

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Pertumbuhan ekonomi yang pesat di Yogyakarta mengakibatkan urbanisasi yang tinggi dan secara tidak langsung berpengaruh terhadap kebutuhan transportasi penduduk yang semakin tinggi, baik penduduk dari dalam Kota Yogyakarta maupun dari sekitar Kota Yogyakarta. Dalam Rencana Tata Ruang Wilayah D.I. Yogyakarta, perkembangan kawasan di DIY ada pada pusat Kota Yogyakarta dan semakin berkembang pada koridor utara-selatan serta timur-barat termasuk daerah Parangtritis. Banyaknya kendaraan pribadi yang beroperasi di daerah perkotaan Yogyakarta mengakibatkan peningkatan jumlah pergerakan. Hal ini dapat terlihat dari semakin padatnya jalanan oleh kendaraan dan waktu tempuh perjalanan yang semakin lama.

D.I.Yogyakarta juga merupakan salah satu ikon budaya sekaligus parawisata di Indonesia. Salah satu Pendapatan Asli Daerah terbesar untuk DIY disumbangkan oleh sektor jasa pariwisata. Begitupun Kabupaten Bantul memiliki objek wisata yang cukup besar, yang meliputi objek wisata alam, wisata budaya/sejarah, pendidikan, taman hiburan dan sentra industri. Salah satu objek wisata terkenal di Kabupaten Bantul adalah wisata pantai sekitar Parangtritis. Menurut Dinas Pariwisata DIY, jumlah wisatawan yang datang ke Parangtritis mencapai 1.999.870 wisatawan sepanjang tahun 2015, hal ini merupakan potensi besar untuk mengembangkan pariwisata di Parangtritis serta didukung moda transportasi massal seperti kereta api.

Kondisi transportasi kereta api saat ini digambarkan bahwa pelayanan dari pintu ke pintu (*door to door service*) sebagian belum dapat terwujud. Di lain sisi, jaringan prasarana transportasi jalan saat ini belum sepenuhnya sesuai dengan kebutuhan angkutan penumpang dan barang, sehingga sebagian besar daerah terpencil belum terjangkau oleh pelayanan angkutan barang dan penumpang.

Sehingga ketertarikan masyarakat untuk menggunakan angkutan umum sangat rendah dan lebih memilih untuk diantar dengan kendaraan pribadi.

Banyak jalur-jalur regional yang dulunya memiliki akses jaringan rel namun sekarang sudah tidak aktif, salah satunya jalur KA Yogyakarta – Palbapang, Bantul yang di gunakan sebagai jembatan menuju Parangtritis, dan akhirnya resmi ditutup pada tahun 1973. Hal tersebut menghambat perkembangan sektor kereta api yang seharusnya dapat dimanfaatkan sebagai moda transportasi massal, seperti dengan diaktifkannya kembali jalur Bantul – Yogyakarta.

Melihat dari berbagai permasalahan transportasi dan semakin meningkatnya penduduk di luar Kota Yogyakarta (Bantul) yang memiliki kegiatan keseharian di Kota Yogyakarta, maka dipandang perlu untuk membangun sarana transportasi massal yang efektif, ekonomis dan bisa memanfaatkan jalur rel KA non aktif sebagai referensi pembangunan. Pembangunan tersebut menjadi salah satu solusi untuk menekan kemacetan dan kepadatan. Oleh karena itu pengoperasian kereta api perkotaan yang menghubungkan pusat – pusat bisnis dan wisata maupun permukiman di kawasan Kota Yogyakarta dan sekitarnya menjadi upaya memenuhi kebutuhan transportasi penduduk yang akan melakukan perjalanan dan menjadi bagian penting untuk mendukung struktur perekonomian D.I.Y.

Yogyakarta dengan keistimewaan daerahnya memiliki tingkat perjalanan yang cukup tinggi baik untuk tujuan pergerakan wisata, pendidikan maupun perdagangan. Hal ini mengakibatkan tingginya mobilitas masyarakat di Kota Yogyakarta dan sekitarnya. Melihat hal tersebut, sesuai dengan Rencana Induk Perkeretaapian Nasional (RIPNas) tahun 2011 yang dikeluarkan oleh Ditjen Perkeretaapian Kementerian Perhubungan, dijelaskan bahwa pengembangan jaringan dan pelayanan transportasi kereta api perkotaan di daerah Yogyakarta dan sekitarnya akan dilakukan pada periode waktu 2017 sampai dengan 2020. Pengembangan perkeretaapian ini diharapkan dapat menyelesaikan permasalahan transportasi perkotaan dan mendorong terciptanya kota yang layak huni serta dapat melayani kebutuhan transportasi bagi pengguna dari dalam maupun luar kota Yogyakarta.

## 1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan dari uraian latar belakang yang telah ada sebelumnya maka dapat dicermati permasalahan yang akan dibahas sebagaimana beberapa pertanyaan dasar yang diperoleh dalam penelitian ini adalah :

1. bagaimana hasil evaluasi trase *existing* jalan rel kereta api rute Yogyakarta – Parangtritis sesuai kondisi lapangan yang ada?
2. bagaimana perencanaan alternatif trase baru jalan rel KA Yogyakarta – Parangtritis yang baik dan efisien?
3. bagaimana perencanaan geometri jalan rel (alinemen horisontal dan vertikal) pada trase terpilih ?
4. bagaimana perencanaan struktur jalan rel pada trase terpilih ?

## 1.3 Tujuan Penelitian

Penelitian ini dimaksudkan untuk mengadakan studi mengenai perencanaan reaktivasi jalan rel kereta api rute Yogyakarta – Parangtritis. Adapun tujuan yang ingin dicapai dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. mengevaluasi trase *existing* jalan rel kereta api rute Yogyakarta – Parangtritis sesuai kondisi lapangan yang ada
2. menentukan alternatif trase baru jalan rel KA Yogyakarta – Parangtritis yang baik dan efisien berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No. 11 Tahun 2012
3. merencanakan geometri jalan rel pada trase jalan rel terpilih berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No. 60 Tahun 2012
4. merencanakan struktur jalan rel pada trase terpilih

## 1.4 Manfaat Penelitian

Manfaat dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. bagi PT. Kereta Api Indonesia (Persero), diharapkan hasil penelitian ini dapat dijadikan sebagai masukan dalam merencanakan jalur KA perkotaan di D.I.Yogyakarta

2. bagi Pemerintah Provinsi DIY, diharapkan hasil penelitian ini dapat dijadikan sebagai masukan dalam mengambil kebijakan strategis berkaitan dengan pelaksanaan RTRW 2009-2029 khususnya bidang transportasi dan tata wilayah
3. bagi pemerhati transportasi dapat dijadikan bahan referensi didalam penulisan maupun penambah wawasan

### **1.5 Batasan Penelitian**

Untuk menghindari pembahasan yang terlalu luas maka penelitian ini memerlukan batasan-batasan sebagai berikut :

1. penelitian hanya dilakukan pada wilayah Yogyakarta – Parangtritis
2. perencanaan geometri jalan rel hanya mencakup alinemen horisontal dan vertikal.
3. tidak dilakukan analisis perencanaan wesel jalur kereta api
4. tidak dilakukan perencanaan sistem drainase jalan rel
5. penelitian tidak merencanakan prasarana kereta api seperti jembatan, persinyalan, dipo, emplasemen dan stasiun kereta api
6. data yang menjadi dasar perencanaan adalah data sekunder
7. pengolahan data peta topografi menggunakan program aplikasi Arc GIS
8. pengolahan data alinemen horisontal, alinemen vertikal, menggunakan program aplikasi AutoCAD Civil 3D