

BAB V

KESIMPULAN

Stasiun kereta api Padangpanjang menjadi salah satu bagian asset pemerintah yang bernilai dalam sejarah transportasi perkeretaapian Indonesia. Kontribusinya dalam memberikan pelayanan transportasi di Sumatera Barat telah membantu kemajuan perekonomian bagi masyarakat disekitarnya.

Pembangunan stasiun ini bermula dengan ditemukannya pertambangan batubara oleh seorang Belanda yaitu W.H De Greve pada tahun 1869. Setelah itu jalur pertama yang selesai dikerjakan adalah jalur dari Sawahlunto – Padangpanjang – Kayutanam – Teluk Bayur. Jalur ini awalnya digunakan untuk mengangkut batubara dari Sawahlunto ke Padang. Padangpanjang sebagai salah satu daerah yang dilewati jalur ini memegang peran yang sangat vital.

Pada awal beroperasi secara resmi pada tahun 1891, transportasi ini segera menjadi alat angkut utama dan membawa hasil yang menggembirakan, sesuai dengan tujuan utama dibangun jalan keretaapi sebagai alat angkut produksi tambang batubara Ombilin ke pelabuhan pun tercapai, terbukti dengan semakin meningkatnya hasil produksi tambang batubara dari tahun ketahun.

Stasiun Padangpanjang menjadi stasiun pertemuan dari Bukittinggi, Sawahlunto dan Padang, sehingga menjadikan stasiun ini sangat sibuk dan ramai. Stasiun keretaapi Padangpanjang adalah stasiun besar yang memiliki fasilitas yang lengkap. Jalur yang ada di stasiun ini sebanyak 9 jalur untuk memudahkan akses keluar masuk keretaapi. Disini juga ada Dipo Lokomotif atau bengkel yang

berguna untuk memperbaiki keretaapi. Terdapat juga pompa air yang aliran airnya langsung dari sungai. Ada juga 2 buah tangki penyimpanan bahan bakar kereta api beserta mesin pompanya dan fasilitas lainnya.

Setelah Indonesia merdeka, kereta api di Sumatera Barat tetap menjalankan fungsinya sebagai sarana transportasi, namun dalam pengoperasiannya masih tersendat dan mengalami kendala infrastuktur. Hal itu dikarenakan sepanjang tahun 1945-1950 bangsa Indonesia disibukkan oleh perang mempertahankan kemerdekaan, sehingga banyak dari fasilitas-fasilitas kereta api mengalami kerusakan akibat perang. Selain itu dalam pelaksanaan perkeretaapian di Sumatera Barat pada awal kemerdekaan, umumnya juga masih menggunakan fasilitas peninggalan Belanda, baik lokomotif dan gerbong kereta, maupun bangunan stasiun dan fasilitas penunjang yang terdapat di stasiun. Pemerintah Indonesia terlihat belum bisa melakukan pergantian lokomotif, penambahan jalur maupun rekonstruksi rel ataupun renovasi bangunan stasiun.

Pada awal beroperasi, Stasiun Kereta Api Kota Padangpanjang beroperasi sebanyak 4x dalam sehari. Jadwal keberangkatan kereta api pertama dimulai pukul 06.00 WIB, kereta kedua berangkat pada pukul 10.00 WIB, kereta ketiga berangkat pada pukul 13:00 WIB dan kereta keempat berangkat pada pukul 16:00 WIB. Selain keempat jadwal tersebut, terdapat juga jadwal kereta express yang berangkat pada pukul 08:00 WIB. Tarif karcis pada masa itu, untuk rute padangpanjang-sawahlunto adalah Rp 20.-, rute padangpanjang-payakumbuh sebesar Rp. 30,-, rute padangpanjang-padang sebesar Rp 25,-.

Situasi stasiun kereta api Padangpanjang setiap harinya sangat sibuk terutama pada jam keberangkatan pertama kereta api. Kebanyakan penumpang kereta api di dominasi oleh para pedagang yang bepergian ke daerah lainnya. Barang-barang yang biasa dibawa oleh para pedagang biasanya berupa barang kebutuhan pokok dan barang harian lainnya.

Memasuki masa-masa pergolakan daerah atau masa-masa sebelum orde baru perekonomian Sumatera Barat sedang mengalami keterpurukan yang diakibatkan oleh pemberontakan PRRI yang terjadi antara tahun 1958-1961 yang tentu saja membuat aktivitas stasiun kereta api di Sumatera Barat tak terkecuali stasiun kereta api Padangpanjang menjadi menurun. Penurunan aktivitas ini juga semakin diperparah ketika terjadi peristiwa yang sangat mengerikan yaitu pemberontakan (G.30.S/PKI) atau yang lebih dikenal dengan gerakan 30 september 1965 yang dilakukan oleh organisasi PKI yang saat itu bertujuan untuk menjadikan Negara Indonesia menjadi Negara Komunis. Hal ini berdampak pada penurunan minat masyarakat untuk melakukan perjalanan dengan kereta api. Penurunan minat masyarakat ini bukannya tidak beralasan. Pemaksaan yang dilakukan oleh PKI mengakibatkan masyarakat takut untuk keluar rumah atau bepergian. Alhasil, penumpang yang menggunakan jasa kereta api menjadi semakin berkurang.

Pengaruh PKI yang sangat besar membuat perusahaan keretaapi melakukan inspeksi ketat terhadap para pegawainya. Hal ini dilakukan agar para pegawainya benar-benar bersih dari pengaruh PKI dan untuk kelancaran aktifitas perkeretaapian di Sumatera barat.

Setelah PKI berhasil ditumpas, aktifitas stasiun padangpanjang secara perlahan mulai berangsur normal dan kembali beraktifitas seperti biasanya. Untuk meningkatkan kinerja kereta api, Kereta api batu bara yang digunakan kemudian diganti dengan kereta api diesel untuk mempercepat jarak tempuh kereta api. Pada masa orde baru, hampir keseluruhan kereta api batubara diganti dengan yang bermesin diesel.

Stasiun ini pun menjadi sangat sibuk pada tahun 1973 hingga 1980 dan dianggap sebagai transportasi paling favorit dimasa itu dibandingkan dengan angkutan darat lainnya. Namun memasuki tahun 1980 an aktifitas stasiun kembali mengalami penurunan seperti masa pemberontakan dulu, hal ini dikarenakan kemajuan teknologi dan berkembangnya angkutan darat lainnya seperti bus dan lainnya yang memberikan pelayanan ke kota tujuan yang lebih cepat dan biaya yang lebih murah bila dibandingkan dengan menggunakan jasa keretaapi. Masyarakat pun mulai memilih menggunakan jasa angkutan lainnya. Akibat penurunan jumlah penumpang ini, Pendapatan perusahaan kereta api Indonesia yang sekarang bernama PT.KAI mengalami penurunan pendapatan yang drastis. Akibatnya perusahaan mengalami kerugian besar dan kondisi ini berlangsung terus menerus dan meningkat setiap tahunnya.

Adanya perbandingan yang tidak seimbang antara pendapatan dan biaya operasional, perusahaan kereta api Indonesia pun akhirnya memutuskan untuk menutup banyak rute jalur kereta api di Sumatera Barat karena tidak mampu menutupi biaya operasional kereta api yang membengkak. Situasi ini kemudian juga diperburuk dengan adanya krisis moneter menjadi krisis ekonomi yang

melanda Indonesia pada tahun 1997 yang menyebabkan lonjakan harga barang dan juga biaya transportasi. Hingga pada tahun 2000, Pemerintah membuat keputusan untuk secara resmi menghentikan kegiatan operasional Stasiun kereta api Padangpanjang.

Setelah memasuki masa 10 tahun lebih ditutupnya stasiun kereta api padangpanjang, Peningkatan jumlah angkutan darat setiap tahunnya menyebabkan masalah baru bagi pemerintah daerah Sumatera Barat. Hal ini dikarenakan timbulnya masalah kemacetan lalu lintas jalan raya terutama untuk rute Padangpanjang-Padang. Untuk mengatasinya, Pemerintah daerah Padangpanjang berkoordinasi dengan PT.KAI akhirnya mewacanakan pengoperasian kembali stasiun kereta api kota padangpanjang sebagai sarana transportasi alternatif untuk mengatasi arus kemacetan terutama pada kawasan lembah anai. Selain bertujuan mengatasi kemacetan, pengoperasian kembali Stasiun kereta api Padangpanjang diharapkan mampu untuk menarik wisatawan yang datang ke objek wisata Minang Fantasi padangpanjang sehingga wisatawan dapat menikmati objek wisata dipadangpanjang sekaligus bernostalgia dengan menaiki kereta api di Stasiun kereta api padangpanjang.

