

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian pada aspek-aspek studi pola operasi jalur kereta api ganda lintas layanan Cicalengka – Nagreg – Lebak Jero dapat diambil kesimpulan sebagai berikut.

1. Perencanaan pola operasi jalur kereta api ganda lintas layanan Cicalengka – Nagreg – Lebak Jero didapat hasil sebagai berikut:
 - a. Stasiun Cicalengka terletak di KM 182+271 merupakan stasiun penumpang yang direncanakan tetap memiliki kelas sedang dengan 6 jalur kereta api yaitu 2 jalur raya (jalur II dan jalur III) dan 4 jalur sayap (jalur I, IV, V, dan VI) dan 4 jalur simpan yang terhubung dengan Jalur I dan jalur IV.
 - b. Stasiun Nagreg terletak di KM 190+756 pada ketinggian 848 m di atas permukaan laut menjadikannya sebagai stasiun tertinggi di Indonesia. Stasiun Nagreg merupakan stasiun penumpang yang direncanakan memiliki kelas sedang dengan 3 jalur kereta api yaitu 2 jalur raya (jalur I dan jalur III) dan 1 jalur sayap (jalur II) dan 2 jalur simpan yang terhubung dengan jalur II.
 - c. Stasiun Lebak Jero terletak di KM 196+560 merupakan stasiun penumpang yang direncanakan memiliki kelas sedang dengan 3 jalur kereta api yaitu 2 jalur raya (jalur I dan jalur III) dan 1 jalur sayap (jalur II) dan 2 jalur simpan yang terhubung dengan jalur II.
2. Berdasarkan analisis tata letak dan panjang efektif jalur stasiun didapatkan hasil sebagai berikut:
 - a. Panjang efektif jalur stasiun yang dibutuhkan demi menunjang operasional jalur kereta api ganda lintas layanan Cicalengka – Nagreg – Lebak Jero adalah 250 m.
 - b. Stasiun Cicalengka memiliki 6 jalur, yaitu 2 jalur raya (jalur II dengan panjang efektif jalur 286 m dan jalur III dengan panjang efektif jalur 280

- m), 4 jalur sayap (jalur I dengan panjang efektif jalur 286 m, jalur IV dengan panjang efektif jalur 252 m, jalur V dan VI dengan panjang efektif jalur 166 m), dan 4 jalur simpan (masing masing panjang efektif jalur sepanjang 100 m).
- c. Stasiun Nagreg memiliki 2 jalur raya (Jalur I dan jalur III dengan masing-masing memiliki panjang efektif jalur yang sama 298 m), 1 jalur sayap (Jalur II dengan panjang efektif jalur 268 m), dan 2 jalur simpan yang masing-masing memiliki panjang efektif jalur sepanjang 100 m.
 - d. Stasiun Lebak Jero memiliki dua jalur raya (Jalur I dengan panjang efektif jalur 150 m dan Jalur III dengan panjang efektif jalur 179 m), satu jalur sayap (Jalur II dengan panjang efektif jalur 110 m), serta dua jalur simpan yang masing-masing memiliki panjang efektif jalur sepanjang 100 m.
3. Berdasarkan perencanaan pengaturan lalu lintas jalur kereta api ganda lintas layanan Cicalengka – Nagreg – Lebak Jero, ketiga stasiun yaitu Stasiun Cicalengka, Stasiun Nagreg dan Stasiun Lebak Jero akan dilewati 98 kereta api penumpang. Pengaturan lalu lintas di masing-masing stasiun adalah sebagai berikut:
- a. Stasiun Cicalengka dengan 2 jalur raya, yaitu jalur II yang merupakan jalur perjalanan dari Stasiun Nagreg menuju Stasiun Haurpugur dan jalur III merupakan jalur perjalanan dari Stasiun Haurpugur menuju Stasiun Nagreg direncanakan akan dilewati oleh kereta api penumpang yang tidak singgah di stasiun ini. Jalur I, IV, V, dan VI merupakan jalur sayap sebagai tempat pemberhentian kereta api sementara.
 - b. Stasiun Nagreg dengan 2 jalur raya, yaitu jalur I yang merupakan jalur perjalanan dari Stasiun Cicalengka menuju Stasiun Lebak Jero dan jalur III merupakan jalur perjalanan dari Stasiun Lebak Jero menuju Stasiun Cicalengka direncanakan akan dilewati oleh kereta api penumpang yang tidak singgah. Jalur II merupakan jalur sayap sebagai tempat pemberhentian kereta api sementara.
 - c. Stasiun Lebak Jero dengan 2 jalur raya, yaitu jalur I yang merupakan jalur perjalanan dari Stasiun Nagreg menuju Stasiun Leles dan jalur III merupakan jalur perjalanan dari Stasiun Leles menuju Stasiun Nagreg juga

terdapat 1 jalur sayap yaitu jalur II sebagai jalur persilangan atau persusulan, karena seluruh kereta api penumpang melaju langsung tidak bersinggah di stasiun ini.

4. Perencanaan rute perjalanan kereta api pada lintas layanan Cicalengka – Nagreg – Lebak Jero didapatkan hasil sebagai berikut:
 - a. Stasiun Cicalengka direncanakan memiliki rute yang terbentuk dan terpakai berjumlah masing-masing 10 rute. Rute A akan dilewati 22 KA, rute B 7 KA, rute C 6 KA, rute D 7 KA, rute E 7 KA, rute F 22 KA, rute G 7 KA, rute H 7 KA, rute I 7 KA dan rute J 6 KA sehingga didapatkan rasio rute berkonflik sebesar 0,84 dan tingkat pembebanan rutenya sebesar 0,746.
 - b. Stasiun Nagreg direncanakan memiliki rute yang terbentuk dan terpakai berjumlah masing-masing 4 rute. Rute A akan dilewati 29 KA, rute B 20 KA, rute C 23 KA dan rute D 26 KA sehingga didapatkan rasio rute berkonflik sebesar 0,625 dan tingkat pembebanan rutenya sebesar 0,61.
 - c. Stasiun Lebak Jero direncanakan memiliki rute yang terbentuk dan terpakai berjumlah masing-masing 4 rute. Rute A akan dilewati 39 KA, rute B 10 KA, rute C 36 KA dan rute D 13 KA sehingga didapatkan rasio rute berkonflik sebesar 0,625 dan tingkat pembebanan rutenya sebesar 0,53.

B. Saran

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, terdapat beberapa saran yang dapat menjadi masukan untuk penelitian selanjutnya. Beberapa saran tersebut adalah sebagai berikut.

1. Data lalu lintas kereta api pada Daerah Operasi II Bandung di setiap stasiunnya diharapkan dapat diakses melalui satu situs resmi dari PT Kereta Api Indonesia demi memudahkan penumpang untuk menikmati layanan kereta api.
2. Diharapkan untuk penelitian selanjutnya peneliti mampu melakukan survei langsung ke lapangan demi mendapat data yang akurat dan mengetahui kondisi lapangan.

3. Diharapkan pada penelitian selanjutnya mengenai kajian pola operasi dapat dilakukan secara lengkap dan terperinci terkait perhitungan kapasitas lintas rencana jalur kereta api ganda.