

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1 Kesimpulan

Berdasarkan analisis- analisis di depan dan menunjuk kepada tujuan penulisan tugas akhir ini, maka kami menyimpulkan beberapa hal sebagai berikut :

1. Analisis Kuesioner dengan Analisis Statistik Regresi, menunjukkan bahwa responden (penumpang kereta api nomor genap di DAOP VI) menginginkan sistem operasional kereta yang memenuhi variabel kenyamanan dan reliabilitas terhadap waktu. Keterlambatan kereta akibat seringnya terjadi *crossing* dapat dikurangi dengan penerapan jalur ganda.
2. Biaya perjalanan dipengaruhi oleh beberapa variabel. Diantara variabel yang dominan adalah biaya pengeluaran (X_2), lama waktu menunggu kereta (X_1) dan lama waktu perjalanan. Masing-masing variabel mempunyai proporsi pengaruh yang sama terhadap biaya perjalanan untuk kelas kereta api penumpang.
3. Bangkitan pergerakan penumpang kereta Api sampel (KA. Argo Dwipangga, KA. Fajar Utama Jogjakarta, dan KA. Progo) sebagian besar berasal dari setasiun pemberangkatan awal. Dan Setasiun tujuan (*destination*) dari ketiga kelas kereta sebagian besar ada pada Setasiun Jogjakarta.

4. Pemodelan biaya perjalanan dengan persamaan regresi terhadap kereta-kereta sampel (KA. Argo Dwipangga, KA. Fajar Utama Jogjakarta, dan KA. Progo) menghasilkan :

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

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

5. Hasil analisis waktu tempuh, waktu tunda dan waktu total perjalanan KA. yang melintas pada DAOP VI berdasar jadwal PERKA *existing* menunjukkan bahwa Seksi-seksi Wates-Rewulu, Lempuyangan-Srowot, Ketandan Purwosari, Masaran-Sragen dan Kedungbanteng-Walikukun adalah seksi-seksi kritis, yakni lintasan yang mempunyai kapasitas lebih kecil dari frekuensi KA. yang beroperasi, dilukiskan pada Tabel 5.23.
6. Hasil analisis waktu tempuh, waktu tunda dan waktu total perjalanan dengan penerapan jalur Rel Ganda Parsial (pada Koridor Wates-Purwosari dan Koridor Masaran-Walikukun) memberikan beberapa nilai positif sebagai berikut :
- a. Kapasitas lintas perseksi disepanjang koridor jalur rel ganda parsial DAOP VI mengalami peningkatan lebih kurang 3 kali lipat.

- b. Total waktu tempuh KA. penumpang dan barang untuk melintas di DAOP VI dapat dipersingkat karena *crossing* dapat di kurangi dan kecepatan operasi KA. mendekati kecepatan maksimal.

6.2 Saran

1. Pelayanan terhadap penumpang kereta adalah prioritas pertama yang harus dilakukan. Alternatif yang dapat dilakukan adalah pertimbangan kapasitas lintas serta penyesuaian jadwal pergerakan kereta dengan memperhatikan kecenderungan bangkitan dan tarikan pergerakan penumpang yang ada.
2. Penerapan jalur Rel Ganda Parsial pada Seksi Jogjakarta-Lempuyangan dan Seksi Solo Balapan-Solo Jebres perlu segera dilaksanakan, bukan karena kapasitas lintasnya kritis namun lebih karena jaraknya yang dekat. Sehingga waktu tunda akibat menunggu kereta dapat dikurangi.