BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

1. Dari perbandingan antara hasil perhitungan dan pengamatan untuk konsumsi daya satu set kereta dimana ada perbedaan konsumsi daya, karena disebakan oleh adanya tegangan jatuh di satu petak jalan.
2. Berdasarkan hasil perhitungan kapasitas gardu traksi maka daya dukung gardu traksi ideal untuk melayani *headway* 15 – 10 menit. Gardu traksi yang terpasang antara jalur Polresta - Jakabaring sudah ideal atau dengan kata lain gardu traksi dan dengan daya dukung gardu yang terpasang sanggup memenuhi kebutuhan daya untuk menjalankan kereta untuk headway 15 - 10 menit. ini terbukti dengan nilai kapasitas daya yang nilainya selalu lebih besar dari hasil perhitungan kapasitas gardu traksi ideal untuk headway 15 dan 10 menit.
3. Kemampuan kapasitas rectifier dan transformator pada kondisi darurat atau salah satu gardu bersebelahan mengalami gangguan masih mampu dipenuhi untuk menyuplai tegangan pada lintas tersebut ketika headway normal maupun ketika headway dipersempit menjadi 15 dan 10 menit.

5.2 Saran

1. Diharapkan selalu melakukan perawatan pada transformator dan gardu traksi sehingga kehandalan dalam pensuplaian tenaga listrik dapat tetap terjaga.
2. Dengan kapasitas Transformator maka diharapkan pihak terkait agar memaksimalkan kapasitas yang tersisa dengan program rencana PT. KAI kedepannya untuk memenuhi penggunan jasa transportasi masal tersebut.
3. Apabila ingin memperkecil *headaway* maka disarankan untuk diperkecil menjadi 15 - 10 menit. Supaya bisa mengoptimalkan waktu tunggu penumpang, dan bisa memaksimalkan masyarakat untuk menggunakan moda tranpotasi massal tersebut.