

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Penelitian ini merupakan penelitian yang dilakukan untuk menjawab seberapa efektif kinerja waktu KA Joglosemarkerto yang menghubungkan wilayah Jawa Tengah bagian Utara dan Selatan serta Yogyakarta dengan satu *loop*. Ada 4 hal yang ditinjau yaitu waktu tempuh, waktu tunda, waktu henti, dan kapasitas lintas. Rute perjalanan KA ini ada 7 yang terdiri dari 3 KA. Perhitungan analisis dilakukan dengan data sekunder PT KAI pada bulan Januari 2019 sampai dengan bulan Juni 2019. Acuan dari penelitian ini yaitu PM 48 tahun 2015.

Hasil analisis penelitian ini menunjukkan bahwa rata-rata waktu tempuh, waktu tunda, dan waktu henti memiliki keterlambatan di bawah aturan PM 48 tahun 2015 yaitu 10% untuk KA antarkota. Efektivitas waktu diwakili oleh jalur Semarang Tawang sampai dengan Solo Balapan yang tadinya harus menempuh 9 jam 56 menit dengan KA Kamandaka dan KA Joglokerto sekarang setelah adanya KA Joglosemarkerto menjadi 8 jam 35 menit. *Loop* baru tersebut terbukti mampu mengurangi waktu tempuh sebesar 1 jam 21 menit. Sedangkan analisis kapasitas lintas pada Gapeka 2017 menunjukkan hasil di daop 4 dan 6 sudah menggunakan *double track* serta daop 5 masih didominasi *single track*. Hasil analisis efektivitas jalur ganda di daop 4, 5, dan 6 masih di bawah 60% serta untuk jalur tunggal di daop 5 efektivitasnya melebihi 95%.

Manfaat dari penelitian ini bisa dijadikan gambaran bahwa pada bulan Januari 2019 sampai dengan Juni 2019 kinerja waktu KA Joglosemarkerto masih dibawah batas keterlambatan PM 48 tahun 2015 yaitu 10% untuk KA antarkota. Selain itu penelitian ini juga dapat memberikan pengetahuan bahwa semua perjalanan KA tidak terlepas dari Gapeka terbaru, apabila ada rute baru juga harus digambarkan pada gapeka, sehingga tidak terjadi kesalahan pada saat pengoperasian. Sedangkan untuk PT KAI penelitian ini dapat dijadikan evaluasi dalam pengoperasian KA Joglosemarkerto agar tidak terjadi keterlambatan di kemudian hari dan evaluasi untuk optimalisasi jalur *double track* Daop 4,5, dan 6.

5.2 Refleksi Riset

Refleksi riset ini bertujuan untuk mengevaluasi riset yang telah dilakukan. Berikut refleksi riset dari penelitian ini.

1. Perhitungan kapasitas lintas pada penelitian ini dilakukan dengan asumsi bahwa semua perjalanan kereta termasuk kereta fakultatif terjadi setiap hari, padahal kereta fakultatif hanya dijalankan sesuai dengan kebutuhan.
2. Perhitungan waktu pada penelitian ini dilakukan di tiap relasi daop sehingga tidak diketahui di stasiun mana saja yang memiliki waktu tunda dan waktu henti paling lama. Seharusnya perhitungan waktu dilakukan di setiap stasiun pemberhentian.
3. Tidak adanya kesesuaian jalur pada Gapeka yang dilalui KA Joglosemarkerto dengan jalur *riil* di lapangan semenjak dioperasikannya jalur *double track* wilayah Purwokerto sampai dengan Kroya pada bulan Februari 2019. Hal ini menyebabkan kapasitas lintas gapeka tidak sesuai dengan kapasitas *riil* di lapangan.

5.3 Saran

Adapun saran yang diberikan sebagai rekomendasi dari penelitian ini adalah:

1. Perlu adanya analisis kapasitas lintas berdasarkan grafik perjalanan kereta api (gapeka) terbaru dikarenakan adanya perubahan jalur dari *single* ke *double track* di wilayah daop 5 dari Purwokerto sampai dengan Kutoarjo
2. Perlu adanya optimalisasi untuk jalur *double track* dikarenakan data dari gapeka 2017 jalur *double track* daop 4, 5, dan 6 memiliki efektivitas kurang dari 60% di masing-masing stasiun terhubung
3. Analisis waktu tunda dan waktu henti perlu dilakukan survei primer di masing-masing stasiun pemberhentian sehingga hasil analisis yang diperoleh akan lebih *valid*
4. Perlu adanya penelitian mengenai kepuasan pengguna KA Joglosemarkerto, sehingga dapat terlihat manfaat /permasalahan yang dihadapi pengguna dengan adanya *loop* baru tersebut.