

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1. KESIMPULAN

1. Dengan melihat selisih antara hasil BKBOOK dan hasil penentuan tarif normal yang berlaku, maka dapat disimpulkan bahwa pada umumnya tarif tol yang berlaku di semua seksi jalan tol di Kota Semarang memenuhi syarat $\leq 70\%$ BKBOOK.
2. Dalam penentuan tarif tol pihak pengelola tidak hanya berpedoman pada persyaratan yaitu harus lebih kecil 70 % nilai BKBOOK. Biaya pembangunan jalan tol, seperti yang ada di seksi C dapat dibebankan kepada pengguna jalan tol, sehingga mengakibatkan tarif tol di seksi C lebih besar dari persyaratan .
3. Penurunan Lalu Lintas Harian Rata-Rata akibat adanya kenaikan tarif tol tidak dapat ditentukan secara pasti, mengingat penurunan LHR juga terjadi sebelum dilakukannya kenaikan tarif. Dengan kata lain, penurunan LHR lebih banyak dipengaruhi oleh kondisi Lalu lintas di jalan perkotaan (non-tol) dan juga dampak dari kenaikan BBM.
4. Adanya penurunan LHR secara drastis yang mulai dirasakan sejak tahun 2002 lebih dominan disebabkan oleh mulai dibukanya jalan Lingkar utara Semarang (Jl. Usman Janatin-Jl. Yos Sudarso) sehingga banyak kendaraan yang lebih memilih menggunakan jalan tersebut, terutama kendaraan berat yang melintasi Semarang dari jalur Jakarta - Surabaya.
5. Adanya jalan Lingkar utara Semarang yang mengakitatnya berkurangnya LHR jalan tol khususnya di seksi A merupakan salah satu sebab yang membuat pengelola, PT. Jasa Marga, tetap mempertahankan kondisi geometri jalan tol seksi A yang menggunakan tipe jalan 2/2 UD di sebagian rute jalan tol.
6. Dilihat dari kecilnya pengaruh kenaikan tarif jalan tol dan masih layaknaya untuk diberlakukannya tarif tol, dimana masih lebih kecil dari 70 % nilai BKBOOK (Besar Keuntungan Biaya Operasi Kendaraan). Maka tarif tol

baru yang berlaku sejak Agustus 2005 perlu dipertahankan tanpa harus dilakukan kenaikan tarif tol lagi.

7. Untuk menindaklanjuti penurunan LHR (Lalu Lintas Harian Rata-Rata), PT. Jasa Marga menerapkan strategi dengan memberlakukan Kartu Langganan Tol (KLT) bagi kendaraan umum dengan tarif yang lebih murah, mudah dan efisien.

5.2. SARAN

1. Dengan tarif tol yang tidak memenuhi syarat penentuan tarif tol yang ditetapkan Pemerintah, yaitu tarif tol yang berlaku harus lebih kecil dari 70 % nilai BKBOOK, maka tarif tol yang berlaku di Seksi C untuk jurusan Jatingaleh – Muktiharjo / Kaligawe perlu ditinjau kembali, sehingga tidak merugikan para pengguna jalan tol.
2. Untuk meningkatkan pelayanan bagi pengguna jalan tol dan untuk memenuhi standardisasi jalan tol, yakni tipe jalan pada jalan tol harus menggunakan 4/2 D (4 Lajur 2 Arah dengan Median), maka pelebaran jalan tol perlu dilakukan di seksi A, mengingat pada jalur ini masih menggunakan 2/2 UD (2 Lajur 2 Arah tanpa Median) dan 3/2 UD (3 Lajur 2 Arah tanpa Median) pada ruas jalan dengan kelandaian miring. Namun melihat jumlah LHR di seksi A yang mengalami penurunan, maka pelebaran jalan menjadi suatu hal yang bersifat saran saja dan tidak harus dilakukan untuk menghindari defisit bagi pengelola jalan tol, PT. Jasa Marga.
3. Perbaikan pelayanan berupa penyediaan tempat singgah kendaraan perlu dilakukan. Hal ini disarankan mengingat pelayanan tempat singgah kendaraan ini telah dilakukan pula di daerah Jakarta dan Surabaya. Bahkan sarana SPBU telah menjadi tambahan pelayanan pengelola bagi pengguna jalan tol.
4. Pengguna jalan tol akan terpuaskan jikalau KLT (Kartu Langganan Tol) juga diberlakukan untuk kendaraan pribadi seperti yang diterapkan di Surabaya, Bandung dan Jakarta.