

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 LATAR BELAKANG

1.1.1 Latar Belakang Pengadaan Proyek

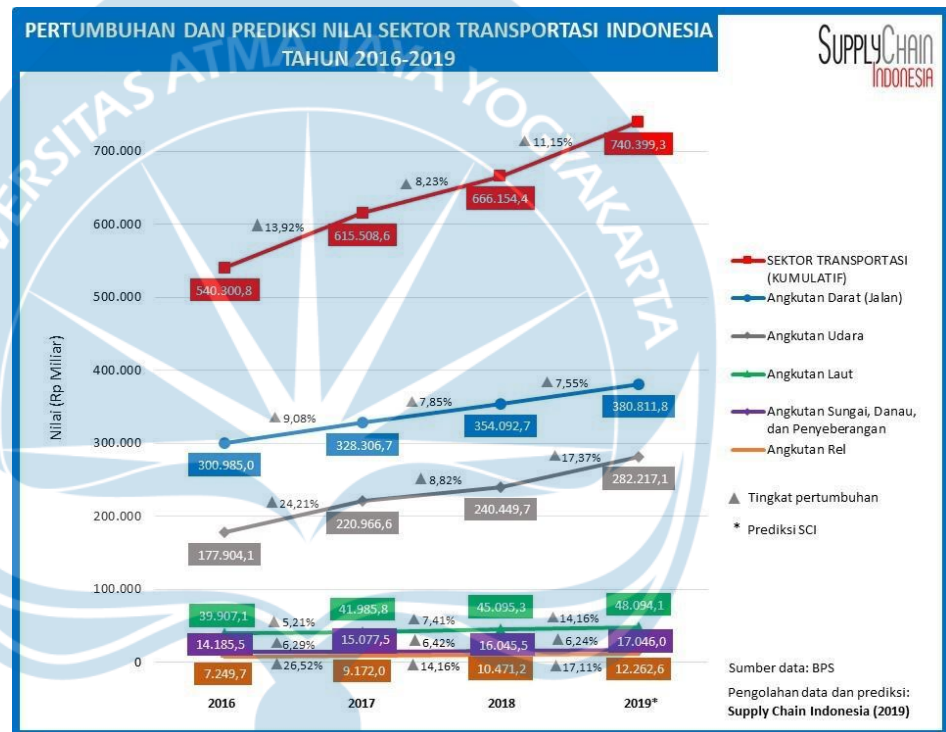
Sejarah kereta api beroperasi di Indonesia pertama kali yaitu pada Sabtu, 10 Agustus 1867. Melalui rute yang menghubungkan Stasiun Semarang (Stasiun Tawang) – Stasiun Tanggung. Bertujuan untuk operasional militer dan memindahkan hasil bumi berupa perkebunan dari satu wilayah ke wilayah lain yang terjadi pada masa pendudukan Belanda di Kota Semarang. Pulau Jawa dipilih sebagai pengoperasian kereta api pertama di Indonesia tidak lain karena memiliki sistem transportasi terlengkap pada masa itu dan juga antar daerahnya sudah terhubung melalui jalur darat sehingga memudahkan mobilisasi antar wilayah.

Kereta listrik mulai beroperasi pada 1925 yaitu di kawasan Jabodetabek yang melayani jalur Batavia (Jakarta) - Buitenzorg (Bogor). Sejak pengoperasian kereta api listrik pertama ini mendorong berkembangnya kereta api listrik hingga ke beberapa daerah di Pulau Jawa. Pada tahun 1953 kereta api mulai berkembang dan terjadi peralihan teknologi. Pada masa ini disebut juga era dieselisasi yang merupakan peralihan masa lokomotif uap menjadi lokomotif diesel tipe CC200 ke Indonesia dari Amerika Serikat. Masa peralihan ini ditandai dengan datangnya lokomotif. Selanjutnya perkembangan kereta api era dieselisasi sudah tidak digunakan lagi dan beralih ke LRT (Lintas Rel Terpadu) yang merupakan kereta cepat.

Industri perkeretaapian di Indonesia sudah memasuki usia 150 tahun. Industri kereta api semakin berkembang seperti terlihat mulai banyak pembukaan jalur baru di berbagai wilayah Indonesia dan secara infrastruktur juga mulai mengalami peningkatan baik kualitas dan

kuantitas. Terlihat bahwa transportasi darat khususnya kereta api semakin diminati oleh masyarakat umum, dengan pengadaan kereta api berupa LRT (Lintas Rel Terpadu) di Jabodetabek dan Palembang yang melayani rute dalam kota membuat akses antar lokasi menjadi lebih mudah dan cepat.

a. Pertumbuhan Sektor Transportasi di Indonesia



Grafik 1.1 Pertumbuhan dan Prediksi Nilai Sektor Transportasi Indonesia Tahun 2016-2019

Sumber : <http://supplychainindonesia.com/new/sektor-transportasi-diprediksi-tumbuh-1115-pada-2019/> diakses 20 Februari 2020

Menurut situs Analisis Supply Chain Indonesia (SCI), terlihat dari grafik di atas menunjukkan bahwa sektor transportasi tahun 2018 di Indonesia pada urutan pertama didominasi oleh sektor angkutan darat (jalan) 53,15% dan angkutan udara (36,10%). Diikuti oleh sektor angkutan lainnya yaitu angkutan laut (6,77%), angkutan sungai, danau, dan penyeberangan (2,41%), dan angkutan rel (1,57%).

Dengan data tersebut menunjukkan bahwa masyarakat pada umumnya lebih mengandalkan mobilisasi melalui transportasi darat. Selain mudah di akses, transportasi darat juga cukup efisien dari penggunaan waktu dan biaya.

Berdasarkan analisis SCI, peningkatan penggunaan transportasi publik dan kontribusi didorong oleh faktor pertumbuhan industri dan juga pengolahan nonmigas, terutama dari sektor industri makanan, dan juga perdagangan. Pendorong lainnya adalah dari faktor pariwisata yang menunjukkan perkembangan yang intensif. Melalui penyediaan sarana dan fasilitas transportasi darat khususnya kereta api dapat menarik minat masyarakat untuk menggunakan transportasi publik. Kontribusi setiap angkutan atau moda transportasi yang saling bersinergi melalui ekosistem yang sehat dapat berdampak baik pada kelangsungan transportasi publik dimasa mendatang.

b. Rencana Jaringan Jalur Kereta Api di Pulau Jawa

Rencana jaringan jalur kereta api yang meliputi stasiun, jalur, dan fasilitas operasi kereta api akan dibangun secara bertahap hingga tahun 2030. Pemerintah Indonesia yang bekerjasama dengan PT KAI (Kereta Api Indonesia) merencanakan berbagai pengembangan jalur dan jaringan kereta api di beberapa wilayah. Beberapa rincian jalur yang akan dilakukan pengembangan antara lain :

1. Jalur kereta api ganda lintas utara dengan rute (Cirebon – Semarang – Bojonegoro – Surabaya), dan Solo-Semarang.
2. Jaringan kereta api regional kota-kota aglomerasi Joglosemar (Jogjakarta, Solo, Semarang), Kedungsepur (Kendal, Demak, Ungaran, Semarang, Purwodadi).
3. Kereta api perkotaan Jakarta, Bandung, Surabaya, Semarang, Jogjakarta, Solo dan Malang.

4. Jaringan dan layanan kereta api bandara Ahmad Yani (Semarang).
5. Peningkatan kapasitas jaringan kereta api lintas Cirebon – Semarang – Surabaya dan Perkotaan Surabaya.
6. Reaktivasi jalur Purwokerto – Wonosobo, Semarang – Demak – Kudus – Pati – Juwana – Rembang – Lasem – Jatirogo – Bojonegoro, Kudus – Bakalan, Kedungjati – Ambarawa, Yogyakarta – Ambarawa.



Gambar 14. Rencana Jaringan Kereta Api Cepat di Pulau Jawa Tahun 2030

Gambar 1.1 Review Rencana Induk Perkeretaapian Nasional

Sumber : Buku RIPNAS 2018 halaman 12 diakses 22 Februari 2020

Diketahui fasilitas yang ada belum cukup mampu memenuhi peningkatan penumpang kereta api yang terjadi pada setiap tahunnya. Disisi lain beberapa fasilitas kualitasnya belum memadai, sehingga butuh peremajaan dan modernisasi untuk peningkatan pelayanan publik. Kualitas layanan publik dapat ditingkatkan melalui penambahan kuota jumlah armada, modernisasi armada, hingga pembaharuan fasilitas yang ada.

Dilihat dari sektor kuantitas yang ada jumlah armada yang ada terhadap kapasitas angkut tidak seimbang jumlahnya karena terus terjadi perminataan dan lonjakan penumpang. Faktor penyebabnya adalah karena masih rendahnya permintaan pasar terhadap moda transportasi kereta api, disisi lain faktor lainnya adalah belum terintegrasinya antar sektor transportasi masal. Berdasarkan kualitas sarana yang ada, sektor perkeretaapian menunjukkan 70% telah berusia diatas 30 tahun yang berarti sudah melewati usia standar sarana perkeretaapian yang ada. Tentu saja berpengaruh terhadap kelaikan dan mempengaruhi kinerja operasional perkeretaapian.

Kebutuhan akan sarana dan prasarana perkeretaapian di Indonesia berbanding lurus dengan peningkatan jumlah penduduk. Kapasitas sarana harus disesuaikan dengan jumlah peningkatan angkutan baik penumpang ataupun angkutan barang hingga tahun 2030. Berikut ini total sarana yang harus disediakan pada 2030 mendatang :

Tabel 1.1 Kebutuhan Nasional Sarana Perkeretaapian

Jumlah Armada	Jawa-Bali (unit)	Sumatera (unit)	Kalimantan (unit)	Sulawesi (unit)	Papua (unit)	Nasional (unit)
Lokomotif Penumpang	2.585	145	20	71	18	2.839
Lokomotif Barang	1.010	760	275	360	70	2.475
Kereta	25.825	1.435	185	475	29	27.949
Gerbong	20.115	15.170	5.345	6.522	1.212	48.364
KA Perkotaan	4.038	1.586	-	571	34	6.229

Sumber : Buku RIPNAS 2018 halaman 25 diakses 22 Februari 2020

Diperkirakan akan terjadi peningkatan nasional moda kereta api khususnya angkutan penumpang diperkirakan naik sekitar 7% – 9% pada tahun 2030. Berbanding lurus dengan kebutuhan lokomotif 2.839 unit, kereta 27.949 unit, dan kereta api perkotaan 6.229 unit. Dari data

tersebut transportasi publik yang ada dinilai belum sesuai terhadap kebutuhan penumpang yang ada. Hal ini menjadi kuantitas yang harus dipenuhi oleh instansi terkait agar kesinambungan kebutuhan masyarakat terhadap transportasi publik dapat terfasilitasi dengan baik.

Peningkatan nasional moda kereta api khususnya angkutan barang diperkirakan naik sekitar 11% – 13% pada 2030. Dapat dilihat pada table di atas bahwa kebutuhan lokomotif penumpang dan barang hanya terpaut dengan jumlah yang sedikit. Sedangkan permintaan pasar akan angkutan barang semakin meningkat.

c. Rencana Kebutuhan Sarana Perkeretaapian di Indonesia

Pada tahun 2030 kebutuhan jumlah lokomotif angkutan penumpang diperkirakan sebesar 2.585 unit dan kereta sebesar 25.825 unit dapat mengangkut penumpang 858.500.000 orang/tahun untuk daerah di Pulau Jawa, Madura dan Bali. Kebutuhan jumlah lokomotif angkutan barang diperkirakan 1.010 unit dan gerbong sebesar 20.115 unit dapat mengangkut penumpang 534.000.000 ton/tahun. Dapat disimpulkan bahwa transportasi darat khususnya kereta api masih menjadi primadona yang digunakan oleh masyarakat.

Tabel 1.2 Kebutuhan Sarana Kereta Api Perkotaan Tahun 2030

Kota	Jumlah (Unit)	Kota	Jumlah (Unit)
Jawa-Bali		Luar Jawa-Bali	
Jabodetabek	1246	Batam	311
Bandung Raya	685	Medan	311
Surabaya	640	Palembang	311
Semarang	436	Pekanbaru	125
Jogjakarta	374	Padang	187
Solo	249	Lampung	256
Malang	221	Makassar	374
Denpasar	187	Manado	197
		Banda Aceh	85
		Jayapura	34
		Total	6.229

Sumber : Buku RIPNAS 2018 halaman 29 diakses 22 Februari 2020

Terlihat pada tabel di atas hingga tahun 2030 jumlah kebutuhan kereta api perkotaan yang tersebar di kota-kota besar di Pulau Jawa sekitar 4.038 unit. Sedangkan jumlah kebutuhan kereta api di luar Pulau Jawa sekitar 2.191 unit. Dengan rincian total kebutuhan kereta api sebanyak 6.299 unit. Sarana dan fasilitas yang ada harus didukung oleh perawatan yang baik juga seperti balai yasa dan depo dengan jumlah yang memadai. Terdapat tujuh kota dengan jumlah kepadatan penduduk terbanyak harus didukung dengan jumlah kereta api perkotaan yang memadai sebagai pemenuhan mobilisasi transportasi publik dapat berjalan dengan baik.

Rencana kereta api perkotaan di Indonesia dikaji di beberapa kota besar yang memenuhi kriteria dan memiliki lebih dari 1 juta jiwa jumlah penduduk serta kepadatan penduduk yang harus membutuhkan/ angkutan masal guna mengurangi kemacetan kota dan sebagai solusi kemacetan kota tersebut. Kereta ini direncanakan untuk

melayani perjalanan lokal dalam kota dan dapat terintegrasi dengan transportasi umum lainnya. Dengan begitu perpindahan antar transportasi bisa lebih efisien dan bersinergi satu sama lain.

Dengan hadirnya kereta api perkotaan di beberapa kota, PT KAI (Kereta Api Indonesia) bersama pemerintah baik pusat dan daerah terus bekerjasama untuk menjangkau daerah-daerah lain. Sehingga koneksi antar kota dapat berjalan dengan baik untuk memudahkan mobilitas antar kota. Berikut adalah rencana kereta api perkotaan hingga tahun 2030 sebagai berikut :

Tabel 1.3 Kebutuhan Jalur Kereta Api Perkotaan Tahun 2030

Kota	Luas (Km ²)	Panjang (Km)	Kota	Luas (Km ²)	Panjang (Km)
Jawa-Bali			Di Luar Jawa-Bali		
Jabodetabek	5789,11	905	Batam	10,35	90
Bandung Raya	164,91	300	Medan	370,58	230
Surabaya	1221,55	410	Palembang	460,28	180
Semarang	365,30	200	Pekanbaru	93,34	100
Jogjakarta	32,25	260	Padang	766,09	100
Solo	44,03	90	Lampung	199,90	170
Malang	110,03	130	Makassar	178,50	230
Denpasar	761,51	180	Manado	159,02	50
			Banda Aceh	61,36	60
			Jayapura	935,9	70
			Total		3.755

Sumber : Buku RIPNAS 2018 halaman 28 diakses 22 Februari 2020

Terlihat pada tabel di atas terdapat 18 kota dengan rincian 8 kota di Pulau Jawa dan 10 kota di luar Pulau Jawa yang direncanakan akan dilayani kereta api perkotaan. Terlihat bahwa mulai berkembangnya jaringan kereta api di beberapa daerah seperti Sumatera hingga Papua. Dengan begitu tentu dimasa mendatang kota-kota tersebut bisa

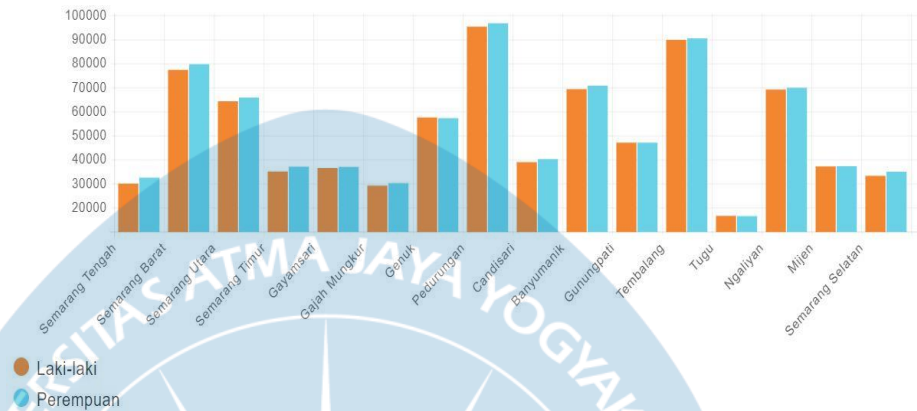
menjadi pelopor berkembangnya industri perkeretaapian di beberapa daerah sekitarnya. Dalam hal ini merupakan teroposan baru dalam dunia perkeretaapian Indonesia, sehingga bisa lebih mudah menjangkau daerah-daerah di luar Pulau Jawa dan memudahkan dalam pendistribusian baik angkutan barang dan juga angkutan penumpang antar daerah.

d. Kota Semarang Sebagai Central Transportasi di Jawa

Kota Semarang terletak di Provinsi Jawa Tengah. Mempunyai luas wilayah administratif 373,70 km persegi, menjadikan Kota Semarang sebagai kota terluas di Pulau Jawa. Kota Semarang yang terletak di rute *central* sebagai jalur masuk dan keluar menuju kota-kota lain berpeluang besar untuk membuka potensi pariwisata baik dalam hal peningkatan fasilitas transportasi dan juga peningkatan layanan fasilitas publik yang ada.

Pilih Periode :

Desember 2019



Grafik 1.2 Jumlah penduduk Kota Semarang tahun 2019

Sumber : <http://www.dispendukcapil.semarangkota.go.id/statistik/jumlah-penduduk-kota-semarang/2019-12-28> diakses 28 Februari 2020

Tabel 1.4 Daftar Penduduk Semarang

Kecamatan	Jenis Kelamin		Total
	Laki-laki	Perempuan	
Semarang Tengah	30,194	32,660	62,854
Semarang Barat	77,508	79,840	157,348
Semarang Utara	64,448	65,986	130,434
Semarang Timur	35,196	37,237	72,433
Gayamsari	36,654	37,062	73,716
Gajah Mungkur	29,298	30,293	59,591
Genuk	57,682	57,376	115,058
Pedurungan	95,496	96,928	192,424
Candisari	39,054	40,331	79,385
Banyumanik	69,502	70,917	140,419
Gunungpati	47,162	47,185	94,347
Tembalang	89,915	90,585	180,500
Tugu	16,730	16,578	33,308
Ngaliyan	69,286	70,052	139,338
Mijen	37,323	37,373	74,696
Semarang Selatan	33,400	35,107	68,507
Total	828,848	845,510	1,674,358

Sumber : <http://www.dispendukcapil.semarangkota.go.id/statistik/jumlah-penduduk-kota-semarang/2019-12-28> diakses 28 Februari 2020

Terlihat dari tabel di atas, penduduk di Semarang mengalami peningkatan dengan jumlah penduduk yang tinggi tersebut menjadikan potensi pertumbuhan ekonomi dan pariwisata yang strategis.

Persebaran penduduk yang merata pada setiap daerah di Semarang ini juga penting bagi keberlangsungan perekonomian daerah. Perkembangan regional Kota Semarang yang strategis sehingga mendukung pertumbuhan sektor ekonomi nasional.

Kota Semarang memiliki beberapa fasilitas transportasi umum sebagai penunjang mobilitas perkotaan seperti adanya pelabuhan, bandara udara, dan stasiun sebagai pintu jalur masuk wisatawan. Hal ini tentu saja mendukung pergerakan potensi kota Semarang untuk meningkatkan beberapa sektor seperti sektor perhubungan, ekonomi, dan yang paling utama adalah dari sektor wisata untuk dikembangkan lebih lanjut. Sehingga adanya iklim yang bagus bagi perkembangan sektor pariwisata yang tentu saja berdampak langsung terhadap perkembangan sektor transportasi public

Dari berbagai jenis transportasi, transportasi darat yaitu kereta api masih menjadi daya tarik utama bagi masyarakat. Rute darat khususnya jalur kereta api semakin meningkat signifikan diikuti dengan peningkatan jumlah armada yang disediakan sebagai upaya peningkatan sektor wisata di Kota Semarang. Dengan perbaikan fasilitas dan sarana transportasi kereta api sejalan dengan cita-cita kota Semarang untuk terus mengembangkan potensi wisatanya.

e. Peran Penting Stasiun Tawang Semarang

Sarana fasilitas transportasi umum di Kota Semarang dari sektor darat yang menjadi fokus utama salah satunya adalah kereta api. Kota yang menjadi saksi sejarah berdirinya stasiun pertama yaitu Stasiun Tawang. Stasiun Tawang memiliki sejarah panjang dengan arsitektur peninggalan Belanda yang juga masuk dalam situs cagar budaya. Stasiun Tawang secara garis besar sangat strategis karena terletak di

kawasan Kota Lama yang secara tidak langsung juga sebagai pendorong aktivitas kawasan terutama pada sektor pariwisata. Hubungan antara kedua objek kawasan Kota Lama dan stasiun Tawang memberikan dampak yang positif bagi wisatawan datang ke Kota Semarang baik saat kedatangan dan kepergian melalui stasiun Tawang.

Selain sebagai transportasi umum khususnya kereta api, stasiun Tawang juga menjadi penggerak aktivitas perekonomian masyarakat sekitar. Terdapat beberapa toko, warung makan, dan usaha jasa yang ditawarkan di sekitar lingkungan stasiun Tawang. Terdapat juga beberapa penyedia jasa transportasi seperti bus trans Semarang, taksi, dan ojek pangkalan yang beraktivitas di sekitar lokasi. Dalam hal ini stasiun Tawang menjadi penggerak aktivitas perekonomian bagi lingkungan sekitar secara berkesinambungan selama 24 jam, selama waktu tersebut terdapat banyak aktivitas yang berjalan mengikuti operasional dari stasiun Tawang.

f. Perkembangan Stasiun Tawang di Kota Semarang

Stasiun Tawang berlokasi di Tanjung Mas, Semarang Utara, Semarang memiliki luas lahan sebesar 12,7 Ha. Terletak pada ketinggian +2 meter, dengan luas lahan tersebut Stasiun Tawang dikategorikan menjadi salah satu stasiun terbesar di Jawa Tengah. Letak Stasiun Tawang mudah di akses dari pusat Kota Semarang. Terletak pada kawasan objek wisata Kota Lama dan terletak tidak jauh dari Pasar Johar sehingga mendukung perkembangan sektor wisata kawasan sekitar. Stasiun ini merupakan salah satu stasiun yang cukup padat aktivitasnya karena selain merupakan stasiun kelas besar yaitu kelas A sehingga stasiun ini dijadikan tempat tujuan baik pemberhentian ataupun sekedar transit.



Gambar 1.3 Situasi Stasiun Tawang
Sumber : Google Earth 2020

Pemerintah Kota Semarang berencana melakukan pengembangan terhadap stasiun ini guna memaksimalkan mobilitas stasiun Tawang. Penandatanganan kerjasama untuk mencanangkan kereta dalam kota Semarang, PT KAI bersama Pemerintah Kota Semarang melakukan pertemuan untuk membahas program kerja untuk melakukan kajian dan studi kelayakan. Kerjasama ini selain dapat meningkatkan sektor pariwisata juga diharapkan mampu menjadi pengembangan industri perekonomian di sekitar kawasan Stasiun Tawang

Opsi trase yang dimulai dari Tawang sampai Jalan Pemuda, ke arah Simpang Lima melewati MT Haryono kembali ke Tawang, atau sebaliknya sampai Jalan Pemuda kembali ke Tawang lagi melewati Jalan Imam Bonjol, opsi lain trase yaitu dari bandara sampai Pedurungan. Pengembangan kereta dalam kota bertujuan untuk menghubungkan antar stasiun dalam kota, sehingga daerah yang berada dalam lingkup Kota Semarang dapat saling terkoneksi. Hal tersebut membuat terjadinya konektivitas jaringan transportasi. Pengembangan kereta dalam kota adalah sebagai solusi tepat selain angkutan umum seperti bus dan angkot yang sering terkena macet.

Kegiatan perkeretaapian di Stasiun Tawang berlangsung selama 24 jam untuk mengakomodir pergerakan penumpang yang datang dan pergi. Tetapi sering dirasakan bagi penumpang yang datang pada larut malam atau dini hari tidak dapat terfasilitasi dengan baik untuk melakukan perpindahan moda transportasi karena masih minimnya integrasi antar moda transportasi seperti bus, taksi, dan ojek yang berada di sekitar Stasiun Tawang. Perancangan Kawasan Stasiun Tawang nantinya diharapkan mampu mengakomodir keberadaan transportasi darat agar penumpang dapat melakukan pertukaran moda transportasi dengan mudah, nyaman, dan fleksibel. Selain mengintegrasikan dengan angkutan umum sekitar, ruang fisik Stasiun Tawang harus dipersiapkan untuk terus berkembang sehingga perlunya penataan ulang kawasan.

1.1.2 Latar Belakang Permasalahan Proyek

Keberadaan stasiun Tawang mendukung aktivitas perekonomian bagi kawasan sekitarnya, adanya toko, usaha jasa, dan transportasi publik seperti taksi, angkot, dan pangkalan ojek yang beraktivitas sehari-hari. Dengan adanya stasiun Tawang yang berhubungan langsung dengan kawasan Kota Lama dapat menarik wisatawan untuk datang. Perkembangan kawasan stasiun Tawang menjadikan kawasan ini dengan pertumbuhan ekonomi yang pesat.

Pengembangan fungsi stasiun Tawang yang digunakan sebagai stasiun penumpang antar kota berdampak terhadap lalu lintas jalan yang menghubungkan stasiun Tawang dengan kawasan Kota Lama. Stasiun Tawang yang terletak di tepi jalan Jl. Taman Tawang No.1, Tj. Mas, Kecamatan Semarang Utara, Kota Semarang menjadikan kawasan ini semakin macet karena adanya lalu lintas kendaraan umum baik yang menuju ke Stasiun Tawang dan juga yang menuju kawasan Kota Lama. Magnet perekonomian stasiun Tawang karena letaknya yang strategis

menjadikan kawasan ini terdapat beberapa hunian ilegal yang membuat kawasan ini kumuh.



Gambar 1.4 Area Parkir di Depan Stasiun Tawang
Sumber : Dokumentasi Penulis, 14 Maret 2020

Pada area parkir kendaraan mobil dan motor masih belum tertata dengan baik, terlihat pada akses masuk stasiun Tawang. Masalah yang sering terjadi adalah penumpukan pada sirkulasi sekitar area pintu masuk dan keluar, dan belum adanya penanda (*signage*) untuk area parkir mobil dan motor sehingga pengunjung yang datang cukup kesulitan menemukan area parkir. Jalur drop off penumpang yang dijadikan satu dengan sirkulasi menuju area parkir membuat sering terjadi penumpukan kendaraan pada area ini. Perlu penataan ulang kawasan untuk memisahkan fungsi sirkulasi kendaraan di area ini.



Gambar 1.5 Penumpukan Pangkalan Ojek di Depan Stasiun Tawang
Sumber : Dokumentasi Penulis, 14 Maret 2020



Gambar 1.6 Penumpukan Taksi di Depan Stasiun Tawang
Sumber : Dokumentasi Penulis, 14 Maret 2020

Masalah yang sering terjadi di kawasan stasiun Tawang adalah terjadi penumpukan transportasi umum pada sirkulasi sekitar area pintu masuk dan keluar, serta aksesibilitas menuju stasiun Tawang yang belum efektif, hal ini memberikan dampak negatif pada stasiun Tawang. Dengan kondisi seperti ini tentunya untuk jangka waktu lama seiring meningkatnya

intensitas pengunjung dapat terjadi penumpukan di area pintu masuk dan pintu keluar. Perlu penataan ulang kawasan agar transportasi umum agar fungsi stasiun Tawang dapat berjalan dengan baik. Selain itu, masih terlihat beberapa fasilitas transportasi umum yang ada di Kota Semarang dinilai belum ramah bagi para penyandang disabilitas sehingga butuh perbaikan lebih lanjut untuk fasilitas transportasi umum.

Rencana pengembangan kawasan stasiun Tawang agar dapat menjadi fasilitas umum yang ramah difabel dan juga guna melayani kereta dalam kota, akan dibangun kereta api monorel guna memisahkan sirkulasi kereta antar kota dan dalam kota. Dengan begitu perlu dilakukan modernisasi perkembangan stasiun untuk mewadahi beberapa fungsi baru sehingga fungsi stasiun dapat berjalan dengan baik dalam operasional jasa pelayanan penumpang.

Intermoda transportasi pada kawasan stasiun Tawang harus dilakukan untuk menunjang perkembangan stasiun Tawang yang sangat pesat. Pengaturan sistem intermodal transportasi dilakukan agar mengurangi potensi penumpukan kendaraan yang terjadi pada kawasan stasiun Tawang. Permasalahan yang terjadi pada kawasan stasiun Tawang untuk diupayakan dibenahi melalui penataan konservasi bangunan agar keutuhan bangunan tetap terjaga. Selain itu perencanaan dan perancangan kawasan stasiun Tawang berfungsi untuk membangun perekonomian Kota Lama.

Salah satu hal yang perlu dipertimbangkan dalam perancangan kawasan stasiun Tawang adalah kondisi bangunan yang merupakan peninggalan cagar budaya. Mengingat bangunan merupakan peninggalan dengan nilai penting, sehingga dapat dimanfaatkan untuk kepentingan akademis, ekonomis, dan ideologis. Secara ideologis bangunan yang merupakan peninggalan cagar budaya dapat memperkuat kepribadian bangsa, dan

mampu menjadikan penggerak untuk terwujudnya cita-cita nasional bangsa. Secara akademis, peninggalan cagar budaya dapat dijadikan sebagai objek kajian berbagai ilmu pengetahuan. Secara ekonomis, dimanfaatkan untuk pariwisata sehingga memperoleh nilai ekonomis bagi pihak yang mengelolanya.

Bangunan Stasiun Tawang yang merupakan peninggalan cagar budaya dengan tata visual bangunan yang khas sehingga harus dijaga dan dipertahankan keasliannya. Identitas bangunan dengan ciri khas arsitektur indische terlihat pada tata visual bangunan yang didominasi penggunaan warna krem dan juga pengulangan detail bangunan sehingga menjadi harmonis membentuk tatanan yang harmonis. Tata visual bangunan sudah terlihat pada eksterior bangunan yang didominasi bentuk simetris yang merupakan ciri khas arsitektur indische. Selain itu pada area interior khususnya area lobby utama terlihat sangat identik dengan tata visual yang khas dengan terdapat beberapa detail yang selaras dengan konsep bangunan.

Perancangan pengembangan desain kawasan stasiun Tawang didasarkan pada karakteristik bangunan dan kawasan agar selaras dengan nilai historis. Mampu menyelesaikan permasalahan melalui penekanan pada perancangan sirkulasi dan aksesibilitas serta memperhatikan tata visual bangunan sebagai kawasan stasiun wisata maupun intermodal dalam kota. Dengan begitu desain dengan penataan ruang yang dapat menyelesaikan permasalahan kawasan di stasiun Tawang. Penataan sirkulasi dan aksesibilitas saling terhubung satu sama sehingga dapat terjadinya interaksi antar pengguna terhadap stasiun Tawang. Pengaruh ruang disebabkan oleh perilaku manusia dalam menggunakan fungsi ruang dan besaran ruang yang dibutuhkan. Penataan fisik kawasan dapat mempengaruhi perilaku manusia sebagai pengguna sehingga saling

terkait satu sama lain.

Perancangan pengembangan stasiun Tawang akan menggunakan pendekatan perilaku karena berkaitan dengan penambahan fungsi baru dan penataan kembali kawasan yang di definisikan melalui perilaku pengguna stasiun. Arsitektur perilaku adalah arsitektur yang melakukan pendekatan melalui pertimbangan perilaku dalam penerapan dan perancangan desain arsitektur (sebagai lingkungan fisik). Sebuah pendekatan arsitektur yang menggunakan elemen-elemen kebiasaan dan kebutuhan manusia atas ruang yang digunakan melalui kegiatan baik di dalam dan di luar ruangan. Pendekatan arsitektur yang didefinisikan karena adanya fungsi baru dari kebutuhan pengguna akan ruang.

Tabel 1.5 Permasalahan Desain



Sumber : Analisis Penulis, 18 Februari 2020

1.2 RUMUSAN MASALAH

Bagaimana konsep revitalisasi dan pengembangan stasiun Tawang di Kota Semarang untuk mengatasi permasalahan sirkulasi dan aksesibilitas pada elemen tata ruang dalam dan tata ruang luar dengan tetap melestarikan tata visual bangunan melalui pendekatan perilaku?

1.3 TUJUAN DAN SASARAN

1.3.1 Tujuan

Mewujudkan rancangan revitalisasi stasiun Tawang tipe A di Kota Semarang melalui pendekatan arsitektur perilaku untuk mencapai kualitas ruang yang fleksibel dan visual bangunan melalui tatanan fisik yang nyaman dan efektif untuk memenuhi sarana dan prasarana yang diharapkan.

1.3.2 Sasaran

1. Sebagai referensi Pemerintah Kota Semarang dalam merevitalisasi Stasiun Tawang.
2. Sebagai acuan referensi untuk umum dalam pengetahuan dan pemahaman revitalisasi bangunan stasiun yang merupakan cagar budaya.
3. Studi terkait standarisasi sirkulasi dan aksesibilitas moda transportasi, manusia dan pada fasilitas public.
4. Mengkaji dan menganalisis terkait teori arsitektur perilaku.
5. Menganalisis wilayah Kota Lama sebagai lokasi perencanaan dan perancangan stasiun Tawang tipe A di Kota Semarang. Menarik kesimpulan terkait konsep perancangan stasiun Tawang tipe A.

1.4 LINGKUP STUDI

1.4.1 Lingkup Spatial

Bagian-bagian obyek studi yang akan di olah sebagai penekanan studi adalah tata ruang dalam dan tata ruang luar pada Stasiun Tawang terpadu tipe A di Kota Semarang.

1.4.2 Lingkup Substansial

Bagian-bagian tata ruang dalam dan luar pada obyek studi yang akan diolah sebagai penekanan studi yaitu berdasarkan prinsip desain arsitektur perilaku.

1.4.3 Lingkup Temporal

Rancangan ini diharapkan dapat menjadi penyelesaian penekanan studi untuk kurun waktu 10 tahun berdasarkan RTRW Kota Semarang.

1.4.4 Pendekatan Studi

Penyelesaian revitalisasi Stasiun Tawang terpadu tipe A melalui pendekatan perilaku diharapkan dapat menyelesaikan permasalahan sirkulasi, dan aksesibilitas pada elemen tata ruang dalam dan tata ruang luar dengan tetap melestarikan tata visual bangunan stasiun Tawang.

1.5 METODE STUDI

1.5.1 Metode Pengumpulan Data

Pengumpulan data yang dibagi menjadi dua yaitu:

1. Data primer didapatkan dari survey atau tinjauan lapangan ke lokasi site berupa kondisi site dan budaya yang ada di sekitar site.
2. Data sekunder didapatkan dari pengumpulan data yang bersumber pada studi pustaka, jurnal, buku dan media online yang berfungsi sebagai data pendukung terkait topik yang dibahas.

1.5.2 Metode Analisis Data

Analisis data dibagi menjadi tiga yaitu:

1. Analisis Programatik

Meliputi identifikasi pelaku, analisis fungsional (terkait kebutuhan ruang, standarisasi ruang, jenis ruang, besaran ruang, hubungan ruang), dan analisis tapak, struktur, serta utilitas bangunan.

2. Analisis Pendekatan Studi

Meliputi analisis tentang pendekatan arsitektur perilaku sebagai rekayasa arsitektur terhadap sirkulasi serta pemenuhan sarana dan prasarana pengguna stasiun Tawang.

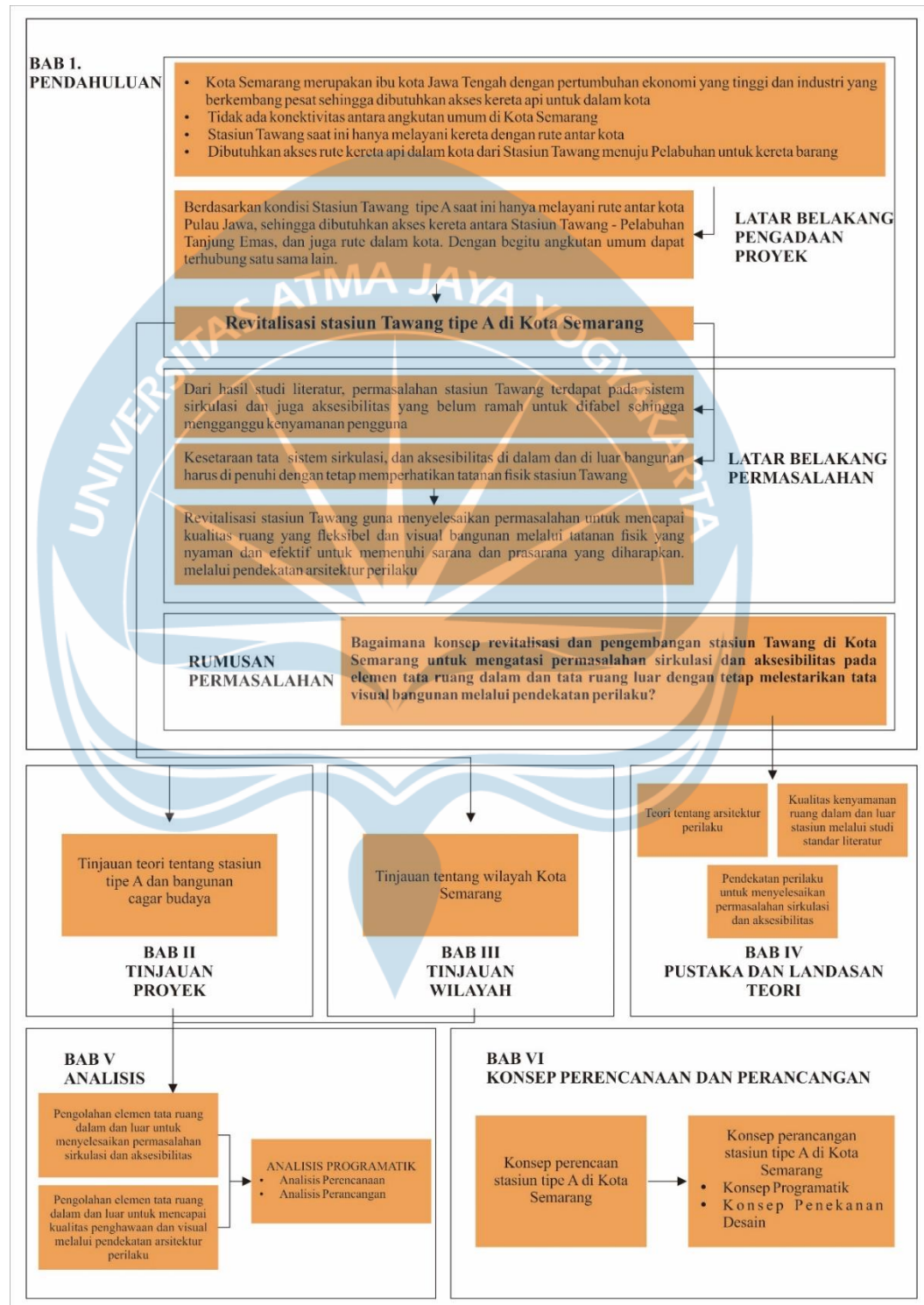
3. Sintesis Data

Meliputi sintesis mengenai pendekatan arsitektur perilaku dari data pengguna stasiun Tawang terhadap kualitas ruang yang fleksibel dan tata visual bangunan melalui tatanan fisik yang nyaman dan efektif.

1.5.3 Metode Penarikan Kesimpulan

Kesimpulan ditarik dengan membuat konklusi deduktif dari hal yang bersifat umum ke khusus. Kesimpulan menjadi landasan konseptual perencanaan dan perancangan hingga menghasilkan hasil akhir berupa gambar perancangan yang menerapkan hasil analisis programatik dan penekanan studi.

1.5.4 Tata Langkah



1.6 KEASLIAN PENULIS

Tabel 1.6 Keaslian Penulisan

No	Keterangan	
1	Judul	Redesain Kompleks Stasiun Kereta Api Pasar Senen di Jakarta Pusat
	Tahun	2017
	Jenis	Skripsi
	Laporan	
	Penulis	Ismeiga Putra
	Instansi	Universitas Atma Jaya Yogyakarta
	Kasus	Permasalahan kurang optimalnya pemanfaatan kawasan Stasiun Pasar Senen terhadap aksesibilitas, tata ruang dan penampilan bangunan Stasiun Pasar Senen
	Kesimpulan	Penelitian yang dilakukan penulis merupakan studi terhadap Stasiun Pasar Senen dengan menerapkan sistem Transit Oriented Development (TOD) melalui pengolahan tata ruang dan penampilan bangunan dengan menggunakan pendekatan arsitektur kontekstual
2	Judul	Pengembangan Stasiun Solo Jebres di Kota Surakarta
	Tahun	2017
	Jenis	Skripsi
	Laporan	
	Penulis	Danang Seta Wijaya
	Instansi	Universitas Atma Jaya Yogyakarta
	Kasus	Permasalahan daya tampung stasiun, fasilitas penunjang dan pemisahan jalur sirkulasi wisata dan non wisata yang di pecahkan dengan desain yang kompatibel
	Kesimpulan	Penelitian yang dilakukan penulis merupakan studi terhadap

Stasiun Solo Jebres melalui penambahan fasilitas pendukung sekaligus perbaikan jaringan sirkulasi dan konektivitas antar bagian kawasan Stasiun Solo Jebres dengan memisahkan lajur wisatawan dan non wisatawan.

- 3 Judul Perencanaan Stasiun Kereta Api Transit Berbasis Transit Oriented Development (TOD) dengan Pendekatan Arsitektur Perilaku
- Tahun 2019
- Jenis Jurnal
- Laporan
- Penulis Shindu Putra, Elfida Agus, Desy Aryanti
- Instansi Program Studi Arsitektur, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, Universitas Bung Hatta
- Kasus Perancangan sebuah Stasiun Kereta dengan konsep Transit Oriented Development (TOD) yang memiliki kejelasan orientasi, keselamatan, dan system sirkulasi yang efektif dan efisien yang memiliki arsitektur setempat agar mencitrakan kekhasan daerah pada bangunan.
- Kesimpulan Penelitian yang dilakukan penulis adalah usulan desain Stasiun Kereta Api di Kota Padang dengan menggunakan pendekatan TOD guna permasalahan lingkungan dan mensinergikan antar moda transportasi. Penelitian yang menekankan pada konsep TOD ini diharapkan dapat memberi manfaat diantaranya adalah penurunan penggunaan kendaraan pribadi untuk transportasi, peningkatan pejalan kaki dan pengguna stasiun kereta api transit, menghidupkan kawasan yang ada disekitar stasiun kereta api.

Sumber : Analisis Penulis, Februari 2020

1.7 SISTEMATIKA PENULISAN

BAB I Pendahuluan

Bab ini berisi tentang latar belakang pengadaan proyek, latar belakang permasalahan, rumusan masalah, tujuan, sasaran, lingkup studi, metode studi, tata langkah, dan sistematika penulisan.

BAB II Tinjauan Proyek

Bab ini berisi pengertian objek studi, fungsi dan tipologi objek studi, tinjauan terhadap objek sejenis, persyaratan, kebutuhan ruang, standar - standar perencanaan dan perancangan yang berkaitan dengan Stasiun Tawang tipe A.

BAB III Tinjauan Kawasan Wilayah

Bab ini berisi tentang tinjauan wilayah Kota Lama yang digunakan sebagai site revitalisasi Stasiun Tawang tipe A di Kota Semarang, dimana lokasi yang digunakan harus dilakukan pengkajian tentang kondisi administrasi, geografis, klimatologis, sosial budaya, norma atau kebijakan otoritas wilayah terkait elemen perkotaan yang relevan.

BAB IV Tinjauan Pustaka dan Landasan Teori

Bab ini berisikan tentang teori yang berkaitan dengan pembangunan Stasiun Tawang tipe A di Kota Semarang dari aspek sirkulasi serta aspek standarisasi besaran ruang dan fasilitas kendaraan maupun manusia normal dan penyandang disabilitas dengan pendekatan arsitektur perilaku.

BAB V Analisis

Bab ini berisi tentang analisis perwujudan perancangan Stasiun Tawang tipe A yang memiliki sirkulasi yang sesuai standar serta fasilitas yang memadai bagi kalangan umum maupun penyandang disabilitas.

BAB VI Konsep Perencanaan dan Perancangan

Bab ini berisi tentang penjelasan konsep perencanaan dan perancangan Stasiun Tawang tipe A pada penataan ruang dalam dan luar.