

BAB 5. PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan penelitian yang dilakukan dapat disimpulkan hal-hal sebagai berikut :

1. Berdasarkan analisa yang dilakukan perbandingan hasil kinerja sebelum dan sesudah dilakukannya reaktivasi adalah sebagai berikut :
 - a. Hasil analisa kinerja operasional KA :
 - 1) Frekuensi KA Minangkabau Ekspres sebelum dioperasikan pelayanan KA Padang – Pulau Air adalah 10 KA/hari, sedangkan sesudah dioperasikan menjadi 12 KA/hari dan penambahan pelayanan KA pada pada Stasiun Alai, Stasiun Air Tawar, Stasiun Tarandam, dan Stasiun Pulau Air;
 - 2) Perbandingan rata-rata Headway Kereta Api Minangkabau Ekspres pada kondisi sebelum dan sesudah beroperasi untuk rute ke arah Stasiun BIM dengan selisih Headway 4 menit lebih cepat yaitu Stasiun Padang, Stasiun Tabing, dan Stasiun Duku, sedangkan untuk rute ke arah Stasiun Pulau Air adalah 8 menit lebih cepat pada Stasiun Tabing, dan Stasiun Duku, sedangkan di Stasiun BIM 6 menit lebih cepat;
 - 3) *Load factor* dari KA Minangkabau Ekspres pada awal tahun pengoperasian sebesar 27.6% atau 198.907 penumpang/tahun, sedangkan tahun pertama reaktivasi sebesar 11.5% atau 99.661 penumpang/tahun, dan tahun kedua reaktivasi sebesar 26.8% atau 231.455 penumpang/tahun;
 - 4) Perbandingan kapasitas lintas yang ada pada petak-petak stasiun yang dilewati oleh KA Minangkabau Ekspres dimana pengaruh terbesar terjadi pada petak Duku-BIM dengan utilisasi kapasitas lintas semula 70% menjadi 78%;

- b. Hasil Analisa Kinerja lalu lintas angkutan Jalan :
- 1) Kecepatan rata-rata kendaraan pada tiap ruas jalan memiliki dampak yang bervariasi. Dampak terkecil terjadi pada ruas jalan Proklamasi dengan penurunan sebesar 20,3%, sedangkan dampak terbesar terjadi pada Jalan Pulau Air dengan penurunan mencapai 50,3%.
 - 2) Dampak terkecil dari adanya perlintasan sebidang terjadi pada Jalan Proklamasi dengan peningkatan waktu perjalanan sebesar 2,6%, sementara dampak terbesar terjadi pada Jalan Pulau Air dengan peningkatan waktu perjalanan kendaraan mencapai 127%;
 - 3) Sebelum adanya reaktivasi Jalur KA Padang – Pulau Air, tidak terjadi tundaan pada perlintasan sebidang di Jalan Dr. Wahidin, Jalan Kampung Nias, dan Jalan Pulau Air. Namun, setelah adanya reaktivasi, terjadi antrian dan tundaan pada seluruh perlintasan. Jalan Sawahan mencatat antrian tertinggi dengan nilai 53.08 meter, sedangkan tundaan tertinggi mencapai 1269.46 kendaraan-detik.
2. Dampak akibat adanya reaktivasi jalur kereta api Padang – Pulau Air adalah
- a. Dampak terhadap operasional KA yaitu dengan bertambahnya frekuensi KA meningkatkan dapat keandalan pelayanan Kereta Api, begitupula dengan waktu tunggu atau *headway* yang berkurang walaupun tidak teralalu signifikan, hal ini juga didukung dengan meningkatnya jumlah penumpang KA Minangkabau Ekspres setelah dilakukan reaktivasi Padang – Pulau Air;
 - b. Dampak kinerja lalu lintas angkutan jalan terutama pada 7 (tujuh) ruas jalan dengan perlintasan sebidang terhadap reaktivasi menyebabkan kecepatan rata-rata pada ruas jalan tersebut menjadi menurun, waktu perjalanan yang meningkat dan juga terjadi antrian dan tundaan akibat adanya operasional palang pintu perlintasan sebidang.

5.2 Saran

Dari analisis yang telah dilakukan, penulis menyarankan:

1. Dampak pelayanan reaktivasi jalur KA Padang – Pulau Air sampai dengan penelitian ini dilakukan dinilai masih belum berhasil meningkatkan penumpang kereta api secara signifikan, hal ini mungkin disebabkan oleh persaingan antara angkutan umum (kereta api) dengan angkutan pribadi (mobil dan motor) baik dalam hal waktu maupun biaya. Oleh karena itu, diperlukan penelitian lebih lanjut untuk mengkaji faktor-faktor tersebut;
2. Menurunnya kinerja lalu lintas akibat adanya perlintasan sebidang pada tujuh ruas jalan yang terdampak menunjukkan perlunya rekayasa lalu lintas guna meningkatkan tingkat keselamatan. Selain itu, perlu juga dipertimbangkan penyesuaian infrastruktur dan fasilitas pendukung.

