

PERANAN TRANSPORTASI KERETA API SURABAYA - LAMONGAN TERHADAP SOSIAL EKONOMI MASYARAKAT LAMONGAN 2004 - 2020

Sike Aflia Nurfahma

Jurusan Pendidikan Sejarah
Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum
Universitas Negeri Surabaya
E-mail : sike.17040284063@mhs.unesa.ac.id

Nasution

S-1 Jurusan Pendidikan Sejarah, Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum
Universitas Negeri Surabaya
E-mail : nasution@unesa.ac.id

Abstrak

Penelitian ini bertujuan ; untuk 1) Untuk mengetahui latar belakang dibukanya Kereta Api relasi Surabaya - Lamongan. 2) Untuk mengetahui dinamika perkeretapian KA Komuter Sulam dan Stasiun Lamongan. 3) Untuk menganalisis sosial ekonomi dengan dibukanya Kereta Api relasi Surabaya – Lamongan Metode yang digunakan dipenelitian ini adalah metode sejarah. Tahapan pertama dalam penelitian ini adalah heuristik, direalisasikan dengan penelusuran sumber – sumber yang mendukung seperti annualreport, volume naik turun penumpang didapat dari permohonan data dan wawancara oleh Humas PT KAI Daop VIII Surabaya . Data yang telah diperoleh kemudian dikritik dengan metode analisis deskriptif, yaitu analisis yang menjabarkan data secara jelas dan terperinci yang dengan sebab akibat dari sebuah peristiwa sejarah tertentu. Analisa data ini diperoleh dari dokumen yang sudah didapat dalam tahap heuristik , kemudian disusun dalam bentuk historiografi. Tujuan dari tahapan diatas adalah mengkomparasikan antara sumber sejarah dengan fakta – fakta yang ada di dalam penelitian menjadi sebuah kisah sejarah. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa dengan dibukanya Kereta Api relasi Surabaya Lamongan atau dikenal dengan KA Komuter Sulam berdampak pada kondisi sosial ekonomi terutamanya masyarakat kabupaten Lamongan serta membuka lapangan pekerjaan baru bagi masyarakat sekitar. Sehingga memberikan dampak negatif dan positif dengan dibukanya Kereta relasi Surabaya Lamongan.

Kata Kunci : Kereta api, Komuter Sulam, Sosial Ekonomi

Abstract

The purpose of this research ; for 1) To find out the background of the opening of the Surabaya - Lamongan Railroad. 2) To find out the dynamics of the Sulam Commuter Railroad and Lamongan Station. 3) To analyze the socio-economy with the opening of the Surabaya - Lamongan Railroad The method used in this study is the historical method. The first stage in this research is heuristics, realized by tracing supporting sources such as annual reports, the volume up and down of passengers obtained from data requests and interviews by Public Relations of PT KAI Daop VIII Surabaya. The data that has been obtained is then criticized by the descriptive analysis method, which is an analysis that describes the data clearly and in detail with the cause and effect of a certain historical event. This data analysis is obtained from documents that have been obtained in the heuristic stage, then compiled in the form of historiography. The purpose of the above stages is to compare the historical sources with the facts in the research into a historical story. The results of this study indicate that the opening of the Surabaya Lamongan Railroad or known as the Sulam Commuter Train has an impact on socio-economic conditions, especially the people of Lamongan Regency and opens new jobs for the surrounding community. So that it has a negative and positive impact with the opening of the Surabaya Lamonga train

Keywords: Train, Commuter Sulam, Social, Economi

PENDAHULUAN

Transportasi memiliki peranan penting dalam kemajuan suatu negara, dimana transportai menjadi dasar pembangunan ekonomi dan perkembangan masyarakat serta proses industrialisasi. Dari berkembangnya transportasi akan mendorong kegiatan perekonomian di suatu daerah maupun negara. Transportasi memiliki peranan paling penting dalam kehidupan manusia¹, baik untuk berinteraksi antar manusia, maupun sebagai sarana memudahkan manusia dalam proses memindahkan barang dari tempat satu ke tempat lainya².

Pengangkutan atau transportasi memiliki peranan penting yang digunakan untuk melakukan pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat lain. Kegiatan pengangkutan atau transportasi bertujuan untuk memperlancar aktivitas perekonomian dan berbagai aktivitas lainnya. Keberadaan jasa transportasi merupakan salah satu kegiatan produksi, perdagangan, pertanian, perkebunan dan kegiatan perekonomian lainnya. Perkembangan transportasi sendiri mulai berkembang berkisar antara tahun 1800 hingga tahun 1860.

Pemerintahan Hindi Belanda sendiri awalnya bimbang untuk membangun kereta api. Setelah melakukan segala cara guna menghindari pembangun rel kereta api, akhirnya tahun 1863 diberikan konsesi kepada *Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij* (NISM) untuk membangun jalur jalan rel Semarang – *Vorstenlanden* – *Willem I* dan *buitenzorg* – Batavia.³ Lintas ini dibangun karena dapat menghubungkan lintas cabang Kedungjati – Ambarawa yang berhubungan langsung dengan benteng *Willem I* yang sangat penting bagi pertahanan dan keamanan, bahkan setelah jalur cabang kereta api kedungjati – Ambarawa selesai, pemerintah belanda juga meminta agar *Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij* (NISM) membangun jalur dari Secang ke Ambarawa. Tujuan utamanya adalah agar ada jalur kereta api yang bisa menghubungkan pusat militer di Purworejo – Magelang – Ambarawa kondisi alam antara Secang – Ambarawa sebenarnya tidak ideal untuk jalur kereta api, karena harus melewati bukit – bukit terjal terutama di ruas Gemawang – Jambu, pembangunan rel kereta api tersebut diselesaikan tahun 1870 dan 1873.⁴

Kemudian pada 1875 perusahaan kereta api negara atau *Staatspoorwegen* berusaha membangun lintas pertama Surabaya – Pasuruhan – Malang yang diresmikan pada tahun 1878. Jalur ini memiliki peranan yang sangat penting saat itu karena jalur tersebut mengangkut hasil gula. Dari kesuksesan jalur Surabaya – Pasuruhan – Malang mulailah muncul perusahaan trem swasta yang ingin membangun jalur baru guna mempermudah akses pengangkutan barang utamanya gula, karena pada periode tahun 1900 penanaman tebu

untuk pabrik gula berkembang sangat pesat utamanya dibagian wilayah timur.

Hingga saat ini transportasi dijadikan sebagai salah satu tolak ukur dalam pembangunan dan perkembangan suatu daerah. Semakin maju suatu daerah semakin banyak mobilisasi yang terjadi dan semakin berkembang suatu daerah. Kota besar memiliki daya tarik bagi daerah sekitarnya untuk melakukan mobilisasi secara permanen atau secara sirkuler. Hal ini karena kota besar menawarkan lapangan pekerjaan yang lebih banyak. Kota Surabaya merupakan kota terbesar di provinsi Jawa Timur hal ini menjadikan kota Surabaya sebagai pusat mobilisasi oleh daerah sekitar Surabaya dalam memenuhi kegiatan perekonomian, salah satu daerah yang jarak tempuhnya dekat dengan Surabaya yaitu kabupaten Lamongan dengan jarak tempuh rata – rata 45km. Dengan jarak yang relatif dekat banyak sekali masyarakat Lamongan yang bekerja di Surabaya dengan menganut sistem pulang pergi, sehingga mereka cenderung memilih moda sarana transportasi yang murah, cepat dan nyaman. Salah satunya yaitu kereta api, dengan banyaknya minat masyarakat terhadap transportasi kereta api maka PT KAI Daop 8 Surabaya membuka relasi perjalanan dengan rute Surabaya Lamongan dengan nama Kereta Api Komuter Sulam dan beroperasi pertamakali pada tahun 2004 dan masih beroperasi hingga saat ini.

Berdasarkan paparan dan penjelasan mengenai sejarah perkeretaapian di Indonesia, dan perkembangan kereta api di Indonesia. Kereta api masih menjadi moda transportasi yang sangat penting hingga saat ini dan memiliki peranan penting terhadap kehidupan sosial ekonomi karena transportasi dinilai sebagai salah satu tolak ukur dalam kesuksesan pembangunan dan perkembangan disuatu daerah. Sejauh ini belum ada penelitian tentang transportasi kereta api Komuter Sulam, sehingga peneliti mengambil penelitian tentang peranan transportasi kereta api Komuter Sulam terhadap kehidupan sosial ekonomi masyarakat Lamongan tahun 2004 – 2020. Selain itu, alasan lainnya karena belum ada yang meneliti peranan transportasi kereta api Komuter Sulam terhadap kehidupan sosial ekonomi masyarakat Lamongan 2004 – 2020 oleh mahasiswa jurusan S1 Pendidikan Sejarah, diharapkan nantinya dapat digunakan menjadi salah satu referensi terbaru dari hasil penelitian ini

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode penelitian sejarah. Metode penelitian sejarah adalah sebuah tahapan sistematis guna menghimpun sumber – sumber sejarah secara efektif, kritis, sintesis kemudian diwujudkan dalam sebuah tulisan sejarah. Menurut Sartono Kartodirdjo guna melakukan penelitian sejarah

¹ Tim Telaga Bakti Nusantara, *Sejarah perkeretaapian Indonesia* Jilid 1 (Bandung: Angkasa 1997), hlm 1

² Siti Fatimah, *Pengantar Transportasi* (Ponorogo: Myria Publisher. 2019), hlm. 1

³ P.N Kereta api. *Kereta Api Indonesia*. Departemen Penerangan Republik Indonesia

⁴ Eddy Supangkat, *Ambarawa Kota Lokomotif tua* (Salatiga, Griya Media 2008) , hlm 15.

melalui beberapa tahap yaitu : *Heuristik, Kritik Sumber atay Verifikasi, Interpretasi dan Historiografi*.⁵

Heuristik merupakan langkah awal dalam melakukan sebuah penelitian sejarah yaitu mencari sumber – sumber atas objek yang diteliti, terdapat dua jenis sumber yang digunakan dalam penulisan sejarah ada dua yaitu sumber primer dan sumber sekunder. Sumber primer Sumber primer yang digunakan adalah penulis melakukan permohonan data kepada Manajer Dokumen dan Manajer Humasda 8 Surabaya mengenai transportasi kereta api Komuter sulam. Penelusuran web resmi PT. kereta Api Indonesia Persero <https://kai.id> didapatkan data grafik perjalanan kereta api. Penelusuran sumber di Perpustakaan Nasional Indonesia didapatkan data dalam buku sejarah perkertaapian Indonesia jilid 1 didapat data mengenai masuknya kereta api di Indonesia, pembangunan jalan rel kereta api di pulau jawa, prasarana lokomotif kepegawaian dan keuangan.

Didapatkan data dalam buku kereta api Indonesia yang diterbitkan Departemen Penerangan Republik Indonesia P.N Kereta Api didapat data mengenai proses masuknya perkertaapian di Indonesia dan peranannya dalam sarana mempermudah pengangkutan hasil bumi pada masa kolonial, perusahaan dan jalur kereta api di Indonesia. Serta peranan kereta api dari masa kolonial hingga masa kemerdekaan. Selain itu sumber primer yang diambil berasal dari hasil wawancara manajer eksternal humas Daop 8 Surabaya dan observasi di stasiun Surabaya Pasar Turi dan Stasiun Lamongan untuk mendapat gambaran jelas mengenai dinamika yang terjadi di lapangan.

Sumber sekunder yang diperoleh, didapat dari berbagai literature dari berbagai sumber dan ahli yang diperoleh penulis seperti buku, jurnal, Koran dan karya ilmiah seperti skripsi, tesis, disertasi yang relevan dengan penelitian ini

Tahap selanjutnya adalah verifikasi (Kritik sumber). Verifikasi merupakan keotentikan sumber dan tingkat kredibilitas sumber sejarah maka dilakukan kritik sumber yang diambil agar terhindar dari kepalsuan. Kritik sumber sendiri berarti usaha menilai, menguji serta memilah sumber – sumber yang telah dikumpulkan untuk mendapatkan sumber yang asli, kritik sumber terdiri dari kritik intern dan kritik ekstren. Kritis intern adalah kritik sumber yang digunakan untuk meneliti kebenaran isi dokumen atau tulisan tersebut. Sedangkan kritik ekstren adalah kritik sumber yang digunakan untuk mengetahui keaslian sumber dalam penulisan. Tujuan utama dari kritik sumber adalah untuk memilah data, sehingga diperoleh fakta.⁶

Tahap Selanjutnya Dalam tahapan ini penulis menafsirkan fakta – fakta yang telah diuji kebenarannya, kemudian menganalisa sumber yang pada akhirnya akan menghasilkan suatu rangkaian peristiwa. Dalam tahapan ini penulis akan mencermati dan mengungkapkan apa saja yang diperoleh kemudian menghubungkan antara

satu fakta dengan fakta yang lain. Tujuan dari dilakukannya Interpretasi guna mengurangi unsur subjektivitas dalam kajian sejarah dengan penulis. Tahapan historiografi inilah yang pada akhirnya membantu penyajian penulisan sejarah yang berjudul “ Peranan Transportasi Kereta Api Surabaya - Lamongan KA Komuter Sulam terhadap Sosial Ekonomi masyarakat Lamongan 2004-2020 “

Tahap Selanjutnya yaitu historiografi, dalam tahapan ini penulis menafsirkan fakta – fakta yang telah diuji kebenarannya, kemudian menganalisa sumber yang pada akhirnya akan menghasilkan suatu rangkaian peristiwa. Dalam tahapan ini penulis akan mencermati dan mengungkapkan apa saja yang diperoleh kemudian menghubungkan antara satu fakta dengan fakta yang lain. Tujuan dari dilakukannya Interpretasi guna mengurangi unsur subjektivitas dalam kajian sejarah dengan penulis. Tahapan historiografi inilah yang pada akhirnya membantu penyajian penulisan sejarah yang berjudul “Peranan Transportasi Kereta Api Surabaya - Lamongan KA Komuter Sulam terhadap Sosial Ekonomi masyarakat Lamongan 2004-2020 “

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. GAMBARAN UMUM KABUPATEN LAMONGAN

1. Geografis dan Demografi Kabupaten Lamongan

Kabupaten lamongan terletak disebelah Utara Laut Jawa, pada bagian Timur berbatasan dengan kabupaten Jombang, sedangkan bagian Barat berbatasan dengan kabupaten Bojonegoro dan kabupaten Tuban. Pusat pemerintahan Kabupaten Lamongan terletak 50km sebelah barat kota Surabaya, ibu kota provinsi Jawa Timur. Kabupaten Lamongan merupakan salah satu wilayah yang masuk dalam kawasan metropolis Surabaya, yaitu Gerbang Kerto Susila (Gresik , Bangkalan, Mojokerto, Surabaya, Sidoarjo, Lamongan).

Kabupaten Lamongan memiliki luas wilayah kurang lebih 1.812,8 km² atau ±3.78% dari luas wilayah Provinsi Jawa Timur. Dengan panjang garis pantai sepanjang 47 km, maka wilayah perairan laut Kabupaten Lamongan adalah seluas 902,4 km², apabila dihitung 12 mil dari permukaan laut.⁷

Secara Geografis Kabupaten Lamongan terletak pada 6o51' - 7o23' Lintang Selatan dan 112o33' - 112o34 Bujur Timur. Kabupaten Lamongan memiliki luas wilayah kurang ebih 1.812,8 km² atau ±3.78% dari luas wilayah Provinsi Jawa Timur. Dengan panjang garis pantai sepanjang 47 km, maka wilayah perairan laut Kabupaten Lamongan adalah seluas 902,4 km², apabila dihitung 12 mil dari permukaan laut. Wilayah kabupaten Lamongan dibelah oleh Bengawan Solo, dan secara garis besar daratannya dibagi menjadi tiga karakteristik yaitu : Bagian Tengah Selatan, Merupakan dataran rendah yang relative subur yang membentang dari Kecamatan Kedungpring, Babat, Sukodadi, Pucuk, Lamongan, Deket, Tikung, Sugio, Sarirejo dan Kembangbahu. Bagian Selatan dan Utara,

⁵ Kuntowijoyo, *Pengantar Ilmu Sejarah*, (Yogyakarta: Yayasan Bentang Budaya, 1995), hlm 89-105

⁶ Kuntowijoyo, op.cit. hlm 90.

⁷ <https://lamongankab.go.id/>

Merupakan pegunungan kapur berbatu batu dengan kesuburan sedang. Kawasan ini terdiri dari Kecamatan Mantup, Sambeng, Ngimbang, Bluluk, Sukorame, Modo, Bronong, Paciran, Solokuro. Bagian Tengah Utara, Merupakan daerah Bonorowo yang merupakan daerah rawan banjir. Kawasan ini meliputi Kecamatan Sekaran, Maduran, Karanggeneng, Kalitengah, Turi, Karangbinangun, Laren, Glagah.⁸

Kabupaten Lamongan memiliki jumlah penduduk tercatat berdasarkan kecamatan dalam angka tahun 2017 untuk seluruh kecamatan di Kabupaten Lamongan. Dengan total penggabungan keseluruhan 1.360.987 penduduk. Mata pencaharian masyarakat Kabupaten Lamongan sangat beragam, dari sektor pertanian, pertambangan, industri, pariwisata dan nelayan.

Dengan kondisi geografi dan demografi kabupaten Lamongan yang sangat strategis dilalui oleh jalur pantura serta berbatasan langsung dengan pantai utara pulau Jawa serta sumber daya alam yang melimpah. Pada masa pemerintahan Belanda membangun jalur kereta api di Kabupaten Lamongan guna mempermudah pemerintahan dalam mengangkut hasil bumi ke kota. Lamongan merupakan kesatuan wilayah administrative karesidenan (*resident*), ditempatkan pada tingkat Kabupaten (*regentschap*). Pada tahun 1924 -1932 Lamongan masuk ke dalam karesidenan Surabaya utara yang pada saat itu Keresidenan Surabaya dibagi menjadi dua, yaitu Surabaya utara dan Surabaya Selatan. Pembanguna jalur rel kereta api Lamongan dibanun oleh perusahaan Babat Djombang Stoomtram Maatschappij yang melintas dari Stasiun Babat sampai Stasiun Jombang, tetapi proyek ini diambil oleh *Staatspoorwagen* karena permasalahan hutang. Dalam kurun waktu yang bersamaan tahun 1900-1903 *Neetrerlands- Indische Spoorweg Maatschappij* (NISM) membangun jalur kereta api Surabaya-Gundih, hingga saat ini jalur tersebut masih aktif beroperasi dan menjadi jalur rel kereta api yang padat karena melewati beberapa stasiun besar salah satunya Stasiun Lamongan

Stasiun Lamongan (LMG) adalah stasiun kereta api yang terletak di Kelurahan Banjarmendalan, Kecamatan Lamongan, Kabupaten Lamongan. Stasiun yang memiliki 4 jalur kereta dengan jalur 2 dan 3 sebagai sepur lurus (sepur utama) ini adalah stasiun tujuan akhir untuk Kereta api Komuter SuLam (Surabaya-Lamongan). Stasiun yang berketinggian +2 meter di atas permukaan air laut ini dikelola oleh PT Kereta Api Indonesia Daerah Operasi VIII Surabaya.⁹ Stasiun Lamongan memiliki empat jalur kereta api. Pada awalnya, jalur 2 merupakan sepur lurus. Setelah jalur ganda pada segmen Babat-Kandangan resmi dioperasikan mulai awal Mei 2014.¹⁰ Jalur 2 hanya dijadikan sebagai sepur lurus untuk tujuan Surabaya saja, sedangkan jalur 3 dijadikan sebagai sepur lurus baru untuk arah Semaeang. Sitem persinyalan yang

digunakan dulunya adalah sistem persinalan mekanik dengan sedikit modifikasi berupa perngkat sinyal muka yang berjenis elektrik, tetapi sejak jalur ganda tersebut dioperasikan, sistem persinyalan sudah diganti total dengan persinyalan elektrik yang strategis menjadikannya mudah diakses oleh para calon penumpang kereta, selain itu Stasiun Lamongan juga melayani perjalanan baik perjalanan kereta api komuter, ekonomi lokal atau KRD dan kereta api jarak menengah atau jarak jauh dengan berbagai kelas dengan jadwal perjalanan.. Stasiun Lamongan terletak di jalur pantura Gresik – Babat, letaknya

1.1 Jadwal perjalanan Kereta Api Stasiun Lamongan

No. KA	KA	Tujuan	Kelas	Tiba	Beran gkat
256	Kertajaya	Surabaya Pasar Turi (SBI)	Ekonomi Premium	00.46	00.49
128	Gumarang		Eksekutif, Bisnis	02.06	02.09
106/107	Jayabaya	Surabaya Pasar Turi (SBI), bersambung Malang Kota Baru (ML)		03.01	03.04
78	Sembrani	Surabaya Pasar Turi (SBI)	Eksekuitf, Luxury	03.54	03.56
267	Maharani	Semarang Poncol (SMC)	Ekonomi Premium	06.34	06.37
125/124	Harina	Surabaya PasarTuri (SBI)	Eksekuitf, Ekonomi Premium	07.27	07.30
163 F/16 6F/1 67F	Sancaka Utara	Solo Balapan (SLO)- Yogyakarta (YK)	Eksekuitf, Bisnis	11.21	11.24
270 F	Ambarawa Ekspres	Surabaa PasarTuri (SBI)	Ekonomi Plus	12.00	2.03
269 F		Semarang Poncil (SMC)		13.54	13.57
108/105	Jayabaya	Jakarta Pasar Senen (PSE)	Eksekutif, Ekonomi plus	14.54	14.57
268	Maharani	Surabaya PasarTuri (SBI)	Ekonomi Premium	15.41	15.44
127	Gumarang	Jakarta Pasar Senen (PSE)	Eksekuitf, Bisnis	16.29	16.32
123/126	Harina	Cikampek (CKP)- Bandung (BD)	Eksekuitf, Ekonomi Premium	18.14	18.17
130	Dharmawangsa	Surabaya PasarTuri (SBI)	Eksekuitf, Ekonomi	18.57	19.00

⁸ Rencana Progam Investasi Infrastruktur jangka menengah bidang infrastruktur Kabupaten Lamongan Tahun 2017-2021
⁹ <https://heritage.kai.id/page/Stasiun%20Lamongan>

¹⁰ “Rel Ganda Tersambung bulan depan kereta ditambah”. Tempo.co. 2014-05-09

77	Sembrani	Jakarta Gambir (GMR)	Eksekutif, Luxury	19.28	19.30
255	Kertajaya	Jakarta Pasar	Ekonomi Premium	21.40	21.43
129	Dharmawangsa	Senen (PSE)	Eksekutif, Ekonomi	23.09	23.12
168 F/16 5F/1 64F	Sancaka Utara	Surabaya PasarTuri (SBI)	Eksekutif, Bisnis	23.26	23.29
395	KRD cepu	Surabaya PasarTuri - Lamongan-Cepu	Ekonomi (C)	10.22	10.24
396	KRD cepu	Cepu-Lamongan-Surabaya PasarTuri	Ekonomi (C)	06.31	0.34
397	KRD cepu	Surabaya PasarTuri - Lamongan-Cepu	Ekonomi (C)	19.45	19.47
398	KRD cepu	Cepu-Lamongan-Surabaya PasarTuri	Ekonomi (C)	15.30	15.32
404/405	KRD Bojonegoro	Surabaya PasarTuri - Lamongan-Bojonegoro	Ekonomi (C)	12.15	12.19
406/407	KRD Bojonegoro	Bojonegoro-Lamongan-Surabaya PasarTuri bersambung Sidoarjo	Ekonomi (C)	15.57	15.59
631	Komuter Sulam	Surabaya Pasar Turi - Lamongan	Ekonomi (C)	04.25	05.30
632	Komuter Sulam	Lamongan-Surabaya PasarTuri	Ekonomi (C)	06.10	07.15

B. Kereta Api Komuter Sulam

Tahun 2004 merupakan tahun pertama dibukanya kereta api komuter dengan berbagai relasi salah satunya yaitu kereta api komuter relasi Surabaya – Lamongan diberi nama Kereta Komuter sulam. Nama Sulam sendiri merupakan singkatan dari Surabaya – lamongan yang merupakan kereta kebanggaan masyarakat Lamongan. Pasalnya dengan adanya kereta komuter sulam sangat membantu masyarakat penglaju ibu kota baik untuk bekerja dan aktivitas lainnya tentunya dengan dibukanya kereta relasi Surabaya – Lamongan ini membantu masyarakat dalam melakukan aktifitas perekonomian di ibukota provinsi.

PT. KAI membuka operasional kereta api tentunya memiliki dasar dan acuan tertentu yaitu, dengan melakukan survey ataupun permintaan dari para pengguna moda transportasi kereta api. Alasan dari pembukaan operasional kereta api komuter sulam PT. KAI ingin mendukung penuh program pemerintahan provinis jawa timur untuk mempromosikan antar moda transportasi , hal ini merupakan wujud dukungan dari program tersebut utamanya di kawasan metropolis di provinis Jawa Timur yaitu Gerbang Kerto Susilo (Gresik, Bangkalan, Mojokerto, Surabaya, Siorajo, Lamongan). Selain membuka kereta relasi Surabaya – Lamongan PT. KAI juga membuka kereta yang menghubungkan kawasan metropolis dengan ibukota yaitu, KA Jenggala relasi (Surabaya-Mojokerto) KA Sindro (Surabaya-Sidoarjo-Indro) KA Supas (Surabaya – Pasuruhan) dengan dibukanya beberapa kereta api relasi tersrbut menjadi pilihan penumpang dalam melakukan mobilisasi ke ibu kota.

Kereta Api Komuter adalah layanan transportasi kereta api penumpang antar pusat kota dan pinggiran kota yang menarik sejumlah besar orang yang melakukan perjalanan setiap hari. Dalam menentukan jam operasional tentunya tidak bisa sembarangan, PT KAI melakukan survey kepada masyarakat kiranya jam – jam berapa saja yang dibutuhkan masyarakat atas operasional kereta api kemudian memberikan opsional dari hasil survey tersebut nantinya akan dikaji dan diputuskan seperti jam operasional sekarang ini serta menyesuaikan jadwal dari operasional kereta api reguler jarak jauh. Mengingat Lamongan merupakan jalur pantura jadi sangat padat kereta api yang melintas utamanya arah Jakarta tujuan Pasar Senen atau Gambir dan Bandung serta kereta barang dengan menyesuaikan kereta yang beroperasi di jam jam tersebut, karena dalam praktek lapangan PT. KAI membuat kebijakan bahwasannya kereta api dengan nomer perjalanan paling tinggi merupakan kereta api yang diprioritaskan dan menjadi grafik perjalanan kereta api yang saat ini.

Jadwal Kereta Api Komuter Sulam Surabaya PasarTuri-Lamongan

Stasiun	631		633	
	Datang	Berangkat	Datang	Berangkat
Surabaya PasarTuri	-	04.25	-	18.05
Tandes	04.34	04.36	18.14	18.16
Kandangan	04.41	04.43	18.21	18.23
Benowo	04.50	04.52	18.30	18.32
Cerme	05.00	05.02	18.40	18.42
Duduk	05.14	05.16	18.54	18.56
Lamongan	05.30	-	19.10	-

Jadwal Kereta Api Komuter Sulam Lamongan – Pasar Turi

Stasiun	632		634	
	Datang	Berangkat	Datang	Berangkat
Lamongan	-	06.10	-	19.25
Duduk	06.25	06.27	19.39	19.41

Cerme	06.39	06.41	19.54	9.56
Benowo	06.48	06.50	20.03	20.05
Kandangan	06.57	06.59	20.12	20.14
Tandes	07.04	07.06	20.19	20.21
Surabaya PasarTuri	07.15	-	20.30	-

Kereta api Komuter sulam pertama kali beroperasi menggunakan rangkaian KRDI MCW 302 buatan Nippon S Haryo dalam satu rangkaian kereta memiliki tahun manufaktur yang berbeda antara 1982 dan 1988. Dalam satu kali perjalanan KRDI MCW 302 menggunakan formasi 2 samai 4 gerbong kereta komuter, hal ini disesuaikan dengan kondisi dan volume penumpang. Kereta api komuter sulam juga sempat menggunakan rangkaian kereta api banyu biru yang menggunakan rangkaian KRDI (Kereta Rel Diesel Indonesia) yang dirancang oleh PT INKA yang dulunya digunakan sebagai kereta relas Semarang-Solo-Yogyakarta.¹¹



KRDI generasi I
Photo by ; Rizky_Chochoby

Kemudian pada 2016 kereta api komuter sulam menggunakan rangkaian KRDI AC buatan PT.INKA dengan tahun manufaktur 2012. Rangkaian ini terdiri atas satu rangkaian dalam satu rangkaian terdapat empat gerbong dengan memiliki kecepatan operasional 80km/jam. Dulunya rangkaian ini digunakan KRDI Cepu Ekspres yang melayani relasi Surabaya PasarTuri-Cepu dan berhenti melayani rute tersebut karena tergantikan oleh KA Maharani relasi Surabaya PasarTuri – Semarang Poncol dan Ambarawa Ekspres relasi Surabaya PasarTuri – Semarang Tawang , tetapi saat ini Ambarawa Ekspres menjadi kereta Fakultatif. Fasilitas yang dimiliki KRDI AC yaitu sudah menggunakan pengatur suhu udara, pintu keluar otomatis, public announcement, toilet dan itur LED guna menginformasikan perjalanan kereta api. Kapasitas KRDI sendiri tiap – tiap gerbong menampung 116 penumpang dengan tempat duduk dan 72 dengan penumpang berdiri. Pada saat rangkaian KRDI mengalami masalah teknis Komuter Sulam biasanya menggunakan rangkaian darurat kelas ekonomi atau rangkaian kelas bisnis dengan tarif yang sama.



KRDI AC generasi II
Photo by: Rizky_Chochoby

Kereta api Komuter Sulam saat pertamakali beroperasi mematok harga tiket sebesar Rp 2.000,00 hal ini dibuat terjangkau guna menarik minat masyarakat , serta dalam penentuan tarif kereta tarif kouter sulam termasuk krd pso atau *publick service obligation* komponen tarif yang itanggung pemerintah dan penentuan tarif sesuai dengan tariff komersial batas tarif bawah batas tarif atas sesuai kereta kelas ekonomi. Untuk saat ini harga tiket kereta api Komuter Sulam sebesar Rp. 5.000,00 meskipun mengalami kenaikan sebesar Rp. 3.000,00 tetapi tidak mengurangi minat masyarakat dalam menggunakan moda transportasi kereta api komuter sulam, hal ini dibuktikan dengan kenaikan volume penumpang dalam setiap tahunnya.

Volume naik penumpang kereta api

No.	Nama Stasiun	2019	2020	2021
1	Surabaya PasarTuri	50,635	81,122	122,762
2	Tandes	14,525	26,888	6,756
3	Kandangan	6,295	11,343	2,304
4	Benowo	6,553	11,095	2,259
5	Cerme	4336	7,656	1,859
6	Duduk	3,131	4,786	939
7	Lamongan	60,525	97,438	28,759

Volume turun penumpang kereta api

No.	Nama Stasiun	2019	2020	2021
1	Surabaya PasarTuri	227,198	113,497	122,314
2	Tandes	18,379	18,881	7,014
3	Kandangan	10,262	7,271	2,098
4	Benowo	14,312	8,989	2,253
5	Cerme	9,613	5,790	1,671
6	Duduk	3,304	3,353	861
7	Lamongan	156,683	86,840	24,199

Dengan estimasi waktu tempuh perjalanan rata – rata 1jam 5 menit serta harga tiket yang sangat terjangkau, tentunya memiliki daya tarik tersendiri bagi para pengguna moda transportasi kereta api , selain itu dalam pemesanan tiket kereta api komuter sulam yang dulunya hanya bisa dibeli di tiket counter di stasiun dengan sistem go show, Guna meningkatkan pelayanan

¹¹ <http://www.kabarpenumpang.com/KA Banyubiru Ekspres>

kepada masyarakat, mulai 1 Maret 2019, PT Kereta Api Indonesia (Persero) membuka akses pemesanan tiket semua KA lokal melalui aplikasi KAI Access dengan metoda pembayaran menggunakan e-money dengan syarat pemesanan h-7 sebelum keberangkatan pembelian tiket KA lokal melalui KAI Access ini berlaku 1 (satu) identitas penumpang hanya untuk 1 (satu) relasi/rute KA pada hari yang sama. Nantinya penumpang yang membeli tiket KA Lokal di KAI Access, cukup menunjukkan Kartu Identitas asli sesuai nama pada tiket dan E-Boarding Pass saat melakukan boarding untuk naik KA. Tiket KA Lokal yang dibeli di KAI Access hanya dapat dibatalkan dan diubah jadwalnya melalui loket stasiun.¹²

C. Sosial Ekonomi Masyarakat Lamongan

1. Dampak Sosial

Transportasi kereta api di kabupaten lamongan memberikan dampak bagi perkembangan di wilayah tersebut. Transportasi memiliki peranan penting dan menjadi salah satu tolak ukur keberhasilan pembangunan dalam sebuah wilayah kabupaten atau kota, serta turut dalam mempengaruhi perkembangan sosial. Perkembangan teknologi transportasi yang sangat pesat mendorong modernisasi dan industrialisasi dalam pembangunan ekonomi masyarakat. Mendorong terjadinya perubahan elemen – elemen dari berbagai aspek kehidupan masyarakat.

Dengan beroperasinya transportasi kereta api di wilayah Surabaya – Lamongan yang merupakan jalur penghubung antara Surabaya – Semarang – Cirebon – Jakarta dapat diketahui seberapa besar mobilitas penumpang ataupun barang yang melintas disepanjang jalur tersebut. Utamanya masyarakat Lamongan memanfaatkan jasa layanan kereta api dari berbagai profesi, dari pedagang, pekerja pabrik, pegawai instansi, para pencari kerja, hingga mahasiswa dan sebagainya. Kereta api merupakan moda transportasi yang dikategorikan aman, nyaman dan cepat membuat para sehingga cocok digunakan dari berbagai usia mulai dari anak kecil, wanita, laki – laki lansia semua sangat menikmati perjalanan menggunakan layanan moda transportasi kereta api. Dengan harga yang terjangkau sebesar Rp. 5000,- KA komuter Sulam sangat berperan dalam aktifitas masyarakat lamongan, banyak masyarakat dari desa pergi ke desa lain atau dari desa pergi ke kota atau orang bepergian dari kota menuju desa. Perbindahan penduduk dan mobilitas ini didukung dengan fasilitas yang disediakan oleh PT KAI guna menunjang aktifitas masyarakat yang akan bepergian dari satu tempat ke tempat lainnya dengan mudah cepat dan tentunya murah. Mobilitas penduduk yang semakin tinggi bisa dilihat dari aktifitas naik turun penumpang tiap – tiap stasiun yang dilalui oleh KA Komuter Sulam baik dari arah Surabaya lamongan atau sebaliknya, arah lamongan – surabaya. Sehingga mobilitas yang dimaksud yaitu perubahan sebuah pekerjaan masyarakat

lamongan, yang sebelumnya masyarakat bermata pencaharian sebagai petani atau nelayan kini semakin beragam seperti buruh pabrik, PNS, pegawai BUMN dan sebagainya dan berdampak pada meningkatnya kesejahteraan masyarakat lamongan.

Selain mobilitas penduduk dari satu wilayah ke wilayah lainnya yang terjadi mobilitas sosial yaitu sebuah akulturasi. Hal ini merupakan salah satu dampak dari mobilitas secara tidak langsung akan membuka wawasan masyarakat terhadap pengetahuan yang lebih luas dan mengembangkan sebuah kebudayaan tetapi juga dapat mematikan kebudayaan asli. Hal ini bisa dilihat dari para pengelaju sudah mahir menggunakan smart phone dari berbagai kalangan yang dulunya digunakan oleh kalangan tertentu, namun saat ini hampir semua bisa menggunakan smart phone guna mempermudah mereka dalam melakukan aktifitas, hal ini juga dikarekakan pemesana tiket KA komuter sulam bisa dipesan melalui aplikasi KAI Access mobile yang tentunya sangat efisien dan praktis daripada harus memesan secara go show di tiket box. Selain itu juga cara mereka dalam berpakaian, berbicara dan lain sebagainya.

Hubungan antara sistem transportasi dengan aktivitas manusia berbanding lurus, yaitu dengan semakin meningkatnya intensitas aktivitas yang dilakukan oleh manusia maka akan dibutuhkan sistem transportasi yang semakin baik untuk seperti dalam hal penyediaan sarana dan prasarana transportasi kereta api, begitu pula sebaliknya. Kawasan perkotaan telah menjadi sangat luas dengan penyebaran sampai ke daerah satelit atau sub urban. Karakteristik – karakteristik dasar pergerakan dalam kota juga ikut mengalami perubahan seiring dengan semakin jauhnya jarak perjalanan harian masyarakat dari tempat pemukiman ke pusat kegiatan dipusat kota maupun kota satelit.¹³

Jumlah penumpang KA Komuter sulam setiap tahunnya dapat berubah – ubah. Hal ini dikarenakan efek dari mobilitas penduduk yang semakin bertambah dengan grafik perjalanan tiap tahun. Jumlah penumpang naik turun dari tiap – tiap stasiun selalu dicatat sebagai data evaluasi PT.KAI kedepannya guna meningkatkan pelayanan kepada para pelanggan. Selain rutennya yang langsung menjangkau wilayah ibu kota, harga tiket yang murah membuat semakin banyak masyarakat lamongan yang memilih menggunakan moda transportasi kereta api daripada moda transportasi lainnya.

2. Dampak Ekonomi

Kehidupan Ekonomi masyarakat disebuah wilayah akan semakin berkembang diakibatkan beberapa faktor seperti daya Tarik zona asal dan tujuan, misalnya kawasan pemukiman, pendidikan, perkantoran, pertokoan. Juga hasil bumi berupa perkebunan dan keutanan dan kawasan industri. Setiap daerah di kabupaten Lamongan memiliki karakteristik

¹² <https://www.kai.id/information>

¹³ Wiji Nurhayati, Abrar, Umasih, “bBon-Bon: Kereta Api Listril Batavia-Buitenzorg 1925-1942”. *Jurnal Lontar* Vol.9 No.2 Juli-Desember 2012, hlm. 7

dan potensi tersendiri dalam mata pencaharian. Dengan mengetahui dan memahami potensi unggulan daerah apat diketahui sektor basis dan unggulan yang dapat dioptimalkan guna memacu perkembangan perekonomian masyarakat lamongan. Adapun sektor unggulan Kabupaten Lamongan antara lain : 1) Sektor pertanian khususnya sub sektor pangan dan perikanan. 2) Sektor industri pengelolah (sub industri tanpa migas: industri tekstil, barang, kulit, kayu, kertas dan barang cetakan. 3) Sektor bangunan/konstruksi. 4) Sektor perdagangan, hotel dan restoran. 5) Sektor Keuangan persewaan dan jasa. 6) Sektor jasa (Sub sektor sosial dan kemasyarakatan , hiburan, rekreasi perorangan dan rumah tangga).

Keberadaan akses dan fasilitas transportasi umum berupa stasiun kereta api di kabupaten lamongan memberi dampak yang sangat besar terhadap aktivitas perekonomian masyarakat lamongan. Sehingga stasiun lamongan tidak hanya sekedar menjadi titik pertemuan dalam jalur transportasi kereta api dan sarana naik turun penumpang. Stasiun bukan hanya sekedar moda transportasi belakang, melainkan juga berkembang sebagai pusat peragaan khususnya dalam bidang ekonomi¹⁴

Stasiun Lamongan sedikit banyak telah memberikan sumbangsih terhadap aktivitas dan pilihan pekerjaan masyarakat, utamanya mereka yang tinggal dekat di stasiun Lamongan membuka usaha dengan membuka kios ataupun menjadi pedagang kaki lima. Disekitar stasiun lamongan banyak dijumpa warung kopi , toko yang menjual oleh – oleh khas Lamongan seperti wingko babat dan beberapa penjual nasi khas Lamongan yaitu nasi boran, dengan adanya ada stasiun Lamongan tidak hanya mempermudah akses pulang pergi masyarakat lamongan dalam melakukan perjalanan tetapi juga membantu masyarakat lamongan untuk melakukan aktivitas perekonomian dan membantu masyarakat lamongan dalam mempromosikan kuliner khas lamongan sehingga mempunyai daya tarik tersendiri ketika berkunjung ke lamongan. Selain itu ada pula yang menyediakan jasa angkutan ojek atau bentor uniknya bentor di lamongan disebut sebagai bela atau becak lamongan .

Dengan dibukanya perjalanan kereta api dengan relasi Surabaya lamongan atau yang dikenal dengan KA Komuter Sulam membuka kesempatan masyarakat lamongan untuk mengembangkan potensi dirinya dalam sektor public. Pemanfaatan moda transportasi kereta api dengan biaya yang lebih terjangkau dan waktu tempuh yang lebih cepat dibandingkan dengan moda transportasi lainnya dengan adanya KA Komuter Sulam relasi Surabaya - Lamongan sangat dimanfaatkan oleh masyarakat lamongan dalam aktifitas perekonomian masyarakat lamongan karena mempermudah para pekerja dalam melakukan mobilisasi dari Lamongan ke suarabaya. Diketahui pula bahwa hal

ini mempengaruhi pendapatan yang mereka peroleh naik secara drastis, karena pendapatan mereka didasarkan pada UMR yang ada dikota Surabaya yaitu sebesar RP. 4.300.479,19¹⁵. Dengan pendapatan yang cukup besar tentunya memiliki daya Tarik tersendiri oleh masyarakat lamongan untuk bekerja atau sedang mencari kerja di kota Surabaya sehingga kenaikan volume turun penumpasan dan peminat moda transportasi kereta api tentunya akan semakin tinggi ditambah dengan jam operasional KA Komuter Sulam yang sesuai dengan jam masuk dan pulang kerja menambah daya Tarik tersendiri untuk para pengguna moda transportasi kereta api khususnya KA Komuter sulam dan diharapkan dengan adanya stasiun lamongan dan moda transportasi kereta api relasi Surabaya lamongan dapat meningkatkan aktifitas perekonomian masyarakat lamongan

PENUTUP

Kesimpulan

Kesimpulan dari hasil pembahasan diatas adalah kemajuan dan tingkat kesejahteraan suatu daerah dapat dilihat dari perkembangan transportai yang ada diwilayah tersebut, karena secara langsung transportasi memiliki peranan penting dalam aktifitas perekonomian suatu daerah, misal digunakan sebagai pengangkut hasil bumi atau aktifitas lainnya seperti mobilisasi pekerja dari suatu wilayah atau daerah ke ibu kota dan engan dibukanya Kereta Api relasi Surabaya Lamongan atau dikenal dengan KA komuter sulam memberi dampak pada kehidupan sosial dan ekonomi yang mereka peroleh dan meningkatkan kesejahteraan masyakara Lamongan.

Aspek sosial mencakup KA komuter Sulam sangat berperan dalam aktifitas masyarakat lamongan , banyak masyarakat dari desa pergi ke desa lain atau dari desa pergi ke kota atau orang bepergian dari kota menuju desa. Perbindahan penduduk dan mobilitas ini didukung dengan fasilitas yang disediakan oleh PT KAI guna menunjang aktifitas masyarakat yang akan bepergian dari satu tempat ke tempat lainnya dengan mudah cepat dan tentunya murah. Mobilitas penduduk yang semakin tinggi bisa dilihat dari aktifitas naik turun penumpang tiap – tipa stasiun yang dilalui oleh KA Komuter Sulam baik dari arah Surabaya lamongan atau sebaliknya.

Aspek ekonomi mencakup mata pencaharian masyarakat Lamongan yang mengalami perubahan, mayoritas bekerja sebagai petani atau nelayan dengan dibukanya Kereta Api relasi Surabaya- Lamongan KA Komuter Sulam beralih ke bidang industri atau jasa. Selain itu dengan adanya Stasiun Lamongan juga menciptakan lapangan pekerjaan bagi masyarakat Lamongan karena mereka dapat berjualan disekitar Stasiun dan menjajahkan makanan khas Lamongan yang

¹⁴ Andi Aris, agus mulyana,Ayi budi santoso “stasiun cibatu dan dampaknya terhadap perkembangan kehidupan sosial ekonomi masyarakat sekitarnya tahun 1998-2010”. *jurnal upi* Volume 5, No.2 Oktober 2016

¹⁵ KOMPAS.COMRincian UMR Surabaya 2021 dan 37 Derah lain di Jawa Timur sabtu 3 April 2021 diakses 28-05-2021 06:11

bisa berdampak pada aspek kuliner dan pariwisata di Kabupaten Lamongan.

SARAN

Dalam sejarah perkertaapian sendiri terkait pembangunan kereta api di Indonesia pada saat itu sebagai sarana transportasi yang dipergunakan untuk kepentingan perekonomian dan kemakmuran bangsa Indonesia. Hingga saat ini pun masyarakat masih mengandalkan transportasi kereta api guna mempermudah mereka dalam beraktifitas

Meskipun dari segi sarana dan pelayanan sudah sangat memadai dengan tarif yang sangat terjangkau tetapi diharapkan PT KAI Daop VIII Surabaya untuk terus meningkatkan pelayanan utamanya pada KA Komuter Sulam. Karena saat kereta api merupakan salah satu moda transportasi yang sangat diminati oleh masyarakat untuk bepergian.

Selain itu meski saat ini sudah banyak kereta api lokal yang melayani relasi Surabaya – Lamongan namun tetap diperhatikan jam operasional yang sesuai dengan kebutuhan masyarakat lamongan, guna mempermudah dalam melakukan mobilitas dan dapat menambah jam operasional dari KA komuter Sulam yang saat ini tersedia pada Pagi dan sore hari.

Bagi peneliti, berbagai kritik dan saran yang membangun sangat dibutuhkan mengingat masih banyak hal yang kurang dalam proses pengumpulan data- data yang lebih banyak. Peneliti mengharapkan ada yang melanjutkan dan melengkapi kekurangan dan penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

- Kuntowijoyo, *Pengantar Ilmu Sejarah*, (Penerbit Bentang - Yogyakarta). 1991
- Aminudin Kasdi . *Memahami Sejarah*. (Penerbit Unesa University Press – Surabaya). 2008
- Tim Telaga Bakti Nusantara. *Sejarah Perkertaapian Indonesia Jilid 1* . 1997
- Eddy Supangkat, *Ambarawa Kota Lokomotif tua Salatiga*, (Penerbit Griya Media - Salatiga) 2008
- Siti Fatimah, *pengantar transportasi* (Penerbit mylria publisher – Ponorogo) 2019
- Departemen penerangan Republik Indonesia. *Kereta Api Indonesia*. P.N Kereta Api

B. Arsip

- Volume naik turun penumpang 2019 KA Lokal Daop VIII Surabaya
- Volume naik turun penumpang 2020 KA Lokal Daop VIII Surabaya
- Volume naik turun penumpang per maret 2021 KA Lokal Daop VIII Surabaya
- Annual Report PT. Kereta Api Indonesia (Persero) 2019
- Annual Report PT. Kereta Api Indonesia (Persero) 2020

C. Jurnal dan Skripsi

Andi Aris, agus mulyana, Ayi budi santoso “*stasiun cibatu dan dampaknya terhadap perkembangan kehidupan sosial ekonomi masyarakat sekitarnya tahun 1998-2010*”. jurnal upi Volume 5, No.2 Oktober 2016

Arisandi Yogi, “*Karakteristik Penumpang Kereta Api Komuter Lintas Surabaya – Sidoarjo*” . Publitbang Perhubungan Darat Badan Litbang Perhubungan. Volume 22, Nomor 11. November 2010

Nuridiansyah Andy, 2019. “*Evaluasi Kinerja Pelayanan Kereta Api Komuter Surabaya – Lamongan (SULAM)*”. Dalam Jurnal Volume V Nomor 1, March 2019 Halaman 11-12 Fakultas Teknik Sipil Universitas Narotama, Surabaya

Ketut Biomantara, Herdis Herdiansyah. “*Peran Kereta Api Indonesia (KAI) sebagai Infrastruktur Transportasi Wilayah Perkotaan*” . Alam Volume 19 No. 1 Maret 2019 Program studi ketahanan Nasional, program pascasarjana Universitas Indonesia, sekolah ilmu lingkungan universitas Indonesia.

M Bachtiar Muslich. 2019. “*Kajian Karakteristik dan Mobilisasi Pekerja Pengguna Kereta Komuter Sulam Surabaya – Lamongan*”. Artikel, Program Studi Geografi. Fkultas Ilmu Sosial dan Hukum Universitas Negeri Surabaya

Nurfadhila, 2016. “*Dampak Pembangunan Rel Kereta Api Terhadap Perilaku Masyarakat Di Kelurahan Mangempang Kecamatan Barru Kabupaten Barru*”. Skripsi, Program studi Sosiologi. Fakultas Ushuluddin Filsafat dan Politik. Universitas Islam Negeri Alauddin Makasar

Silmi Ahmad dinan, 2018 . *Babat Djombang Stoomtram Maatschappij 1898 -1916*”, Skripsi , Ilmu Sejarah, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Airlangga

Saraswati Rosita, 2017. “*Peranan Transportasi Kereta Api Terhadap Perubahan Sosial Ekonomi Di Kabupaten Temanggung Tahun 1907 – 1930*”. Skripsi, Program Studi Ilmu Sejarah. Fakultas Ilmu Budaya. Universitas Sebelas Maret

Wiji Nurhayati, Abrar, Umasih, “*Bon-Bon: Kereta Api Lustril Batavia-Buitenzorg 1925-1942*”. *Jurnal Lontar* Vol.9 No.2 Juli-Desember 2012, hlm.

D. Artikel dan Internet

- <http://www.kabarpemumpang.com/KABanyubiru>
Ekspres
- <https://www.kai.id/information>
- <https://booking.kai.id/>
- <https://Kompas.com/Rincian-UMR-Surabaya-2021-dan-37-Derah-lain-di-Jawa-Timur-sabtu-3-April-2021> diakses 28-05-2021 06:11
- <https://heritage.kai.id/page/Stasiun%20Lamongan>
- <https://lamongankab.go.id>

E. Wawancara

Wawancara Humas PT. KAI Daop 8 Surabaya pada 28 April 2021