

## **BAB VI**

### **PENUTUP**

#### **A. Kesimpulan**

Setelah dilakukannya analisis dan pengolahan data, maka dapat diambil beberapa kesimpulan, antara lain:

1. Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan setelah dilakukannya peningkatan jalur kereta api lintas Solokota-Wonogiri dari rel R.33 dan R.42 menjadi R.54, kecepatan KA Bathara Kresna akan meningkat dari 30 km/jam menjadi 60 km/jam. Hal ini membuat waktu tempuh perjalanan KA Bathara Kresna menjadi berkurang dari yang sebelumnya 105 menit menjadi 61,78 menit.
2. Berdasarkan analisis mengenai peramalan jumlah penumpang, diketahui bahwa jumlah penumpang KA Bathara Kresna mengalami kenaikan setiap tahunnya selama 5 tahun kedepan. Pada tahun 2027, jumlah penumpang KA Bathara Kresna diprediksi mencapai 295.241 penumpang/tahun atau 809 penumpang/hari.
3. Setelah dilakukan analisis mengenai kebutuhan sarana KA Bathara Kresna, dapat diambil kesimpulan bahwa untuk mengangkut penumpang hingga 5 tahun kedepan dibutuhkan 3 rangkaian sarana KA Bathara Kresna dengan frekuensi KA/harinya ada 7 perjalanan.
4. Setelah dilakukannya survei dan analisis mengenai kondisi eksisting perlintasan sebidang, diketahui bahwa saat ini dari 54 JPL, hanya ada 9 JPL yang resmi dijaga (16%), 29 JPL resmi tidak dijaga (54%) dan 16 JPL liar (30%). Selain itu dari 54 JPL, hanya 5 JPL (9%) yang memiliki fasilitas rambu peringatan dan rambu larangan yang lengkap, ada 36 JPL (67%) yang terdapat fasilitas rambu namun belum lengkap, dan 13 JPL (24%) yang sama sekali tidak terdapat rambu-rambu. Untuk jarak antar JPL, hanya 12 JPL (22%) yang memiliki jarak lebih dari 800 m dan 42 JPL (78%) masih memiliki jarak kurang dari 800 m.

## **B. Saran**

1. Untuk pihak regulator yaitu Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Semarang, Pembangunan peningkatan jalur kereta api lintas Solokota-Wonogiri harus segera dilaksanakan supaya bisa meningkatkan pelayanan operasi dari KA Bathara Kresna tersebut.
2. Setelah dilakukannya peningkatan jalur kereta api, aritnya kelas jalan rel lintas Solokota-Wonogiri juga akan naik dari yang eksisting yaitu kelas jalan V. Untuk menentukan kelas jalan dari lintas tersebut harus disesuaikan dengan syarat-syarat sesuai PM 60 tahun 2012 dan harus memerhatikan konsumsi *passing tonnage* saat ini.
3. Dengan meningkatnya jumlah penumpang KA Bathara Kresna 5 tahun kedepan, diperlukan peningkatan terhadap fasilitas-fasilitas pelayanan penumpang baik di stasiun ataupun di dalam kereta supaya penumpang mendapatkan kenyamanan dan keamanan saat menggunakan KA Bathara Kresna
4. Perlu adanya penambahan 2 rangkaian sarana KA Bathara Kresna untuk mengangkut penumpang pada tahun 2027. Karena saat ini KA Bathara Kresna hanya memiliki satu rangkaian saja dan berdasarkan hasil peramalan, jumlah penumpang KA Bathara Kresna terus mengalami kenaikan setiap tahunnya. Selain itu, karena adanya penambahan rangkaian KA Bathara Kresna, artinya diperlukan juga penambahan SDM awak sarana perkeretaapian yang akan mengoperasikan KA Bathara Kresna tersebut.
5. Untuk meningkatkan keselamatan pada perlintasan sebidang lintas Solokota-Wonogiri, perlu adanya penambahan fasilitas seperti palang pintu atau rambu-rambu larangan dan peringatan terutama pada JPL yang resmi dijaga. Untuk jarak JPL yang terlalu dekat, perlu adanya optimalisasi berupa penutupan JPL baik itu liar ataupun yang tidak dijaga untuk mengurangi risiko kecelakaan pada perlintasan sebidang tersebut. Oleh karena itu, sosialisasi keselamatan terhadap warga sekitar juga perlu dilakukan untuk meningkatkan kesadaran akan bahaya yang bisa terjadi pada perlintasan sebidang.

6. Untuk peneliti selanjutnya dapat dilakukan penelitian lebih lanjut mengenai *diverted traffic* dengan tujuan untuk mengetahui berapa banyak orang yang akan berpindah moda dari kendaraan jalan ke Kereta Api Bathara Kresna setelah dilakukannya peningkatan jalur kereta api.