koridor depan Stasiun*".



Gambar 2. Perubahan Ruang Kawasan Stasiun Tugu (Jalan Pasar Kembang)

Sumber: Google Maps street view (citra kiri diambil pada 2015, dan Citra kanan diambil pada 2024)

Catatan : Perbandingan dilakukan pada titik koordinat identik. Perubahan visual yang teramati meliputi (a) munculnya bangunan hotel baru, (b) perubahan fasad toko, dan (c) peningkatan kepadatan aktivitas komersial di bahu jalan.

Temuan lain yang signifikan adalah adanya perubahan tata ruang di pintu keluar stasiun. Menurut Narasumber 2, penataan selasar Malioboro dan Pasar Kembang yang baru justru membuat alur penumpang KRL tidak menyentuh kawasan Sosromenduran, yang berpotensi menghambat akses pengunjung ke dalam area permukiman. Sebagai bentuk adaptasi terhadap kepadatan dan peluang yang ada, warga teramati mengelola area parkir secara informal di zona yang seharusnya tidak diperuntukan sebagai ruang parkir. Narasumber 1 menyebutkan bahwa warga mengelola parkir tersebut dan hanya akan mengalah jika ada acara khusus dari pemerintah.

III.1.2 Transformasi Ekonomi

Dari segi ekonomi, kehadiran KRL diindikasikan menciptakan dampak ganda yang menghadirkan sebuah paradoks antara pertumbuhan dan inklusivitas. Di satu sisi, peningkatan arus pengunjung yang difasilitasi KRL secara langsung menciptakan permintaan akan layanan pendukung, yang kemudian membuka peluang muncul peluang-peluang ekonomi baru bagi warga lokal. Narasumber 1 menjelaskan bahwa lonjakan pariwisata mendorong warga untuk secara mandiri menjadi pemandu wisata. Selain itu, terjadi penyerapan tenaga kerja lokal sebagai staf di hotel dan losmen yang berkembang, serta adanya prioritas bagi warga untuk membuka lapak usaha di sepanjang Jalan Pasar Kembang.

Fenomena ini diperkuat oleh kesaksian Narasumber 4, seorang pelaku usaha UMKM, yang menyatakan, "*Sekarang banyak UMKM berkembang di Jalan Pasar Kembang ini mbak, karena banyak wisatawan datang juga karena intensitas kereta lebih banyak...*". Perspektif ini didukung oleh Narasumber 3 (komuter), yang mengamati tumbuhnya UMKM di sekitar stasiun-stasiun pemberhentian sebagai limpahan manfaat ekonomi dari kemudahan akses yang diciptakan oleh KRL. Kombinasi perspektif ini menunjukkan bahwa kemudahan akses dan tingginya volume penumpang menjadi faktor kunci yang menghidupkan kembali ekonomi mikro di sekitar simpul transportasi. Hal ini menegaskan bahwa dampak KRL tidak berdiri sendiri, melainkan hasil dari interaksi kompleks antara infrastruktur transportasi, kebijakan tata ruang di level mikro, dan strategi adaptasi komunitas lokal.

Di sisi lain, manfaat ekonomi ini tidak dirasakan secara merata. Narasumber 2 berpendapat bahwa dampak ekonomi di "layer dalam kawasan" belum signifikan. Alasannya, banyak penumpang KRL bersifat komuter yang datang kemudian langsung pulang "*Kalau melihat dari intensitas sih memang semenjak ada KRL ini, yaa Kawasan Stasiun semakin ramai, tapi kalau dilihat dari pembelanjannya di Kawasan ini lebih minim yaa, karena orang mungkin dari Solo atau Klaten kan cuma datang pagi trus kulineran dan berpariwisata di Kawasan Malioboro kemudian*

pulang sorenya jadi tidak ada nginap nginapnya”, sehingga tidak banyak membelanjakan uangnya untuk menginap atau membeli produk di dalam kampung. Temuan krusial lainnya adalah terjadinya pergeseran struktur ekonomi. Masuknya investor menyebabkan perubahan pola sosial dari warga sebagai pelaku usaha menjadi pekerja, yang menandakan adanya perubahan peran ekonomi warga lokal di kawasan tersebut, “Dulu Kawasan Sosromenduran itu terkenal sebagai Kampung 1000 Penginapan, banyak warga yang menjadikan rumahnya sekaligus juga homestay, tapi semenjak semakin banyak turis masuk yang juga dipengaruhi oleh tingginya mobilitas di stasiun, banyak hotel hotel berdiri dan akhirnya kalah bersaing to.. jadi akhirnya warga banyak yang tadinya menjadi pemilik, sekarang beralih kerja menjadi pekerja hotel supaya tetap mendapat penghasilan.”



Gambar 3. Kondisi eksisting Kawasan Sosromenduran

Sementara Narasumber 4 menyampaikan “Sekarang banyak UMKM berkembang di Jalan Pasar Kembang ini mbak, karena banyak wisatawan datang juga karena intensitas kereta lebih banyak, yaa meskipun kami berjualan dipinggiran ya mbak ada beberapa yang tanpa izin tapi kami masih sesekali jualan, tapi kalau disuruh pindah ya kami pindah saja ngikut aturan” ini menegaskan bahwa UMKM tanggap terhadap peluang ekonomi baru yang terbentuk dari kenyamanan akses KRL dan kepadatan penumpang. Dinamika ini diperkuat oleh temuan dari Narasumber 3 (komuter), yang menuturkan bahwa setelah adanya KRL, biaya perjalanan menjadi lebih murah, intensitas penggunaan meningkat hingga 2-3 kali dalam seminggu, serta tumbuhnya UMKM di sekitar stasiun pemberhentian, terutama pada stasiun-stasiun kecil yang sebelumnya tidak memiliki aktivitas ekonomi signifikan. Menurutnya, keberadaan KRL tidak hanya meningkatkan kenyamanan dan keamanan perjalanan, tetapi juga menciptakan limpahan manfaat ekonomi di titik-titik persinggahan yang terakses, di mana interaksi antara penumpang dan pelaku usaha lokal mendorong pertumbuhan sektor perdagangan kecil dan jasa. Kombinasi perspektif ini menunjukkan bahwa kemudahan akses dan tingginya volume penumpang menjadi faktor kunci yang menghidupkan kembali ekonomi mikro di sekitar simpul transportasi.



Gambar 4. Aktivitas ekonomi di Kawasan sekitar Sosromenduran

III.1.3 Transformasi Spasial

Pada aspek sosial, komunitas lokal menunjukkan pola adaptasi dan respons yang unik. Salah satu temuan menarik dari Narasumber 1 adalah bahwa warga asli di sekitar stasiun bukanlah pengguna utama KRL untuk aktivitas pekerjaan sehari-hari. Beliau mengungkapkan bahwa warga lokal *"Kalau warga sini tu kebanyakan cuma pakai KRL sebagai sarana alternatif rekreasi, refreshing, atau main ke Solo aja mbak, jarang yang pakai buat rutinitas kecuali mungkin memang bekerja ya, karena biayanya yang lebih murah kan cuma 8000 rupiah aja"*. Sebaliknya, para pengguna KRL yang beraktivitas ekonomi di kawasan tersebut justru merupakan komuter dari luar Yogyakarta, bahkan ada yang berasal dari Madura untuk membuka usaha lokal di sekitar Kawasan Stasiun Tugu Yogyakarta.

Perspektif ini diperkuat oleh Narasumber 3, yang menjelaskan bahwa sebelum ada KRL ia menggunakan mobil, motor, atau bus untuk perjalanan Solo–Yogyakarta, dan intensitas bepergian relatif rendah karena waktu tempuh dan biaya yang lebih tinggi. Sejak adanya KRL, mobilitasnya meningkat menjadi 2 sampai 3 kali dalam seminggu karena tarif yang terjangkau, kenyamanan, dan keamanan perjalanan yang lebih baik. Ia juga menyoroti adanya moda feeder di beberapa stasiun serta perubahan pola pemukiman, di mana kawasan sekitar rel menjadi lebih tertib seiring penertiban pemukiman informal. Menurutnya, kehadiran KRL memudahkan interaksi dengan kawasan pusat kota sekaligus membuka peluang bagi UMKM di sekitar stasiun yang menjadi titik tujuan.



Gambar 5. Aktivitas ekonomi di Jalan Utama Kawasan Stasiun Tugu (Jalan Pasar Kembang)

Sumber: Google Maps Street View, 2025

Terkait respons terhadap tekanan pembangunan dari investor, komunitas menunjukkan strategi adaptasi yang proaktif. Narasumber 1 menjelaskan bahwa terdapat proses sosialisasi yang dilakukan ketika ada pembangunan properti dari investor sehingga warga merasa dilibatkan.

“Untuk investor sih beragam mbak, kadang ada yang susah diajak kompromi tapi tidak semua, ada juga yang mudah diajak ngobrol, tapi kalau untuk kehadirannya sih tidak membuat kami merasa tidak aman atau bagaimana ya, mungkin ya cuma itu tadi karena pengembangan Kawasan banyak di area koridor luar jadi ekonomi untuk warga yang berada pada Kawasan dalam sosromenduran seperti usaha berjualan makanan sedikit mengalami perubahan, kecuali pas libur itu aja jadi ramai”. Proses antara investor dan warga masyarakat ini seringkali mencakup kesepakatan kompensasi, seperti mempekerjakan warga lokal di properti yang baru dibangun, yang didasarkan pada perjanjian yang disepakati kedua belah pihak.

Secara umum, kedua narasumber menyatakan bahwa kondisi keamanan dan kenyamanan lingkungan tetap terjaga dan tidak ada dampak negatif signifikan yang dirasakan secara langsung dari KRL. Yang ada hanyalah imbasan dari tingginya orang yang masuk, yang menunjukkan kemampuan komunitas dalam mengelola lingkungannya di tengah peningkatan kepadatan.

III.2 Pembahasan

Sebelum membahas temuan lebih dalam, penting untuk menempatkan peran KRL dalam konteks perubahan perkotaan yang lebih luas di Yogyakarta. Selain operasionalisasi KRL, kawasan di sekitar Stasiun Tugu juga mengalami intervensi signifikan lainnya, seperti kebijakan relokasi PKL Malioboro pada awal tahun 2022 dan penataan lanskap jalan di koridor utama. Oleh karena itu, analisis ini tidak mengklaim KRL sebagai satu-satunya penyebab transformasi, melainkan berupaya menganalisis perannya sebagai salah satu faktor akselerator dalam sebuah ekosistem perubahan yang kompleks. Sehingga pada bagian ini akan membahas secara mendalam temuan-temuan yang telah dipaparkan sebelumnya.

III.2.1 Gentrifikasi dan Negosiasi Ruang

Temuan pada aspek spasial menunjukkan bahwa peran KRL bukanlah sebagai inisiator, melainkan sebagai akselerator perubahan pada lanskap yang sudah mapan. Kehadiran KRL dengan intensitasnya yang tinggi secara signifikan mempercepat tren pertumbuhan properti. Namun, pertumbuhan ini tidaklah netral. Peningkatan aksesibilitas yang dibawa KRL turut mendongkrak nilai lahan, yang pada gilirannya menarik modal besar. Akibatnya, terjadi dominasi kepemilikan properti oleh investor dari luar dan tertekannya usaha milik warga lokal secara ekonomi. Ruang-ruang yang strategis secara ekonomi cenderung diambil alih oleh kekuatan pasar, sementara peran penduduk lokal bergeser dari pemilik menjadi partisipan dalam ekonomi yang dikendalikan pihak luar.

Selanjutnya, dampak spasial KRL terbukti sangat bergantung pada desain tata ruang di level mikro. Temuan bahwa perubahan alur pejalan kaki di pintu keluar stasiun justru berpotensi meminggirkan area permukiman Sosromenduran dari arus pengunjung menyoroti bahwa peningkatan konektivitas di level makro (jalur kereta) tidak secara otomatis menjamin keuntungan ekonomi di level mikro (lingkungan sekitar). Tanpa perencanaan yang cermat, sebagian komunitas justru bisa terlewat oleh arus peluang yang dibawa oleh infrastruktur baru. Di tengah dinamika ini, praktik pengelolaan parkir informal oleh warga dapat dilihat sebagai strategi adaptif komunitas. Ini adalah cara di mana masyarakat lokal secara proaktif mengelola ruang publik untuk mendapatkan manfaat ekonomi, yang menunjukkan adanya respons aktif terhadap perubahan, meskipun berada di luar kerangka formal.

III.2.2 Paradoks Pertumbuhan dan Inklusivitas

Secara ekonomi, dampak kehadiran KRL menghadirkan sebuah paradoks antara pertumbuhan dan inklusivitas. Munculnya peluang kerja baru bagi warga lokal sebagai pemandu wisata atau staf hotel merupakan contoh klasik dari efek pengganda (*multiplier effect*) dalam ekonomi pariwisata. Peningkatan arus pengunjung yang difasilitasi KRL secara langsung menciptakan

permintaan akan layanan pendukung, yang kemudian diserap oleh tenaga kerja lokal dan menjadi sumber pendapatan baru.

Namun, temuan ini harus dianalisis secara kritis. Argumen bahwa dampak ekonomi "belum signifikan di layer dalam kawasan" karena perilaku komuter yang cenderung tidak berbelanja menggarisbawahi bahwa tidak semua peningkatan arus manusia dapat diterjemahkan menjadi keuntungan ekonomi yang merata. Ini menunjukkan pentingnya memahami profil dan tujuan pengunjung dalam mengukur dampak ekonomi. Lebih krusial lagi adalah temuan mengenai pergeseran peran warga dari pelaku usaha menjadi pekerja. Fenomena ini menjadi penanda penting yang membedakan antara pertumbuhan ekonomi (peningkatan aktivitas dan nilai ekonomi kawasan secara agregat) dengan pembangunan ekonomi inklusif (peningkatan kontrol dan kemandirian ekonomi warga). Meskipun pertumbuhan terjadi, dominasi investor dan perubahan peran warga berisiko menciptakan struktur ekonomi yang lebih eksploitatif dan meningkatkan ketergantungan ekonomi komunitas lokal pada pihak luar.

III.2.3 Resiliensi Komunitas dan Dinamika Mobilitas

Pada level sosial, temuan penelitian menyoroti dua hal utama: karakteristik mobilitas yang unik dan resiliensi komunitas yang tinggi. Fakta bahwa warga lokal bukanlah pengguna utama KRL untuk perjalanan kerja, melainkan untuk rekreasi, menantang asumsi umum kebijakan transportasi publik yang sering kali menganggap komunitas terdekat sebagai benefisiari utama untuk perjalanan komuter. Dalam kasus Stasiun Tugu, KRL lebih berfungsi sebagai "corong mobilitas" yang menyalurkan tenaga kerja dan wisatawan dari wilayah regional ke pusat kota. Pola ini secara fundamental membentuk ulang interaksi sosial di kawasan tersebut, di mana warga lokal kini lebih banyak berinteraksi dengan pendatang dan komuter harian, bukan sesama warga yang berangkat kerja.

Di tengah tekanan perubahan ekonomi dan spasial yang pesat, komunitas lokal menunjukkan tingkat resiliensi sosial yang patut dicatat. Kemampuan mereka untuk secara proaktif bernegosiasi dengan investor untuk mendapatkan kompensasi dan peluang kerja menunjukkan adanya modal sosial yang kuat. Alih-alih bersikap pasif atau menolak perubahan, warga memilih jalur dialog untuk mengamankan kepentingan mereka. Ini membuktikan bahwa mereka bukanlah korban yang tak berdaya, melainkan aktor yang aktif dalam membentuk nasib lingkungannya. Rasa aman dan nyaman yang tetap terjaga di tengah lonjakan kepadatan juga mengindikasikan adanya kemampuan adaptasi dan mekanisme kontrol sosial informal yang efektif di dalam komunitas.

IV. KESIMPULAN

Penelitian ini menyimpulkan bahwa KRL Jogja-Solo di sekitar Stasiun Tugu bukanlah sebagai inisiator pertumbuhan baru, melainkan sebagai agen akselerator transformasi yang kompleks pada kawasan pusat kota yang telah mapan. Kehadiran KRL diindikasikan mempercepat dinamika spasial, ekonomi, dan sosial yang telah ada sebelumnya. Secara spasial, proses ini mempercepat dominasi properti oleh investor eksternal yang mengubah pemanfaatan lahan dan mempertajam perebutan ruang. Secara ekonomi, KRL menciptakan sebuah paradoks pertumbuhan; di satu sisi muncul peluang kerja baru bagi warga lokal, namun di sisi lain terjadi pergeseran peran mereka dari pemilik usaha menjadi pekerja, sehingga manfaat ekonomi tidak sepenuhnya inklusif. Dari aspek sosial, komunitas lokal menunjukkan tingkat resiliensi yang tinggi melalui strategi adaptasi dan negosiasi proaktif.

Temuan ini memiliki implikasi penting bagi kebijakan perencanaan kota. Hasil penelitian ini merekomendasikan agar pemerintah kota merancang kebijakan yang lebih adaptif, mencakup 1) Perencanaan tata ruang mikro yang memastikan konektivitas hingga ke level permukiman; 2) Program pemberdayaan ekonomi untuk melindungi dan mendukung wirausaha lokal; dan 3)

Penguatan peran komunitas dalam proses pengambilan keputusan pembangunan untuk memastikan pertumbuhan yang lebih adil dan berkelanjutan.

Penelitian ini memiliki keterbatasan yang perlu diperhatikan. Sebagai studi kasus tunggal dengan jumlah informan yang terbatas, kesimpulan yang ditarik bersifat eksploratif dan indikatif, bukan generalisatif. Klaim mengenai perubahan "sebelum dan sesudah" juga bertumpu pada data kualitatif dan persepsi narasumber yang tidak terukur secara deret waktu. Oleh karena itu, penelitian di masa depan dapat diarahkan untuk melakukan studi komparatif antara stasiun di pusat kota dengan stasiun di wilayah peri-urban. Selain itu, penelitian kuantitatif mengenai perubahan nilai lahan, omzet usaha, serta studi longitudinal untuk memantau evolusi dampak sosial-ekonomi dalam jangka waktu yang lebih panjang dapat memperkaya dan memvalidasi temuan awal dari studi ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Arifin, T. N., Sodikin, & Sari, T. T. (2025). *Analisa kinerja operasional KRL Commuter Line jurusan Yogyakarta-Solo*. Rang Teknik Journal, 8(2). Retrieved from <https://jurnal.umsb.ac.id/index.php/RANGTEKNIKJOURNAL/article/view/6228/4422>
- Ayyasi, S., & Dewi, D. I. K. (2024). Karakteristik Pengguna Antarmoda KRL-BRT Transjogja di Kawasan Stasiun Tugu Yogyakarta. *Teknik PWK (Perencanaan Wilayah Kota)*, 13(3), 180-188.
- Cervero, R., & Murakami, J. (2010). Effects of built environments on vehicle miles traveled: Evidence from 370 US urbanized areas. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 42(2), 400-418. <https://doi.org/10.1068/a4236>
- Gunawan, Z. A., Miladan, M., & Pujantiyo, B. S. (2023). Kesesuaian Kawasan Stasiun Transit Tugu Yogyakarta Berdasarkan Konsep TOD. *Jurnal Desa-Kota*, 11(2), 121-134. <https://jurnal.uns.ac.id/jdk/article/view/72195>
- Hafizh, R. (2021). *Kereta Rel Listrik Yogyakarta-Solo* [Tugas akhir, Universitas Teknologi Yogyakarta].
- Hapsari, G. (2022). *Analisis kinerja operasi Kereta Rel Listrik Jogja-Solo dan dampak yang dihasilkan terhadap layanan pada lintas Jogja-Solo* [Tesis, Universitas Gadjah Mada].
- Herwangi, Y., Mardiansjah, F. H., & Widyastuti, S. (2022). Accessibility, land use, and economic activity change in transit-oriented areas in Yogyakarta. *Journal of Regional and City Planning*, 33(1), 1-16. <https://doi.org/10.5614/jpwk.2022.33.1.1>
- Kuncoro, M. (2018). *Perencanaan Pembangunan*. Gramedia Pustaka Utama.
- Pemerintah Republik Indonesia. (2020). *Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2020-2024*. Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/Badan Perencanaan Pembangunan Nasional.
- Rizki, V. A. (2022). *Pengaruh penambahan stasiun pemberhentian terhadap perilaku perjalanan penumpang dan penggunaan KRL Yogyakarta Solo* [Skripsi, Universitas Gadjah Mada].
- Rusqiyati, E. A. (2021). *KRL Yogyakarta-Solo Pemantik Pertumbuhan Ekonomi Wilayah*. <https://www.antaraneews.com/berita/1995024/krl-yogyakarta-solo-pemantik-pertumbuhan-ekonomi-wilayah>
- Sharma, P., & Dehalwar, V. (2025). Transit-oriented development: An economic sustainability perspective in developing countries. *Transportation in Developing Economies*, 11(2), 45-58. <https://doi.org/10.1007/s40890-025-00245-1>
- Susilowati, F., Chrishnawati, Y., & Puspitasari, E. (2022). Proyeksi Transit Oriented Development oleh Masyarakat di Stasiun Tugu Yogyakarta. *Jurnal Transportasi Multimoda*. 19. 43-52.
- Todaro, M. P., & Smith, S. C. (2020). *Economic Development* (Vol. Thirteen Edition). Pearson.
- Utomo, S. H. T. (2009). *Jalan Rel*. Beta Offset Perum Fakultas Teknik UGM.
- Zhang, M. (2025). Understanding the economic impacts of rail transit-oriented development:

Addressing equity and climate challenges. *Urban Rail Transit*, 11(1), 34–48.
<https://doi.org/10.1007/s40864-025-00242-y>