

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 LATAR BELAKANG

1.1.1 Latar Belakang Pengadaan Proyek

Transportasi memiliki peran signifikan dan relevan terhadap roda perekonomian nasional, sektor pariwisata, sektor pendidikan, sektor kesehatan dan sektor lainnya yang berjalan dan berkembang di Indonesia. Indonesia merupakan negara kepulauan dengan luas 1.913.578,68 km² dan terdiri dari 17.504 pulau [Direktorat Jendral Pemerintahan Umum, Kementerian Dalam Negeri]. Peran transportasi sebagai perekat antar wilayah di Indonesia sangat diperlukan. Perkembangan transportasi ini mencakup angkutan laut, angkutan darat, dan angkutan udara. Suatu wilayah yang tidak didukung oleh transportasi dengan baik, akan memiliki tingkat perkembangan yang lambat. Transportasi darat merupakan jenis transportasi yang paling banyak dimanfaatkan manusia sebab memiliki mobilitas dan fleksibilitas yang cukup tinggi. Media darat juga berfungsi sebagai titik singgung antara media laut dan media udara karena merupakan titik awal dan titik akhir dari penggunaan transportasi laut dan udara. Gerak perpindahan barang atau pengguna transportasi darat dapat melalui jalan atau rel.

Transportasi yang menjadi kebutuhan utama dalam menunjang pertumbuhan negara ini memiliki beberapa dampak kurang baik karena pengguna kendaraan bermotor di Indonesia tiap tahunnya mengalami peningkatan. Mobil penumpang, mobil barang, sepeda motor, dan bus terus bertambah jumlahnya dari tahun 2013 hingga tahun 2017 [tabel 1.1]. Sepeda motor menjadi sarana transportasi darat yang paling banyak digunakan [gambar 1.1]. Selain meningkatkan polusi udara, padatnya pengguna jalan raya dapat menyebabkan kemacetan. Di pulau Jawa sendiri terjadi pertumbuhan transportasi darat sebesar 8,15% per tahun [tabel 1.2]. Peningkatan penggunaan transportasi darat dengan media jalan ini dianggap mudah dan murah, sehingga terus bertambah penggunaannya dari tahun ke tahun.

Tabel 1. 1 Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor Dirinci Menurut Jenisnya Tahun 2013-2017 (unit)

Jenis Kendaraan / Type of Vehicles	2013	2014	2015	2016	2017	Pertumbuhan per Tahun/ Annually Increase (%)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
Mobil Penumpang/ Passenger Car	11 484 514	12 599 038	13 480 973	14 580 666	15 493 068	7,77
Bis/ Bus	2 286 309	2 398 846	2 420 917	2 486 898	2 509 258	2,35
Mobil Barang/ Truck	5 615 494	6 235 136	6 611 028	7 063 433	7 523 550	7,59
Sepeda Motor/ Motorcycles	84 732 652	92 976 240	98 881 267	105 150 082	113 030 793	7,47
Jumlah /Total	104 118 969	114 209 260	121 394 185	129 281 079	138 556 669	7,40

Sumber: Kepolisian Republik Indonesia



Gambar 1. 1 Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenisnya Tahun 2015- 2017 (juta unit)

Sumber: Statistik Transportasi Darat 2017

Tabel 1. 2 Perkembangan Jumlah Kendaraan Dirinci Menurut Kepulauan Tahun 2013-2017 (unit)

Kepulauan/ Islands	2013	2014	2015	2016	2017	Pertumbuhan Per Tahun/ Annually increased (%)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
Sumatera	26 012 352	27 561 913	29 203 673	31 102 700	34 071 726	6,98
Jawa	53 353 720	60 369 373	64 732 957	68 636 532	72 983 542	8,15
Bali-Nusa Tenggara	6 895 138	7 294 341	7 476 427	8 180 258	8 790 530	6,26
Kalimantan	8 194 335	8 784 293	9 253 331	9 825 201	10 468 288	6,31
Sulawesi	8 292 170	8 751 748	9 217 729	9 851 461	10 271 832	5,50
Papua- Kepulauan Maluku	1 371 254	1 447 592	1 510 068	1 684 927	1 970 751	9,49
Jumlah/Total	104 118 969	114 209 260	121 394 185	129 281 079	138 556 669	7,40

Sumber: Kepolisian Republik Indonesia

Selain jalan, angkutan darat juga dapat dilaksanakan dengan media rel. Kereta api merupakan moda transportasi massal yang cukup populer untuk melayani kebutuhan masyarakat karena kemampuannya mengangkut penumpang atau barang dalam jumlah yang banyak dengan waktu yang relatif singkat. Dalam kurun waktu 2013 sampai 2017, penumpang kereta di Jawa mengalami kenaikan yang cukup signifikan. Pada tahun 2013, kereta mengangkut sebanyak 212 juta dan pada tahun 2017 sebanyak 386,4 juta penumpang. Terjadi pertumbuhan sebesar 16,19% per tahun [tabel 1.3]. Kereta api barang di Jawa mengalami kenaikan jumlah barang angkutan yang cukup tinggi dari tahun 2016-2017 yaitu sebesar 10.890 ribu ton dan 12.437 ribu ton dengan pertumbuhan per tahun sebesar 10,64% [tabel 1.4].

Tabel 1. 3 Jumlah Barang Angkutan Kereta Api Jawa dan Sumatera 2013-2017

Wilayah/ Region	2013	2014	2015	2016	2017	Pertumbuhan per Tahun/ Annually Increase (%)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
Jawa	212	272,6	320,6	345,8	386,4	16,19
Sumatera	4	4,9	5,3	6	6,9	14,60
Jumlah/ Total	216	277,5	325,9	351,8	393,3	16,16

Sumber: PT Kereta Api Indonesia dan PT Kereta Commuter Indonesia

Tabel 1. 4 Jumlah Penumpang Angkutan Kereta Api Jawa dan Sumatera 2013-2017

Wilayah/ Region	2013	2014	2015	2016	2017	Pertumbuhan per Tahun Annually Increase (%)
(1)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
Jawa	8 301	11 241	10 071	10 890	12 437	10,64
Sumatera	18 454	22 220	21 963	24 414	30 930	13,78
Jumlah/ Total	26 755	33 461	32 034	35 304	43 367	12,83

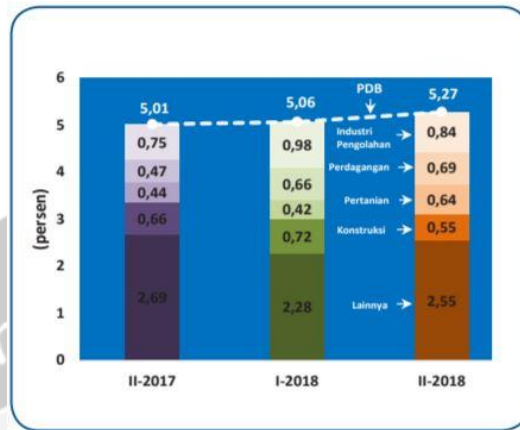
Sumber: PT Kereta Api Indonesia dan PT Kereta Commuter Indonesia

Kegiatan ekonomi di Indonesia yang terus mengalami peningkatan sangatlah perlu didukung oleh perkembangan transportasi dan keintegrasian sarana transportasi satu dengan yang lainnya. Pertumbuhan ekonomi dapat dilihat dengan meningkatnya angka Produk Domestik Bruto (PDB)¹ pada triwulan II 2018 dari triwulan II 2017 [gambar 1.2]. PDB menurut lapangan usaha dikelompokkan menjadi 17 lapangan usaha sesuai dengan KBLI² 2009 dan KBLI 2010. Salah satunya adalah transportasi dan pergudangan yang mencakup angkutan rel, angkutan darat, angkutan laut, angkutan sungai, danau, penyeberangan, dan angkutan udara. Pertumbuhan tertinggi dicapai oleh

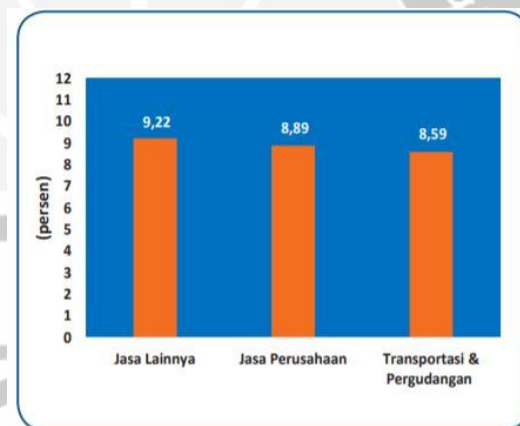
¹ Produk Domestik Bruto (PDB) merupakan salah satu indikator penting untuk mengetahui perkembangan perekonomian di suatu negara dalam suatu periode tertentu, baik atas dasar harga berlaku maupun atas dasar harga konstan [Departemen statistik Bank Indonesia]

² Klasifikasi Baku Lapangan Usaha Indonesia

bagian lapangan usaha jasa lainnya sebesar 9,22%; diikuti jasa perusahaan sebesar 8,89%; dan transportasi- pergudangan sebesar 8,59% [gambar 1.3].



Gambar 1. 2 Pertumbuhan PDB Menurut Lapangan Usaha
Sumber: Badan Pusat Statistik



Gambar 1. 3 Pertumbuhan PDB Beberapa Lapangan Usaha Triwulan II-2018
Sumber: Badan Pusat Statistik

Tujuan transportasi sebagai penyelenggara kendaraan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan nyaman serta dapat menunjang pemerataan pertumbuhan dan stabilitas, sebagai pendorong, penggerak dan penunjang pembangunan nasional serta memperlancar hubungan antar bangsa [Warpani, 1990:3]. Keseimbangan antara kebutuhan ekonomi dan penyediaan transportasi haruslah tepat, guna menjaga kestabilan harga. Dalam hubungan antara transportasi dengan ekonomi terdapat ungkapan *ship follow the trade and trade follow the ship*. Perkembangan kegiatan perdagangan dapat bergantung dari

perkembangan transportasinya atau sebaliknya, perkembangan transportasi dapat bergantung dari perkembangan kegiatan perdagangan [Simbolon, 2003].

Magelang merupakan salah satu wilayah di Provinsi Jawa Tengah yang memiliki beberapa potensi. Dalam pembagiannya Magelang dibagi menjadi dua bagian, yaitu kota dan kabupaten. Baik Kota Magelang maupun Kabupaten Magelang sama- sama memiliki potensi yang baik dan penting untuk dikembangkan. Kota Magelang memiliki sentra industri yang terus berkembang tiap tahunnya [Tabel 1.5, Tabel 1.6, Tabel 1.7]. Sentra- sentra industri kecil ini sangat diharapkan untuk berkembang lebih besar dan luas. Disamping itu terdapat beberapa komoditas yang diekspor dari Kota Magelang [Tabel 1.8].

Tabel 1. 5 Banyaknya Unit Usaha di Sentra Industri Kecil Menurut Kelompok Industri, Lokasi, Jumlah Tenaga Kerja, dan Nilai Investasi di Kota Magelang, 2015

Kelompok Industri <i>Industry Group</i>	Lokasi Kelurahan <i>Location</i>	Unit Usaha	Tenaga Kerja	Investasi (Rp.000.-)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1. Industri Logam & Mesin				
1.1. Parut/kompur	Magelang	5	7	14.375
2. Industri Aneka				
2.1. Konveksi	Kramat Selatan	33	45	179.550
2.2. Konveksi	Kedungsari	23	25	109.275
2.3. Mainan Anak	Jurangombo Utara	30	78	226.400
3. Industri Hasil Pertanian dan Kehutanan				
1.1. Tahu	Tidar Selatan	130	390	2.340.000
1.2. Tahu	Magersari	11	33	220.000
1.3. Tahu	Tidar Utara	10	31	200.000
1.4. Tahu	Rejowinangun Utara	9	20	180.000
1.5. Tempe	Kedungsari	19	57	95.000
1.6. Kerupuk Iris	Potrobangsari	13	26	97.500
Jumlah / Total		238	712	3.662.100

Sumber: Dinas Koperasi, Perindustrian, dan Perdagangan Kota Magelang

Tabel 1. 6 Banyaknya unit usaha di Sentra Industri Kecil Menurut Kelompok Industri, Lokasi, Jumlah Tenaga Kerja, dan Nilai Investasi di Kota Magelang, 2016

Kelompok Industri <i>Industry Group</i>	Lokasi Kelurahan <i>Location</i>	Unit Usaha	Tenaga Kerja	Investasi (Rp.000.-)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1. Industri Aneka				
1.1. Konveksi	Kramat Selatan	18	78	83 921
1.2. Konveksi	Kedungsari	35	73	109 348
1.3. Mainan Anak	Jurangombo Utara	28	61	68 107
1.4. Mainan Anak	Jurangombo Selatan	10	27	45 000
2. Industri Hasil Pertanian dan Kehutanan				
2.1. Tahu	Tidar Selatan (Tidar Campur)	31	144	392 937
2.2. Tahu	Tidar Selatan (Trunan)	62	261	702 301
2.3. Tahu	Magersari	17	53	86 125
2.4. Tempe	Kedungsari	15	39	70 000
2.5. Kerupuk Iris	Potrobangsari	11	23	90 000
2.6. Roti/Kue	Rejowinangun Utara	86	245	136 879
Jumlah / Total		313	1 004	1 784 618

Sumber: Dinas Koperasi, Perindustrian, dan Perdagangan Kota Magelang

Tabel 1. 7 Banyaknya unit usaha di Sentra Industri Kecil Menurut Kelompok Industri, Lokasi, Jumlah Tenaga Kerja, dan Nilai Investasi di Kota Magelang, 2017

Kelompok Industri <i>Industrial Group</i>	Lokasi Kelurahan <i>Urban Village Location</i>	Unit Usaha <i>Business Unit</i>	Tenaga Kerja <i>Labor</i>	Investasi <i>Investment</i> (Rp.000.-)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1. Industri Gethuk				
		10	37	63 415
2. Industri Aneka				
2.1. Konveksi	Kramat Selatan	18	78	83 921
2.2. Konveksi	Kedungsari	35	73	109 348
2.3. Mainan Anak	Jurangombo Utara	28	61	68 107
2.4. Mainan Anak	Jurangombo Selatan	10	27	30 340
3. Industri Hasil Pertanian dan Kehutanan				
3.1. Tahu	Tidar Selatan (Tidar Campur)	31	144	392 937
3.2. Tahu	Tidar Selatan (Trunan)	62	261	702 301
3.3. Tahu	Magersari	17	53	86 125
3.4. Tempe	Kedungsari	15	39	29 799
3.5. Kerupuk Iris	Potrobangsari	11	23	49 710
3.6. Roti/Kue	Rejowinangun Utara	86	245	136 879
Jumlah Total		323	1 041	1 752 882

Sumber: Dinas Koperasi, Perindustrian, dan Perdagangan Kota Magelang

Tabel 1. 8 Volume Ekspor menurut Jenis Komoditas di Kota Magelang 2016-2017

Jenis Komoditas <i>Type of Commodity</i>	Satuan <i>Unit</i>	Tahun <i>Year</i>	
		2016	2017
(1)	(2)	(3)	(4)
1. Plastik (Joyoboyo)	Kilogram-meter (KGM)	...	320 913,00
2. Kerang Laminasi	Pieces (Pcs)	...	21 865,00
3. Laminating Board	m ³	...	3 178,73

Sumber: Dinas Perindustrian dan Perdagangan Kota Magelang

Terletak dekat dengan gunung berapi aktif menjadikan Magelang memiliki kekayaan alam berupa material bangunan yang baik. Bebatuan dan pasir hasil erupsi Gunung Merapi menjadi bahan bangunan yang banyak ditambang dan diambil guna keperluan pembangunan dan konstruksi. Penambangan pasir dan batu tidak hanya berasal dari dalam kota saja, namun juga dari berbagai kota besar seperti Semarang dan Jakarta. Transportasi yang digunakan untuk mengangkut material tersebut adalah truk. Beban truk yang cukup berat menjadikan kondisi jalan raya menurun dan resiko kecelakaan meningkat. Dalam upaya menunjang akan kebutuhan industri material tersebut maka dikembangkan alternatif moda transportasi kereta api ini. Kereta api pengangkut barang akan memperkecil resiko terjadinya kerusakan jalan dan resiko kecelakaan pada jalan raya, terutama pada area perbukitan.

Kabupaten Magelang banyak menawarkan area wisata. Terdapatnya Candi Borobudur sebagai Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) di Kabupaten Magelang belum dapat terintegrasi baik dengan

area wisata lainnya di Jawa Tengah maupun Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY). Peralannya, jumlah wisatawan mancanegara yang berkunjung ke Borobudur cenderung menurun [Tabel 1.9]. Rute destinasi para wisatawan mancanegara tersebut sebagian besar merupakan rute yang menjadi satu dengan rute wisata DIY. Salah satu contoh adalah rute Candi Borobudur, Candi Prambanan, dan Ratu Boko. Menurut Menteri Pariwisata, Arif Yahya, faktor menurunnya jumlah wisatawan Candi Borobudur salah satunya dipengaruhi oleh aksesibilitas menuju tempat wisata.

Tabel 1. 9 Banyaknya Pengunjung Objek Wisata Candi Borobudur di Kabupaten Magelang menurut Asal Wisatawan dan Bulan

Bulan Month	Domestik Domestic			Manca Negara Foreigner		
	2013	2014	2015	2013	2014	2015
01. Januari/January	267 189	324 624	301 690	13 637	16 134	11 796
02. Pebruari/February	135 565	115 244	166 323	14 409	11 137	13 080
03. Maret/March	218 012	206 051	201 414	14 858	15 715	12 285
04. April/April	162 241	165 001	206 204	14 277	18 734	11 842
05. Mei/May	458 675	456 831	500 103	17 614	18 842	14 342
06. Juni/June	423 821	385 240	230 725	16 390	17 468	13 261
07. Juli/July	115 960	192 652	362 997	22 107	25 793	21 179
08. Agustus/August	377 473	272 266	192 641	32 553	34 653	31 408
09. September/September	133 981	130 361	135 266	23 555	24 272	19 880
10. Oktober/October	169 746	190 290	301 690	19 743	22 864	11 796
11. Nopember/November	171 841	192 222	187 073	17 266	17 705	12 413
12. Desember/December	512 660	526 384	606 867	17 878	18 497	12 112
Jumlah/Total	3 147 164	3 157 166	3 392 993	224 287	241 814	185 394

Sumber: Dinas Pariwisata dan Kebudayaan Kabupaten Magelang

Menurut data dari Kabupaten Magelang dalam angka tahun 2018, terdapat lima jenis area pariwisata di Kabupaten Magelang, yaitu wisata buatan, wisata budaya, wisata alam, wisata religi, dan wisata minat khusus. Tumbuhnya kegiatan pariwisata pada suatu tempat menunjang pula beberapa bidang usaha lain seperti penginapan dan kuliner. Pada tahun 2017 terdapat 137 restoran di Kabupaten Magelang. Jumlah ini meningkat dibandingkan tahun sebelumnya [tabel 1.10]. Sedangkan jumlah hotel dan penginapan juga meningkat dari tahun 2016 ke 2017 [tabel 1.11] [tabel 1.12].

Tabel 1. 10 Jumlah Restoran/ Rumah Makan menurut kecamatan di Kabupaten Magelang, 2016-2017

Kecamatan <i>Subdistrict</i>	2016	2017
(1)	(2)	(3)
1 Salaman	5	13
2 Borobudur	10	10
3 Ngluwar	-	-
4 Sa l a m	4	4
5 Srumbung	-	-
6 D u k u n	1	-
7 Muntilan	18	17
8 Mungkid	25	25
9 Sawangan	-	-
10 Candimulyo	-	-
11 Mertoyudan	40	52
12 Tempuran	3	2
13 Kajoran	-	-
14 Kaliangkrik	-	1
15 Bandongan	-	-
16 Windusari	-	-
17 Secang	7	5
18 Tegalrejo	3	2
19 Pakis	-	5
20 Grabag	1	1
21 Ngablak	-	-
Kab. Magelang	117	137

Sumber: Dinas Pariwisata dan Kebudayaan Kabupaten Magelang

Tabel 1. 11 Jumlah Hotel dan Akomodasi lainnya menurut klasifikasi di Kabupaten Magelang, 2016

Klasifikasi Hotel <i>Classification of Hotel</i>	Jumlah <i>Total</i>
(1)	(2)
1 Hotel Bintang 1/1 Star Hotel	-
2 Hotel Bintang 2/2 Star Hotel	-
3 Hotel Bintang 3/3 Star Hotel	3
4 Hotel Bintang 4/4 Star Hotel	3
5 Hotel Bintang 5/5 Star Hotel	1
6 Akomodasi Lainnya/Other Accomodation	44
Jumlah/Total	51

Sumber: Dinas Pariwisata dan Kebudayaan Kabupaten Magelang

Tabel 1. 12 Jumlah Hotel dan Akomodasi lainnya menurut klasifikasi di Kabupaten Magelang, 2016

Klasifikasi Hotel <i>Classification of Hotel</i>	2016 ^a	2017
(1)	(2)	(3)
1 Hotel Bintang 1/1 <i>Star Hotel</i>	-	-
2 Hotel Bintang 2/2 <i>Star Hotel</i>	-	-
3 Hotel Bintang 3/3 <i>Star Hotel</i>	3	3
4 Hotel Bintang 4/4 <i>Star Hotel</i>	3	3
5 Hotel Bintang 5/5 <i>Star Hotel</i>	1	1
6 Akomodasi Lainnya/ <i>Other Accomodation</i>	53	53
Jumlah/Total	60	60

Sumber: Dinas Pariwisata dan Kebudayaan Kabupaten Magelang

Stasiun kereta api di Magelang menjadi salah satu cara untuk menunjang perekonomian masyarakat Magelang dengan mengintegrasikan destinasi pariwisata di Jawa Tengah dan DIY. Disamping itu, dengan adanya moda transportasi alternatif berupa kereta api ini, dapat mereduksi jumlah kendaraan yang beroperasi di jalan raya, terutama truk- truk besar pengangkut pasir. Pada rencana induk perkeretaapian daerah terdapat perencanaan pengembangan perkeretaapian regional jangka panjang yang meliputi beberapa proyek seperti Kereta Api (KA) komuter, KA perkotaan, *link* bandara, KA antarkota, KA barang, dan KA wisata. Berdasarkan studi dan tinjauan yang telah dilakukan pemerintah, Magelang akan dilewati oleh rute kereta yang akan mendukung kegiatan perpindahan antarkota dan kegiatan wisata khususnya yang menuju ke Borobudur sebagai KSPN. Kebutuhan akan KA penumpang dan KA barang dalam lingkup Jawa Tengah di beberapa waktu kedepan akan mengalami peningkatan yang cukup signifikan. Proyeksi sampai dengan tahun 2030 diperkirakan akan terjadi peningkatan penumpang sebesar 4,4% [tabel 1.13] dan angkutan barang dari pelabuhan Tanjung Emas Semarang mencapai 1.184 TEUs [tabel1.14].

Tabel 1. 13 Proyeksi Jumlah Penumpang KA per tahun di Wilayah Jawa Tengah

Tahun	Total Penumpang per tahun (juta/tahun)	Tingkat pertumbuhan per tahun
2007 (aktual)	9,5	2,0%*
2015	13,3	3,8%
2020	16,1	4,0%
2025	19,7	4,1%
2030	24,4	4,4%

Sumber: PT. (Persero) Kereta Api dan JICA Study Team

Tabel 1. 14 Proyeksi Volume Kontainer Masa Depan di Pelabuhan Tanjung Mas

Tahun	Estimasi lalu-lintas Kontainer di Masa Depan (1.000 TEUs)			Rencana Induk Pelabuhan* (1.000 TEUs)
	Impor	Ekspor	Total	Total
2010	217	262	479	495
2015	277	334	611	692
2020	345	415	761	-
2025	428	515	942	1.358
2030	537	647	1.184	-

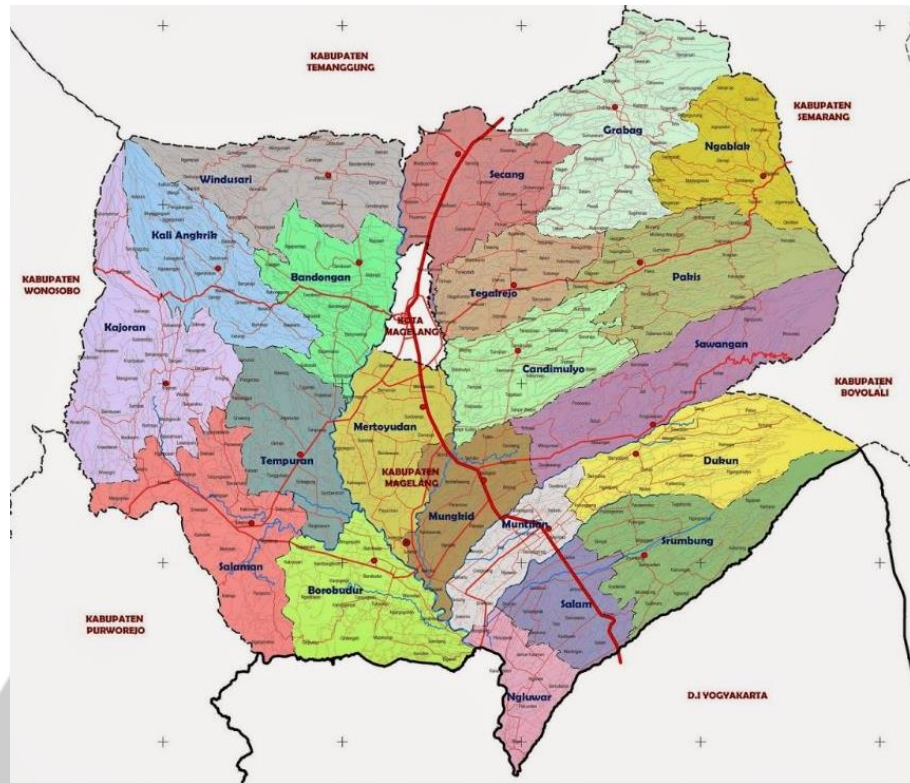
Sumber: PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III "Master Plan Pelabuhan Tanjung Mas Semarang 2001-2025" dan Tim Studi CJRR

Dalam mendukung proses perencanaan stasiun kereta api di Magelang ini, maka Tim Kelayakan Survei Investigasi dan Rancangan Dasar Akses Jalur KA membuat gambaran jalur rel kereta api Kedungjati-Patukan sesuai dengan titik koordinat yang ditetapkan [gambar 1.4]. Magelang direncanakan akan memiliki empat stasiun dengan fungsi yang beragam. Stasiun Secang akan digabungkan dengan *drop area* untuk barang dari pelabuhan Semarang. Stasiun Kota Magelang yang rencananya diletakkan tepat disebelah terminal bus akan menjadi titik Transit Oriented Development. Stasiun Palbapang akan digabungkan dengan stasiun yang menuju ke Borobudur. Stasiun Muntilan akan dikembangkan bersama dengan kereta pengangkut pasir.



Gambar 1. 4 Jalur Rel KA Kedungjati- Patukan
 Sumber: Tim Kelayakan Survei Investigasi dan Rancangan Dasar Akses Jalur KA Menuju KSPN Borobudur dan Sekitarnya

Stasiun Palbapang memiliki peran sebagai stasiun wisata dengan adanya jalur tambahan menuju Candi Borobudur. Stasiun ini memiliki dua jalur yang menghubungkan pengguna ke arah tempat wisata dan menghubungkan pengguna ke DIY atau Semarang. Letak Stasiun Palbapang tepatnya akan berada di Dusun Bentinean, Desa Paremono, Mungkid, Kabupaten Magelang. Kecamatan Mungkid sendiri berbatasan dengan Kecamatan Mertoyudan dan Kecamatan Candimulyo dibagian utara, Kecamatan Sawangan sebelah timur, Kecamatan Muntilan sebelah selatan, serta Kecamatan Borobudur sebelah barat [gambar 1.5]. Selain Candi Borobudur, terdapat lokasi pariwisata lain yang dekat dengan stasiun tersebut, yaitu taman rekreasi mendut, Museum H. Widayat, Candi Mendut, arung jeram, lokasi tubing dan area wisata di Kecamatan Borobudur. Stasiun ini menjadi titik yang mampu menghubungkan beberapa titik pariwisata lainnya bukan hanya dengan daerah di Magelang saja, namun juga daerah Jawa Tengah dan DIY.



Gambar 1. 5 Peta Administratif Kabupaten Magelang
 Sumber: Pemerintah Kabupaten Magelang

Perencanaan stasiun kereta api di Magelang secara keseluruhan memiliki signifikansi dan relevansi dengan keadaan dan pertumbuhan Magelang. Signifikan karena sesuai dengan kebutuhan transportasi kereta untuk menunjang sektor ekonomi terlebih pendapatan dari pariwisata. Relevan karena akan mempercepat pergerakan perekonomian, mengurangi penggunaan kendaraan pribadi, dan menurunkan angka kepadatan jalan raya.

1.1.2 Latar Belakang Masalah

Stasiun kereta api merupakan sarana umum sebagai tempat pemberhentian dan pemberangkatan dari satu tempat ke tempat lainnya. Adanya faktor keselamatan, kenyamanan, serta keamanan tentu diperhatikan pada desain sebuah stasiun kereta api. Faktor-faktor tersebut dapat tercapai dengan mengolah program ruang pada stasiun menjadi ruang yang informatif bagi pengguna stasiun sehingga mempermudah pengguna stasiun dalam melakukan aktivitas. Karakter

ruang yang informatif dapat diterapkan dengan mendesain bangunan yang jelas secara visual, bebas, berkesinambungan, dan terarah. Ruang dengan karakter informatif ini diperlukan karena adanya beberapa tahapan yang perlu dilalui oleh pengguna stasiun, baik setelah maupun sebelum menaiki kereta.

Pada tipologi bangunan stasiun yang mengarah ke kepentingan banyak orang ini sirkulasi yang lancar merupakan salah satu pertimbangan desain. Sehingga jika desain memiliki karakter informatif maka akan menunjang kelancaran kegiatan didalamnya. Terlebih saat ini terdapat teknologi- teknologi baru yang digunakan pada sistem transportasi untuk memperlancar dan mempermudah perjalanan. Dengan penataan yang informatif ini nantinya juga dapat membantu pengguna stasiun dalam beradaptasi pada sebuah kebiasaan baru yang cenderung berbasis ke teknologi.

Disamping informatif, Stasiun Palbapang juga memerlukan karakter desain yang rekreatif. Stasiun ini akan menjadi stasiun kereta di Magelang yang menghubungkan daerah disekitarnya dengan beberapa tempat wisata di Kabupaten Magelang, khususnya Candi Borobudur. Candi peninggalan Buddha ini merupakan daya tarik yang luar biasa bagi banyak wisatawan, baik asing maupun dalam negeri. Stasiun ini akan menjadi ruang penyambut bagi wisatawan yang berkunjung ke Magelang terutama dari DIY. Maka, perlu adanya sebuah karakter yang rekreatif pada desain Stasiun Kereta Api Palbapang. Karakter rekreatif dapat diwujudkan dalam keharmonisan ruang dalam dan ruang luar sehingga menimbulkan suasana yang santai bagi para wisatawan. Ruang yang rekreatif juga perlu mempertimbangkan kenyamanan psikis pengguna fasilitas. Pola dan permainan warna serta pemanfaatan hal-hal alami seperti sinar matahari dan angin dapat menunjang karakter rekreatif ini.

Dalam upaya mewujudkan desain stasiun kereta api yang informatif dan rekreatif, maka ada beberapa elemen arsitektural yang perlu diperhatikan secara lebih. Elemen tersebut adalah sirkulasi dan

tata ruang dalam. Pola sirkulasi memiliki hubungan langsung dengan program ruang yang diterapkan pada bangunan. Konfigurasi jalur sirkulasi sendiri terdiri dari beberapa jenis, yaitu linear, grid, radial, spiral, komposit, dan jaringan. Penempatan bentuk jalur sirkulasi tersebut didukung pula oleh elemen sirkulasi lainnya seperti pencapaian, pintu masuk, hubungan jalur dan ruang, serta bentuk ruang sirkulasi.

Ruang dalam juga perlu ditata untuk mendukung peran dari stasiun yang informatif dan rekreatif. Permainan-permainan ruang dapat dilakukan untuk menciptakan pengalaman-pengalaman baru dalam menikmati sebuah bangunan. Pengaturan ruang dapat terkait dengan bentuk, organisasi, prinsip penyusunan, proporsi dan skala. Variasi pada ruang dalam tersebut mendorong suasana rekreatif pada suatu tipologi. Disamping itu, tekstur material serta hubungan dengan ruang luar dapat menjadi elemen yang memperkuat kesan dari suatu ruang.

Stasiun Palbapang, nantinya akan mewadahi dua fungsi, yaitu sebagai stasiun transit dan stasiun wisata. Menjadi stasiun transit bagi penumpang yang menuju ke DIY atau Semarang, dan menjadi stasiun wisata bagi pengunjung wisata di Magelang. Dua fungsi ini ditata melalui pendekatan arsitektur simbiosis. Arsitektur simbiosis merupakan pendekatan pada perancangan yang dikemukakan oleh Kisho Kurokawa. Pendekatan ini merupakan wujud dari penerimaan dua hal yang berbeda dalam sebuah desain untuk bukan saling mengalahkan satu sama lain, tapi untuk saling berdiri tanpa mengganggu satu sama lain. Penerapan pendekatan ini bukan hanya melalui penataan ruang saja, namun juga dari langgam yang bisa digunakan pada sebuah desain. Terdapat konsep pendekatan arsitektur simbiosis yang diakronik dan sinkronik. Diakronik merupakan keadaan pada waktu yang berbeda di tempat yang sama, sedangkan sinkronik adalah keadaan pada waktu yang sama ditempat yang berbeda.

Bagi Kurokawa, waktu merupakan evolusi dari masa lalu ke masa sekarang dan menuju ke masa depan, waktu juga bukan sesuatu yang tersusun secara linear. Masa dulu, sekarang, dan kedepan memiliki kaitan dan saling terhubung, maka melalui pendekatan simbiosis ini desain diharapkan tidak melupakan sejarah dan budaya tempat bangunan itu berada.

Stasiun kereta di Magelang tentunya memiliki sejarah dan perkembangan dari waktu ke waktu sebelum pada akhirnya ditutup. Stasiun kereta lama merupakan stasiun yang digagas pada masa kolonial Belanda. Stasiun-stasiun kereta di sekitar Magelang, terutama yang menuju kearah Kedungjati juga merupakan stasiun peninggalan Belanda. Masa penjajahan dulu adalah bagian dari masa lalu Magelang dan Indonesia. Sejarah stasiun kereta api Magelang juga menjadi sebuah poin yang tidak lepas dari perkembangan ekonomi di Magelang. Saat ini bangunan kolonial hanya terdapat pada beberapa titik di Magelang dan dilestarikan bentuknya. Perubahan pada arsitektur dan langgam bangunan di Magelang pun sudah banyak berkembang saat ini.

Melalui pendekatan arsitektur simbiosis, desain stasiun kereta ini bukan hanya sekedar menjadi tempat transit kereta api, namun juga sebagai tempat pengingat akan sejarah dan tempat memandang kemajuan masa depan.

1.2 RUMUSAN MASALAH

Bagaimana wujud rancangan stasiun kereta api di Kabupaten Magelang yang informatif dan rekreatif melalui pengolahan sirkulasi dan tata ruang dalam dengan pendekatan arsitektur simbiosis?

1.3 TUJUAN DAN SASARAN

1.3.1 Tujuan

Mewujudkan rancangan stasiun kereta api di Magelang yang rekreatif dan informatif melalui pengolahan sirkulasi dan tata ruang dalam dengan pendekatan arsitektur simbiosis.

1.3.2 Sasaran

- a. Penerapan arsitektur simbiosis pada stasiun kereta api di Magelang dengan konsep diakronik.
- b. Integrasi tata ruang dalam stasiun kereta api dengan pola sirkulasi yang jelas.
- c. Penerapan karakteristik ruang yang rekreatif dan informatif pada stasiun kereta api di Magelang

1.4 LINGKUP STUDI

1.4.1 Substansial

Ruang lingkup untuk perencanaan dan perancangan stasiun kereta api di Kota Magelang menitikberatkan pada hal-hal yang berkaitan dengan disiplin ilmu arsitektur. Hal-hal diluar ilmu arsitektur yang mempengaruhi, melatarbelakangi dan mendasari faktor-faktor perencanaan akan dibatasi, dan dipertimbangkan tanpa dibahas secara mendalam.

1.4.2 Spasial

Ruang lingkup perencanaan dan perancangan stasiun kereta api di Magelang secara fisik berada di Dusun Bendingan, Mungkid, Kabupaten Magelang.

1.4.3 Temporal

Perencanaan dan perancangan stasiun kereta api di Magelang ini diharapkan dapat relevan untuk kurun waktu sampai dengan 2030.

1.5 METODE STUDI

1.5.1 Pengumpulan Data

a. Data Primer

Dengan melalui survei pada lokasi perencanaan dan perancangan serta survei lapangan pada bangunan sejenis.

b. Data Sekunder

Melalui studi literatur dengan menggunakan bantuan dari media informasi digital seperti jurnal dan buku elektronik, serta melalui media pustaka seperti buku, majalah, artikel, dan jurnal yang

berhubungan dengan informasi stasiun kereta api, jenis moda kereta api, rute kereta api, fasilitas stasiun, dan fungsi yang diwadahi dalam bangunan tipologi stasiun kereta api. Selain itu juga mencari informasi yang terkait dengan peraturan daerah Kabupaten Magelang serta arsitektur masa kolonial dan masa sekarang yang berkembang di Kabupaten Magelang.

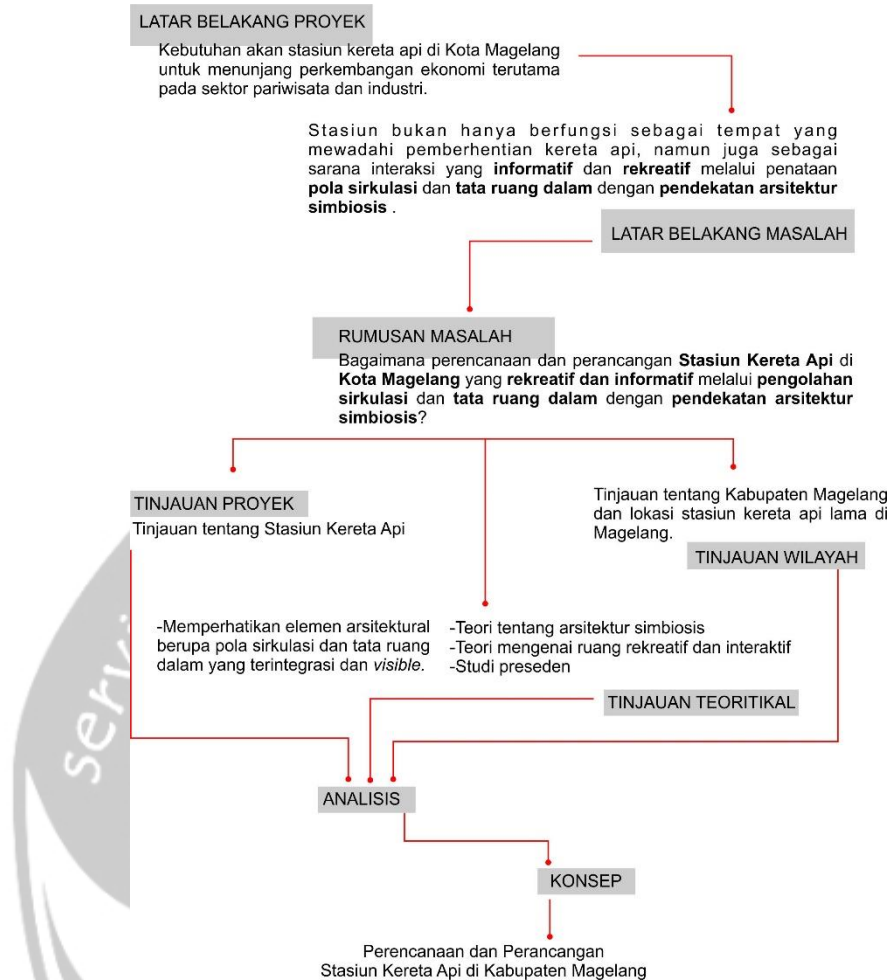
1.5.2 Metode Analisis Data

Metode analisis data yang digunakan merupakan metode kualitatif yang terkait spesifikasi arsitektural yang rekreatif dan informatif dalam mengolah elemen arsitektural berupa sirkulasi dan tata ruang dalam.

1.5.3 Metode Penarikan Kesimpulan

Metode yang digunakan merupakan metode deduktif, yaitu penarikan dari umum ke khusus yang akan diterapkan pada desain stasiun kereta api di Kabupaten Magelang.

1.6 KERANGKA BERPIKIR



1.7 KEASLIAN PENULIS

Berikut merupakan tulisan sejenis mengenai perencanaan dan perancangan stasiun kereta dan pendekatan arsitektur simbiosis.

- a. Judul : Pengembangan Stasiun Kereta Api Tanjung Karang di Lampung
- Jenis Tulisan : Skripsi Pra Tugas Akhir Prodi S1 Arsitektur Universitas Atma Jaya, Yogyakarta
- Tahun : 2014
- Penulis : Yonatan Christian Pandensolang
- Isi : Wujud Stasiun Kereta Api Tanjung Karang dengan pendekatan arsitektur dekonstruksi yang ikonik, fungsional dan terintegrasi dengan moda transportasi umum.
- Pendekatan : Dekonstruksi

- b. Judul : Redesain Kompleks Stasiun Kereta Api Pasar Senen di Jakarta Pusat
- Jenis Tulisan : Skripsi Pra Tugas Akhir Prodi S1 Arsitektur Universitas Atma Jaya, Yogyakarta
- Tahun : 2017
- Penulis : Ismeiga Putra
- Isi : Redesain Kompleks Stasiun Kereta Api Pasar Senen di Jakarta Pusat yang dirancang dengan pendekatan arsitektur kontekstual di kawasan urban yang mendukung *Transit Oriented Development* (TOD) pada kawasan tersebut.
- Pendekatan : Kontekstual
- c. Judul : Pengembangan Stasiun Solo Jebres di Kota Surakarta
- Jenis Tulisan : Skripsi Pra Tugas Akhir Prodi S1 Arsitektur Universitas Atma Jaya, Yogyakarta
- Tahun : 2017
- Penulis : Danang Seta Wijaya
- Isi : Wujud perancangan Stasiun Kereta Api Solo Jebres yang mengangkat nilai-nilai sejarah dan karakteristik kawasan stasiun Solo Jebres Surakarta dan mampu melayani kebutuhan stasiun wisata serta intermoda.
- Pendekatan : Kontekstual
- d. Judul :Desain Stasiun Kereta Api Gubeng dengan Konsep Simbiosis
- Jenis Tulisan : Jurnal Sains dan Seni ITS Vol.4, No.1
- Tahun : 2015
- Penulis : Muhammad Syafiq dan Ima Defiana
- Isi : Desain stasiun kereta api di Gubeng dengan konsep simbiosis dan penekanan pada karakter stasiun yang informatif
- Pendekatan : Simbiosis

e. Judul : Perencanaan dan Perancangan Museum Kereta Api Sebagai Wadah Upaya Revitalisasi Kawasan Stasiun Jakarta Kota dengan Pendekatan Arsitektur Simbiosis

Jenis Tulisan : Skripsi Tugas Akhir Prodi S1 Arsitektur Universitas
Sebelas Maret, Surakarta

Tahun : 2012

Penulis : Indah Ayu Kusumastuti

Isi : Revitalisasi kawasan Stasiun Jakarta dengan mendesain museum kereta api yang berkarakter edukatif dan rekreatif dengan pendekatan arsitektur simbiosis

Pendekatan : Simbiosis

Pada skripsi dan jurnal tersebut terdapat beberapa kesamaan dan perbedaan dengan tugas akhir ini. Pada tugas akhir ini akan dirancang sebuah stasiun kereta yang menekankan karakter informatif dan rekreatif melalui elemen sirkulasi serta tata ruang dalam dengan menggunakan pendekatan arsitektur simbiosis. Tiga contoh skripsi merupakan penulisan tentang stasiun, namun dengan pendekatan yang berbeda. Terdapat penulisan yang menggunakan pendekatan arsitektur simbiosis, yaitu tentang perancangan sebuah museum dan stasiun kereta. Namun jurnal yang memuat desain stasiun kereta dengan pendekatan arsitektur simbiosis tersebut terdapat perbedaan pada penekanan karakter desain. Pada jurnal tersebut hanya menekankan karakter informatif saja, sedangkan pada tugas akhir ini menekankan pada dua karakter yaitu informatif dan rekreatif.

1.8 SISTEMATIKA PENULISAN

Bab I : Pendahuluan

Menguraikan latar belakang proyek, latar belakang permasalahan, rumusan masalah, tujuan dan sasaran, lingkup studi, metode, kerangka pola berpikir, keaslian penulis, serta sistematika penulisan.

Bab II : Tinjauan Umum Stasiun Kereta Api

Memaparkan dasar pada desain stasiun kereta. Mencakup Standar ruang dan dimensi yang harus ada pada sebuah stasiun kereta, kategori stasiun kereta, dan jenis stasiun kereta.

Bab III : Tinjauan Wilayah

Memaparkan lokasi *site* perencanaan dan perancangan stasiun kereta api di Kabupaten Magelang beserta data dan pertimbangan dari pemerintah.

Bab IV : Tinjauan Teoritikal

Memaparkan teori-teori arsitektural yang berkaitan dengan arsitektur simbiosis, ruang rekreatif dan informatif, serta elemen- elemen arsitektural seperti pola sirkulasi dan teori tata ruang dalam.

Bab V : Analisis Perencanaan dan Perancangan

Analisis terhadap aspek manusia, kegiatan, kebutuhan ruang, dan lingkungan sekitar yang berdasar pada data- data yang sudah didapatkan sebelumnya dan disesuaikan dengan tema yang diambil.

Bab VI : Konsep Perencanaan dan Perancangan

Merumuskan konsep perencanaan dan perancangan stasiun kereta api di Kabupaten Magelang yang sudah dirumuskan pada pedahuluan. Menjawab dan menjadi pedoman dalam perencanaan dan perancangan gambar desain stasiun kereta di Kabupaten Magelang