

ANALISIS POTENSI *DEMAND*, *ABILITY TO PAY* (ATP), DAN *WILLINGNESS TO PAY* (WTP) BST KORIDOR 1 DENGAN ADANYA SISTEM *CONTRA FLOW* DI JALAN BRIGJEN SLAMET RIYADI PADA SEKOLAH

Irmalia Nursita¹⁾ Budi Yulianto²⁾ S. Jauhari Legowo³⁾

¹⁾Mahasiswa Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Sebelas Maret

^{2 3)}Staff Pengajar Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Sebelas Maret
Jalan Ir.Sutami No.36A Surakarta 57126.Telp.0271647069, Email: irmalia.nursita@yahoo.co.id,

Abstract

On 12 September 2010 the Surakarta City Ministry opened Corridor 1 Batik Solo Trans (BST), otherwise it opens Corridor 2 BST, which has a system approach to the BRT (Bus Rapid Transit). BRT (Bus Rapid Transit) is a bus system that is fast, convenient, safe and timely manner of infrastructure, vehicles and time. To improve the quality of services, especially Corridor 1 BST, the City Government will implement the system in Contra Flow Brig Jalan Slamet Riyadi. One of the functions of land that is considered potentially sizable demand is school. In addition, Corridor 1 and Corridor 2 BST overlap on some roads, the need for research on changes in demand Corridor 2 BST arising from these changes Corridor 1 BST, which introduced a system of Contra Flow. This study aims to get the potential demand and the value of ATP (Ability To Pay) and WTP (Willingness To Pay) Corridor 1 BST, and knowing demand reduction Corridor 2 BST. The research data in the form of primary and secondary data. Primary data was conducted by surveys in schools and interview survey in the bus BST. The information sought in an interview at the school include income level, amount of expenditures for transportation, the perception of potential passengers to the fare, and the willingness of respondents to switch from personal vehicles to Corridor 1 BST after the system Contra Flow and the information sought in an interview in the Corridor 2 BST includes bus usage intensity, intent of travel, trip origin, destination, and the willingness of passengers to switch to Corridor 1 BST. While the secondary data obtained by interviews in each school to get the number of students and teachers. The population of teachers, students, and the introduction in schools reviewed in Contra Flow segment amounted to 8415 people. The results of the analysis states that the potential demand Corridor 1 BST at the schools for 4909 people. ATP value for the category of teachers, students, and elementary introduction to greater than WTP before and after the increase in the quality of services and tariffs that now prevails. WTP value for the category of teachers and introduction less than the prevailing rates at the time of the study and ATP, while for the category of learners are in accordance with the prevailing rates at the time of the study but less than the rate of ATP. Changes potential demand Corridor 2 BST, which will now go to the Corridor 1 BST amounted to 37.01%.

Keywords: *Potential Demand, Ability To Pay (ATP), Willingness To Pay (WTP), Batik Solo Trans (BST)*

Abstrak

Pada tanggal 12 September 2010 Pemerintah Kota membuka Batik Solo Trans (BST) Koridor 1, selain itu membuka BST Koridor 2 yang mempunyai pendekatan dengan sistem BRT (*Bus Rapid Transit*). BRT (*Bus Rapid Transit*) adalah sebuah sistem bus yang cepat, nyaman, aman dan tepat waktu dari infrastruktur, kendaraan dan waktu. Untuk meningkatkan kualitas pelayanan khususnya BST Koridor 1, maka Pemerintah Kota akan menerapkan sistem *Contra Flow* di Jalan Brigjen Slamet Riyadi. Salah satu fungsi lahan yang dianggap mempunyai potensi *demand* yang cukup besar adalah sekolah. Selain itu, BST Koridor 1 dan Koridor 2 terjadi overlap pada beberapa ruas jalan, maka perlu adanya penelitian mengenai perubahan *demand* BST Koridor 2 yang terjadi akibat dari perubahan rute BST Koridor 1 yang menerapkan sistem *Contra Flow*. Penelitian ini bertujuan untuk mendapatkan potensi *demand* dan nilai ATP (*Ability To Pay*) dan WTP (*Willingness To Pay*) BST Koridor 1, dan mengetahui pengurangan *demand* BST Koridor 2. Data penelitian berupa data primer dan sekunder. Data primer dilakukan dengan survei di Sekolah dan survei wawancara di dalam bus BST. Informasi yang dicari dalam wawancara di sekolah mencakup tingkat penghasilan, besarnya pengeluaran untuk transportasi, persepsi calon penumpang terhadap tarif, dan kemauan responden untuk beralih dari kendaraan pribadi ke BST Koridor 1 setelah adanya sistem *Contra Flow* dan informasi yang dicari dalam wawancara di dalam BST Koridor 2 mencakup intensitas penggunaan bus, maksud perjalanan, asal perjalanan, tujuan perjalanan, dan kesediaan penumpang untuk beralih ke BST Koridor 1. Sedangkan data sekunder diperoleh dengan cara wawancara di setiap sekolah untuk mendapatkan jumlah pelajar dan guru. Populasi guru, pelajar, dan pengantar pada sekolah yang ditinjau pada segmen *Contra Flow* sebesar 8415 orang. Hasil analisis menyatakan bahwa potensi *demand* BST Koridor 1 pada sekolah sebesar 4909 orang. Nilai ATP untuk katagori guru, pelajar, dan pengantar SD lebih besar dari WTP sebelum dan sesudah peningkatan kualitas pelayanan dan tarif yang berlaku sekarang. Nilai WTP untuk katagori guru dan pengantar kurang dari tarif yang berlaku pada saat penelitian dan ATP, sedangkan untuk katagori pelajar sudah sesuai dengan tarif yang berlaku pada saat penelitian tetapi kurang dari tarif ATP. Perubahan potensi *demand* BST Koridor 2 yang mau beralih ke BST Koridor 1 sebesar 37,01%.

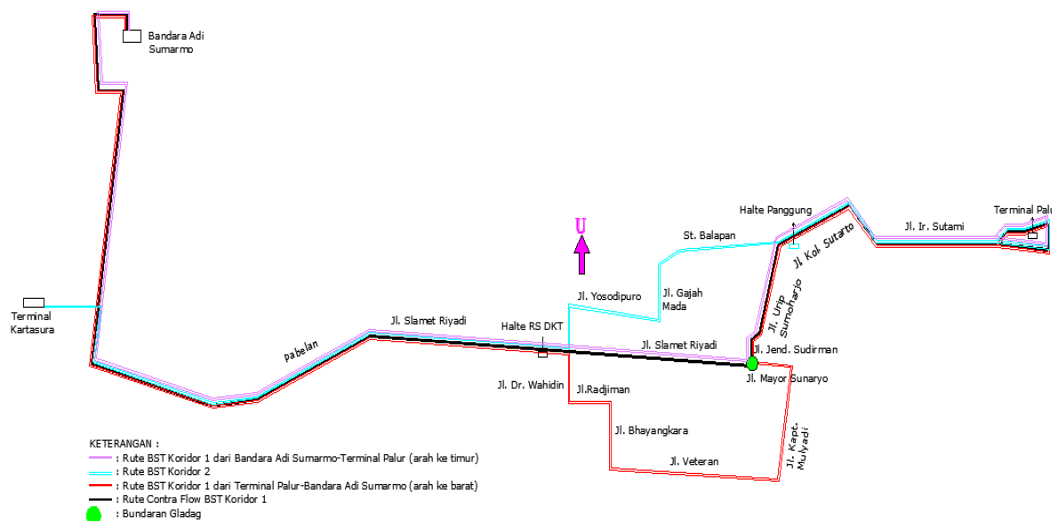
Kata kunci : *Potensi Demand, Ability To Pay (ATP), Willingness To Pay (WTP), Batik Solo Trans (BST)*

PENDAHULUAN

Latar Belakang

Pertumbuhan yang sangat pesat di daerah Kota Surakarta mengakibatkan adanya pergerakan yang menimbulkan permasalahan lalu lintas (kemacetan, kecelakaan, polusi, dan lain-lain) yaitu pertumbuhan kendaraan yang mencapai 7,5 persen per tahun di Kota Surakarta (Dishubkominfo, 2012). Selain itu, adanya pelanggaran lalu lintas yang ada di Kota Surakarta mengenai banyaknya siswa/siswi menggunakan kendaraan pribadi seperti sepeda motor. Dengan keadaan yang seperti ini, masyarakat Surakarta khususnya siswa/siswi membutuhkan moda transportasi umum yang mengutamakan faktor keamanan, ketertiban, kenyamanan maupun kemudahan transportasi. Sehingga Pemerintah Kota (Pemkot) Surakarta merasa perlu adanya perbaikan sistem transportasi yang sedang diterapkan saat ini. Salah satu langkah yang diambil oleh Pemkot Surakarta yaitu dengan cara mengoperasikan BST.

Untuk menerapkan transportasi yang berkelanjutan maka Pemkot membuka BST Koridor 1 pada tanggal 12 September 2010 dengan rute Kartosuro-Palur (pp) – via Jalan Slamet Riyadi yang di jalankan oleh operator DAMRI. Rute BST Koridor 1 yaitu BST Koridor 1 arah ke timur dengan rute Bandara Adi Soemarmo - Pabelan - Jalan Slamet Riyadi - Jalan Jenderal Sudirman - Jalan Urip Sumoharjo - Jalan Kol. Sutarto - Jalan Ir. Sutami - Terminal Palur dan BST Koridor 1 arah ke barat yaitu Terminal Palur - Jalan Ir. Sutami - Jalan Kol. Sutarto - Jalan Urip Sumoharjo - Jalan Jenderal Sudirman - Jalan Mayor Sunaryo - Jalan Kapten Mulyadi – Jalan Veteran – Jalan Bhayangkara – Jalan Radjiman – Jalan Dr. Wahidin – Jalan Slamet Riyadi - Pabelan - Bandara Adi Soemarmo. Selain itu, Pemkot membuka BST Koridor 2 dengan rute Terminal Palur-Terminal Kartosuro (pp). Rute yang dilalui oleh BST koridor 2 yaitu Terminal Palur – Jl . Ir. Sutami - Jalan Kol. Sutarto - Jalan Monginsidi - Jalan Gajah Mada - Jalan Yosodipuro - Jalan Dr. Moewardi - Jalan Brigjen Slamet Riyadi - Pabelan - Terminal Kartosuro, lihat Gambar.1. Dalam pengoperasian BST Koridor 1 dan 2 terkadang masih ada permasalahan yang timbul, terutama pada BST Koridor 1. Ini diakibatkan karena kondisi lalu lintas yang bercampur dan sistem satu arah di Jalan Slamet Riyadi, mengakibatkan jalur BST memutar arah lebih jauh.



Gambar.1 Rute Eksisting BST Koridor 1 dan BST Koridor 2

Dengan keadaan yang seperti ini, solusi yang tepat untuk menghadapi permasalahan pada BST Koridor 1 adalah mengatur ulang manajemen lalu lintas di Kota Surakarta terutama sistem *contra flow* di Jalan Slamet Riyadi dari Bundaran Gladag-Simpang 4 Gendengan. Oleh karena itu perlu adanya penelitian mengenai potensi *demand* di koridor 1 yang akan diterapkan sistem *contra flow* terutama di Jalan Slamet Riyadi. Salah satu tempat yang dianggap mempunyai potensi *demand* yang cukup besar adalah sekolah, karena mewakili masyarakat dengan kegiatannya yang melibatkan banyak siswa/siswi dan guru sebagai pengguna jasa angkutan umum di Kota Surakarta.

Penelitian ini bertujuan untuk mendapatkan jumlah *demand* yang berpotensi menggunakan BST Koridor 1 pada sekolah, menentukan besarnya ATP dan WTP dari *demand* yang berpotensi menggunakan BST Koridor 1 pada sekolah dan mengetahui perubahan *demand* BST Koridor 2 dengan adanya sistem *Contra Flow* di Jalan Brigjen Slamet Riyadi.

LANDASAN TEORI

Potensi *Demand*

Potensi *demand* adalah jumlah *demand* atau permintaan yang terdapat di sepanjang koridor pelayanan rute yaitu pada 400 meter di kiri dan 400 meter di kanan ruas jalan. Jarak ini diambil sebagai dasar pertimbangan bahwa jarak terjauh yang mampu dilalui pengguna angkutan umum dengan berjalan kaki sebelum mencapai lokasi halte/terminal adalah 400 meter. Hal ini sesuai dengan standar kualitas pelayanan jalan (Dinas Perhubungan, 1996), di mana jarak standar yang ditetapkan adalah 300 m – 500 m.

Abbas Salim (2008;15) untuk mengetahui berapa jumlah permintaan akan jasa angkutan yang sebenarnya (*actual demand*), perlu diperhatikan beberapa hal yaitu pertumbuhan penduduk, pembangunan wilayah dan daerah, industrial, penyebaran penduduk, analisis dan proyeksi akan permintaan jasa transportasi.

Ability To Pay (ATP)

Ability To Pay (ATP) adalah kemampuan seseorang untuk membayar jasa pelayanan yang diterimanya berdasarkan penghasilan yang dianggap ideal. Pendekatan yang digunakan dalam analisis ATP didasarkan pada alokasi biaya untuk transportasi dan intensitas perjalanan pengguna (Pudjianto, 2002). Beberapa faktor yang mempengaruhi ATP adalah penghasilan keluarga per bulan, alokasi biaya transportasi, intensitas perjalanan, jumlah anggota keluarga.

Dengan menggunakan metode *travel cost* individual ATP yang dapat diterima oleh pengguna jasa, adalah :

$$ATP_{individual} = \frac{Ic \times \%TC}{D} \dots\dots\dots [1]$$

Dimana :

- Ic = Penghasilan
- %TC = Persentase dari penghasilan untuk *travel cost*
- D = Frekuensi perjalanan

Willingness To Pay (WTP)

Willingness To Pay (WTP) adalah kemauan pengguna mengeluarkan imbalan atas jasa yang telah diterimanya. Pendekatan yang digunakan dalam analisis WTP didasarkan atas persepsi pengguna terhadap tarif dan jasa pelayanan angkutan umum (Tamin dkk, 1999). Dalam permasalahan transportasi WTP dipengaruhi oleh beberapa faktor yaitu produk yang ditawarkan/disediakan, kualitas dan kuantitas pelayanan yang disediakan, utilitas atau maksud pengguna terhadap angkutan tersebut, dan penghasilan pengguna

$$MWTP = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n nWTPi \dots\dots\dots [2]$$

Dimana :

- MWTP = Rata-rata WTP
- n = Ukuran sampel
- WTPi = Nilai WTP maksimum responden ke i

Teknik Sampling

Rozaini Nasution (2003) menyatakan bahwa populasi merupakan keseluruhan objek yang akan diteliti, sedangkan sampel merupakan bagian dari populasi yang menjadi objek penelitian. Tujuan dari pengambilan sampel adalah untuk memperoleh sebagian dari populasi yang akan digunakan untuk mewakili seluruh populasi. Pengambilan dilakukan berdasarkan pada kenyataan bahwa tidak memungkinkan untuk melakukan survei pada seluruh anggota populasi. Metode dari pengambilan sampel pada umumnya didasarkan pada prinsip sampel acak. Pada prinsip sampel acak pengambilan dilakukan dengan bebas dan setiap individu dalam populasi memiliki probabilitas yang sama untuk dipilih.

Supaya hasil penelitian yang dilakukan terhadap sampel masih bisa mewakili karakteristik populasi, maka cara penentuan ukuran sampel harus dilakukan secara seksama. Pada penelitian ini penentuan ukuran sampel menggunakan metode Slovin yang dikutip dari buku *Research Methods* oleh Sevilla:

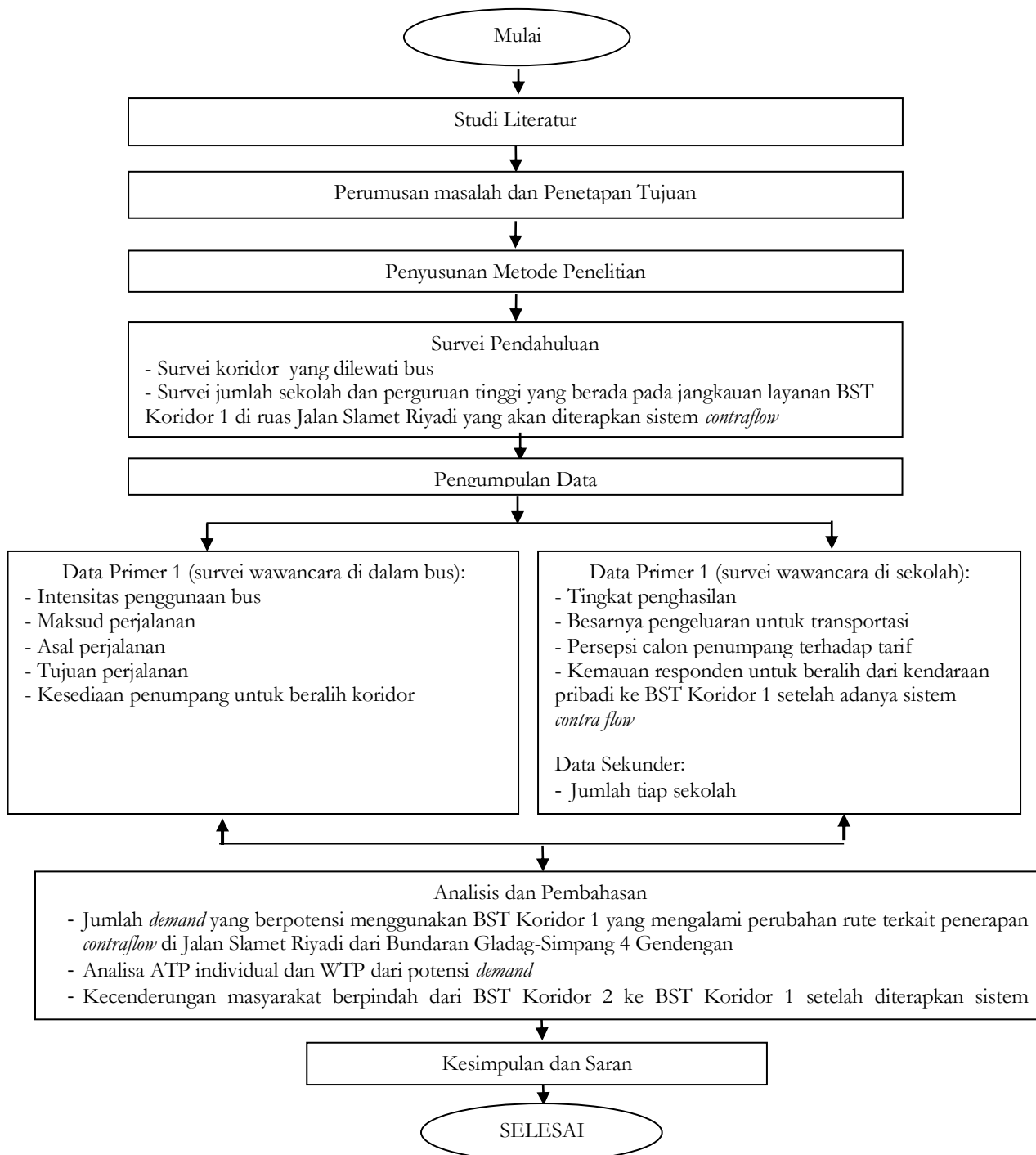
$$n = \frac{N}{1+(Ne)^2} \dots\dots\dots [3]$$

Keterangan :

- n = Ukuran sampel
- N = Jumlah populasi tiap sekolah
- e = Persen kelonggaran ketidakteelitian karena kesalahan pengambilan sampel yang masih dapat ditolelir sampai 10 %.

METODOLOGI PENELITIAN

Untuk kemudahan dalam penelitian yang dilakukan maka dibuat alur penelitian yang sistematis. Secara garis besar penelitian ini dapat dilakukan dengan tahapan-tahapan sebagai berikut.



Gambar.2 Diagram Alir Penelitian

HASIL DAN PEMBAHASAN

Survei Pendahuluan

Survei pendahuluan dilakukan pada hari Senin tanggal 1 Maret 2016. Dalam survei pendahuluan mensurvei halte-halte yang dilalui oleh BST Koridor 2 khususnya dari Terminal Palur-halte Panggung.

Pelaksanaan Survei Wawancara di Dalam BST Koridor 2

Pelaksanaan survei wawancara di dalam BST dilakukan pada hari Rabu tanggal 02 Maret 2016 dari jam 07.00-08.45, 12.30-14.30, 15.30-17.30 dan hari Selasa 08 Maret 2016, dari jam 06.00-07.00, 08.45-12.30, 14.30-15.30 dengan cara mewawancarai penumpang BST Koridor 2.

Tabel.1 Analisis Potensi Demand di dalam BST Koridor 2

Waktu	Perjalanan	TOTAL Responden	Responden		
			Tetap	Tidak Pindah	Pindah
06.00-07.00	3	38	71,05%	5,26%	23,68%
07.00-08.45	6	39	46,15%	5,13%	48,72%
08.45-12.30	8	31	58,06%	19,35%	22,58%
12.30-14.30	5	28	14,29%	35,71%	50,00%
14.30-15.30	3	33	60,61%	6,06%	33,33%
15.30-17.30	5	32	43,75%	12,50%	43,75%
Total	30	201	50,25%	12,94%	36,82%
Rata-Rata			48,99%	14,00%	37,01%

Survei Pendahuluan

Survei pendahuluan dilakukan pada hari Senin tanggal 21 Maret 2016 sampai hari Rabu tanggal 23 Maret 2016. Dalam survei pendahuluan mensurvei sekolah yang menjadi tinjauan dalam penelitian ini, lihat pada Tabel.2. Jarak yang digunakan sebagai wilayah layanan BST yaitu 400 m kanan dan kiri dari Jl. Brigjen Slamet Riyadi.

Tabel.2 Daftar Sekolah

No	Nama	No	Nama
1	SMP Muhammadiyah 1 Simpon	9	SMP N 15 Surakarta
2	SMP Pangudi Luhur Bintang Laut	10	MAN 2 Surakarta
3	SMP N 5 Surakarta	11	SD Sriwedari
4	SMP N 10 Surakarta	12	SMP N 24 Surakarta
5	SMP N 3 Surakarta	13	SMP N 25 Surakarta
6	SD Kristen Triwindu	14	SMK Murni 1 Surakarta
7	SD Unggulan Al-Khoir	15	SMK Murni 2 Surakarta
8	SMP Kanisius 2	16	SMP Murni

Pelaksanaan Survei di Sekolah

Pengambilan data populasi sekolah dimulai hari Kamis tanggal 24 Maret 2016 sampai hari Kamis tanggal 12 Mei 2016. Survei sekolah dan lokasi dilakukan di sepanjang Jl. Slamet Riyadi dari Bundaran Gladag-Simpang 4 Gendengan yang menjadi daerah *contra flow*.

Tabel.3 Analisis Potensi Demand di Sekolah

No	Nama	Jumlah			Perolehan data di lapangan			Responden yang tertarik menggunakan BST Koridor 1		
		Guru	Pengantar	Siswa	Guru	Pengantar	Siswa	Guru	Pengantar	Siswa
1	SD	45	333	-	26	138	-	15	56	-
2	SMP	423	-	6307	118	-	807	71	-	517
3	SMA/K	122	-	1185	34	-	215	9	-	91
	TOTAL	590	333	7492	178	138	1022	95	56	608
	% potensi demand							53,37	40,58	59,49
	potensi demand	315	136	4458						

Total potensi demand = % potensi demand x populasi

$$= \left(\frac{95}{178} \right) \times 590$$

$$= 314,88 \text{ (dibulatkan ke atas menjadi 315 orang guru)}$$

Total potensi demand = % potensi demand x populasi

$$= \left(\frac{56}{138} \right) \times 333$$

= 135,13 (dibulatkan ke atas menjadi 136 orang pengantar)

Total potensi demand = % potensi demand x populasi

$$= \left(\frac{608}{1022} \right) \times 7492$$

= 4457,08 (dibulatkan ke atas menjadi 4458 orang siswa)

Tabel.4 Ability To Pay

No	Pendapatan per Bulan	Nilai Tengah	Responden			Travel Cost	Nilai Tengah	Jumlah Responen		
			Guru	Pelajar	Pengantar			Guru	Pelajar	Pengantar
a	<Rp 1.000.000	Rp500.000	9	170	5	<5%	2,5	18	268	22
b	Rp 1.000.000-Rp 1.500.000	Rp1.250.000	11	148	9	5-10%	7,5	35	232	16
c	Rp 1.500.000-Rp 2.000.000	Rp1.750.000	5	82	3	10-15%	12,5	19	72	9
d	Rp 2.000.000-Rp 2.500.000	Rp2.250.000	7	45	2	15-20%	17,5	18	29	6
e	Rp 2.500.000-Rp 3.000.000	Rp2.750.000	11	54	7	>20%	20	5	7	3
f	Rp 3.000.000-Rp 3.500.000	Rp3.250.000	13	27	1					
g	Rp 3.500.000-Rp 4.000.000	Rp3.750.000	12	18	4					
h	Rp 4.000.000-Rp 4.500.000	Rp4.250.000	7	10	4					
i	Rp 4.500.000-Rp 5.000.000	Rp4.750.000	13	17	7					
j	>Rp 5.000.000	Rp5.000.000	7	37	14					
TOTAL		Jumlah	95	608	56	Jumlah		95	608	56
ATP			6355	2514	5449					

a.) Nilai ATP guru

Penghitungan nilai Income (Ic) rata-rata guru:

$$Ic = \frac{(9 \times 500000) + (11 \times 1250000) + (5 \times 1750000) + (7 \times 2250000) + (11 \times 2750000) + (13 \times 3250000) + (12 \times 3750000) + (7 \times 4250000) + (13 \times 4750000) + (7 \times 5000000)}{95} = \text{Rp}3.018.421$$

Penghitungan nilai %TC rata-rata guru

$$\%TC = \frac{(18 \times 2,5) + (35 \times 7,5) + (19 \times 12,5) + (18 \times 17,5) + (5 \times 20)}{95} = 10,105\%$$

Perhitungan frekuensi perjalanan (D)

$$D = 6 \times 2 \times 4 = 48$$

Perhitungan nilai ATP guru

$$ATP = \frac{\text{Rp}3.018.421 \times 10,105}{48} = \text{Rp. } 6.355,00$$

b.) Nilai ATP pelajar

Penghitungan nilai Income (Ic) rata-rata pelajar:

$$Ic = \frac{(170 \times 500000) + (148 \times 1250000) + (82 \times 1750000) + (45 \times 2250000) + (54 \times 2750000) + (27 \times 3250000) + (18 \times 3750000) + (10 \times 4250000) + (17 \times 4750000) + (37 \times 5000000)}{608} = \text{Rp}3.018.421$$

Penghitungan nilai %TC rata-rata:

$$\%TC = \frac{(268 \times 2,5) + (232 \times 7,5) + (72 \times 12,5) + (29 \times 17,5) + (7 \times 20)}{608} = 6,51\%$$

Perhitungan frekuensi perjalanan (D)

$$D = 6 \times 2 \times 4 = 48$$

Perhitungan nilai ATP pelajar

$$ATP = \frac{Rp1.853.207 \times 6,51}{48} = Rp. 2.513,00$$

c.) Nilai ATP pengantar

Penghitungan nilai Income (Ic) rata-rata pengantar:

$$Ic = \frac{(5 \times 500000) + (9 \times 1250000) + (3 \times 1750000) + (2 \times 2250000) + (7 \times 2750000) + (1 \times 3250000) + (4 \times 3750000) + (4 \times 4250000) + (7 \times 4750000) + (14 \times 5000000)}{56} = Rp3.236.607$$

Penghitungan nilai %TC rata-rata:

$$\%TC = \frac{(22 \times 2,5) + (16 \times 7,5) + (9 \times 12,5) + (6 \times 17,5) + (3 \times 20)}{56} = 8,08\%$$

Perhitungan frekuensi perjalanan (D)

$$D = 6 \times 2 \times 4 = 48$$

Perhitungan nilai ATP:

$$ATP = \frac{Rp3.236.607 \times 8,08}{48} = Rp. 5449,00$$

Tabel.5 Willingness To Pay

Willingness To Pay	Responden Sebelum Peningkatan		Responden Setelah Peningkatan		Willingness To Pay	Responden Pelajar Sebelum Peningkatan		Responden Pelajar Setelah Peningkatan	
	Guru	Pengantar	Guru	Pengantar		Guru	Pengantar	Guru	Pengantar
Rp3.500	29	24	25	20	Rp1.500	139			92
Rp4.000	14	10	10	13	Rp2.000	347			349
Rp4.500	42	44	44	17	Rp2.500	73			92
Rp5.000	3	10	10	3	Rp3.000	22			45
Rp5.500	1	1	1	0	Rp3.500	7			9
Rp2.000	6	5	5	3	Rp1.000	20			21
Jumlah	95	94	95	56	Jumlah	608			608
WTP	Rp3.990,00	Rp3.929,00	Rp4.116,00	Rp3.920,00	WTP	Rp1.967,00			Rp2.062,00

Nilai WTP rata-rata sebelum adanya peningkatan:

$$WTP_{guru} = \frac{(29 \times 3500) + (14 \times 4000) + (42 \times 4500) + (3 \times 5000) + (1 \times 5500) + (6 \times 2000)}{95} = Rp. 3.990,00$$

$$WTP_{pengantarSD} = \frac{(24 \times 1500) + (12 \times 2000) + (18 \times 2500) + (1 \times 3000) + (0 \times 3500) + (1 \times 1000)}{56} = Rp. 3.929,00$$

$$WTP_{pelajar} = \frac{(115 \times 1500) + (387 \times 2000) + (61 \times 2500) + (21 \times 3000) + (7 \times 3500) + (17 \times 1000)}{608} = Rp. 1.967,00$$

KESIMPULAN

Hasil analisis dapat diketahui potensi demand BST Koridor 1 pada sekolah sebesar 4.909 orang yang terdiri dari guru, pelajar dan pengantar SD. Tarif berdasarkan ATP untuk katagori guru, pelajar, dan pengantar SD lebih besar dari WTP sebelum dan sesudah peningkatan kualitas pelayanan dan tarif yang berlaku sekarang. Tarif berdasarkan WTP untuk katagori guru dan pengantar kurang dari tarif yang berlaku pada saat penelitian dan ATP, sedangkan untuk katagori pelajar sudah sesuai dengan tarif yang berlaku pada saat penelitian tetapi kurang dari tarif ATP. Perubahan potensi demand BST Koridor 2 akibat adanya sistem *contra flow* di Jalan Slamet Riyadi yaitu responden yang tetap menggunakan BST Koridor 2 sebesar 48,99%, responden yang tidak mau pindah dari BST Koridor 2 sebesar 14,00% dan responden yang mau beralih dari BST Koridor 2 ke BST Koridor 1 sebesar 37,01%.

UCAPAN TERIMAKASIH

Ucapan terima kasih kepada Budi Yulianto, ST, M.Sc, PhD dan S. Jauhari Legowo, ST, MT yang telah membimbing, memberi arahan dan masukan dalam penelitian ini.

REFERENSI

- Anonim. 2007. *Studi Peningkatan Kualitas Pelayanan Angkutan Umum di Kota Surakarta*. Surakarta: Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan.
- Anonim. 2015. “Dishubkominfo Kaji Contra Flow BST di Jl Slamet Riyadi”. <http://m.solopos.com/2015/10/06/lalu-lintas-solo-dishubkominfo-kaji-contra-flow-bst-di-jl-slamet-riyadi-649492>. (06 Oktober 2015).
- Anonim. 2015. *Sosialisasi Batik Solo Trans (BST)*. Surakarta: Dishubkominfo Kota Surakarta.
- Anonim. 2014. *Batik Solo Trans (BST)*. <http://tentangsolo.web.id/transportasi/batik-solo-trans-bst>. (1 Februari 2016)
- Anonim. 2014. *Pedoman Penulisan Skripsi*. Surakarta: Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Sebelas Maret.
- Idi, Abdullah. 2011. *Sosiologi Pendidikan: Individu, Masyarakat, dan Pendidikan*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Kamaludin, Rustian. 2003. *Ekonomi Transportasi Karakteristik, Teori, dan Kebijakan*. Jakarta: Penerbit Ghalia Indonesia.
- Krisnanto, Albertus Ryan. 2014. *Evaluasi Tarif Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK), Ability To Pay (ATP), Willingness To Pay (WTP) dan Analisis Break Even Point (BEP) Bus Batik Solo Trans (BST) (Studi Kasus: Koridor 2)*. Jurnal Teknik Sipil Fakultas Teknik UNS. Surakarta: Universitas Sebelas Maret.
- Murwando, Priyandi. 2014. *Evaluasi Tarif Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK), Ability To Pay (ATP), Willingness To Pay (WTP), serta Analisis Break Even Point (BEP) Bus Batik Solo Trans (Studi Kasus Koridor 3)*. Jurnal Teknik Sipil Fakultas Teknik UNS. Surakarta: Universitas Sebelas Maret.
- Priyanto, Sapto. 2015. *Analisis Preferensi Daya Beli Calon Pengguna Terhadap Rencana Pengoperasian Trem/LRT di Yogyakarta (Studi Kasus: Penggunaan Trans Jogja dan Kendaraan Pribadi)*. Tesis Sistem dan Teknik Transportasi UGM. Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada.
- Pudjiyanto, Bambang. 2002. *Bahan Kuliah Sistem Angkutan Umum dan Barang*. Semarang: UNDIP.
- Rizkianza, TB Pradika. 2014. *Evaluasi Tarif Berdasarkan Biaya Operasional (BOK), Ability To Pay (ATP), Willingness To Pay (WTP), dan Break Even Point (BEP) Bus Batik Solo Trans (Studi Kasus: Koridor 1)*. Jurnal Teknik Sipil Fakultas Teknik UNS. Surakarta: Universitas Sebelas Maret.
- Salim, Abbas. 2008. *Asuransi dan Manajemen Risiko*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Sanjaya, Reza Alviano Agma. 2015. *Analisa Tarif dan Penambahan demand Batik Solo Trans Koridor 1 Khusus Mahasiswa UNS Menggunakan Metode Ability To Pay (ATP), Willingness To Pay (WTP) dan Biaya Operasional Kendaraan (BOK)*. Jurnal Teknik Sipil Fakultas Teknik UNS. Surakarta: Universitas Sebelas Maret.
- Sevilla, Consuelo G. *Research Methods*. 1960. Quezon: Rex Printing Company.
- Tamin, O.Z., dkk. 1990. *Studi Evaluasi Tarif Angkutan Umum dan Analisa Ability To Pay (ATP) dan Willingness To Pay (WTP) di DKI Jakarta*. Jurnal Transportasi. Forum Studi Transportasi antar Perguruan Tinggi (FSTP). Vol 1, Vol 2, hal 121-135, ISSN: 1411-2442. Bandung.
- Warpani, Suwardjoko. 1990. *Menentukan Sistem Pengangkutan*. Bandung : Penerbit ITB.
- Minderhoud, M.M dan Zuylen, H. J. Van. 2005. *Analisis Kemauan Membayar/ Willingness To Pay (WTP) untuk Personal Rapid Transit di Kota Almelo*. Delft: Delft University of Technology