

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pembangunan infrastruktur di Indonesia dijadikan prioritas oleh Presiden Republik Indonesia untuk mendukung pertumbuhan ekonomi jangka panjang. Berbagai pembangunan infrastruktur telah direncanakan mulai dari sektor pangan sampai sektor transportasi. Pengintegrasian berbagai moda transportasi harus dilaksanakan dengan baik. Sistem transportasi nasional (Sistranas) adalah suatu konsep pengembangan transportasi bersistem dalam tingkat nasional dalam rangka mendukung program pembangunan nasional. Arah pembangunan sektor transportasi baik dalam tingkat pusat maupun daerah didapatkan dari sistranas agar ada integrasi dari berbagai moda transportasi. Sistranas disusun dengan mempertimbangkan aspek tata ruang, pertumbuhan ekonomi, kelestarian lingkungan serta pembangunan berkelanjutan. Perencanaan transportasi adalah suatu kegiatan perencanaan sistem transportasi sistematis yang bertujuan menyediakan layanan transportasi baik sarana maupun prasarana disesuaikan dengan kebutuhan transportasi bagi masyarakat di suatu wilayah.

Undang-Undang No. 23 (2007) menyatakan “perkeretaapian adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas prasarana, sarana, dan sumber daya manusia serta norma, kriteria, persyaratan dan prosedur untuk penyelenggaraan transportasi sedangkan kereta api adalah sarana perkeretaapian dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan sarana perkeretaapian lainnya”. Perkeretaapian sebagai salah satu moda transportasi dalam sistem transportasi nasional (Sistranas) mempunyai karakteristik pengangkutan secara massal dan keunggulan tersendiri. Perkeretaapian tidak dapat dipisahkan dari moda transportasi lain. Perlu dikembangkan potensi dan ditingkatkan peranan perkeretaapian sebagai penghubung antar wilayah untuk menunjang pembangunan nasional guna meningkatkan kesejahteraan rakyat.

Borobudur telah dijadikan kawasan strategis destinasi pariwisata nasional oleh pemerintah dengan dikeluarkannya Peraturan Pemerintah Republik Indonesia (PP RI) No 50 Tahun 2011. Target proyeksi wisatawan mancanegara yang berwisata ke Borobudur pada tahun 2019 adalah 2 juta orang. Untuk mendukung wisatawan yang signifikan tersebut dibutuhkan integrasi dan variasi dari berbagai macam moda transportasi agar supaya wisatawan dapat nyaman dalam berwisata.

Pada tahun 1898 jalur kereta api Yogyakarta hingga Secang dibangun atas jasa Ho Tjong An yang seorang *aannemer* (pemborong) Tionghoa yang direkrut oleh *Nederlands Indische Spoorweg Maatschappij* (NISM). Perusahaan tersebut ditunjuk oleh Pemerintah Hindia Belanda untuk mengembangkan jalur kereta api di wilayah Jawa Tengah, Batavia, Buitenzorg dan Yogyakarta. Jalur kereta api Yogyakarta – Secang ini diantaranya melewati Sleman, Muntilan Magelang kemudian menuju Secang. Jalur ini ditutup oleh Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA) pada tahun 1976 karena kalah bersaing dengan mobil pribadi dan angkutan umum lainnya.

Jumlah kendaraan pribadi yang melewati jalan raya Yogyakarta - Magelang meningkat tiap tahunnya. Tingkat pelayanan jalan raya Yogyakarta – Magelang pada jam puncak mulai tidak stabil. Diperlukan sebuah alternatif untuk mengatasi kondisi tersebut. Berdasarkan Peraturan Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 8 Tahun 2017 tentang Rencana Induk Perkeretaapian Provinsi Tahun 2017-2036 jalur kereta api Yogyakarta – Borobudur merupakan jalur yang akan dibangun dari tahun 2017 hingga 2029. Berdasarkan Studi Kelayakan Menghidupkan Kembali Jalan Kereta Api Lintas Yogyakarta – Magelang Kementerian Perhubungan tahun 2009, perkiraan potensi permintaan perjalanan untuk moda kereta api digunakan asumsi pengguna moda lain yang beralih ke moda kereta api pada tahun 2021 sebesar 18 persen. Oleh karena itu, perlu suatu penelitian lebih lanjut untuk memberikan alternatif perencanaan reaktivasi jalur rel kereta api Yogyakarta - Borobudur.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan dari uraian latar belakang yang ada, maka dapat dicermati permasalahan yang akan dibahas dalam penelitian ini, yaitu:

1. bagaimana kondisi prasarana trase eksisting pada jalur kereta api Yogyakarta – Borobudur (Palbapang Magelang)?
2. bagaimana usulan alternatif trase jalur kereta api Yogyakarta – Borobudur yang sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan No. 11 Tahun 2012?
3. bagaimana perancangan geometri jalan rel jalur kereta api Yogyakarta – Borobudur yang sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan No. 60 Tahun 2012 dan Peraturan Dinas Perusahaan Jawatan Kereta Api No. 10 Tahun 1986?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang sudah ditetapkan, maka tujuan penelitian yang ingin dicapai adalah sebagai berikut ini:

1. mengevaluasi kondisi prasarana trase eksisting jalur kereta api non aktif Yogyakarta – Borobudur (Palbapang Magelang),
2. memberikan usulan alternatif trase untuk jalur kereta api Yogyakarta - Borobudur (Palbapang Magelang) dan memilih salah satu trase yang terbaik yang sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan No. 11 Tahun 2012, dan
3. merancang geometri jalan rel berdasarkan trase yang dipilih sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan No. 60 Tahun 2012 dan Peraturan Dinas Perusahaan Jawatan Kereta Api No. 10 Tahun 1986.

1.4 Manfaat Penelitian

Tugas Akhir ini diharapkan dapat dijadikan masukan dan pembandingan terhadap reaktivasi jalur kereta api Yogyakarta – Magelang khususnya jalur Yogyakarta – Borobudur oleh berbagai instansi sehingga jaringan jalan rel kereta api terintegrasi dengan baik. Masyarakat dapat memanfaatkan moda transportasi ini untuk keperluan sehari – hari, akses menuju tempat wisata, dan keperluan lain sehingga kedepannya dapat mengurangi kepadatan kendaraan yang ada di jalur jalan raya antara Yogyakarta dan Magelang.

1.5 Batasan Penelitian

Batasan masalah pada Tugas Akhir ini antara lain:

1. data perencanaan hanya antara Yogyakarta - Borobudur,
2. tidak dilakukan perhitungan struktur jalan rel,
3. tidak dilakukan perhitungan sistem drainase,
4. dalam tugas akhir ini tidak membahas jembatan, persinyalan, dan prasarana kereta api lainnya (dipo, emplasemen, Stasiun),
5. tidak membahas mengenai amdal akibat pembangunan jalan rel,
6. tidak menghitung rencana anggaran biaya, dan
7. program aplikasi yang digunakan untuk *plotting* trase adalah *ArcGIS 10.2* dan yang digunakan untuk perancangan geometri adalah *AutoCAD Civil 3D 2018*.