

BAB 6

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1 Kesimpulan

Berdasarkan perhitungan dan analisis yang dilakukan terhadap data hasil survey dan data pendukung lainnya maka dapat disimpulkan hal-hal sebagai berikut:

1. Karakteristik Pengguna Angkutan Kota di Bandung,
 - a. Pengguna dominan angkutan kota adalah pelajar dan pekerja swasta.

- b. Lebih dari 80% responden menyatakan aksesibilitas dengan menggunakan angkutan kota cukup baik, yang meliputi *walking distance* dan *waiting time*.
2. WTP Pengguna Angkutan Kota,
 - a. Responden yang dibedakan berdasarkan jenis pekerjaan, menunjukkan dominan responden memiliki WTP pada interval 101 – 200 rupiah per kilometer, dengan prosentase mencapai lebih dari 30% .
 - b. Lebih dari 70% responden mempunyai WTP lebih besar dari tarif resmi yang berlaku.
 3. ATP Pengguna Angkutan Kota,
 - a. Dengan alokasi 5%, ATP pada interval 0-100 rupiah per kilometer memiliki prosentase terbesar untuk seluruh segmen responden, yakni lebih dari 40% baik untuk ATP jenis pekerjaan maupun ATP umum. Pada alokasi ini ,lebih dari 90% responden mempunyai ATP lebih kecil dibanding pengeluaran riil.
 - b. Untuk alokasi 20%, responden memiliki ATP yang merata. Prosentase terbesar terdapat pada interval 201-300 yang mencapai 14%. Pada alokasi ini lebih dari 80% mempunyai ATP lebih besar dari pada pengeluaran riil.
 - c. Dengan alokasi budget 5%, responden yang mampu membayar tarif resmi tidak mencapai 40% sedangkan untuk alokasi 20% lebih dari 80%.

4. Pengeluaran Riil Pengguna Angkutan Kota,
 - a. Interval pengeluaran riil 201 – 300 rupiah per kilometer merupakan pengeluaran riil dominan seluruh responden dengan prosentase mencapai 36% oleh responden Wiraswasta dan minimum 29% oleh responden sebagai Ibu Rumah Tangga.
 - b. Lebih dari 80% responden membayar lebih besar dari tarif resmi.
5. Biaya Operasional Kendaraan (BOK),
 - a. Tarif resmi yang berlaku yakni Rp 1700,00 (Rp 161,92 / km) berada pada BOK dengan load factor 70%. Artinya untuk menutupi biaya operasional kendaraan, pengemudi harus memperoleh pendapatan kotor minimal sebesar Rp 17.000,00 dalam sekali perjalanan dari Sarijadi menuju Ciroyom.
 - b. Berdasarkan pengamatan di lapangan, rata-rata pengemudi mendapatkan pendapatan kotor sebesar Rp 45000,00 dalam setiap *reet* (Pulang-Pergi), atau sebesar Rp 22.500,00 dalam sekali perjalanan dari Sarijadi-Ciroyom. Hal ini menunjukkan bahwa tarif resmi yang berlaku telah menutupi biaya operasional kendaraan dan memberikan keuntungan yang layak bagi pengemudi.
 - c. Berdasarkan data BOK yang diperoleh, dapat dianalisis bahwa setoran ideal yang harus diberikan kepada pemilik (*owner*) berkisar antara Rp 110.000,00 hingga Rp. 130.000,00 .
6. Berdasarkan uraian diatas dan membandingkannya dengan kenyataan dilapangan, disimpulkan bahwa yang menjadi pokok permasalahan sebenarnya ialah setoran kepada pemilik (*owner*) yang terlalu besar yakni

berkisar Rp 150.000,00 hingga Rp 175.000,00 per hari. Akibatnya, pengemudi banyak melanggar ketentuan tarif resmi. Bila merujuk pada tujuan sebenarnya pengadaan angkutan kota yakni pelayanan terhadap masyarakat lapisan menengah kebawah, dapat dinyatakan bahwa *owner* telah merugikan masyarakat.

6.2 Saran

1. Untuk mengurangi kerugian bagi pengguna hendaknya sistem pentarifan saat ini dapat ditinjau kembali, misalnya dengan menerapkan salah satu dari sistem tarif berdasarkan jarak tempuh yaitu tarif berdasarkan kilometer. Untuk itu diperlukan suatu studi penentuan tarif minimum yang digunakan sebagai standar.
2. Pemerintah daerah Kotamadya Bandung hendaknya membuat Peraturan Daerah (Perda) yang memuat tentang acuan setoran angkutan kota. Hal ini bertujuan agar masyarakat lapisan menengah kebawah dapat dilayani dengan semestinya dan tidak dirugikan.
3. Untuk studi lebih lanjut, dapat dilakukan studi yang respondennya adalah pengguna yang punya pilihan lain selain angkutan kota sebagai sarana mobilitasnya (*choice riders*).
4. Diperlukan suatu metodologi, operasi lapangan, cakupan informasinya, bahkan peningkatan kualitas surveyor agar mutu data yang diperoleh semakin baik.
5. Mengurangi faktor-faktor yang dianggap sebagai penghambat kekuatan data. Misalnya waktu wawancara yang lama, daya ingat responden, lemahnya

stratifikasi dan kecilnya sampel, referensi yang tidak sama, satu bulan untuk makanan dan setahun untuk perumahan menimbulkan banyak masalah. Bahkan data pendapatan yang diperoleh seringkali tidak logis disebabkan daya ingat atau keengganan responden mengungkapkan.

