

BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN

6.1 Kesimpulan

1. Dari grafik dapat disimpulkan bahwa kendaraan yang melalui tol dengan berbagai kecepatan, perubahan BOK yang dihasilkan tidak begitu drastis dibandingkan dengan kendaraan yang melalui non-tol.
2. Jalan Tol Seksi A (Jatingaleh – Krapyak)

*Tarif tol Gol. I Rp. 1000

Perhitungan dengan PCI tarif max Rp. 10.216,91, sehingga tarif *existing* masih lebih rendah dari tarif maksimum.

Perhitungan dengan LAPI ITB tarif max Rp. 10.719,43, sehingga tarif *existing* masih lebih rendah dari tarif maksimum.

$$\begin{aligned}
 \text{-\% deviasi} &= \frac{\text{Tarif max.LAPI} - \text{Tarif max.PCI}}{\text{Tarif max.LAPI}} \times 100 \% \\
 &= \frac{\text{Rp. 10.719,43} - \text{Rp. 10.216,91}}{\text{Rp. 10.719,43}} \times 100 \% \\
 &= 4,69 \%
 \end{aligned}$$

Dari perhitungan di atas dapat diketahui bahwa metode LAPI ITB akan memberikan pendapatan lebih bagi pengelola jalan tol sebesar 4,69 % jika dibandingkan dengan menggunakan metode PCI.

* Tarif tol Gol. IIA Rp. 1000

Perhitungan dengan PCI tarif max Rp. 19.382,11, sehingga tarif *existing* masih lebih rendah dari tarif maksimum.

Perhitungan dengan LAPI ITB tarif max Rp. 34.837,29, sehingga tarif *existing* masih lebih rendah dari tarif maksimum.

$$\begin{aligned}
 \text{- \% deviasi} &= \frac{\text{Rp. 34.837,29} - \text{Rp. 19.382,11}}{\text{Rp. 34.837,29}} \times 100 \% \\
 &= 44,36 \%
 \end{aligned}$$

Dari perhitungan di atas dapat diketahui bahwa metode LAPI ITB akan memberikan pendapatan lebih bagi pengelola jalan tol sebesar 44,36 % jika dibandingkan dengan menggunakan metode PCI.

BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN

* Tarif tol Gol. IIB Rp. 2000

Perhitungan dengan PCI tarif max Rp. 15.772,13, sehingga tarif *existing* masih lebih rendah dari tarif maksimum.

Perhitungan dengan LAPI ITB tarif max Rp. 31.913,06, sehingga tarif *existing* masih lebih rendah dari tarif maksimum.

$$- \% \text{ deviasi} = \frac{\text{Rp.31.913,06} - \text{Rp.15.772,13}}{\text{Rp.31.913,06}} \times 100 \%$$

$$= 50,58 \%$$

Dari perhitungan di atas dapat diketahui bahwa metode LAPI ITB akan memberikan pendapatan lebih bagi pengelola jalan tol sebesar 50,58 % jika dibandingkan dengan menggunakan metode PCI.

3. Jalan Tol Seksi B (Jatingaleh – Sron dol)

* Tarif tol Gol. I Rp. 1000

Perhitungan dengan PCI menghasilkan BKBOOK (-)

Perhitungan dengan LAPI ITB menghasilkan BKBOOK (-)

* Tarif tol Gol. IIA Rp. 1500

Perhitungan dengan PCI menghasilkan BKBOOK (-). Perhitungan dengan LAPI ITB tarif max Rp. 908,71, sehingga tarif *existing* masih lebih tinggi dari tarif maksimum.

* Tarif tol Gol. IIB Rp. 2000

Perhitungan dengan PCI menghasilkan BKBOOK (-)

Perhitungan dengan LAPI ITB menghasilkan BKBOOK (-)

4. Jalan Tol Seksi C (Jatingaleh – Kaligawe)

* Tarif tol Gol. I Rp. 1500

Perhitungan dengan PCI tarif max Rp. 11.590,82, sehingga tarif *existing* masih lebih rendah dari tarif maksimum.

Perhitungan dengan LAPI ITB tarif max Rp. 12.012,66, sehingga tarif *existing* masih lebih rendah dari tarif maksimum.

$$- \% \text{ deviasi} = \frac{\text{Rp.12.012,66} - \text{Rp.11.590,82}}{\text{Rp.12.012,66}} \times 100 \%$$

$$= 3,51 \%$$

Dari perhitungan di atas dapat diketahui bahwa metode LAPI ITB akan memberikan pendapatan lebih bagi pengelola jalan tol sebesar 3,51 % jika dibandingkan dengan menggunakan metode PCI.

BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN

* Tarif tol Gol. IIA Rp. 2000

Perhitungan dengan PCI tarif max Rp. 18.948,69, sehingga tarif *existing* masih lebih rendah dari tarif maksimum.

Perhitungan dengan LAPI ITB tarif max Rp. 33.977,15, sehingga tarif *existing* masih lebih rendah dari tarif maksimum.

$$\begin{aligned} - \% \text{ deviasi} &= \frac{33.977,15 - \text{Rp.}18.948,69}{\text{Rp.}33.977,15} \times 100 \% \\ &= 44,23 \% \end{aligned}$$

Dari perhitungan di atas dapat diketahui bahwa metode LAPI ITB akan memberikan pendapatan lebih bagi pengelola jalan tol sebesar 44,23 % jika dibandingkan dengan menggunakan metode PCI.

* Tarif tol Gol. IIB Rp. 2500

Perhitungan dengan PCI tarif max Rp. 23.527,22, sehingga tarif *existing* masih lebih rendah dari tarif maksimum.

Perhitungan dengan LAPI ITB tarif max Rp. 38.723,75, sehingga tarif *existing* masih lebih rendah dari tarif maksimum.

$$\begin{aligned} - \% \text{ deviasi} &= \frac{\text{Rp.}38.723,75 - \text{Rp.}23.527,22}{\text{Rp.}38.723,75} \times 100 \% \\ &= 39,24 \% \end{aligned}$$

Dari perhitungan di atas dapat diketahui bahwa metode LAPI ITB akan memberikan pendapatan lebih bagi pengelola jalan tol sebesar 39,24 % jika dibandingkan dengan menggunakan metode PCI.

5. Pada umumnya tarif Tol yang berlaku saat ini masih dibawah dari tarif maksimum yang disyaratkan, yaitu $\leq 70\%$ dari BKBOOK.
-

6.2 Saran

1. Apabila terjadi perubahan harga komponen-komponen BOK yang mempunyai pengaruh relatif besar terhadap nilai BOK, seperti bahan bakar, pemeliharaan, dan konsumsi ban maka hendaknya perlu dilakukan peninjauan kembali tarif tol untuk memperoleh tingkat tarif yang sesuai.
 2. Dari hasil analisa sesuai dengan BKBOK, tarif tol untuk masing-masing seksi pada umumnya telah memenuhi persyaratan, baik dengan menggunakan perhitungan BOK metode PCI model maupun LAPI ITB. Namun untuk golongan tertentu pada seksi B perlu dikaji lagi.
 3. Untuk memperoleh tingkat pelayanan jalan tol untuk seksi A, B, dan C Semarang yang cepat, murah, aman dan nyaman maka secara berkala perlu dilakukan evaluasi terhadap tarif tol, kondisi jalan dan rambu-rambu serta pelayanan jalan tol secara menyeluruh. Di sisi lain, jalan non tol sebagai jalan alternatif apabila tidak menggunakan jalan tol, harus tetap mendapatkan perhatian mengenai pemeliharaan kondisi jalan, kelancaran lalu lintas serta keamanan dan kenyamanannya. Jadi baik jalan tol maupun jalan non tol akan berjalan dan berfungsi secara optimal, sehingga kepuasan para pemakai jalan dapat terpenuhi.
-