BAB VI

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan dari hasil analisis dan pembahasan yang telah dilakukan pada penelitian yang berjudul "Perencanaan Kebutuhan Sarana KRL Lintas Yogyakarta-YIA Pasca Elektrifikasi Sebagai Pengganti KA Bandara YIA (PSO), maka dapat diambil kesimpulan, yaitu:

1. Perkiraan jumlah penumpang pada 5 tahun mendatang dapat diketahui setiap tahunnya jumlah penumpang KA Bandara YIA reguler mengalami kenaikan. Pada tahun 2029 perkiraan jumlah penumpang KA Bandara YIA reguler mencapai 4.020.650 penumpang dimana jumlah penumpang perharinya adalah 11.016 penumpang.
2. pada analisis spesifikasi teknis sarana bahwa pengusulan untuk pergantian sarana KA Bandara YIA reguler adalah menggunakan jenis KRL seperti yang digunakan pada rangkaian KA Bandara Soekarno Hatta dengan kapasitas tempat duduknya adalah 176 penumpang/ *trainset* berdasarkan kebijakan berat pembebanan AW-1 dimana semua penumpang duduk tidak ada yang berdiri. KRL tersebut diproduksi oleh Inka yang berasal dari dalam negeri. Hal tersebut juga sesuai dengan Peraturan Pemerintah No.56 Tahun 2009 Pasal 179 yang berbunyi:
 - a. Persyaratan teknis dan standar spesifikasi teknis yang telah ditentukan;
 - b. Kebutuhan operasional;
 - c. Pelestarian fungsi lingkungan hidup; dan
 - d. Mengutamakan produksi dalam negeri.
3. Pada perhitungan operasional KA Bandara YIA reguler dengan menggunakan sarana KRL/EMU dalam 5 tahun mendatang yang berdasarkan hasil dari perhitungan perkiraan jumlah penumpang pada tahun 2029. Digunakan jumlah penumpang perhari dan terdapat penambahan 34 frekuensi KA/hari dari kondisi eksisting yang hanya 30 frekuensi KA/hari berdasarkan Gapeka 2023. Jumlah totalnya adalah 64 frekuensi KA/hari serta terdapat perubahan *headway* KA bandara YIA reguler menjadi 16 menit. Tambahan 34 KA/hari ini masih bisa diakomodasi berdasarkan kapasitas lintas yang ada. Namun bilamana ternyata kapasitas

lintas pada saat itu tidak lagi mencukupi, maka perlu kajian khusus untuk pembangunan lintas khusus kereta api Bandara YIA ini.

4. Berdasarkan hasil dari analisis perhitungan frekuensi, *headway* pada butir 3 sebelumnya, serta perhitungan waktu tempuh KA Bandara YIA reguler lintas YIA-Yogyakarta dengan menggunakan sarana KRL terdapat pengurangan waktu tempuh yang semula pada kondisi eksisting adalah 39 menit menjadi 31,72 menit, kemudian dari waktu tempuh, *dwell time*, dan *turnback time* didapatkan *roundtrip time* untuk KA Bandara YIA reguler adalah 83,4 menit yang sebagai dasar perhitungan kebutuhan sarana. Untuk mencari kebutuhan sarana KA Bandara YIA reguler adalah dengan membandingkan antara *roundtrip time* dan *headway* maka dapat diketahui kebutuhan sarana yang akan digunakan untuk operasi KA Bandara YIA reguler yaitu sebanyak 7 rangkaian kereta untuk tahun 2029 dengan penambahan 4 rangkaian yang semula pada kondisi eksisting adalah 3 rangkaian.

B. Saran

Berdasarkan dari hasil kesimpulan analisis dan pembahasan yang telah dilakukan pada penyusunan Kertas Kerja Wajib ini. Maka, terdapat beberapa saran yang dapat dijadikan rekomendasi, antara lain:

1. Perlu adanya peningkatan pelayanan KA Bandara YIA baik di Stasiun maupun di dalam kereta karena pada 5 tahun mendatang terdapat peningkatan jumlah penumpang yang diperkirakan mencapai 4.020.650 penumpang/tahun atau 11.016 penumpang/hari.
2. Perlu kajian lebih lanjut jika pergantian sarana KRD/DMU dengan KRL/EMU sejenis dengan spesifikasi teknis KA Bandara Soekarno Hatta, apakah sudah sesuai dengan persyaratan teknis bangunan stasiun khususnya di Stasiun Wates hal ini bertujuan untuk menghindari masalah teknis saat kereta api beroperasi nantinya.
3. Perlunya perencanaan operasional yang efektif seperti jadwal yang terkoordinasi dengan baik untuk menghindari permasalahan dengan perjalanan KA lainnya karena terdapat penambahan 34 frekuensi KA/hari sehingga total frekuensi KA Bandara YIA reguler pada tahun 2029 mencapai

64 frekuensi KA/hari. Bilamana penambahan 34 perjalanan kereta api Bandara YIA pada tahun 2029 tersebut ternyata melebihi kapasitas lintas sesuai Gapeka tahun 2023 disebabkan oleh pertumbuhan perjalanan kereta api lainnya, maka perlu dikaji reaktivasi jalur mati Yogyakarta – Bantul – Palbapang – Brosot, sebagai jalur khusus KRL Bandara YIA.

4. Frekuensi pelayanan yang bertambah banyak, headway yang semakin pendek, dan waktu tempuh yang lebih pendek merupakan tambahan nilai untuk pelayanan baru ini yang perlu disosialisasikan dengan tujuan untuk meningkatkan minat masyarakat terhadap penggunaan KA Bandara YIA reguler lintas YIA-Yogyakarta.

Perlu disiapkannya Depo KRL baru dengan tujuan untuk mengoptimalkan kegiatan operasi KA Bandara YIA karena saat ini Depo KRL hanya berada di Klaten yang jaraknya cukup jauh dari lintas YIA-Yogyakarta sehingga membuat kurang efektifnya kegiatan operasi KA. Namun tetap memperhatikan beberapa syarat dan aturan yang sesuai dengan PM 18 Tahun 2019 Tentang Standar Tempat dan Peralatan Perawatan Sarana Perkeretaapian.