

ANALISIS POTENSI DEMAND, ABILITY TO PAY (ATP) DAN WILLINGNESS TO PAY (WTP) BATIK SOLO TRANS (BST) KORIDOR 6 PADA SEKOLAH

Budi Yulianto, Amirotul Musthofiah Hidayah Mahmudah, Wenny Ajeng Mardi G. R. S.

Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Sebelas Maret
Jl. Ir. Sutami 36A, Kentingan, Surakarta 57126, Telp 0271-647069.
Email: budi.yulianto@ft.uns.ac.id

Abstract

Public transportation is mode of transportation that can be used by various groups of people in a city by paying the fare to use. Therefore, in this study, we conducted research on potential demand, ability to pay (ATP), or the ability to pay the fare, and willingness to pay (WTP), or willingness to pay the fare on the Batik Solo Trans (BST) bus on the corridor 6 service route in the city of Surakarta, which aims to determine the potential demand for BST corridor 6 passengers and also to design the appropriate fare for BST corridor 6 passengers and prospective BST corridor 6 passengers. The survey method was used in this research. The research data is in the form of primary and secondary data. Primary data was collected through surveys in schools. While the secondary data was obtained from schools, it was reviewed to obtain the population. This study uses a survey method of students conducted in schools traversed by BST Corridor 6. The results of the analysis of the survey show the total population of students at 4792 students, and the value of potential demand from BST corridor 6 is 3067 people, which is 64% of the total school student population on the BST corridor 6 service route. ATP and WTP values obtained from analysis based on the survey results, respectively, are Rp 466.57 and Rp 2,384.00.

Keywords: public transportation, Batik Solo Trans, potential demand, ability to pay, willingness to pay

Abstrak

Transportasi merupakan salah satu sarana penting dalam pengembangan suatu wilayah terutama dalam mendukung pergerakan masyarakat. Kota Surakarta merupakan salah satu kota yang sedang dalam proses perkembangan sehingga memerlukan transportasi yang memadai agar masyarakat dapat melakukan perpindahan dengan mudah dan nyaman. Batik Solo Trans merupakan salah satu upaya Pemerintah Kota Surakarta untuk menyediakan layanan angkutan umum bagi masyarakat. Pada penelitian ini, dilakukan analisis potensi *demand*, *Ability to Pay* (ATP) atau kemampuan untuk membayar tarif, dan *Willingness to Pay* (WTP) atau kesediaan untuk membayar tarif pada bus Batik Solo Trans (BST) pada rute pelayanan koridor 6 di kota Surakarta, khususnya pada pelajar sekolah, yang bertujuan untuk mengetahui potensi permintaan penumpang BST koridor 6 dan juga desain tarif yang sesuai pada penumpang dan calon penumpang BST koridor 6. Penelitian ini dilakukan dengan metode survei. Data yang diperoleh pada penelitian ini merupakan data primer dan sekunder. Data primer diperoleh dari survei di sekolah yang berada pada rute pelayanan BST koridor 6. Data sekunder didapatkan dari sekolah yang ditinjau untuk mendapatkan jumlah populasi. Penelitian ini menggunakan metode survei terhadap pelajar yang dilakukan di sekolah yang dilalui oleh BST koridor 6. Hasil analisis dari survei yang dilakukan, diperoleh jumlah populasi pelajar yang berada pada rute pelayanan BST koridor 6 sebanyak 4792 orang. Didapatkan nilai potensi *demand* dari BST koridor 6 sebesar 3067 orang yang merupakan 64% dari total populasi pelajar sekolah pada rute BST koridor 6. Nilai ATP dan WTP yang diperoleh dari analisis berdasarkan hasil survei berturut-turut sebesar Rp 466,57 dan Rp 2.384,00.

Kata Kunci: Batik Solo Trans, potensi *demand*, *ability to pay*, *willingness to pay*, desain tarif angkutan umum.

PENDAHULUAN

Kota Surakarta, atau umumnya disebut dengan Solo, merupakan sebuah kota di provinsi Jawa Tengah yang diperkirakan akan menjadi kota metropolitan di waktu mendatang. Dengan semakin padatnya jumlah penduduk di kota Surakarta, menyebabkan kebutuhan pergerakan masyarakat menjadi semakin besar. Pertumbuhan yang pesat di Kota Surakarta menyebabkan pergerakan yang menimbulkan permasalahan lalu lintas seperti kemacetan, kecelakaan, polusi, dan lain sebagainya dengan angka pertumbuhan kendaraan di Kota Surakarta sebesar 7,5% per tahun. Peningkatan pergerakan masyarakat yang semakin besar telah didukung dengan adanya transportasi umum milik Pemerintah Kota (Pemkot) Surakarta melalui Dinas Perhubungan (Dishub) berbasis *Bus Transit* yang memiliki nama Batik Solo Trans (BST) yang sudah beroperasi sejak September 2010. Saat ini BST memiliki 12 koridor yang

tersebar di area sekitar Solo Raya, dengan pembagian 6 koridor dilalui oleh bus BST, dan 6 koridor lainnya dilalui oleh *feeder* BST.

BST sudah dapat menjangkau hampir seluruh area Kota Surakarta yang dapat membawa penumpang ke tujuannya. Beberapa sektor yang menjadi tujuan masyarakat dalam menggunakan BST adalah sektor pendidikan, swasta, pemerintahan, pertokoan, dan lain sebagainya. Pelaksanaan pelayanan BST belum sepenuhnya lancar, masih perlu dilakukan peningkatan di sektor pelayanannya, seperti menambah jumlah rute dan koridor sehingga cakupan pelayanan BST menjadi lebih luas, menambah jumlah armada bus maupun *feeder*, dan meningkatkan fasilitas yang ada di dalam armada baik bus maupun *feeder* agar pengguna bisa merasa lebih aman dan nyaman. Ukuran pelayanan yang baik adalah pelayanan yang aman, nyaman, murah, dan cepat. Jadi, dalam menentukan pilihan jenis angkutan, masyarakat mempertimbangkan berbagai faktor, seperti maksud perjalanan, jarak dan waktu tempuh, biaya dan tingkat keamanan, serta keselamatan (Tamin, 2000). Upaya peningkatan layanan perlu melibatkan masyarakat sebagai pengguna yang berperan memberikan kritik dan saran terhadap layanan BST yang tersedia sekarang. Selain itu, perlu dilakukan analisis pada tarif supaya kepentingan penumpang dalam menggunakan BST dapat tetap terjaga sehingga tarif tidak menjadi beban pada pengguna jasa maupun operator. Analisis pada tarif dilakukan di beberapa sektor, salah satu sektor yang dianggap mempunyai potensi *demand* yang tinggi adalah pada sektor pendidikan, seperti sekolah.

Maka dari itu, perlu dilakukan penelitian untuk mengetahui besaran potensi *demand* dan kesesuaian tarif dari BST, khususnya pada sektor pendidikan dengan tinjauan pada Koridor 6. Karena banyak sekolah yang berlokasi di sepanjang koridor 6 BST tentunya akan memberikan pergerakan terhadap siswa ke tempat tujuannya. Koridor 6 merupakan salah satu koridor yang baru dibuka oleh Dinas Perhubungan Kota Surakarta di awal tahun 2022. Rute Koridor 6 dimulai di Terminal Tirtonadi dan berakhir di Halte RS Indriyati yang terletak di Solo Baru.

Desain tarif angkutan umum dapat ditentukan dengan melakukan analisis *Ability to Pay* (ATP) dan *Willingness to Pay* (WTP) terhadap masyarakat. Jika tarif yang berlaku lebih tinggi dibandingkan kemampuan dan kesediaan masyarakat untuk membayar angkutan umum, maka masyarakat akan lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi, begitu pula sebaliknya.

Atmojo, M Suryo (2017) melakukan penelitian mengenai Analisis Potensi *Demand* pada Sekolah serta *Ability to Pay* (ATP) dan *Willingness to Pay* (WTP) pada Batik Solo Trans (BST) Koridor Empat di Surakarta (Studi Kasus: Koridor 4). Hasil dari penelitian menerangkan bahwa potensi *demand* pada sekolah menghasilkan 9.006 perjalanan dalam sehari dan pada mahasiswa menghasilkan 20.084 perjalanan dalam sehari. Sedangkan nilai ATP pada pelajar sebesar Rp 3.391,-, sedangkan nilai WTP sebesar Rp 2.481,-. Nilai ATP pada mahasiswa sebesar Rp 3.592,-, sedangkan nilai WTP sebesar Rp 3.493,-. Hal tersebut menjelaskan secara tidak langsung bahwa pada saat dilakukan penelitian tersebut, nilai WTP lebih kecil daripada nilai ATP.

Nursita, Irmalia (2016) melakukan penelitian tentang 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 (Studi Kasus: Koridor 1). Hasil penelitian menyatakan bahwa potensi *demand* BST koridor 1 pada sekolah sebesar 4.909 orang. Tarif berdasarkan nilai ATP untuk kategori guru, pelajar, dan pengantar SD lebih besar dari nilai WTP sebelum dan sesudah peningkatan kualitas pelayanan dan tarif yang berlaku pada saat penelitian. Tarif berdasarkan nilai WTP untuk kategori guru dan pengantar kurang dari tarif yang berlaku pada saat penelitian dan nilai ATP, sedangkan untuk kategori pelajar sudah sesuai dengan tarif yang berlaku pada saat penelitian tetapi kurang dari tarif ATP. Perubahan potensi *demand* BST pada koridor 2 dengan adanya sistem *contra flow* di Jalan Brigjen 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%.

Nuraga, Mahitala Rasis (2014) melakukan penelitian mengenai 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 7). Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui tarif Batik Solo Trans Koridor 7 berdasarkan BOK menurut metode Dishub, DLLAJ dan FSTPT, serta ditinjau dari persepsi ATP dan WTP, dan juga untuk mengetahui nilai BEP Bus BST Koridor 7 di kota Surakarta ditinjau dari *load factor* dan jumlah armadanya. Hasil dari penelitian ini menjelaskan bahwa besarnya biaya operasional kondisi sistem setoran

yang dikeluarkan operator bus BST koridor 7 metode Dishub adalah sebesar Rp 1.069,07 ; metode DLLAJ sebesar Rp 1.069,07 ; metode FSTPT sebesar Rp 810,77. Kondisi sistem normal metode Dishub sebesar Rp 3.261,95 ; metode DLLAJ sebesar Rp 3.186,95 ; metode FSTPT sebesar Rp 2.770,17. Besarnya nilai ATP pada hari kerja (weekday) sebesar Rp 2.841,92 untuk kategori umum dan Rp 1.965,83 untuk kategori pelajar, pada hari libur (weekend) sebesar Rp 2.882,61 untuk kategori umum dan Rp 1.870,31 untuk kategori pelajar. Besarnya WTP pada weekday sebesar Rp 2.859,56 untuk kategori umum dan Rp 1.428,57 untuk kategori pelajar pada weekend sebesar Rp 2.889,87 untuk kategori umum dan Rp 1.857,14 untuk kategori pelajar.

Angkutan umum penumpang adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar dan tujuan diselenggarakannya angkutan umum adalah memberikan pelayanan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat (Warpani, 1990; Safitri, 2016; Safitri dan Hidayati, 2018; Gautama dan Yanto, 2019). Penyelenggaraan angkutan umum harus memenuhi standar pelayanan minimal sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. PM. 10 Tahun 2012 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan. Standar Pelayanan Minimal dalam penyelenggaraan angkutan umum secara ringkas mencakup enam kriteria, yaitu keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan, dan keteraturan.

Tarif angkutan umum yaitu harga yang harus dibayar oleh para pengguna jasa angkutan umum, harga tersebut disesuaikan dengan jauh dekatnya jarak yang ditempuh (Kamaluddin, 2013; Wahyuningsih, 2020). Menurut Warpani (2002), tarif angkutan umum adalah suatu harga yang harus dibayarkan, baik melalui sistem sewa, ketentuan pemilik jasa, maupun ketentuan dari pemerintah.

Potensi merupakan kemampuan yang mempunyai kemungkinan untuk dikembangkan (KBBI, 2021). Sedangkan *demand* secara harfiah memiliki arti permintaan. Dengan kata lain, potensi *demand* merupakan kemungkinan untuk melakukan pengembangan atas permintaan dari suatu atau berbagai hal.

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 rasio anggaran untuk transportasi dengan intensitas perjalanan (Pudjianto, 2002). Menurut Button (1982), perhitungan guna mendapatkan nilai ATP diperoleh dengan menggunakan Persamaan [1] berikut:

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

- Dengan:
- ATP = *Ability to Pay*
 - Ic = Penghasilan
 - %TC = Persentase dari penghasilan untuk *travel cost*
 - D = Frekuensi Perjalanan

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 tersebut (Tamin dkk, 1999). Menurut Button (1982), perhitungan guna mendapatkan nilai WTP diperoleh dengan menggunakan Persamaan [2] berikut:

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

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

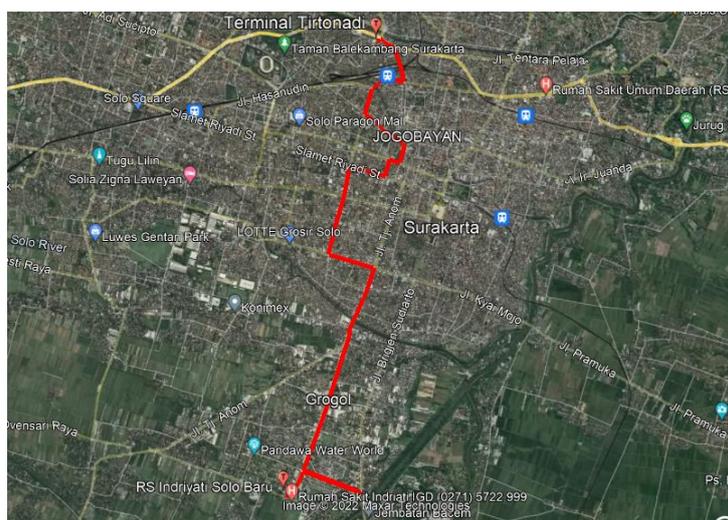
METODE

Survei Pengumpulan Data

Penelitian menggunakan dua macam data yang dikumpulkan, yaitu data primer dan data sekunder. Data primer adalah data pokok yang didapatkan di lokasi survei berupa pemasukan responden setiap bulannya, persentase alokasi dana untuk transportasi setiap bulannya, besaran tarif yang diinginkan, dan informasi-informasi lainnya. Data sekunder didapatkan dari data yang sudah ada berupa jumlah populasi pelajar pada setiap sekolah yang didapatkan dari wawancara terhadap pegawai yang berada pada setiap sekolah, rute playanan BST koridor 6, dan lokasi sekolah pada rute pelayanan BST koridor 6.

Lokasi Penelitian

Penelitian dilaksanakan pada jaringan koridor yang dilewati oleh bus BST koridor 6 dengan rute Terminal Tirtonadi – Halte Pasar Besi Sidomulyo – Halte Triharsi Timur – Halte Balapan Selatan – Halte Punggawan Timur – Halte Wonder Timur – Halte Muhammadiyah 1 Utara – Halte Mangkunegaran Utara – Halte Mangkunegaran Timur – Halte Wisma Batari – Halte Timuran Selatan – Halte Pasar Kembang – Halte Al Islam – Halte SMA Kristen 1 – Halte Pom Bensin K6S – Halte Widya Wacana – Halte Gemblegan Barat – Halte pasar Harjodaksino – Halte Kelurahan Danukusuman – Halte Bundaran Soekarno – Halte Best Western – Halte The Park – Halte Hartono Mall – Halte Griya Bugar – Halte Pandowo Timur – Halte Eses – Halte Bacem – Halte Langenharjo – Halte Eses Selatan – Halte RS Indriyati. Lokasi penelitian dapat dilihat pada Gambar 1.



Gambar 1. Rute eksisting BST koridor 6.

Waktu Penelitian

Pengambilan data survei dilakukan pada hari masuknya sekolah, yaitu hari senin sampai jumat pukul 07.00-11.00 WIB.

Prosedur Penelitian

Survei pendahuluan merupakan kegiatan survei berskala kecil sebelum dilakukan survei utama agar survei utama dapat berjalan dengan lancar, efektif, dan efisien. Survei pendahuluan dilakukan untuk mendapatkan gambaran awal terkait kondisi lapangan dari rute bus dan menentukan sekolah mana saja yang termasuk ke dalam area cakupan pelayanan dan sesuai dengan tujuan awal dilakukannya penelitian. Tahapan-tahapan survei pendahuluan adalah sebagai berikut:

1. Survei koridor yang dilewati bus
Tahapan survei ini dilakukan dengan tujuan untuk mengetahui daerah koridor bus yang akan disurvei
2. Survei sekolah yang berada di rute palayanan koridor
Survei ini dilakukan pada rute pelayanan koridor yang dilewati, dalam hal ini adalah koridor 6, untuk mengetahui sekolah mana saja yang termasuk ke dalam cakupan area pelayanan rute koridor bus yang akan disurvei.

Desain Survei berupa kegiatan dilakukan sebagai perencanaan dan pelaksanaan survei terkait penelitian, seperti halnya penyusunan kuesioner.

Pilot survei berupa kegiatan survei berskala kecil dari suatu penelitian dan memiliki tujuan untuk melakukan pengujian data yang berupa uji validitas dan uji reliabilitas pada kuesioner yang telah diberikan pada minimal sejumlah 30 responden.

- Jika telah diperoleh hasil yang valid dan reliabel, maka penelitian dapat dilanjutkan pada tahap selanjutnya.
- Jika belum diperoleh hasil yang valid dan reliabel, maka penelitian harus diulang pada tahap sebelumnya, yakni desain survei.

Pengumpulan data dipilih dan digunakan oleh peneliti sebagai alat bantu untuk mengumpulkan data agar kegiatan penelitian dapat berjalan secara terstruktur dan sistematis, serta memudahkan peneliti.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Analisis Data

Data yang diperoleh baik dari kuesioner dan wawancara pada sampel sebanyak 227 responden berupa penghasilan/uang saku penumpang, frekuensi dalam menggunakan bus, dan lain sebagainya yang akan digunakan untuk mengetahui nilai potensi *demand*, ATP, dan WTP. Nilai potensi *demand* akan digunakan untuk memperkirakan potensi permintaan bus BST pada koridor 6. Nilai ATP dan WTP akan digunakan untuk menentukan tarif bus BST koridor 6. Nilai potensi *demand* yang diperoleh dari analisis yang dilakukan dapat dilihat pada Tabel 1.

Tabel 1. Hasil analisis potensi *demand*

Kategori Sekolah	Total Populasi	Persentase Responden Berpotensi	Potensi <i>Demand</i>
Seluruh Kategori	4792	64%	3067
SD (Kelas 6)	20	90%	18
SMP	1935	68%	1316
SMA dan SMK	1226	55%	674

Pada perhitungan potensi *demand*, dari keseluruhan populasi siswa sekolah pada rute BST koridor 6 sebanyak 4792, didapatkan potensi *demand* sebanyak 3067 siswa. Potensi *demand* tersebut merupakan 64% dari total populasi siswa sekolah pada rute BST koridor 6. Nilai ATP dan WTP yang diperoleh dari analisis yang dilakukan dapat dilihat pada Tabel 2.

Tabel 2. Hasil perhitungan nilai ATP dan WTP

Kategori Sekolah	ATP	WTP	Tarif Sebelumnya
Seluruh Kategori	Rp 466,57	Rp 2.297,00	Rp 2.000,00
SD (Kelas 6)	Rp 120,86	Rp 2.275,00	Rp 2.000,00
SMP	Rp 494,65	Rp 2.425,00	Rp 2.000,00
SMA dan SMK	Rp 478,04	Rp 2.182,00	Rp 2.000,00

Besarnya nilai ATP dipengaruhi oleh uang saku yang diperoleh per bulannya dan juga alokasi uang yang digunakan untuk biaya perjalanan per bulannya. Semakin besar uang saku dan juga alokasi uang saku untuk biaya perjalanan tiap bulannya, maka akan semakin besar pula nilai tarif ATP yang didapatkan. Pada penelitian ini, nilai tarif ATP seluruh kategori yang didapatkan adalah Rp 467. Jika dibandingkan dengan tarif yang berlaku sebelumnya, yaitu Rp 2.000 untuk pelajar, nilai tarif berdasarkan perhitungan ATP memiliki nilai yang jauh lebih rendah. Hal ini disebabkan oleh rendahnya rata-rata uang saku yang diperoleh siswa sekolah pada rute BST koridor 6 setiap bulannya.

Besarnya nilai WTP dipengaruhi oleh persepsi tarif BST oleh responden. Hal tersebut berkaitan dengan pelayanan yang diberikan oleh BST. Selain itu, juga dipengaruhi oleh besarnya utilitas untuk menggunakan BST. Semakin besar utilitasnya, maka semakin besar juga kesediaan untuk membayarnya. Nilai tarif berdasarkan WTP oleh siswa sekolah pada rute BST koridor 6 yang didapatkan pada penelitian ini adalah sebesar Rp 2.300. Nilai tersebut berada

sedikit di atas tarif yang berlaku sebelumnya dengan selisih Rp 297,00. Hal tersebut menunjukkan bahwa tarif yang berlaku sebelumnya dapat dianggap murah untuk dibayarkan oleh responden.

Pembahasan Desain Tarif sesuai ATP dan WTP

Desain tarif yang didapatkan berdasarkan hasil perhitungan nilai ATP dan WTP pada kategori sekolah yang telah dilakukan menunjukkan bahwa siswa sekolah yang berada dalam cakupan pelayanan BST Koridor 6 mempunyai nilai ATP berada jauh di bawah nilai WTP dan nilai tarif sebelumnya. Hal tersebut salah satunya disebabkan oleh rendahnya uang saku rata-rata siswa per bulan.

Peningkatan pelayanan yang diberikan oleh penyedia jasa diperlukan agar dapat meningkatkan utilitas dari pengguna, sehingga kesediaan untuk membayar dari penumpang akan meningkat. Berdasarkan hasil survei kuesioner yang terdistribusikan kepada responden, terdapat beberapa hal yang perlu dikembangkan terkait dengan pelayanan BST yang disajikan pada Gambar 2.



Gambar 2. Pendapat responden untuk perkembangan pelayanan BST

Berdasarkan data pada Gambar 2, terdapat 31% responden yang berpendapat bahwa fasilitas halte dari BST memerlukan perkembangan. Pendapat tersebut mengacu pada halte-halte di sepanjang rute BST koridor 6 yang tidak memiliki fasilitas tempat duduk dan teduhan, hanya berupa tangga untuk naik ke BST. Sebanyak 26% responden berpendapat bahwa informasi perjalanan rute juga memerlukan perkembangan. Sebanyak 15% berpendapat bahwa keamanan dan kenyamanan dari BST koridor 6 masih harus ditingkatkan lagi, di antaranya berkaitan dengan kemudahan akses naik dan turun khususnya bagi penumpang lanjut usia. 13% responden beranggapan bahwa rute dari BST memerlukan peningkatan cakupan pelayanan. Sebanyak 9% responden berpendapat bahwa efektifitas dari BST koridor 6 masih harus dikembangkan, di antaranya berkaitan dengan waktu tunggu, durasi perjalanan bus, dan lain sebagainya. Dalam hal rute koridor 6 setidaknya terdapat 3% dari seluruh responden yang berpendapat bahwa diperlukan adanya layanan aduan yang lebih baik lagi dan 3% responden lainnya memilih kriteria lainnya, di mana di antaranya berkaitan dengan cara mengemudi supir yang kurang nyaman dan juga keramahan supir terhadap penumpang.

SIMPULAN

Berdasarkan hasil perhitungan dan analisis yang telah dilakukan, diperoleh beberapa kesimpulan terkait penelitian sebagai berikut:

1. Jumlah potensi *demand* dari bus BST koridor 6 pada seluruh kategori sekolah adalah sebesar 3067 orang. Jumlah ini merupakan 64% dari total populasi pelajar sekolah pada rute BST koridor 6
2. Nilai ATP pada pelajar sekolah pada rute BST koridor 6 pada seluruh kategori sekolah yang diperoleh dari perhitungan yang telah dilakukan adalah sebesar Rp 466,57. Nilai tersebut tentunya jauh lebih rendah dibandingkan dengan tarif BST untuk pelajar yang berlaku sebelumnya yaitu sebesar Rp 2.000,00. Hal tersebut

dipengaruhi oleh rendahnya uang saku yang diperoleh pelajar dan juga pengalokasian uang saku untuk biaya perjalanan setiap bulannya.

3. Nilai WTP pada pelajar sekolah pada rute BST koridor 6 pada seluruh kategori sekolah yang diperoleh dari perhitungan yang telah dilakukan adalah sebesar Rp2.384,00. Nilai tersebut lebih tinggi dibandingkan dengan tarif BST untuk pelajar yang berlaku sebelumnya yaitu Rp 2.000,00.
4. Desain tarif pada seluruh kategori sekolah pada rute BST koridor 6 memiliki nilai ATP yang lebih rendah daripada tarif yang berlaku sebelumnya. Sedangkan, nilai WTP pada seluruh kategori sekolah pada rute BST koridor 6 berada di atas tarif yang berlaku sebelumnya. Sehingga, dapat dikatakan bahwa pelajar sekolah yang berada pada rute BST koridor 6 memiliki kemampuan untuk membayar tarif yang rendah, namun, memiliki kemauan untuk membayar tarif lebih tinggi daripada tarif yang berlaku sebelumnya.

REKOMENDASI

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan, beberapa saran yang dapat penyusun berikan, antara lain:

1. Nilai ATP yang diperoleh pada penelitian ini sangat rendah. Hal tersebut disebabkan oleh rendahnya rata-rata uang saku pelajar yang rendah. Diharapkan, pada penelitian selanjutnya peneliti dapat menggunakan metode perhitungan yang lain seperti metode *household budget* agar mendapatkan variasi nilai ATP.
2. Pada penelitian ini, instansi sekolah rata-rata hanya memberikan izin kepada mahasiswa untuk melakukan survei kuesioner di satu ruang kelas yang berisikan 20-30 pelajar. Diharapkan, pada penelitian selanjutnya, instansi sekolah dapat memberikan dukungan kepada mahasiswa untuk melakukan penelitian di sekolah dengan cara memberikan izin kepada mahasiswa untuk melakukan survei kuesioner ke lebih banyak siswa di sekolah agar mahasiswa bisa mendapatkan lebih banyak jumlah responden.
3. *Income* atau pendapatan per bulan yang digunakan dalam perhitungan ATP pada penelitian ini adalah uang saku pelajar per bulan. Seharusnya, pendapatan yang digunakan adalah pendapatan orang tua pelajar per bulan. Diharapkan, pada penelitian selanjutnya, peneliti melakukan survei terkait pendapatan orang tua pelajar per bulannya untuk digunakan dalam perhitungan ATP.

UCAPAN TERIMAKASIH

Terima kasih kepada rekan-rekan yang telah membantu dalam pelaksanaan survei di sekolah-sekolah yang berada pada rute BST koridor 6, serta rekan-rekan mahasiswa Teknik Sipil UNS 2018 yang telah mendoakan dan mendukung hingga penelitian ini dapat diselesaikan tepat waktu.

REFERENSI

- Atmojo, M.S., dkk. 2017. Analisis Potensi Demand Pada Sekolah Serta Ability to Pay (ATP) dan Willingness to Pay (WTP) Pada Batik Solo Trans (BST) Koridor Empat di Surakarta. *Matriks Teknik Sipil*.
- Button, K.J. 1982. *Transport Economics*. England: Heinemann Educational Books Limited.
- Gautama, G. and Yanto, W.A., 2019. Analisa Tarif Angkutan Sekolah (Abudemen) Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan, Ability To Pay Dan Willingness To Pay. *TAPAK (Teknologi Aplikasi Konstruksi): Jurnal Program Studi Teknik Sipil*, 8(1), pp.91-105.
- Kamaluddin, Rustian. 2013. *Ekonomi Transportasi (karakteristik, teori, dan kebijakan)*. Ghalia Indonesia. Jakarta.
- KBBI Daring, S.V. "potensi", diakses 24 Desember 2022, <https://kbbi.kemdikbud.go.id/entri/potensi>
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. 2012. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 10 Tahun 2012 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan.
- Nuraga, M. Rasis., Legowo, S.J., M.H.M., Amirotul. 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). *Matriks Teknik Sipil*.
- Nursita, I., Yulianto, B., & Legowo, S. J. 2017. 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. *Matriks Teknik Sipil*, 5(1).
- Pudjianto, Bambang. 2002. *Bahan Kuliah Sistem Angkutan Umum dan Barang*. Semarang: UNDIP.
- Safitri, R. and Hidayati, N., 2018. *Online Transport Fare Study Based On Ability to Pay and Willingness to Pay (Study Case: Campus 2 Universitas Muhammadiyah Surakarta)* (Doctoral dissertation, Universitas Muhammadiyah Surakarta).

- Safitri, R., 2016. Evaluasi Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Ability To Pay (ATP) Dan Willingness To Pay (WTP) Di Kota Pangkalpinang. In FROPIL (Forum Profesional Teknik Sipil) (Vol. 4, No. 2, pp. 156-164).
- Tamin, Ofyar, Z. 2000. Perencanaan dan Permodelan Transportasi. Bandung, Indonesia: Penerbit ITB.
- Tamin, Ofyar,, Z., dkk. 1999. Evaluasi Tarif Angkutan Umum dan Analisis Ability to Pay (ATP) dan Willingness to Pay (WTP) di DKI Jakarta. Bandung, Indonesia: Penerbit ITB.
- Wahyuningsih, T., 2020. Kajian Tarif Angkutan Umum Bus Damri Rute BIL–Kota Matram Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan. Jurnal Planoeath, 5(2), pp.111-114.
- Warpani, P. Suwardjoko. 1990. Merencanakan Sistem Perangkutan. Bandung : Penerbit ITB.
- Warpani, P. Suwardjoko. 2002. Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Bandung : Penerbit ITB.