

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

Budi Yulianto, Amirotul M. H., M. Rafli Falah Wijaya
Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Sebelas Maret
Jl. Ir. Sutami 36A, Kentingan, Surakarta 57126, Telp 0271-647069
Email: budi_yulianto@hotmail.com

Abstract

Transportation is important in supporting the development of an area. The increasing population growth, the need for transportation facilities will be higher. Surakarta City is a city that is undergoing rapid development and growth, one of the important means to support this development is in the field of transportation. To support the improvement of public transportation services so that people are more efficient and adequate in moving, the city government in collaboration with the Transportation Agency makes mass public transportation facilities that have the name Batik Solo Trans (BST). In this study, the potential demand, ability to pay (ATP) and willingness to pay (WTP) of BST corridor 6 in the shopping sector were analyzed. The selection of BST corridor 6 is because this corridor is a new corridor that passes through quite a lot of shops so that it has a large enough trip pull and there is a high potential passenger demand. Thus, research is needed to analyze the amount of tariffs on the BST corridor 6 in accordance with the land use function of shops in corridor 6. This research uses a survey method. This research data is divided into two, namely primary and secondary data. Primary data is data obtained from questionnaires that have been distributed to shop employees. Secondary data is obtained through related agencies, and the total population of employees of each shop surveyed. Based on the results of the survey analysis, the total population of shop employees along the BST corridor 6 route is 774 people. The potential demand value obtained from the total shops is 549 people, with details of 170 people already using BST and 379 people who have the potential to use BST. The overall ATP value is Rp 4,872.08. The overall WTP value is Rp 3,273.41.

Keywords: Ability To Pay, Batik Solo Trans, potential demand, Willingness To Pay, shops.

Abstrak

Transportasi merupakan hal penting dalam mendukung pengembangan suatu wilayah. Semakin meningkatnya pertumbuhan penduduk, maka kebutuhan sarana transportasi akan semakin tinggi. Kota Surakarta merupakan kota yang sedang dalam perkembangan dan pertumbuhan yang cukup cepat, salah satu sarana penting untuk mendukung perkembangan ini adalah pada bidang transportasi. Untuk mendukung peningkatan layanan angkutan umum agar masyarakat lebih efisien dan memadai dalam melakukan perpindahan, pemerintah kota bekerjasama dengan Dinas Perhubungan membuat sarana transportasi angkutan umum massal yang memiliki nama Batik Solo Trans (BST). Pada penelitian ini, dilakukan analisis potensi *demand*, *ability to pay* (ATP) dan *willingness to pay* (WTP) dari BST koridor 6 pada sektor pertokoan. Pemilihan koridor 6 BST karena koridor ini merupakan koridor baru yang melewati cukup banyak pertokoan sehingga memiliki tarikan perjalanan yang cukup besar dan terdapat potensi *demand* penumpang yang tinggi. Dengan demikian, diperlukan penelitian analisis besaran tarif pada koridor 6 BST yang sesuai dengan fungsi guna lahan pertokoan di koridor 6. Penelitian ini menggunakan metode survei. Data penelitian ini dibagi menjadi dua yaitu data primer dan sekunder. Data primer merupakan data yang didapatkan hasil kuisioner yang telah disebarakan pada pegawai pertokoan. Data sekunder didapat melalui instansi-intansi terkait, dan jumlah populasi pegawai tiap pertokoan yang disurvei. Berdasarkan hasil analisis survei, diperoleh jumlah populasi pegawai pertokoan sepanjang rute BST koridor 6 sebanyak 774 orang. Nilai potensi *demand* yang didapat dari total pertokoan adalah 549 orang, dengan rincian 170 orang sudah menggunakan BST dan 379 orang yang berpotensi akan menggunakan BST. Nilai ATP secara keseluruhan adalah Rp 4.872,08. Nilai WTP secara keseluruhan adalah Rp 3.273,41.

Kata Kunci: Ability to Pay, Batik Solo Trans, Potensi Demand, pertokoan, Willingness to Pay.

PENDAHULUAN

Kota Surakarta merupakan kota yang sedang dalam perkembangan dan pertumbuhan yang cukup cepat, salah satu sarana penting untuk mendukung perkembangan ini adalah pada bidang transportasi. Untuk mendukung peningkatan layanan angkutan umum di bidang transportasi agar masyarakat lebih efisien dan memadai dalam melakukan perpindahan, pemerintah kota bekerjasama dengan Dinas Perhubungan membuat sarana transportasi angkutan umum massal yang memiliki nama Batik Solo Trans (BST). BST memiliki beberapa fasilitas pendukung agar pengguna merasa aman dan nyaman dengan adanya pendingin udara, kamera pengawas, sistem pembayaran *cashless*, dan *led display* (papan informasi trayek elektrik) (Sujatmiko, P. D., Ismiyati, I., & Kushardjoko, W. (2013). Pada Agustus 2020, Pemerintah Kota Solo dan Kementerian Perhubungan telah menetapkan tarif gratis untuk seluruh

pelayanan BST. Sejak Januari 2022 BST telah memiliki 12 koridor yang terdiri dari 6 koridor utama dan 6 koridor pengumpan dilalui oleh *feeder* BST (Pranata, A. B., Rindarjono, M. G., & Ajar, S. B. (2021).

Terdapat 2 koridor baru yang disediakan BST pada Desember 2021, koridor tersebut adalah koridor 5 dan koridor 6. Koridor 5 memiliki rute perjalanan Terminal Kartasura-Simpang Sidan dan koridor 6 memiliki rute perjalanan Terminal Tirtonadi-Solo Baru. Koridor 6 memiliki panjang trayek 21,9 km dan memiliki potensi berbagai jenis tata guna lahan, seperti perkantoran, sekolah dan pertokoan di sepanjang rute perjalanan. Koridor 6 diharapkan dapat memfasilitasi pergerakan masyarakat yang termasuk dalam cakupan wilayah rute perjalanan koridornya.

Rute perjalanan koridor 6 melewati cukup banyak pertokoan sehingga memiliki tingkat tarikan perjalanan yang cukup besar karena sektor ini terdiri dari banyak pegawai dan pengunjung yang memiliki kepentingan tertentu di daerah pertokoan tersebut. Dalam sektor pertokoan ini terdapat potensi *demand* penumpang yang menjadi perhatian, karena cukup banyak pegawai dan pengunjung yang memilih moda transportasi umum sebagai alternatif dalam melakukan perjalanan. Pemilihan moda ini timbul atas pertimbangan dari berbagai hal seperti keterbatasan lahan parkir di area toko, biaya dalam melakukan perjalanan, dan jarak perjalanan.

Oleh karena itu penelitian tentang potensi *demand*, menghitung nilai *Ability to Pay* (ATP) dan *Willingness to Pay* (WTP) pada sektor pertokoan di koridor 6 merupakan hal yang perlu dilakukan agar dapat mengetahui besaran tarif BST yang sesuai dengan fungsi guna lahan pertokoan di koridor 6.

LANDASAN TEORI

Susanto, Angga Dicky (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 pertokoan. Hasil dari penelitian tersebut adalah potensi demand BST koridor 1 pada fungsi guna lahan pertokoan adalah 14.044 orang, yaitu 62,67% dari total 22.481 sampel populasi pada segmen *Contra Flow*. Nilai tarif potensi demand kategori umum nilai ATP sebesar Rp.2.086,2 dan nilai WTP sebesar Rp. 3.974,8 untuk tarif sebelum peningkatan kualitas, dan 4.168,6 untuk tarif setelah peningkatan kualitas. Untuk kategori pegawai nilai ATP sebesar Rp.1.759,9 dan nilai WTP sebesar Rp. 3.932,1 untuk tarif sebelum peningkatan kualitas, dan 4.129,6 untuk tarif setelah peningkatan kualitas. Untuk tarif kategori pengunjung nilai ATP adalah Rp. 2.570,3 dan nilai WTP untuk kategori pengunjung adalah sebesar Rp. 4.046,8 untuk tarif sebelum peningkatan kualitas, dan Rp. 4.234,3 untuk tarif setelah peningkatan kualitas. Berdasarkan 3 kategori tersebut bahwa kesediaan membayar (WTP) mereka lebih tinggi terpaut cukup jauh dari kemampuan membayar (ATP) mereka, dan masih lebih rendah dari tarif yang berlaku saat ini yaitu sebesar Rp. 4.500,0.

Pramasunar, Bagus Saputra (2018) melakukan penelitian tentang Analisis Potensi *Demand* Batik Solo Trans Koridor 2 Pada Fungsi Guna Lahan Pertokoan dan Analisis *Ability to Pay* dan *Willingness to Pay* (WTP). Hasil dari penelitian tersebut adalah potensi demand BST koridor 2 pada fungsi guna lahan pertokoan adalah 10.714 orang atau 60,35% dari total 17.961 sampel populasi. Untuk nilai ATP potensi demand pada kategori umum sebesar Rp. 2.287,59 dan WTP sebesar Rp. 3.966,67. Untuk kategori pengunjung nilai ATP sebesar Rp. 2.157,50 dan nilai WTP sebesar Rp. 4.131,87. Berdasarkan hasil tersebut nilai WTP lebih tinggi dibanding dengan nilai ATP dan masih lebih rendah dari tarif yang berlaku saat ini yaitu sebesar Rp. 4.500,00.

Erlangga, Rio; Mutiawati, Cut; Mita Suryani, Fitrika; Marwan (2020) melakukan penelitian tentang Potensi Permintaan Angkutan Umum pada Rencana Rute *Feeder* di Kecamatan Kuta Alam, Kota Banda Aceh. Hasil penelitian ini menunjukkan angkutan umum *feeder* jumlahnya lebih besar daripada jumlah penduduk yang tidak mau menggunakan angkutan umum *feeder*. Jumlah angkutan umum *feeder* tertinggi didapatkan pada jam 07.00-07.59 WIB dan 08.00-08.59 WIB dengan angkutan jenis MPU (Mobil Penumpang Umum) sebanyak 20 unit dengan angkutan jenis bus kecil sebanyak 12 unit. Untuk moda dengan jenis MPU layak secara finansial untuk rute rencana *feeder* karena jumlah yang dibutuhkan melebihi jumlah minimum yaitu 201 unit. Hal ini juga sesuai dengan lebar jalan pada rencana rute *feeder*.

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). Terdapat standar minimal dalam penyelenggaraan angkutan umum yang harus sesuai

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 adalah besarnya biaya yang dikenakan pada setiap penumpang angkutan umum yang disesuaikan berdasarkan jauh dekatnya jarak yang ditempuh (Kamaluddin, 2013; Saputra, A. B., Sunarto, S., & Samin, S. (2021). Menurut Warpani (2002), tarif angkutan umum adalah suatu biaya yang harus dibayarkan, baik melalui sistem sewa, ketentuan pemilik jasa, maupun ketentuan dari pemerintah.

Permintaan atau *demand* merupakan jumlah barang atau jasa yang mampu dibayarkan oleh pengguna dalam harga tertentu. Faktor yang dijadikan sebagai dasar dalam permintaan barang dan jasa adalah kebutuhan dan keinginan (Hutchinson, 2017).

Ability to Pay (ATP) merupakan kemampuan konsumen untuk membayar jasa pelayanan yang diterimanya berdasarkan penghasilan yang dianggap ideal (Rasidah, R., & Aznedra, A. (2017). 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:

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

Dengan:

ATP = *Ability to Pay*

Ic = Penghasilan

%TC = Persentase dari penghasilan untuk *travel cost*

D = Frekuensi Perjalanan

Willingness to Pay (WTP) merupakan kesediaan konsumen untuk membayar biaya atas jasa yang diperolehnya. Pendekatan yang digunakan dalam analisis WTP berdasarkan 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:

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

Dengan:

MWTP = Rata-rata WTP

n = Ukuran sampel

WTP = Nilai WTP maksimum responden ke i

METODE

Survei Pengumpulan Data

Pada penelitian ini terdapat dua macam data yang dikumpulkan yaitu data primer dan data sekunder. Data primer adalah data yang diperoleh dari hasil penyebaran kuisioner pada pegawai pertokoan yang berada di sepanjang rute BST koridor 6, data tersebut digunakan untuk menganalisa potensi *demand* dan mengetahui nilai ATP dan WTP sebagai acuan penentuan tarif BST. Data sekunder pada penelitian ini didapat melalui instansi-intansi terkait, dan jumlah populasi pegawai tiap pertokoan yang disurvei. Data yang didapat yaitu rute BST koridor 6, kriteria kualitas pelayanan angkutan umum, dan tata guna lahan.

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.

Prosedur Penelitian

Survei pendahuluan merupakan survei awalan yang dilakukan sebelum survei utama. Survei pendahuluan dilakukan untuk mendapatkan gambaran awal terkait kondisi lapangan dari rute bus dan menentukan pertokoan 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 pertokoan yang berada di rute pelayanan koridor
Survei ini dilakukan pada rute pelayanan koridor yang dilewati, dalam hal ini adalah koridor 6, untuk mengetahui toko mana saja yang termasuk ke dalam cakupan area pelayanan rute koridor bus yang akan disurvei.

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.

ANALISIS DATA DAN PEMBAHASAN

Analisis Data Responden

Pengambilan sampel menggunakan metode slovin dengan persen kelonggaran ketidakteelitian akibat kesalahan sampel sebesar 10% untuk menentukan jumlah minimal sampel pada tiap kategori pertokoan yang terdiri dari toko, restoran dan pasar/pasar swalayan. Hasil perhitungan sampel pertokoan dapat dilihat pada **Tabel 1**.

Tabel 1. Hasil perhitungan sampel pertokoan

Kategori Pertokoan	Jumlah Populasi (orang)	Perolehan Kuisisioner (buah)	Slovin (10%) (sampel)	Keterangan Kecukupan Data
Toko	150	110	60	Memenuhi
Restoran	154	111	61	Memenuhi
Pasar/Pasar Swalayan	470	110	82	Memenuhi
Total	774	331		

Menurut tabel di atas, jumlah kuesioner yang diperoleh untuk tiap kategori pertokoan sudah mencukupi jumlah minimal sampel yang dibutuhkan yaitu sebesar 10% dari jumlah total data populasi tiap masing-masing kategori pertokoan sehingga analisis data dapat dilanjutkan ke tahap yang selanjutnya.

Potensi Demand

Analisis potensi *demand* bertujuan untuk mengetahui jumlah potensi yang sudah ada dan penambahan potensi pada pegawai pertokoan yang berada pada rute BST koridor 6. Dari hasil survei kuisisioner yang diperoleh dari 49 pertokoan yang dapat disurvei untuk tiap kategori, yakni toko, restoran, dan pasar/pasar swalayan, diperoleh jumlah dan persentase ketertarikan responden untuk menggunakan BST koridor 6 pada pertokoan yang terjadi dapat dilihat pada **Tabel 2**.

Tabel 2. Hasil analisis potensi *demand*

Kategori Pertokoan	Jumlah Populasi (orang)	Sudah Menggunakan BST		Akan Menggunakan BST		Total Potensi Demand (orang)
		Persentase Responden	Potensi Demand (orang)	Persentase Responden	Potensi Demand (orang)	
Total Pertokoan	774	22%	170	49%	379	549
Toko	150	23%	35	46%	69	104
Restoran	154	20%	31	49%	75	106

Kategori Pertokoan	Jumlah Populasi (orang)	Sudah Menggunakan BST		Akan Menggunakan BST		Total Potensi Demand (orang)
		Persentase Responden	Potensi Demand (orang)	Persentase Responden	Potensi Demand (orang)	
Pasar/Pasar Swalayan	470	23%	108	51%	240	348

Menurut tabel di atas menunjukkan bahwa total potensi *demand* pada total pertokoan (toko, restoran, dan pasar/pasar swalayan) yang berada pada rute BST koridor 6 cukup besar yaitu 22% atau 549 orang dari jumlah populasi pegawai pertokoan yang telah disurvei.

Analisis *Ability to Pay* (ATP)

Analisis ATP dilakukan untuk menemukan nilai kemampuan responden dalam satuan rupiah untuk membayar tarif pelayanan BST koridor 6 sesuai dengan pendapatan responden. Tahapan dalam menentukan nilai ATP adalah perhitungan nilai pendapatan rata-rata, nilai persentase alokasi transportasi rata-rata, dan perhitungan frekuensi perjalanan. Hasil nilai ATP dapat dilihat pada **Tabel 3**.

Tabel 3. Hasil perhitungan nilai ATP

Kategori Pertokoan	ATP	Tarif Sebelumnya
Total Pertokoan	Rp 4.872,08	Rp 4.500,00
Toko	Rp 5.198,82	Rp 4.500,00
Restoran	Rp 4.628,15	Rp 4.500,00
Pasar/pasar swalayan	Rp 4.656,77	Rp 4.500,00

Berdasarkan hasil perhitungan nilai ATP yang ada pada **Tabel 3**, dapat disimpulkan bahwa dari semua kategori pertokoan, nilai ATP yang didapat lebih tinggi dibanding dengan tarif BST yang sudah ada sebelumnya.

Analisis *Willingness to Pay* (WTP)

Analisis WTP dilakukan untuk menemukan nilai kemauan responden dalam satuan rupiah untuk membayar tarif sesuai dengan pelayanan yang disediakan oleh BST koridor 6. Nilai WTP diperoleh dari perhitungan nilai tarif rata-rata yang diinginkan. Hasil nilai WTP dapat dilihat pada **Tabel 4**.

Tabel 4. Hasil perhitungan nilai WTP

Kategori Pertokoan	WTP	Tarif Sebelumnya
Total Pertokoan	Rp 3.273,41	Rp 4.500,00
Toko	Rp 3.445,45	Rp 4.500,00
Restoran	Rp 3.103,60	Rp 4.500,00
Pasar/pasar swalayan	Rp 3.272,73	Rp 4.500,00

Berdasarkan hasil perhitungan nilai WTP yang ada pada **Tabel 4**, dapat disimpulkan bahwa dari semua kategori pertokoan, nilai WTP yang didapat lebih rendah dibanding dengan tarif BST yang sudah ada sebelumnya.

Rekapitulasi Nilai Tarif Berdasarkan ATP dan WTP

Berdasarkan hasil perhitungan nilai ATP dan WTP yang telah dilakukan sebelumnya, akan diperoleh data rekapitulasi hasil analisis perhitungan nilai ATP dan WTP yang dapat dilihat pada **Tabel 5**.

Tabel 5. Rekapitulasi Nilai ATP dan WTP

Kategori Pertokoan	ATP	WTP	Tarif Sebelumnya
Total Pertokoan	Rp 4.872,08	Rp 3.273,41	Rp 4.500,00
Toko	Rp 5.198,82	Rp 3.445,45	Rp 4.500,00
Restoran	Rp 4.628,15	Rp 3.103,60	Rp 4.500,00
Pasar/Pasar Swalayan	Rp 4.656,77	Rp 3.272,73	Rp 4.500,00

Berdasarkan perhitungan yang telah dilakukan, diperoleh desain tarif sesuai dengan nilai ATP dan WTP untuk sektor pertokoan secara umum seperti pada Gambar 1.



Gambar 1. Desain Tarif Sesuai ATP dan WTP dari Total Pertokoan

Berdasarkan Gambar 1. dapat diketahui bahwa total pegawai pertokoan secara umum masih mempunyai nilai ATP berada di atas tarif sebelumnya dan nilai WTP. Pada kondisi tersebut, total pegawai pertokoan secara umum dapat dikatakan masih memiliki kemampuan untuk membayar tarif BST yang sebelumnya. Pegawai memiliki penghasilan yang relatif tinggi tetapi kemauan untuk membayar jasa pelayanan BST relatif rendah.

Pembahasan

Pada analisis perhitungan yang telah dilakukan jumlah potensi *demand* BST koridor 6 pada sektor pertokoan adalah sebesar 549 orang. Terdapat beberapa responden yang merupakan potensi penambahan *demand* memilih untuk beralih menggunakan BST koridor 6 setelah adanya beberapa peningkatan pelayanan, seperti :

1. Pelengkapan fasilitas halte, seperti tehuan, kamera pengawas, tempat duduk, lampu penerangan dan jalur khusus bagi penyandang disabilitas.
2. Pemberian informasi perjalanan, seperti halnya rute koridor, tarif perjalanan, waktu kedatangan dan keberangkatan armada.
3. Penambahan jangkauan rute cakupan pelayanan.
4. Peningkatan keamanan dan kenyamanan armada, seperti halnya tersedianya kamera pengawas, lampu penerangan, pendingin ruangan, dan lainnya.
5. Penyediaan layanan pengaduan (hotline), sehingga pengguna dapat melaporkan tindakan yang kurang menyenangkan selama di perjalanan menggunakan BST agar dapat dilakukan perbaikan dan peningkatan.
6. Peningkatan efektivitas perjalanan, baik dari segi waktu dan biaya.
7. Penambahan jam operasi dan jumlah armada yang beroperasi, sehingga masyarakat terutama pekerja yang bekerja sampai malam masih bisa menggunakan layanan BST sewaktu usai bekerja.

KESIMPULAN

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

1. Jumlah potensi *demand* dari BST koridor 6 pada sektor pertokoan secara keseluruhan adalah 549 orang, dengan rincian potensi *demand* responden yang sudah menggunakan BST sebanyak 170 orang dan responden yang akan menggunakan BST sebanyak 379 orang.
2. Nilai *Ability to Pay* (ATP) dari potensi *demand* BST Koridor 6 pada sektor pertokoan secara keseluruhan

adalah Rp 4.872,08. Sedangkan nilai *Willingness to Pay* (WTP) dari potensi *demand* BST koridor 6 pada sektor pertokoan secara keseluruhan adalah Rp 3.273,41.

3. Desain tarif pegawai pertokoan secara keseluruhan, kategori toko, restoran dan pasar/pasar swalayan memiliki nilai ATP yang berada di atas tarif sebelumnya dan nilai WTP, sehingga dapat dikatakan pegawai masih memiliki kemampuan untuk membayar tarif BST sebelumnya meski kemauan membayar jasa pelayanan BST masih relatif rendah.

REKOMENDASI

Pada penelitian yang telah dilakukan, penyusun menyimpulkan beberapa saran yang dapat diberikan sebagai berikut.

1. Pada penelitian ini terdapat kesulitan untuk mendapatkan respon pengunjung pertokoan sehingga hanya pegawai pertokoan saja yang dijadikan responden. Diharapkan dalam penelitian selanjutnya dapat melakukan survei pada pegawai dan pengunjung di pertokoan agar mendapat hasil potensi *demand* yang lebih detail, karena responden survei seharusnya meliputi semua orang yang mengakses dan berada di pertokoan..
2. Dibutuhkan penelitian lain dengan metode yang berbeda seperti metode *sampling* dan menggunakan perhitungan tarif yang berbeda agar mendapatkan keakuratan data dan ragam nilai tarif yang dapat mewakili pengguna dan calon pengguna BST kedepannya.
3. Diperlukan beberapa peningkatan pelayanan BST dan penetapan tarif yang sesuai kemampuan dan kemauan masyarakat agar masyarakat mau beralih menggunakan BST.

UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis mengucapkan terima kasih kepada berbagai pihak yang telah membimbing serta memberikan arahan dan masukan kepada penulis dalam penelitian ini.

REFERENSI

- Alviano, Reza. 2015. Analisis 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). Skripsi. Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik UNS Surakarta.
- Aviasti, Asep Nana Rukmana, Djameluddin, 2014, Model Penentuan Tarif Angkutan Kota Berdasarkan Keterjangkauan Daya Beli Masyarakat Pengguna Di Kota Bandung, ISSN 2089-3582, EISSN 2303-2480/ Vol.4, No.1.
- Basuki, I., & Macpal, E. M. (2020). STUDI KELAYAKAN PENYELENGGARAAN BUS KAMPUS ATMA JAYA BABARSARI YOGYAKARTA. *Jurnal Transportasi*, 20(1), 57-6
- Button, K.J. 1982. *Transport Economics*. England: Heinemann Educational Books Limited.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. 1996. *Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan dan Trayek Tetap dan Teratur*. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Jakarta.
- Erlangga, R., Mutiawati, C., & Marwan, M. (2020). Potensi Permintaan Angkutan Umum pada Rencana Rute Feeder di Kecamatan Kuta Alam, Kota Banda Aceh. *Jurnal Manajemen Aset Infrastruktur & Fasilitas*, 4(4).
- Hanifah, 2017, Analisis Tarif Bus Trans Koetaradja Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan, Ability To Pay dan Willingness To Pay (Studi Kasus Koridor I, Keudah-Darussalam), Tugas Akhir, Fakultas Teknik Sipil Unsyiah, B. Aceh.
- Hutchinson, E. 2017. *Principles of Microeconomics*. University of Victoria. Canada. OpenStax.
- Kamaluddin, Rustian. 2013. *Ekonomi Transportasi (karakteristik, teori, dan kebijakan)*. Ghalia Indonesia. Jakarta.
- Kementrian Perhubungan Republik Indonesia. 2012. *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 10 Tahun 2012 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan*.
- Krisnanto, Albertus Ryan. 2014. *Evaluasi Tarif Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK), Ability to Pay (ATP), Willingness to Pay (WTP), dan Analisis Breakeven Point (BEP) Bus Batik Solo Trans (Studi Kasus: Koridor 2)*. Skripsi. Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik UNS. Surakarta
- Pramasunar, B. S. (2018). Analisis Potensi Demand Batik Solo Trans Koridor 2 pada Fungsi Guna Lahan Pertokoan dan Analisis Ability To Pay (ATP) dan Willingness To Pay (WTP). *Matriks Teknik Sipil*.
- Pranata, A. B., Rindarjono, M. G., & Ajar, S. B. (2021). Keberlanjutan Sosial dan Persepsi Masyarakat terhadap Transportasi Umum di Kota Surakarta (Studi Kasus Bus BST Tahun 2021). *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*, 23(2), 150-157.
- Pudjianto, Bambang. 2002. *Bahan Kuliah Sistem Angkutan Umum dan Barang*. Semarang: UNDIP.

- Rasidah, R., & Aznedra, A. (2017). ANALISIS PENENTUAN TARIF BUS KOTA TRANS BATAM BERDASARKAN BIAYA OPERASIONAL KENDARAAN (BOK), ABILITY TO PAY (ATP), DAN WILLINGNESS TO PAY (WTP) (Studi kasus pada Perum DAMRI Batam). *Measurement Jurnal Akuntansi*, 11(2)
- Republik Indonesia. 2009. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Jakarta: Kementerian Perhubungan.
- Saputra, Aditya Krisnanda Bagus. 2015. Analisis Tarif Batik Solo Trans Koridor 2 berdasarkan Estimasi Penambahan Demand Mahasiswa Universitas Sebelas Maret Menggunakan Metode Ability to Pay (ATP), Willingness to Pay (WTP), dan Biaya Operasional Kendaraan (BOK). Skripsi. Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik UNS Surakarta.
- Saputra, A. B., Sunarto, S., & Samin, S. (2021). Analisis tarif Angkutan Umum Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan, Ability To Pay dan Willingness To Pay. *Jurnal Teknik Sipil: Rancang Bangun*, 7(1), 1-8.
- Sujatmiko, P. D., Ismiyati, I., & Kushardjoko, W. (2013). EVALUASI KINERJA BATIK SOLO TRANS (STUDI KASUS: KORIDOR I KARTASURA-PALUR, SURAKARTA). *Jurnal Karya Teknik Sipil*, 2(3), 273-283
- Susanto, Angga Dicky (2016). 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 pertokoan. *Matriks Teknik Sipil*.
- 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.
- Warpani, P. Suwardjoko. 2002. Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Bandung : Penerbit ITB.
- Warpani, Suwardjoko. 1990. Merencanakan Sistem Perangkutan. Bandung : Penerbit ITB.