

ABSTRAKSI

Daerah Operasi VI sebagai salah satu penanggungjawab sekaligus pelaksana terhadap kelancaran pergerakan moda di jalur selatan, harus mampu bersaing dengan moda angkutan darat lainnya. Penggunaan lintasan utama pada seksi-seksi yang sebagian besar masih rel tunggal, mempunyai konsekuensi besarnya waktu tundaan akibat crossing. Kondisi tersebut menjadi masalah yang harus diprioritaskan pemecahannya. Salah satu alternatif peningkatan kapasitas jalur rel (tunggal) adalah dengan penggandaan jalur rel karena dapat meniadakan persilangan antar kereta. Penerapan jalur rel ganda parsial (partly double track) merupakan pilihan terbaik untuk saat ini mengingat kondisi perekonomian bangsa.

Pendapat penumpang tentang biaya perjalanan dapat dimodelkan dengan model statistik (persamaan regresi). Dari survey terhadap kereta-kereta sampel diambil pemodelan biaya perjalanan yang mencerminkan pendapat responden (penumpang kereta).

1. KA. Argo Dwipangga, dengan koefisien determinasi sebesar 0,785

$$Y = 178,284 + 4,75 X_1 + 14,802 X_2 + 2,713 X_3$$

2. KA. Fajar Utama Jogjakarta, dengan koefisien determinasi sebesar 0,911

$$Y = 61,304 + 0,484 X_1 + 9,033 X_2$$

3. KA. Progo, dengan koefisien determinasi sebesar 0,844

$$Y = 206,379 + 11,324 X_1 + 97,445 X_2$$

Pendapat penumpang secara umum sesuai dengan pemodelan ini, menunjukkan bahwa mereka tidak menghendaki kereta yang ditumpangnya terlambat baik di setasiun pemberangkatan maupun setasiun tujuan.

Berdasarkan hasil hitungan kapasitas lintas jalur rel menurut jadual PERKA existing, terdapat beberapa seksi-seksi dalam kondisi kritis (frekuensi lebih besar dari kapasitas lintas) yang perlu diterapkan jalur rel ganda parsial. Penerapan jalur rel ganda parsial pada koridor Wates-Purwosari dan Masaran –Walikukun mampu mengurangi crossing yang sering terjadi, mempersingkat waktu perjalanan dan meningkatkan kapasitas lintas hampir 3 kali lipat dari kondisi yang ada sekarang.