

Peningkatan Efektivitas Jalur Transportasi Melalui Pembangunan Glass Ball Station (Stasiun Bola Kaca) Sebagai Pendukung Pemerataan Ekonomi Sekaligus Sebagai Ikon Wisata Baru Indonesia

Muhammad Alhada Fuadilah Habib¹, Michelle Suryaputra², Bintis Ti'anatud Diniati³

Universitas Islam Negeri Sayyid Ali Rahmatullah Tulungagung^{1,3}

Universitas Airlangga²

e-mail : habibhada@gmail.com

ABSTRAK

Indonesia merupakan negara kepulauan yang terdiri dari 18.306 pulau dan terpisah oleh batas laut dan samudra. Transportasi melalui jalur laut dan udara untuk menghubungkan pulau-pulau tersebut sampai saat ini dirasa masih kurang efektif. Berdasarkan hasil prediksi yang dilakukan oleh proyeksi pertumbuhan penduduk Indonesia pada tahun 2020, diketahui bahwa terjadi ketimpangan persebaran penduduk di Indonesia. Persebaran penduduk yang tidak merata tersebut disebabkan oleh pembangunan yang belum merata dan masih terpusat di kota-kota besar terutama di Pulau Jawa. Akibatnya, banyak masyarakat yang melakukan urbanisasi ke kota-kota besar dengan imajinasi mendapat kehidupan yang lebih baik. Kondisi kota yang semakin padat ternyata menimbulkan berbagai persoalan, mulai dari skala mikro hingga makro. Kemiskinan, pengangguran, pencemaran lingkungan, dan kemacetan seringkali mewarnai kehidupan masyarakat di perkotaan. Sementara itu, persoalan masyarakat yang tinggal di daerah terpencil juga masih banyak, mulai dari minimnya pembangunan sarana dan prasarana, minimnya pembangunan SDM, buruknya koneksi internet, bahkan belum adanya aliran listrik. Kondisi seperti ini tentu saja menghambat perkembangan masyarakat yang tinggal di daerah terpencil. Berangkat dari persoalan tersebut, kami mengusulkan sebuah gagasan yang dapat membantu memeratakan pembangunan dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat Indonesia. Gagasan tersebut berupa pembangunan stasiun kereta raksasa di tengah Laut Jawa dan Laut Banda (glass ball station) yang dapat menghubungkan seluruh wilayah nusantara, sekaligus sebagai ikon wisata baru bagi Bangsa Indonesia untuk menarik para wisatawan dari luar negeri. Dengan adanya pembangunan tersebut, persoalan kesenjangan sosial dan ekonomi di wilayah Indonesia dapat teratasi dan dapat membawa pemerataan bagi kemajuan dan kesejahteraan bangsa, serta menjadi sumber devisa baru melalui sektor pariwisata.

Kata Kunci: Ketimpangan, Pariwisata, Pembangunan, Stasiun Bola Kaca, Transportasi

ABSTRACT

Abstract Indonesia is an archipelagic country consisting of 18,306 islands and separated by sea and ocean boundaries. Transportation by sea and air to connect the islands is still considered ineffective. Based on the predictions made by the projection of Indonesia's population growth in 2020, it is known that there is an imbalance in the distribution of the population in Indonesia. The uneven distribution of the population is caused by uneven development and is still concentrated in big cities, especially on the island of Java. As a result, many people are urbanizing to big cities with the imagination of getting a better life. The increasingly congested city conditions have caused various problems, ranging from micro to macro scales. Poverty, unemployment, environmental pollution, and congestion often color people's lives in urban areas. Meanwhile, there are still many problems for people living in remote areas, ranging from the lack of development of facilities and infrastructure, the lack of human resource development, poor internet connection, and even the absence of electricity. This condition, of course, hinders the development of people living in remote areas. Based on this problem, we propose an idea that can help equalize development and improve the welfare of the Indonesian people. The idea is to build a giant train station in the middle of the Java Sea and Banda Sea (glass ball station) that can connect all regions of the archipelago, as well as a new tourist icon for the Indonesian people to attract tourists from abroad. With this development, the problem of social and economic inequality in the territory of Indonesia can be resolved and can bring equity to the progress and welfare of the nation, as well as become a new source of foreign exchange through the tourism sector.

Keywords: Development, Glass Ball Station, Inequality, Tourist, Transportation

A. PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara kepulauan yang memiliki 13.487 pulau dan tersebar di sepanjang wilayah yuridis laut Indonesia. Ribuan pulau tersebut tersebar dalam gugusan pulau besar maupun kecil dan menjadikan negara Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia. Dari 13.487 pulau tersebut, terdapat 2.342 pulau yang dihuni oleh manusia dengan berbagai macam suku, budaya, dan agama (Paongan, 2012).

Kondisi geografis Indonesia tersebut, menjadikan masyarakat yang tinggal di satu pulau dengan pulau lainnya terpisah oleh lautan. Setidaknya ada 18.306 pulau di Indonesia yang hanya bisa ditempuh melalui perjalanan jalur laut maupun udara (Utami, Triyatno, & Antomi, 2018). Kondisi ini menyebabkan interaksi fisik antara satu masyarakat dengan masyarakat lainnya cenderung tidak bisa terjalin secara intens, sehingga membuat masyarakat yang tinggal di pulau-pulau terpencil sukar untuk berkembang serta lambat dalam menanggapi

perubahan sosial dan ekonomi. Apalagi masih cukup banyak wilayah-wilayah terpencil di Indonesia yang masih kesulitan dalam mendapatkan akses internet.

Kondisi geografis Indonesia yang terpisah-pisah tersebut, ternyata menimbulkan berbagai persoalan khususnya menyangkut masalah pemerataan pembangunan dan kependudukan. Bentuk ketimpangan itu dapat kita lihat dengan jelas dari penampakan fisik pembangunan infrastruktur dan jumlah penduduk antara daerah terpencil dengan daerah perkotaan (Ranjabar, 2012). Berikut ini tersaji data perbandingan persebaran jumlah penduduk di beberapa provinsi di Indonesia.

Tabel 1. Perbandingan Persebaran Penduduk di Beberapa Provinsi di Indonesia

Propinsi	2000	2005	2010	2015	2020	2025
DKI Jakarta	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Jawa Barat	50,3	58,8	66,2	72,4	77,4	81,4
Jawa Tengah	40,4	48,6	56,2	63,1	68,9	73,8
Jawa Timur	40,9	48,9	56,5	63,1	68,9	73,7
Sulawesi Tengah	19,3	21,0	22,9	24,9	27,3	29,9
Nusa Tenggara Timur	15,4	18,0	20,7	23,5	26,4	29,3

Sumber: (Habib, 2020)

Berdasarkan table di atas dapat diketahui bahwa terdapat ketimpangan persebaran penduduk di beberapa provinsi di Indonesia. Jumlah penduduk NTT bahkan tidak sampai seperempat dari jumlah penduduk di provinsi DKI Jakarta. Kondisi seperti ini tentu saja mengakibatkan ketimpangan kepadatan penduduk di Indonesia yang tentu saja bisa berakibat pada ketimpangan sosial dan ekonomi. Dari segi kependudukan dapat kita lihat bahwa wilayah yang berada di daerah terdepan (wilayah perkotaan) cenderung memiliki jumlah penduduk yang padat, begitu sebaliknya.

Jika dilihat dari faktor penyebab ketimpangan kepadatan penduduk di Indonesia, salah satunya penyebabnya adalah faktor urbanisasi. Urbanisasi terjadi karena pembangunan yang tidak merata sehingga masyarakat yang tinggal di daerah minim pembangunan akan berusaha bermigrasi ke daerah yang dianggap lebih maju dengan pembangunan yang bagus (Chotib, 1997). Ahli kependudukan di Indonesia menjelaskan bahwa 40 persen urbanisasi di Indonesia merupakan kontribusi perpindahan penduduk dari pedesaan ke perkotaan, untuk bekerja dan mendapatkan berbagai sarana dan prasarana yang lebih baik (Chotib, 1997). Berdasarkan pernyataan Chotib di atas, pelaksanaan pembangunan yang tidak merata, di mana pembangunan seolah-olah hanya memfokuskan dirinya pada daerah perkotaan di Pulau Jawa, telah memberikan dampak yang cukup signifikan bagi ketimpangan persebaran penduduk. Urbanisasi pun mengalami eskalasi dari tahun ke tahun yang pada gilirannya menyebabkan daerah

perkotaan sendiri tidak mampu lagi menampung kepadatan penduduk yang begitu luar biasa.

Pembangunan di kota-kota besar terutama di Pulau Jawa yang begitu masif, menjadi faktor utama penarik urbanisasi. Masyarakat yang tinggal di pedesaan memiliki imajinasi yang tinggi terhadap perkotaan, seperti peluang kerja yang lebar dan sarana/prasarana yang memadai, kondisi ini menyebabkan masyarakat berbondong-bondong pindah ke kota-kota besar dengan harapan mendapat kehidupan yang lebih baik. Sementara itu, faktor pendorong urbanisasi yang berasal dari desa juga semakin menguat. Kondisi pembangunan sarana dan prasarana di wilayah desa yang masih sangat kurang, mendorong masyarakat untuk mencoba peruntungan baru, yaitu dengan pergi merantau ke kota-kota besar (Widiawaty, 2019). Dampak dari tingginya arus urbanisasi tersebut saat ini sangat bisa dirasakan di kota-kota besar yaitu tingginya pengangguran, kemiskinan, kemacetan, pemukiman kumuh, pencemaran lingkungan, bencana alam, dan kriminalitas. Hal ini tentu saja merupakan sebuah masalah nyata yang menghambat pembangunan dan kesejahteraan masyarakat baik di perkotaan maupun di pedesaan.

Disamping berbagai masalah yang terjadi di wilayah perkotaan, wilayah pedesaan yang banyak ditinggalkan penduduk, tampaknya mulai menunjukkan gejala keterpurukannya. Masyarakat pedesaan mulai kehilangan tenaga kerja muda, serta mengalami ketertinggalan di bidang sosial, ekonomi, dan politik. Persoalan-persoalan tersebut selain diakibatkan karena masalah kependudukan, juga disebabkan karena masalah kurangnya pembangunan infrastruktur yang dibutuhkan oleh masyarakat sehingga masyarakat kesulitan untuk memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari. Contoh nyata wilayah di Indonesia yang tergolong terpencil adalah Kepulauan Selayar di Sulawesi Selatan (Ibrahim, 2003). Berdasarkan realitas di atas, masalah kependudukan yang disebabkan oleh ketidakmerataan pembangunan di Indonesia menjadi masalah krusial yang perlu diselesaikan dengan ide atau gagasan yang inovatif.

Persoalan ketimpangan antara wilayah terdepan dengan wilayah terpencil sebenarnya dapat diselesaikan dengan memberikan akses mudah yang menghubungkan antara wilayah terdepan dengan wilayah terpencil. Menurut teori dari Chambers terjadinya ketimpangan sosial antara wilayah terdepan dengan wilayah terpencil diakibatkan karena perbedaan akses transportasi antara ke-2 wilayah tersebut dari pusat kota dan juga dari daerah lain di sekitarnya. Wilayah yang memiliki akses transportasi mudah ke pusat kota (pusat peradaban) dan juga ke wilayah lain di sekitarnya (sebagai pemasok sumber daya maupun penerima sumber daya), akan cenderung maju dan banyak dihuni oleh masyarakat. Namun sebaliknya, wilayah yang sulit diakses oleh transportasi menuju pusat kota (pusat peradaban) dan

juga ke wilayah lain disekitarnya (sebagai pemasok sumber daya maupun penerima sumber daya), akan cenderung terbelakang dan berpenduduk jarang. Kedua wilayah tersebut apabila telah mencapai puncaknya, masing-masing akan memunculkan berbagai macam persoalan salah satunya yang paling sering muncul adalah masalah kemiskinan (Rirzer, 2012).

Solusi inovatif yang penulis tawarkan untuk mengatasi berbagai macam persoalan yang diakibatkan karena masalah ketimpangan jumlah penduduk antara wilayah terdepan dengan wilayah terpencil adalah dengan membangun jalur transportasi penghubung nusantara yang dapat dinikmati oleh semua kalangan dengan harga yang murah, mudah diakses, cepat, dan menggunakan teknologi modern yang serba otomatis. Transportasi penghubung semua wilayah di Indonesia ini akan berpusat di dua wilayah, yang pertama yaitu di Laut Jawa dan yang kedua di Laut Banda. Pusat transportasi tersebut berupa stasiun raksasa terbesar di dunia yang dilengkapi dengan pusat kegiatan perekonomian penduduk di Indonesia (mirip pusat perbelanjaan di tengah laut yang menjual berbagai macam produk asli Indonesia) yang akan menyerap banyak tenaga kerja dan mengurangi angka pengangguran di Indonesia.

Stasiun yang berlokasi di Laut Jawa akan menghubungkan Pulau Jawa, Pulau Kalimantan, Pulau Sumatera, Pulau Sulawesi, Pulau Bali, Pulau Lombok dan juga pulau-pulau kecil lain di sekitarnya. Sementara itu, untuk stasiun yang berlokasi di Laut Banda akan menghubungkan antara Pulau Papua, Pulau Sulawesi, Pulau Halmahera, Pulau Baru, Pulau Flores, Pulau Seram, Pulau Timor, dan pulau-pulau kecil lain di sekitarnya. Setelah proyek pembangunan jalur transportasi ini selesai, penduduk Indonesia dapat melakukan mobilitas dengan mudah melalui jalur kereta listrik mulai dari Sabang sampai Merauke.

Pembangunan jalur transportasi nasional yang diberi nama Glass Ball Station (Stasiun Bola Kaca) ini selain menjadi jalur transportasi nasional, juga dirancang sebagai landmark baru Bangsa Indonesia sebagai objek wisata internasional yang menjadi daya tarik bagi wisatawan asing dari seluruh penjuru dunia. Selain rancangan arsitektur Glass Ball Station yang menarik, keindahan sumber daya laut Indonesia yang sangat menawan, menjadi faktor pendukung keindahan Glass Ball Station untuk menarik para wisatawan asing.

Sektor pariwisata saat ini sangat potensial untuk menambah devisa negara melalui kehadiran para turis asing. Tingginya minat masyarakat terhadap sektor pariwisata, didorong oleh keberadaan media sosial yang hampir semua masyarakat saat ini memiliki. Masyarakat seolah berlomba-lomba mengunjungi berbagai tempat wisata di berbagai penjuru dunia untuk berfoto ria dan mengunggah fotonya di berbagai platform media sosial, seperti

instagram, facebook, whatsapp, twitter, dan sebagainya. Budaya pamer foto/video di media sosial seperti inilah yang menjadi salah satu faktor pendorong tingginya minat masyarakat terhadap berbagai tempat wisata (Habib & Mahyuddin, 2021).

Faktor lain yang menjadi pendorong tingginya minat masyarakat terhadap dunia hiburan, termasuk pariwisata, adalah meningkatnya tingkat stress masyarakat akibat padatnya aktifitas, kejemuhan, dan tingginya tuntutan hidup masyarakat di era modern seperti sekarang ini. Masyarakat dari berbagai kalangan ingin mendapatkan hiburan dan ketenangan (istilah populernya refreshing), dengan mengunjungi berbagai tempat wisata bersama pasangan, teman, maupun keluarga. Kondisi seperti inilah yang kerap kali membuat berbagai tempat wisata ramai dikunjungi oleh masyarakat khususnya di akhir pekan dan di hari-hari libur nasional.

Tingginya minat masyarakat di seluruh dunia terhadap sektor pariwisata tersebut, menjadi peluang tersendiri bagi Bangsa Indonesia yang memiliki kekayaan Sumber Daya Alam mengagumkan, salah satunya laut, untuk dikembangkan menjadi tempat wisata. Melalui pembangunan Glass Ball Station (Stasiun Bola Kaca) ini, keindahan laut Indonesia akan tampak jelas terlihat, ditambah dengan bangunan stasiun yang dibuat dengan desain artistic dan mengagumkan (Mubarak & Aqli, 2021). Kondisi ini akan menarik para turis asing untuk mencoba alat transportasi penghubung nusantara sekaligus menikmati keindahan laut Indonesia yang mengagumkan.

Solusi yang pernah dilakukan untuk mengatasi masalah ketimpangan (ketidakmerataan jumlah penduduk) di Indonesia adalah dengan mengadakan program transmigrasi penduduk yang dilakukan oleh Kementerian Tenaga Kerja dan Transmigrasi Republik Indonesia. Program transmigrasi ini dilakukan dengan cara memindahkan ratusan ribu keluarga dari daerah yang berpenduduk padat ke daerah yang berpenduduk jarang dengan menyediakan berbagai fasilitas yang dibutuhkan oleh penduduk di wilayah yang baru tersebut (Dinas Kominfo Jateng, 2019) (Listyanti, 2013).

Solusi yang pernah diberikan oleh pemerintah tersebut, dapat dikatakan kurang efektif dan masih belum bisa menyelesaikan masalah dengan baik. Hal ini terbukti dengan masih tingginya angka ketimpangan jumlah penduduk antara wilayah di daerah terpencil dengan wilayah di daerah terdepan. Sensus penduduk tahun 2020 menunjukkan bahwa presentase jumlah penduduk di Pulau Jawa mencapai 57,49% dibandingkan dengan total jumlah penduduk pulau lain di Indonesia (Badan Pusat Statistik, 2020). Ketidakefektifan kebijakan transmigrasi yang dilakukan oleh pemerintah tersebut dikarenakan tidak disertainya pembangunan akses transportasi yang memadai menuju pusat kota maupun daerah lain disekitarnya sebagai pemasok sumber daya untuk

kegiatan ekonomi maupun penerima produk dari hasil kegiatan ekonomi dari daerah transmigran. Hal ini mengakibatkan masyarakat tidak bisa hidup secara mandiri “berdikari” setelah bantuan yang diberikan oleh pemerintah dihentikan. Pada tahun 2011 lalu sebanyak 50 kepala keluarga transmigran di Pelabai, Kabupaten Lebong, Bengkulu, mengaku terancam kelaparan karena tidak memiliki sumber penghasilan dan sulitnya akses transportasi menuju daerah lain disekitarnya (Julikawati, 2011).



Gambar 1. Akses Transportasi di Wilayah Transmigran (Julikawati, 2011)

Gagasan pembangunan proyek jalur kereta api bawah laut dengan stasiun kereta api di tengah laut seperti ini, sekarang tengah dikerjakan oleh pemerintah Cina dan sudah lolos penilaian dewan pakar yang dipimpin Qian Qihu dari Chinese Academy Engineering. Jalur transportasi ini nantinya akan menghubungkan Kepulauan Zhoushan, Provinsi Zhejiang, dengan wilayah daratan China akan dihubungkan dengan kereta api cepat dari Ningbo sejauh 77 kilometer melalui terowongan dan beberapa jembatan via Pulau Jintang. Pembangunan yang dilakukan oleh pemerintah Cina ini dimulai pada tahun 2020 dan persiapannya dilakukan sejak tahun 2018 (Santoso, 2020). Namun demikian, ide gagasan pembangunan Glass Ball Station (Stasiun Bola Kaca) ini, sebenarnya sudah penulis ajukan sejak tahun 2014 dan pernah terpilih sebagai salah pemenang dalam Program Kreativitas Mahasiswa Bidang Gagasan Teretulis (PKM-GT), yang merupakan salah satu program dari Kementerian Riset Teknologi dan Pendidikan Tinggi. Judul asli gagasan ini adalah “Peningkatan Efektivitas Jalur Transportasi Melalui Pembangunan Glass Ball Station (Stasiun Bola Kaca) dengan Sistem ET (Electric Train) di Laut Jawa dan Laut Banda” (Panitia PKM GT, 2014). Dengan demikian, ide pembangunan Glass Ball Station (Stasiun Bola Kaca) merupakan ide yang original dan ternyata terbukti saat ini dapat dilakukan oleh Negara Cina.



Gambar 2. Stasiun Kereta Api di Tengah Laut di Negara Cina (Santoso, 2020)

Hasil studi terdahulu menjelaskan bahwa faktor utama penyebab ketimpangan kesejahteraan masyarakat di Indonesia adalah kurang memadahinya akses atau jalur transportasi diantara wilayah-wilayah tersebut (Joesoef, Sulistiyantri, & Prasetya, 2016). Berdasarkan studi tersebut, ide pembangunan Glass Ball Station (Stasiun Bola Kaca) sebagai jalur transportasi penghubung nusantara, merupakan solusi terbaik untuk mengatasi berbagai masalah ketimpangan di Indonesia.

Selain untuk mengatasi masalah ketimpangan sosial-ekonomi, pembangunan pembangunan Glass Ball Station (Stasiun Bola Kaca) ini juga dapat digunakan untuk meningkatkan devisa negara melalui sektor pariwisata. Hasil studi terdahulu menjelaskan bahwa Indonesia memiliki potensi sumber daya alam yang sangat baik untuk dikembangkan menjadi destinasi pariwisata internasional. Bahkan saat ini sektor pariwisata terbukti telah menjadi sumber teratas devisa negara (Rahma, 2020). Berdasarkan studi tersebut pembangunan Glass Ball Station akan dibuat dengan desain yang sangat menarik (istilah populernya Instagramable), dengan bola kaca yang dapat menyatu dengan keindahan laut Indonesia sehingga mampu menyuguhkan perpaduan antara kemegahan bangunan stasiun dan keindahan alam laut Indonesia. Keindangan yang mengagumkan ini sangat berpotensi menarik wisatawan asing berkunjung ke Indonesia yang dapat meningkatkan devisa negara..

B. METODE PENELITIAN

Metode penulisan artikel ini menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif dengan teknik pengumpulan data studi pustaka. Data-data yang digunakan berasal dari berbagai jurnal ilmiah, laporan hasil penelitian, serta berita di media massa yang terpercaya. Data-data tersebut dihimpun, kemudian dieliminasi, dan dianalisis untuk mendukung ide inovatif dari penulis dalam memecahkan permasalahan ketimpangan sosial-ekonomi dan peningkatan devisa negara melalui pembangunan Glass Ball Station (Stasiun Bola Kaca).

C. HASIL DAN PEMBAHASAN

Potensi Gagasan dalam Memperbaiki Kondisi Kekinian

Dengan dibangunnya jalur transportasi penghubung nusantara yang akan berpusat di stasiun raksasa Laut Jawa dan Laut Banda ini, manfaat langsung yang dapat dirasakan oleh masyarakat adalah kemudahan mobilitas menuju seluruh penjuru tanah air. Dengan adanya jalur transpotasi ini, masyarakat akan lebih mudah melakukan kegiatan perekonomian terutama kegiatan pengadaan faktor-faktor produksi (sumber daya alam, sumber daya manusia, alat produksi, dan modal), serta penyaluran barang-barang hasil produksi. Selain itu, terselesaikannya persoalan ketimpangan jumlah

penduduk dan pembangunan yang tidak merata antara wilayah terpencil dan wilayah terdepan di Indonesia. Masyarakat yang dahulunya tinggal memusat di wilayah yang padat penduduk, secara perlahan akan menyebar ke seluruh wilayah NKRI dan pembangunan di segala bidang akan merata di seluruh wilayah Indonesia karena mudahnya akses menuju seluruh penjuru tanah air.

Setelah masalah ketimpangan jumlah penduduk dan ketidakmerataan pembangunan di Indonesia teratasi, secara perlahan persoalan-persoalan lain yang muncul akibat dua masalah tersebut juga akan teratasi. Persoalan yang akan terselesaikan diantaranya adalah kemacetan, pemukiman kumuh, kemiskinan, pengangguran, kriminalitas, dan juga pencemaran lingkungan (baik tanah, air, maupun udara). Kemudahan akses transportasi ini secara perlahan juga akan menyelesaikan permasalahan wilayah terpencil, seperti persoalan yang menyangkut masalah minimnya pembangunan infrastruktur dan serta masalah minimnya kualitas dan kuantitas SDM yang dimiliki (Soembodo, 2010).

Pihak-Pihak yang Perlu Dilibatkan dalam Pengimplementasian Gagasan

Adapun pihak-pihak yang akan membantu mengimplementasikan gagasan pembangunan jalur kereta api penghubung nusantara ini diantaranya adalah PT. Kereta Api Indonesia, pemerintah daerah provinsi, kota, dan kabupaten, arsitektur, kontraktor, PT. PLN, Kementerian Perhubungan, Satuan Polisi Lalu Lintas, Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif, dan Kementerian Keuangan.

PT. Kereta Api Indonesia (PT. KAI) berperan membantu proses pembangunan jalur rel kereta listrik yang akan dibangun dengan model "panggung" di atas kota agar tidak mengganggu jalur transpotasi lainnya. Selain itu, PT. KAI juga berperan dalam pengadaan alat pembelian tiket kereta listrik yang otomatis (tanpa tenaga kerja manusia), dan juga pengadaan kereta listrik sendiri. Selanjutnya adalah pemerintah daerah di seluruh Indonesia bekerja sama dengan ahli tata kota berperan dalam mengatur jalur transportasi kereta listrik di masing-masing kota/kabupaten.

Arsitektur berperan dalam perancangan pembangunan stasiun kereta listrik raksasa yang akan dibangun di tengah Laut Jawa dan Laut Banda beserta jembatan penghubungnya yang menghubungkan antar stasiun di pulau-pulau di Indonesia dengan stasiun raksasa di tengah laut. Lalu pihak kontraktor berperan dalam pelaksana pembangunan proyek stasiun raksasa (Glass Ball Station) di tengah Laut Jawa beserta jembatan penghubungnya yang akan menghubungkan pulau-pulau di Indonesia dengan

stasiun raksasa ini. Selanjutnya tugas PT. PLN adalah menyediakan atau membangun sistem listrik tenaga angin yang akan digunakan untuk kebutuhan listrik di dalam stasiun kereta listrik ini. Mengingat angin di tengah laut cukup kencang dan cukup untuk kebutuhan listrik stasiun beserta kebutuhan listrik penggerak kereta api.

Peran dan kontribusi dari Kementerian Perhubungan yaitu mewujudkan pola jaringan dan manajemen operasional kereta api listrik yang berdaya saing tinggi dalam iklim usaha yang kondusif dengan cara mendorong minat masyarakat untuk menggunakan kereta api listrik, kemudian memenuhi sarana dan prasarana yang dibutuhkan dalam pengoperasian kereta api listrik, lalu menyediakan sumber daya manusia yang berkualitas untuk mengatur seluruh kegiatan pengoperasian kereta api listrik, serta menjaga kelayakan sarana dan prasarana kereta api listrik. Lalu Satuan Polisi Lalu Lintas berperan dalam penertiban pengguna transportasi kereta listrik agar tercipta suasana transportasi yang tertib, aman, dan nyaman.

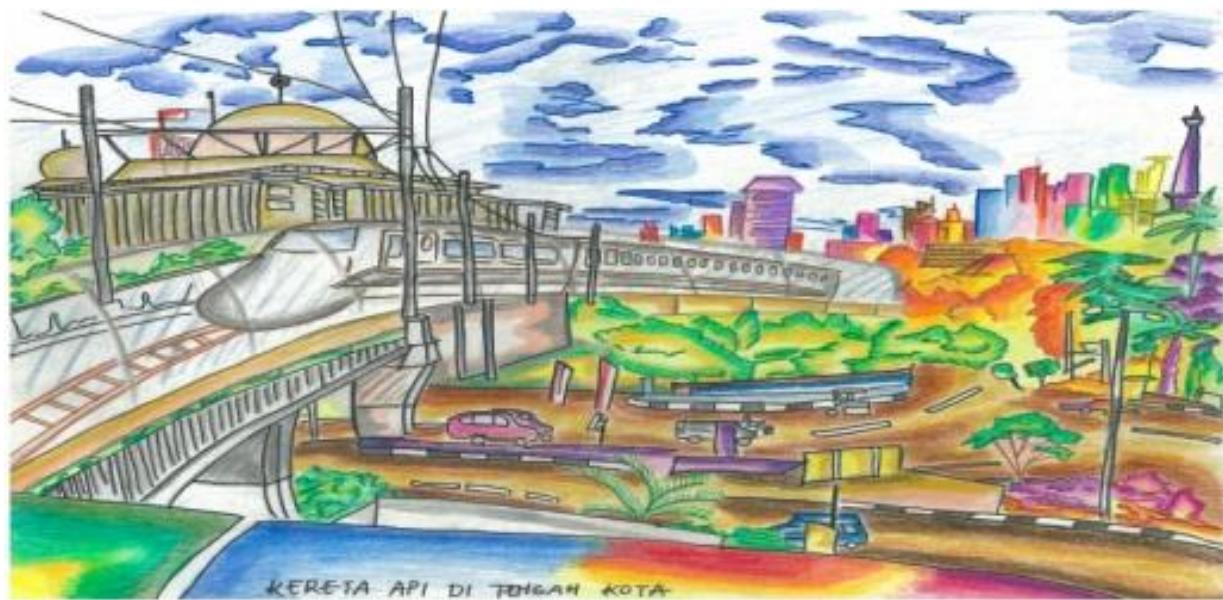
Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif mendukung dalam mendesain bangunan Glass Ball Station agar memiliki nilai pariwisata yang tinggi sehingga dapat menarik banyak wisatawan. Salain itu Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif juga akan membantu mempromosikan ikon destinasi wisata baru ini ke seluruh dunia dan mengelola seluruh aspek dari segi pariwisatanya. Tarakhir yang tidak kalah pentingnya adalah peran Kementerian Keuangan yang akan mengatur seluruh biaya pembangunan proyek ini serta setelah proyek ini selesai dan beroperasi, Kementerian Keuangan juga turut serta dalam mengelola dan mengawasi seluruh pemasukan baik dari segi retribusi, pajak, dan penjualan.

Langkah-langkah Strategis Pengimplementasian Gagasan

Adapun langkah-langkah strategis dalam pengimplementasian gagasan ini yaitu;

1.Tahun pertama, melakukan rapat koordinasi dengan PT. KAI, Kementerian Perhubungan, Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif, Kementerian Keuangan, pemerintah daerah propinsi, dan juga pemerintah pusat, untuk membahas perencanaan pembangunan jalur kereta listrik penghubung nusantara. Adapun Langkah-langkah pembangunan yang diusulkan adalah sebagai berikut:

a.Dibangunnya kereta listrik penghubung seluruh kecamatan dalam kota/kabupaten, kemudian akan memiliki satu titik stasiun pusat di di pusat kota/Kabupaten. Kereta listrik penghubung kecamatan ini di berinama KRL-K..



Gambar 3. Jalur Kereta Listrik di Tengah Kota Penghubung antar Kecamatan (Penulis, 2014)

- a. Dibangunnya kereta listrik penghubung kota/kabupaten yang akan menghubungkan seluruh kota/kabupaten dalam satu provinsi, dan akan memiliki satu pusat stasiun di pusat provinsi. Kereta listrik ini akan diberi nama KRL-P.
- b. Dibangunnya kereta listrik penghubung provinsi yang akan menghubungkan seluruh provinsi di Indonesia dan berpusat di dua titik yaitu di stasiun Laut Jawa dan Stasiun Laut Banda. Kereta listrik ini akan diberi nama KRL-N.



Gambar 4. Peta Jalur Kereta Listrik di Nusantara Penghubung Seluruh Indonesia (Penulis, 2014)

2. Tahun ke-2, pemerintah daerah kota/kabupaten dan juga pemerintah provinsi mulai melakukan pembangunan jalur kereta listrik di daerahnya, bersamaan dengan proses pembangunan

jalur kereta listrik di tingkat kota/kabupaten dan juga di tingkat provinsi.

3. Tahun ke-3, mengintegrasikan desain stasiun raksasa dari penggagas dengan arsitektur yang sudah ahli agar terbentuk sebuah desain stasiun yang kuat,

kokoh, indah, menarik, dan berdaya guna tinggi serta mendukung sektor pariwisata. Selanjutnya, memberikan peluang bagi para investor atau

STASIUN RAKSASA DI TENGAH LAUT JAWA
(DARI SISI SAMARINDA)



Gambar 5. Desain Stasiun Raksasa di Tengah Laut Jawa dan Laut Banda (Penulis, 2014)

1. Tahun ke-4, menjalin kerja sama dengan kontraktor untuk membangun proyek stasiun raksasa penghubung nusantara ini.
2. Tahun ke-5 hingga tahun ke-13, proses pembangunan proyek stasiun raksasa di tengah Laut Jawa dan Laut Banda
3. Tahun ke-14, bekerja sama dengan pihak PT. PLN untuk mengkonfigurasikan aliran listrik tenaga angin di stasiun raksasa ini
4. Tahun ke-15, bekerja sama dengan PT KAI untuk menyediakan kereta api listrik yang cepat dan berkualitas sebagai alat transportasi masyarakat di Indonesia
5. Tahun ke-16, optimalisasi sektor pariwisata melalui promosi dan pelayanan wisata oleh Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif
6. Tahun ke-17, terselesaikannya masalah ketidakmerataan jumlah penduduk dan ketimpangan pembangunan (infrastruktur serta SDM) serta majunya sektor pariwisata yang dapat meningkatkan devisa negara.

E. SIMPULAN

Berdasarkan pembahasan di atas dapat disimpulkan bahwa pembangunan, persebaran penduduk, dan kesejahteraan sosial-ekonomi masyarakat di Indonesia masih belum merata. Hal ini disebabkan oleh akses transportasi ke beberapa lokasi di Indonesia yang masih sangat terbatas sehingga ditemukan masyarakat yang masih sangat terbelakang dengan berbagai permasalahan di dalamnya. Di samping itu juga ditemukan masyarakat perkotaan yang sudah sangat padat penduduk dengan berbagai

penghibah untuk membantu pendanaan dari proyek besar ini.



permasalahan di dalamnya. Gagasan ini dirumuskan untuk mengatasi masalah kesenjangan penduduk yang terjadi di daerah terdepan (perkotaan) dengan daerah terpencil akibat pembangunan dan persebaran penduduk yang tidak merata. Gagasan yang dirumuskan berupa pembangunan jalur kereta api listrik penghubung seluruh wilayah di Indonesia. Pembangunan jalur transportasi di nusantara ini dilakukan dengan mendirikan stasiun raksasa (Glass Ball Station) di atas Laut Jawa dan Laut Banda sebagai stasiun sentral penghubung seluruh stasiun di Indonesia. Selanjutnya membangun sistem aliran listrik tenaga angin untuk mengoperasikan kereta sekaligus sebagai sumber energi bagi stasiun bola kaca tersebut. Mengingat angin di tengah laut cukup kencang, maka tenaga angin digunakan sebagai pembangkit listrik untuk memenuhi kebutuhan listrik yang diperlukan dalam kegiatan operasional stasiun beserta pembangkit listrik kereta apinya. Pembangunan Glass Ball Station ini juga dirancang sebagai ikon baru di sektor pariwisata Indonesia yang dapat menjadi sumber devisa negara dengan menarik para wisatawan asing untuk menikmati keindahan laut Indonesia dengan paduan teknologi modern dari stasiun bola kaca tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

Badan Pusat Statistik. (2020). *Penduduk Indonesia menurut Provinsi 1971, 1980, 1990, 1995, 2000, 2010, dan 2020*. Jakarta: Badan Pusat Statistik.

- Chotib. (1997). *Rekayasa Urbanisasi di Perdesaan: Salah Satu Upaya Rekayasa Demografi*. Jakarta: Lembaga Demografi FE UI.
- Dinas Kominfo Jateng. (2019, Desember 17). *Pj Sekda Lepas 93 Transmigran ke Kalimantan Tengah*. Retrieved from Portal Berita Pemerintah Provinsi Jawa Tengah: <https://jatengprov.go.id/publik/pj-sekda-lepas-93-transmigran-ke-kalimantan-tengah/>
- Habib. (2020, Januari 1). *Persentase Penduduk Daerah Perkotaan Per Provinsi, 2000-2025*. Retrieved from Data Statistik Indonesia: : http://www.datastatistik-indonesia.com/proyeksi/index.php?option=com_content&task=view&id=923&Itemid=939
- Habib, M. A., & Mahyuddin. (2021). Evaluasi Pengelolaan Teknologi TPS 3R di Desa Wisata Religi Gunungpring Kabupaten Magelang. *Ar Rehla: Journal of Islamic Tourism, Halal Food, Islamic Traveling, and Creative Economy*, *I*(1), 1-34. doi:<https://doi.org/10.21274/ar-rehla.2021.1.1.1-34>
- Ibrahim, J. T. (2003). *Sosiologi Pedesaan*. Malang: Universitas Muhammadiyah Malang.
- Joesoef, J. R., Sulistiyanti, & Prasetia, A. (2016). Transportasi dan Ketimpangan Wilayah di Provinsi Jawa Timur. *Media Trend*, *XI*(1), 1-19. Retrieved from <https://journal.trunojoyo.ac.id/mediatrend/article/view/1351>
- Julikawati, P. E. (2011, Februari 1). *50 Keluarga Transmigran di Lebong Terancam Kelaparan*. Retrieved from Tempo.co: <https://nasional.tempo.co/read/310320/50-keluarga-transmigran-di-lebong-terancam-kelaparan>
- Listyanti, A. S. (2013, Juni 3). *Ratusan Transmigran Jawa Berangkat ke Kalimantan*. Retrieved from Tempo.co: <https://nasional.tempo.co/read/485414/ratusan-transmigran-jawa-berangkat-ke-kalimantan/full&view=ok>
- Mubarak, Z., & Aqli, W. (2021). Enerapan Konsep Arsitektur Universal pada Pusat Hiburan Dunia Fantasi. *Jurnal Arsitektur Purwarupa*, *V*(1), 9-14.
- Panitia PKM GT. (2014, Juli 20). *Daftar Pemenang Program Kreativitas Makasiswa - Gagasan Tertulis (PKM-GT) Tahun 2014*. Retrieved from Gagasan Tertulis (PKM-GT) - Simlitabmas: <https://simlitabmas.ristekbrin.go.id/fileUpload/pengumuman/Pemenang-GT-2014.pdf>
- Paonganhan, Y. (2012). *Sembilan Perspektif Menuju Masa Depan Maritim Indonesia*. Yogyakarta: Yayasan Institut Maritim Indonesia.
- Rahma, A. A. (2020). Potensi Sumber Daya Alam dalam Mengembangkan Sektor Pariwisata di Indonesia. *Jurnal Nasional Pariwisata*, *VII*(1), 1-8. doi:<https://doi.org/10.22146/jnp.52178>
- Ranjabar, J. (2012). *Sistem Sosial Budaya Indonesia: Suatu Pengantar*. Bandung: Alfabeta.
- Rirzer, G. (2012). *Teori Sosiologi Dari Sosiologi Klasik Sampai Perkembangan Terakhir Postmodern*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Santoso, B. (2020, Agustus 3). *China Bangun Terowongan Kereta Api Cepat Bawah Laut Pertama Dalam Sejarah*. Retrieved from Suara.com: <https://www.suara.com/news/2020/08/03/112659/china-bangun-terowongan-kereta-api-cepat-bawah-laut-pertama-dalam-sejarah?page=all>
- Soembodo, B. (2010). *Buku Ajar Ekologi Kota*. Surabaya: PT Revka Petra Media.
- Utami, E., Triyatno, & Antomi, Y. (2018). Potensi Pulau-Pulau Kecil untuk Wisata Pantai di Kota Pariaman. *Jurnal Buana*, 154-166.
- Widiawaty, M. A. (2019). Faktor-Faktor Urbanisasi di Indonesia. *INA-Rxiv*, 1-10. doi:[10.31227/osf.io/vzpsw](https://doi.org/10.31227/osf.io/vzpsw)