BAB VI

PENUTUP

A. KESIMPULAN

Kajian analisis yang telah diperhitungkan dapat ditarik kesimpulan berikut ini:

1. Pada peramalan penumpang untuk tahun 2033 penumpang kereta api lokal penataran diprediksi mencapai 9.074.382 penumpang atau per hari dapat mencapai 24.861 penumpang. Dari adanya hal tersebut dibutuhkan untuk penambahan frekuensi mencapai 25 frekuensi untuk memenuhi kebutuhan angkut seluruh orang yang akan menaiki kereta dan penambahan kebutuhan sarana sebanyak 7 trainset dengan konfigurasi 6K3SPLIT+1KMP3. Adanya penambahan dari frekuensi untuk kereta api dan kebutuhan sarana maka kapasitas lintas dilintas Malang – Wlingi akan menjadikan jenuh dan membutuhkan untuk direkomendasikan menjadi jalur ganda.
2. Perubahan pola operasi untuk seperti waktu tempuh dan kecepatan rata-rata dengan adanya rencana jalur ganda yaitu untuk waktu tempuh dapat meningkat lebih cepat sebanyak 6,05 menit dengan kecepatan rata-rata meningkat sebanyak 5,08 km/jam hal tersebut dikarenakan tidak adanya persilangan dan waktu tunggu bersilang antar kereta api dengan kereta api kelas yang lebih tinggi,
3. Dengan adanya rencana jalur ganda untuk headway yang menggunakan persinyalan mekanik dengan hubungan blok elektromekanik menghasilkan *headway* sebesar 11,42 mnt dibandingkan dengan *headway* sebesar 9,40 mnt untuk rencana *headway* menggunakan sinyal elektrik dengan hubungan blok otomatis tertutup,
4. Pembangunan jalur ganda untuk kapasitas lintas akan semakin besar yang dapat dilihat pada petak jalan Kesamben – Wlingi kapasitas pada jalur tunggal dapat menampung 71 KA sedangkan pada rencana jalur ganda kapasitas lintas dapat menampung sebanyak 214 KA
5. Waktu perjalanan (Gapeka) kereta api dilintas Malang-Wlingi akan berubah karena tidak ada antara kereta api saling bersilangan sehingga keterlambatan kereta api memiliki potensi berkurang dan peningkatan

kecepatan kereta api mengakibatkan mempengaruhi jadwal datang dan berangkat kereta api yang melintas. Dengan adanya pembangunan jalur ganda di Malang-Wlingi memiliki potensi untuk meningkatkan aspek operasi keretaapi, seperti menurunkan ataupun meniadakan jumlah kereta yang tertahan tempat awal sinyal karena tidak memiliki tentang kereta yang harus menunggu untuk bersilang, meningkatkan layanan Keretaapi untuk penumpang dan barang, selain itu dapat mengurangi dan menghilangkan adanya sebuah tabrakan kepala dengan kepala keretaapi di perpetak jalan atau bisa disebut *head to head*.

B. SARAN

1. Dengan adanya kenaikan penumpang kereta api CL-penataran pada setiap tahunnya, operator ialah PT Keretaapi Indonesia membutuhkan mempersiapkan penambahan frekuensi kereta api dan penambahan sarana untuk memenuhi kebutuhan angkut penumpang. Untuk perencanaan ke depan, direkomendasikan untuk tahun 2033 lintas Malang – Wlingi dibangun dua jalur.
2. Dengan adanya pembangunan jalur ganda dilintas Malang-Wlingi harus terealisasi karena dapat mengurangi waktu tempuh perjalanan KA dan meningkatkan kecepatan kereta api maka dapat dipertimbangkan oleh pembuat kebijakan atau pihak pembuat aturan dalam hal ini Balai Teknik Perkeretaapian Surabaya.
3. Rencananya dua jalur yang efektif dipergunaka dalam *headway* dengan hubunganblok otomatis tertutup. Ini memungkinkan untuk disesuaikan dengan kebutuhan *headway* dengan diaturnya jarak petak blok
4. Peningkatan frekuensi kereta api diperlukan untuk mengoptimalkan penggunaan kapasitas lintas Malang – Wlingi baik itu jalur tunggal maupun jalur ganda agar lebih efektif dan optimal lagi.
5. Rekomendasi terhadap pembuat kebijakan atau pihak regulator dalam hal ini Balai Teknik Perkeretaapian Surabaya dengan adanya penambahan freks keretaapi maka usulan untuk grafik perjalanan kereta api (Gapeka) dan jadwal yang telah dibuat dengan adanya penambahan frekuensi perjalanan kereta api yang baru dapat dipertimbangkan lebih lanjut.