

BAB VI PENUTUP

A. Kesimpulan

Dari analisis yang telah dilakukan dalam penelitian ini dapat disimpulkan bahwa:

1. Pada Stasiun Bandung terdapat kereta api jarak jauh yang melakukan *stabling* di jalur II, III, IV, dan V setelah selesai berdinasi. Kondisi ini mengakibatkan kegiatan perawatan berupa pencucian sarana dilakukan di Stasiun Bandung yang menyebabkan *mud pumping* pada emplasemen. Dari 28 kereta jarak jauh yang memiliki stasiun akhir di Stasiun Bandung, terdapat 6 kereta jarak jauh yang melakukan *stabling* di emplasemen Stasiun Bandung akibat jalur *stabling* pada Depo Kereta Bandung sudah penuh.
2. Berdasarkan hasil analisis berupa perhitungan kebutuhan jalur bahwa jumlah jalur pada Depo Kereta Bandung masih belum mencukupi dengan jumlah sarana yang dimiliki DAOP 2 Bandung. Hal ini disimpulkan dengan hasil analisis *V/C Ratio* 3. Dari hasil perhitungan, kebutuhan jalur perawatan di Depo Kereta Bandung seharusnya memiliki 6 jalur. Kondisi ini berbanding terbalik dengan jumlah jalur perawatan yang ada saat ini yaitu hanya memiliki 2 jalur perawatan sehingga memerlukan penambahan 4 jalur dengan mempertimbangkan kondisi lahan di sekitar Depo Kereta Bandung.
3. Alternatif pola *stabling* yang dapat dilakukan saat ini untuk mengatasi kereta api jarak jauh yang *stabling* di emplasemen Stasiun Bandung adalah pemindahan sarana ke Stasiun Croyom. Pemindahan sarana ini dapat dilakukan pada jalur 3 secara bergantian. Dari usulan pengaturan pola *stabling* disimpulkan bahwa terdapat 4 kereta api jarak jauh yang dipindahkan ke Stasiun Croyom dan 2 kereta api jarak jauh yang dipindahkan ke Depo Kereta Bandung.

B. Saran

Dari kesimpulan yang ada dalam penelitian ini dapat disarankan kepada Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Bandung agar meminta kepada PT KAI DAOP II Bandung untuk:

1. Melakukan pemindahan sarana kereta api jarak jauh yang *stabling* dan melakukan kegiatan cuci sarana di emplasemen Stasiun Bandung. Hal ini perlu dilakukan agar tidak menyebabkan terjadinya *mud pumping* yang dapat membahayakan lalu lintas kereta api pada emplasemen Stasiun Bandung.
2. Melakukan pengembangan jalur perawatan dan jalur *stabling* di Depo Kereta Bandung dengan menambah jumlah jalur. Hal ini perlu dilakukan agar kereta api jarak jauh yang telah selesai berdinas melakukan *stabling* di jalur *stabling*, bukan pada jalur lalu lintas kereta api atau naik turun penumpang di Stasiun Bandung.
3. Melakukan pemindahan kereta api jarak jauh yang tidak mendapatkan jalur *stabling* ke Stasiun Ciroyom. Hal ini perlu dilakukan agar kapasitas jalur yang digunakan pada emplasemen Stasiun Bandung lebih efektif. Penambahan fasilitas pendukung berupa cuci sarana juga perlu dilakukan dengan memperhatikan air yang dapat dialirkan secara baik oleh drainase sehingga tidak menyebabkan *mud pumping* pada emplasemen Stasiun Ciroyom.