

Analisis Tarif Jalan Tol Gedebage – Tasikmalaya – Cilacap (Getaci) dengan Metode ATP dan WTP

RERISKIAWATI ANGGRAENI^{1*}, HERMAN²

¹Mahasiswa Program Studi Magister Teknik Sipil, Institut Teknologi Nasional Bandung, Indonesia

²Dosen Program Studi Magister Teknik Sipil, Institut Teknologi Nasional Bandung, Indonesia

Email: reriskiawati@mhs.itenas.ac.id

ABSTRAK

Pulau Jawa berperan penting dalam roda perekonomian serta pariwisata. Beberapa destinasi pariwisata dan urgensi masyarakat untuk menempuh perjalanan menuju Jawa Barat dan Jawa Tengah bagian selatan saat ini dapat diakses melalui rute jalan nasional yang dinilai kurang efisien terkait kemacetan lalu lintas. Untuk mengatasi permasalahan kemacetan tersebut, maka Badan Pengatur Jalan Tol merencanakan untuk membangun Jalan Tol Gedebage – Tasikmalaya – Cilacap, dengan jarak rute jalan tol sepanjang 206,65 km. Namun, sebelum jalan tol tersebut beroperasi, diperlukan untuk menganalisis tarif rencana berdasarkan preferensi calon pengguna. Untuk mengetahui kemampuan membayar (ATP) dan kesediaan membayar (WTP) calon pengguna rute jalan tol Gedebage – Tasikmalaya – Cilacap, maka dilakukan penelitian ini. Metode pengumpulan data yang digunakan dengan melakukan survei terhadap pengguna mobil penumpang yang berlokasi di Rest Area sekitar Jalan Nasional Kecamatan Rancaekek, Kabupaten Bandung menggunakan metode stated preference. Data yang digunakan pada penelitian ini adalah data tahun 2024.

Kata kunci: ATP, WTP, tarif jalan tol

ABSTRACT

Java Island has an important role in economy and tourism sector. Now, several tourism destinations and the public's urgency to travel to West Java and southern Central Java can be accessed via national road routes which are considered less efficient due to traffic congestion. To solving this congestion problem, the Toll Road Regulatory Agency plans to build the Gedebage – Tasikmalaya – Cilacap Toll Road, with a toll road route distance of 206.65 km. However, before toll road operates, it is important to analyze planned toll rates based on potential user's preferences. To determine the ATP and WTP of potential users of the Gedebage – Tasikmalaya – Cilacap toll road route, therefore this research was carried out. The data collection method is by survey of passenger car users located in the Rest Area around Jalan Nasional, Rancaekek District, Bandung Regency using the stated preference method. The data used in this research is 2024 data.

Keywords: ATP, WTP, toll road rates

1. PENDAHULUAN

Jalan tol GETACI direncanakan akan dibangun Tahun 2024 untuk meningkatkan konektivitas dan mobilitas antara wilayah-wilayah yang dilaluinya [13]. Keberadaan jalan tol GETACI mempengaruhi secara positif terhadap ekonomi dan efisiensi transportasi.

Pada umumnya penetapan tarif tol dipengaruhi oleh analisis finansial sehingga terkadang tidak sesuai dengan kemampuan masyarakat sebagai calon pengguna jalan tol [6]. Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 15 tahun 2005 tentang Jalan Tol, beberapa kajian kelayakan finansial terdapat pada Pasal 66 (1) yaitu tarif tol ditentukan berdasarkan kemampuan bayar pengguna jalan tol, besar keuntungan biaya operasi kendaraan (BOK) dan kelayakan investasi [8]. Oleh karena itu, perlu dilakukan analisis tarif untuk mengetahui tarif tol yang sesuai. Tarif tol tersebut diharapkan tidak memberatkan masyarakat hingga mengurangi aksesibilitas jalan tol bagi yang membutuhkan, maka dari itu tarif tol perlu dievaluasi agar sesuai dengan kemampuan masyarakat. Berdasarkan kebutuhan tersebut, maka diperlukan untuk melakukan penelitian mengenai tarif ideal jalan tol.

Metode *Ability to Pay* (ATP) dan *Willingness to Pay* (WTP) merupakan metode yang diturunkan dari persepsi pengguna dapat diintegrasikan ke aspek ekonomi dan psikologis dalam penetapan tarif. Metode ini disesuaikan terhadap kemampuan masyarakat sebagai calon pengguna jalan tol GETACI. Beberapa penelitian yang telah dilaksanakan berhubungan dengan tarif jalan tol, ATP, dan WTP antara lain Jalan Tol Becakayu (2023), Jalan Tol Kertosono – Kediri Provinsi Jawa Timur (2021), dan Tol Ruas Sigli – Banda Aceh (2022) [1] [4] [6] [7] [9] [10] [11] [12] [14] [16].

2. TINJAUAN PUSTAKA

2.1 *Ability to Pay* (ATP)

Ability to pay (ATP) didefinisikan sebagai kemampuan pengguna untuk membayar jasa ditinjau dari penghasilannya [11]. Pendekatan untuk menganalisis besaran nilai ATP dihitung berdasarkan biaya yang dialokasikan untuk kebutuhan transportasi dan intensitas perjalanan. Faktor pengaruh besaran ATP antara lain pendapatan keluarga per-bulan, dana transportasi, tingkat intensitas perjalanan dan jumlah anggota keluarga [7]. Besaran ATP merupakan hasil dari rasio alokasi dana transportasi dengan intensitas perjalanan.

Rendah/tingginya tarif pada sebuah jasa transportasi akan dijadikan pertimbangan oleh masyarakat dalam pemilihan rute perjalanan maupun moda transportasi untuk memenuhi kebutuhan masing-masing individu. Jika nilai tarif yang perlu dibayarkan oleh masyarakat memiliki proporsi yang lebih rendah dari nilai pendapatan masyarakat per-bulan, maka masyarakat akan menggunakan jasa transportasi tersebut untuk pemenuhan kebutuhannya. Sebaliknya, jika proporsi nilai tarif lebih tinggi maka masyarakat akan memilih opsi jasa transportasi lainnya yang sesuai dengan kemampuan masyarakat tersebut. Apabila tidak ada opsi dalam menggunakan jasa transportasi, maka masyarakat akan secara terpaksa menggunakan jasa transportasi tersebut. Sehubungan dengan hal tersebut, maka pendapatan per-bulan adalah salah satu faktor yang berpengaruh pada daya beli jasa transportasi.

2.2 *Willingness to Pay* (WTP)

Menurut Whitehead (Suryani, 2022 dan Safitri, 2016) *Willingness to Pay* (WTP) didefinisikan sebagai jumlah maksimum yang akan dibayarkan pengguna untuk menikmati peningkatan kualitas layanan atau dapat diartikan sebagai kesediaan seseorang dalam membayar suatu jasa sebagai imbalan. Menurut Permata (2012) analisis WTP dipengaruhi oleh persepsi pengguna terhadap tarif atas jasa layanan akibat kuantitas dan kualitas jasa transportasi, serta

utilitas dan penghasilan pengguna. Menurut Widyastuti (2024) analisis WTP mempertimbangkan beberapa faktor, termasuk pendapatan, pola pengeluaran, dan perilaku perjalanan [16]. Pada kasus pengguna pesawat, WTP tertinggi dengan katagori penumpang muda, pendapatan tinggi, dan pendidikan tinggi [2]. Nilai WTP dapat dapat diperhitungkan dengan menggunakan informasi nilai rupiah maksimum yang bersedia dibayarkan oleh masyarakat dalam penggunaan jasa transportasi.

3. METODOLOGI PENELITIAN

ATP dan WTP digunakan sebagai metode untuk analisis besaran tarif tol pada Gerbang Tol Gedebage – Gerbang Tol Garut dan Gerbang Tol Gedebage – Gerbang Tol Tasikmalaya.

Data yang digunakan untuk menganalisis penelitian ini adalah data primer berupa hasil observasi menggunakan kuesioner, serta dengan studi literatur yang mendukung penelitian. Kemudian, hasil observasi tersebut dianalisis sehingga akan mendapatkan nilai tarif yang sesuai dengan kesediaan calon pengguna jalan tol.

3.1 Identifikasi Masalah

Dalam hal perencanaan tarif tol GETACI, sebelumnya sudah direncanakan oleh Badan Pengurus Jalan Tol (BPJT) adalah Rp. 2.025 per-km [13]. Tarif tersebut yang akan menjadi acuan perbandingan dengan nilai ATP dan WTP tarif jalan tol. Identifikasi masalah meliputi analisis ATP dan WTP, serta hubungan keduanya pada jalan Tol Getaci dan dibandingkan dengan tarif tol yang ditetapkan oleh Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT). Hasil penelitian ini yang berupa besaran tarif tol GETACI merupakan harapan dan kemampuan calon pengguna dan dapat dijadikan sebagai referensi pihak terkait.

3.2 Ability to Pay (ATP)

Analisis tarif berdasarkan ATP dilaksanakan berdasarkan pendekatan tarif ideal dari besar penghasilan, intensitas perjalanan, total biaya transportasi, jenis kegiatan, pengeluaran tol per-bulan, dan persentase penghasilan yang digunakan untuk biaya transportasi [10].

Nilai ATP dihitung dengan metode *household budget*, yakni dengan memperhitungkan anggaran dari total biaya transportasi yang dianggarkan dari pendapatan per-bulan. Maka dapat dicari nilai ATP yang dihitung sesuai **Persamaan 1** berikut.

$$ATP = \frac{I_t \times P_p \times P_t}{T_t} \quad \dots(1)$$

halmana:

ATP = kemampuan membayar,

I_t = pendapatan per-bulan [Rp./bulan],

P_p = transportasi per-bulan [% pendapatan],

P_t = transportasi untuk tol per-bulan [% untuk penggunaan jalan tol dari total pendapatan],

T_t = panjang perjalanan [trip/bulan].

Data yang didapat melalui kuesioner akan disajikan dalam bentuk diagram ATP responden.

3.3 Willingness to Pay (WTP)

Besaran WTP didapatkan dari setiap responden merupakan kesediaan nilai maksimum dibayarkan oleh responden untuk tarif rencana jalan tol GETACI. Analisis tarif berdasarkan WTP dipengaruhi oleh faktor-faktor, antara lain produk jasa layanan transportasi, utilitas pengguna terhadap jasa pelayanan transportasi, penghasilan pengguna, kualitas dan kuantitas pelayanan yang disediakan [10].

Untuk mendapatkan WTP rata-rata, dengan mengolah data responden dan dihitung dengan **Persamaan 2** berikut.

$$MWTP = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n WTP_i \quad \dots(2)$$

halmana:

$MWTP$ = WTP rata-rata,

n = jumlah responden,

WTP_i = nilai maksimum WTP responden ke- i .

Data yang didapat melalui kuesioner akan disajikan dalam bentuk diagram WTP responden.

3.4 Analisis Hubungan ATP dengan WTP

Hubungan ATP – WTP dianalisis dan diolah dari data ATP dan WTP untuk mendapatkan perbandingan dan titik temu dari nilai ATP dan nilai WTP tarif jalan tol GETACI. Dalam hal ini dilakukan pengelolaan data penelitian dengan menggunakan metode analisis multivariat. Analisis multivariat merupakan metode statistik terhadap satu atau lebih dari dua variabel secara bersamaan sehingga terdapat analisis perbedaan atau hubungan beberapa variabel terhadap variabel lainnya dalam waktu yang bersamaan [5] dengan menggunakan analisis regresi linier berganda seperti pada **Persamaan 3**.

$$Y = \alpha + \beta X + e \quad \dots(3)$$

dengan:

Y = variabel terikat,

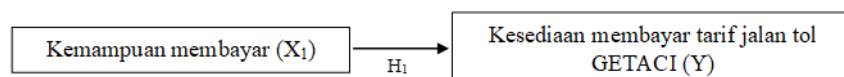
X = variabel bebas,

α = konstanta,

β = koefisien regresi,

e = kesalahan baku.

Analisis variabel tersebut (X) guna untuk mengetahui pengaruh variabel tersebut terhadap kesediaan membayar tarif jalan tol GETACI (Y) dijelaskan pada **Gambar 1**.



Gambar 1. Pengaruh kemampuan membayar terhadap kesediaan membayar

4. ANALISIS DAN PEMBAHASAN

4.1 Penentuan Sampel

Responden merupakan pengguna mobil penumpang yang memungkinkan untuk melintasi jalan tol GETACI di masa yang akan datang dengan mengasumsikan calon pengguna jalan tol adalah kendaraan yang melintasi jalur selatan Gedebage - Tasikmalaya. Pengambilan sampel untuk penelitian tarif GT Gedebage – GT Garut adalah 100 responden dan GT Gedebage – GT Tasikmalaya adalah 100 responden.

4.2 Gerbang Tol Gedebage – Gerbang Tol Garut

Beberapa analisis pada penentuan tarif Gerbang Tol Gedebage – Gerbang Tol Garut adalah sesuai dengan sub-bahasan berikut.

4.2.1 Analisis Karakteristik Responden

Karakteristik responden dibagi menjadi beberapa sub-bahasan berikut yang telah disesuaikan dengan data hasil penelitian. Sehingga dapat diketahui factor pengaruh nilai ATP dan WTP.

Pada **Tabel 1** terdefinisi persentase karakteristik responden berdasarkan pekerjaan, pendapatan (per-bulan) serta alokasi biaya transportasi.

Tabel 1. Analisis Karakteristik Responden GT Gedebage – GT Garut

Pekerjaan			
No.	Pekerjaan	ΣResponden	Persentase [%]
1	ASN PNS dan PPPK	12	12
2	BUMN	9	9
3	Pegawai Swasta	28	28
4	Wirausaha	32	32
5	Mahasiswa/Pelajar	0	0
6	Lainnya	19	19

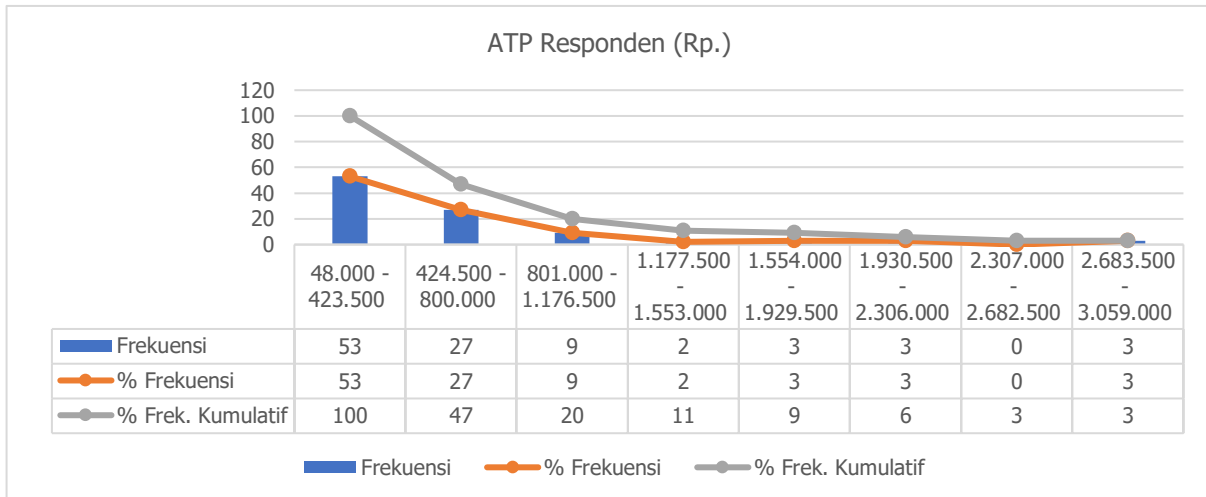
Pendapatan (per bulan)			
No.	Pendapatan (per-bulan)	ΣResponden	Persentase [%]
1	< Rp. 1.500.000	0	0
2	Rp. 1.500.000 – Rp. 5.000.000	30	30
3	Rp. 5.000.001 – Rp. 10.000.000	40	40
4	Rp. 10.000.001 – Rp. 15.000.000	19	19
5	> Rp. 15.000.000	11	11

Pendapatan (per bulan)			
No.	Pendapatan (per-bulan)	ΣResponden	Persentase [%]
1	< Rp. 1.000.000	0	0
2	Rp. 1.000.000 – Rp. 1.500.000	28	28
3	Rp. 1.500.001 – Rp. 2.000.000	14	14
4	Rp. 2.000.001 – Rp. 2.500.000	13	13
5	Rp. 2.500.001 – Rp. 3.000.000	8	8
6	> Rp. 3.000.000	37	37

Berdasarkan data penelitian yang didapat, diketahui pendapatan terbanyak responden calon pengguna jalan tol GETACI (Gedebage – Garut) berada pada antara Rp. 5.000.001 sampai Rp. 10.000.000 yaitu 40% dan pendapatan paling sedikit responden calon pengguna jalan tol GETACI (Gedebage – Garut) berada pada > Rp. 15.000.000 yaitu 11%.

4.2.2 Ability to Pay

Pendapatan sebagai tolak ukur kemampuan responden untuk membayar tarif jalan tol GETACI (Gedebage – Garut). Hasil pengolahan data ATP adalah dengan membagi rata-rata alokasi biaya transportasi bulanan dengan frekuensi perjalanan menunjukkan bahwa kemampuan membayar responden adalah Rp. 48.000 hingga Rp. 3.050.000 menyesuaikan dengan frekuensi perjalanan masing-masing responden. Hasil rata-rata ATP responden terhadap biaya transportasi sebesar Rp. 570.085. Berikut ini adalah diagram ATP responden pada **Gambar 2**.



Gambar 2. ATP responden GT Gedebage – GT Garut

Pada **Gambar 2** dapat diartikan bahwa ATP responden terhadap tarif tol GETACI (Gedebage – Garut) bisa mencapai 100% pada tarif tersebut. Terlihat pada hasil analisis nilai ATP, rerata kemampuan membayar responden yaitu Rp. 570.085.

4.2.3 Willingness to Pay

Analisis WTP didasarkan waktu tempuh dan tarif jalan tol GETACI (Gedebage – Garut). Berdasarkan perolehan hasil survey bahwa mayoritas responden memilih tarif Rp. 82.000 dengan waktu tempuh 35 menit, sebanyak 65 responden (**Tabel 2**).

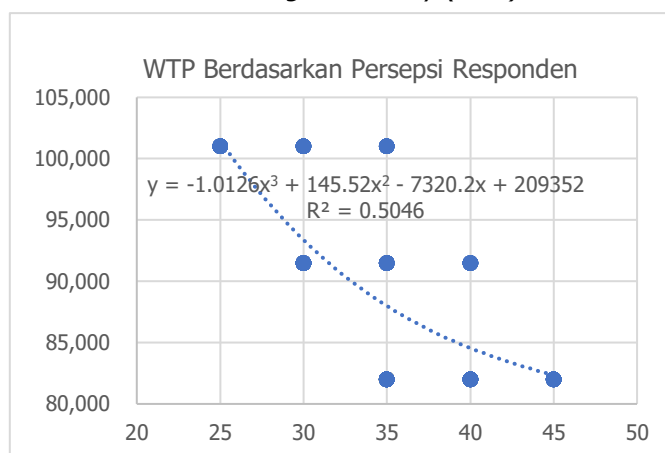
Tabel 2. Jumlah Responden Berdasarkan Waktu Tempuh dan Tarif (GT Gedebage – GT Garut)

No.	Waktu Tempuh [menit]	Tarif (Rp.)	Jumlah Responden	Peringkat Pilihan
1	25	101.000	25	5
2	30	101.000	16	8
3	30	91.500	40	2
4	35	101.000	15	9
5	35	91.500	21	6
6	35	82.000	65	1
7	40	91.500	19	7
8	40	82.000	33	4
9	45	82.000	35	3

Kemudian dari hasil persepsi responden tersebut dibuat menjadi sebuah persamaan berdasarkan **Gambar 3** dengan grafik fungsi polinomial waktu tempuh terhadap tarif yang menghasilkan sebuah **Persamaan 4** berikut.

$$y = -1,0126x^3 + 145,52x^2 - 7.320,2x + 209.352 \quad \dots(4)$$

Apabila x merupakan waktu tempuh terbanyak berdasarkan pilihan responden yaitu 35 menit, maka nilai WTP berdasarkan persamaan tersebut adalah Rp. 87.992 dengan analisis tarif per-km adalah Rp. 1.947.



Gambar 3. Grafik persamaan nilai WTP (GT Gedebage – GT Garut)

Berdasarkan hasil analisis, disimpulkan nilai rerata ATP lebih besar daripada WTP. Penelitian ini menunjukkan kesediaan responden untuk membayar tarif jalan tol GETACI tersebut lebih kecil daripada kemampuan membayar responden. Oleh karena itu, responden adalah *choices riders*, yaitu responden memiliki pendapatan relatif tinggi namun alokasi biaya terhadap tarif jalan tol tersebut rendah, sehingga kesediaan responden untuk membayar tarif jalan tol tersebut tidak dipengaruhi oleh utilitas.

4.2.4 Analisis Hubungan ATP-WTP

Tabel 3 menunjukkan hubungan antara ATP dan WTP dengan uji koefisien determinasi ditujukan untuk mengetahui kemampuan model dalam menafsirkan variasi variabel bebas terhadap variabel terikat.

Tabel 3. Koefisien Determinasi Simultan (GT Gedebage – GT Garut)

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	0,131 ^a	0,017	0,007	28.473,92222

a. Predistors: (Constant), Kemampuan_Membayar

Dari tabel di atas didapatkan *R Square* (R^2) sebesar 0,017; yaitu variabilitas variabel dependen yaitu kesediaan membayar tarif jalan tol GETACI (Gedebage – Garut) yang dapat dijelaskan oleh variabel independen yaitu kemampuan membayar tarif jalan tol GETACI (Gedebage – Garut), dalam penelitian ini yaitu sebesar 1,7%. Maka, dapat disimpulkan bahwa hubungan antara nilai ATP dan WTP tidak signifikan.

4.3 Gerbang Tol Gedebage – Gerbang Tol Tasikmalaya

Beberapa analisis pada penentuan tarif Gerbang Tol Gedebage – Gerbang Tol Garut adalah sesuai dengan sub-bahasan berikut.

4.3.1 Analisis Karakteristik Responden

Karakteristik responden terbagi menjadi beberapa sub-bahasan berikut yang telah disesuaikan dengan data hasil penelitian. Sehingga dapat diketahui faktor yang berpengaruh terhadap nilai ATP dan WTP. Pada **Tabel 4** terdefinisi persentase karakteristik responden berdasarkan pekerjaan, pendapatan (per-bulan) serta alokasi biaya transportasi.

Tabel 4. Analisis Karakteristik Responden GT Gedebage – GT Tasikmalaya

Pekerjaan			
No.	Pekerjaan	ΣResponden	Persentase [%]
1	ASN PNS dan PPPK	17	17
2	BUMN	5	5
3	Pegawai Swasta	33	33
4	Wirausaha	23	23
5	Mahasiswa/Pelajar	3	3
6	Lainnya	19	19

Pendapatan (per bulan)			
No.	Pendapatan (per-bulan)	ΣResponden	Persentase [%]
1	< Rp. 1.500.000	0	0
2	Rp. 1.500.000 – Rp. 5.000.000	31	31
3	Rp. 5.000.001 – Rp. 10.000.000	9	9
4	Rp. 10.000.001 – Rp. 15.000.000	16	16
5	> Rp. 15.000.000	44	44

Pendapatan (per bulan)			
No.	Pendapatan (per-bulan)	ΣResponden	Persentase [%]
1	< Rp. 1.000.000	0	0
2	Rp. 1.000.000 – Rp. 1.500.000	38	38
3	Rp. 1.500.001 – Rp. 2.000.000	15	15
4	Rp. 2.000.001 – Rp. 2.500.000	12	12
5	Rp. 2.500.001 – Rp. 3.000.000	4	4
6	> Rp. 3.000.000	31	31

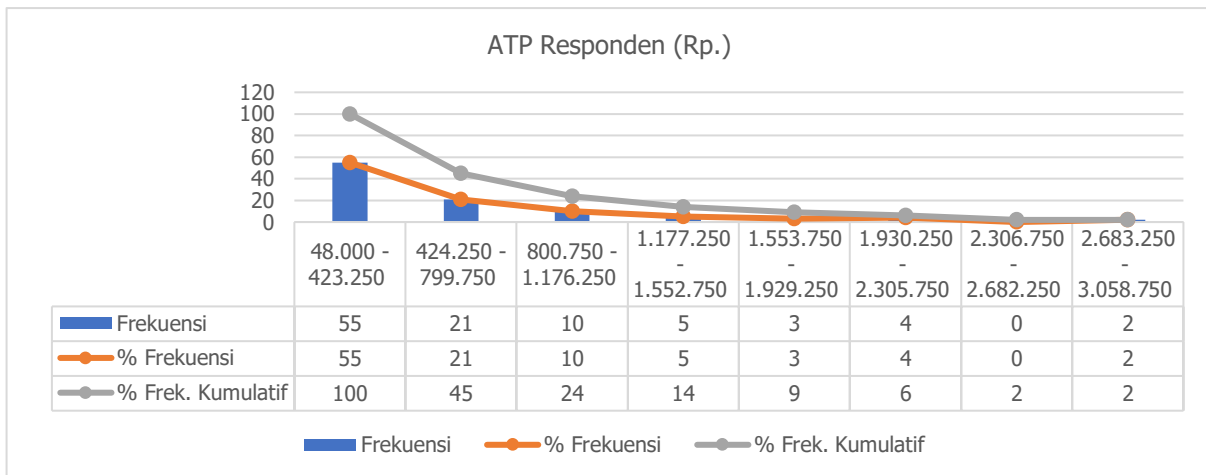
Berdasarkan data penelitian yang didapat, diketahui pendapatan terbanyak responden calon pengguna jalan tol GETACI (Gedebage – Tasikmalaya) adalah > Rp. 15.000.000 yaitu 44% dan pendapatan antara Rp. 5.000.001 hingga Rp. 10.000.000 yaitu 9%.

4.3.2 Ability to Pay

Pendapatan sebagai tolak ukur kemampuan responden untuk membayar tarif jalan tol GETACI (Gedebage – Garut). Hasil pengolahan data ATP adalah dengan membagi rerata alokasi biaya transportasi bulanan dengan frekuensi perjalanan menunjukkan bahwa kemampuan membayar antara Rp. 48.000 hingga Rp. 3.050.000 menyesuaikan dengan frekuensi perjalanan masing-masing responden. Hasil ATP rata-rata responden terhadap biaya transportasi yaitu Rp. 570.085. Berikut ini adalah diagram ATP responden pada **Gambar 4**.

4.3.3 Willingness to Pay

Analisis WTP didasarkan waktu tempuh dan tarif jalan tol GETACI (Gedebage – Tasikmalaya). Berdasarkan perolehan hasil survey bahwa mayoritas responden memilih tarif Rp. 183.500 dengan waktu tempuh 1 jam 30 menit, sebanyak 72 responden (**Tabel 5**).



Gambar 4. ATP responden GT Gedebage – GT Tasikmalaya

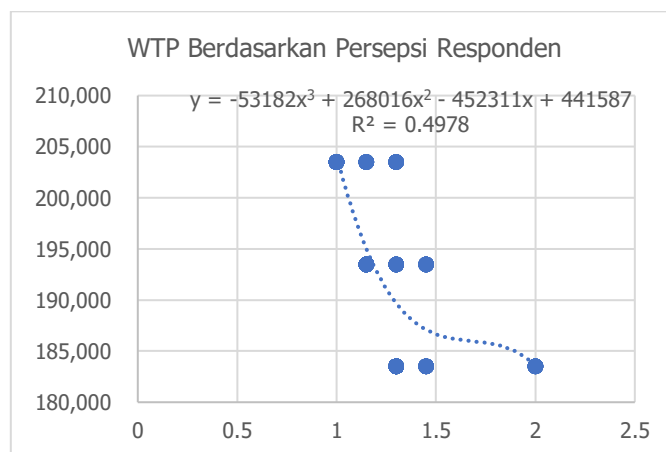
Tabel 5. Jumlah Responden Berdasarkan Waktu Tempuh dan Tarif (GT Gedebage – GT Tasikmalaya)

No.	Waktu Tempuh [jam]	Tarif [Rp.]	Jumlah Responden	Peringkat Pilihan
1	1	203.500	38	3
2	1,25	203.500	29	5
3	1,25	193.500	59	2
4	1,5	203.500	19	6
5	1,5	193.500	22	4
6	1,5	183.500	72	1
7	1,75	193.500	19	6
8	1,75	183.500	22	4
9	2	183.500	20	5

Kemudian dari hasil persepsi responden tersebut dibuat menjadi sebuah persamaan dengan grafik fungsi polinomial waktu tempuh terhadap tarif yang menghasilkan sebuah persamaan **Persamaan 5** berikut.

$$y = -53.1826x^3 + 268.016x^2 - 452.311x + 441.587 \quad \dots(5)$$

Apabila x merupakan waktu tempuh terbanyak berdasarkan pilihan responden yaitu 1 jam 30 menit, maka nilai WTP berdasarkan persamaan tersebut adalah Rp. 188.667 dengan analisis tarif per-km adalah Rp. 1.954.



Gambar 5. Grafik persamaan nilai WTP (GT Gedebage – GT Tasikmalaya)

Hasil analisis dapat disimpulkan bahwa nilai rerata ATP responden lebih besar daripada WTP. Penelitian ini menunjukkan bahwa kesediaan responden untuk membayar tarif jalan tol GETACI tersebut lebih kecil daripada kemampuan membayar responden. Pada kondisi tersebut responden adalah *choices riders*, yaitu responden memiliki pendapatan relatif tinggi namun alokasi biaya terhadap tarif jalan tol tersebut rendah, sehingga kesediaan responden untuk membayar tarif jalan tol tersebut tidak dipengaruhi oleh utilitas.

4.3.4 Analisis Hubungan ATP-WTP

Tabel 6 menunjukkan hubungan antara ATP dan WTP dengan uji koefisien determinasi ditujukan untuk mengetahui seberapa jauh kemampuan model dalam menafsirkan variasi variabel independen terhadap variabel dependen.

Tabel 5. Koefisien Determinasi Simultan (GT Gedebage – GT Tasikmalaya)

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	0,066 ^a	0,004	-0,006	52.316,80587

a. Predistors: (Constant), Kemampuan_Membayar

Dari tabel di atas didapatkan nilai R square (R^2) sebesar 0,004, yaitu variabilitas variabel dependen yaitu kesediaan membayar tarif jalan tol GETACI (Gedebage – Tasikmalaya) yang dapat dijelaskan oleh variabel independen yaitu kemampuan membayar tarif jalan tol GETACI (Gedebage – Tasikmalaya), dalam penelitian ini yaitu 0,4%. Maka, dapat ditarik kesimpulan bahwa hubungan antara ATP dan WTP tidak signifikan.

5. KESIMPULAN

Dari hasil analisis dan pembahasan yang telah dijabarkan, berikut adalah kesimpulan pada penelitian ini:

- Dari hasil analisis rata-rata ATP, nilai kemampuan membayar responden dengan rute Gedebage – Garut terhadap biaya transportasi adalah sebesar Rp. 570.085. Sementara nilai kemampuan membayar responden dengan rute Gedebage – Tasikmalaya terhadap biaya transportasi adalah sebesar Rp. 577.190.
- Dari hasil analisis persamaan polinomial WTP, nilai kesediaan membayar responden terhadap tarif tol GETACI (Gerbang Tol Gedebage – Gerbang Tol Garut) adalah sebesar Rp. 87.992 dengan tarif per-km adalah Rp. 1.947. Sementara nilai kemampuan membayar responden terhadap tarif tol GETACI (Gerbang Tol Gedebage – Gerbang Tol Tasikmalaya) adalah sebesar Rp. Rp. 186.667 dengan tarif per-km adalah Rp. 1.954. Dan hasil dari WTP berdasarkan persepsi responden terkait waktu tempuh dan tarif tol GETACI (Gerbang Tol Gedebage – Gerbang Tol Garut), diperoleh bahwa responden lebih banyak memilih tarif sebesar Rp. 82.000 dengan waktu tempuh 35 menit. Sementara hasil dari WTP berdasarkan persepsi responden terkait waktu tempuh dan tarif tol GETACI (Gerbang Tol Gedebage – Gerbang Tol Tasikmalaya), diperoleh bahwa responden lebih banyak memilih tarif sebesar Rp. 183.500 dengan waktu tempuh 1 jam 30 menit.
- Berdasarkan analisis regresi linier dapat ditunjukkan bahwa tidak ada hubungan yang signifikan antara nilai ATP terhadap WTP. Hasil analisis menunjukkan bahwa nilai rerata ATP responden lebih besar daripada nilai rerata WTP. Pada kondisi berikut responden dapat disebut sebagai *choices riders*, yaitu penghasilan responden relatif lebih tinggi namun utilitas terhadap jasa ternyata rendah.

- d. Apabila dibandingkan dengan tarif per-km yang direncanakan oleh Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) yaitu Rp. 2.025, maka tarif jalan tol GETACI berdasarkan WTP lebih murah dibandingkan dengan tarif jalan tol yang direncanakan oleh BPJT yaitu untuk Gerbang Tol Gedebage – Gerbang Tol Garut adalah Rp. 1.947 dan Gerbang Tol Gedebage – Gerbang Tol Tasikmalaya adalah Rp. 1.954.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Cahyono, M. &. (Mei 2021). Analisis ATP dan WTP Pada Rencana Jalan Tol Kertasono – Kediri Provinsi Jawa Timur. *AGREGAT*, 6(1), 542-547. doi:10.30651/ag.v6i1.8330
- [2] Cordes, H. B. (2024). Factors Influencing The Willing To Pay For Aviation Voluntary Carbon Offsets: A Literature Review. *European Journal of Tourism Reseach*, 36(__), 1-23. doi:10.54055/ejtr.v36i.2741
- [3] Direktorat Jenderal Bina Marga. (1997). *Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI) 1997*. Jakarta: Direktorat Jenderal Bina Marga.
- [4] Jaya, F. D. (2022). Analisis Penentuan Tarif Tol Ruas Sigli – Banda Aceh Menggunakan Pendekatan ATP (Ability To Pay) dan WTP (Willingness To Pay). *TAPAK (Teknologi Aplikasi Konstruksi)*, 11(2), 101-108. doi:10.24127/tp.v11i2.2022
- [5] Khairudin, R. &. (2019). *Statistik Multivariate*. Bandar Lampung: CV Anugrah Utama Raharja.
- [6] Panjaitan, I. &. (2013). Analisis Tarif Jalan Tol Berdasarkan Pendekatan Willingness To Pay (WTP) dan Ability To Pay (ATP) (Studi Kasus : Rencana Jalan Tol Medan – Binjai). *Jurnal Teknik Sipil USU*, __(__), __-__.
- [7] Permata, M. (2012). *Analisa Ability To Pay dan Willingness To Pay Pengguna Jasa Kereta Api Bandara Soekarno Hatta – Manggarai*. Tesis. Depok: Fakultas Teknik Program Studi Teknik Sipil Universitas Indonesia.
- [8] Presiden Republik Indonesia. (2005). *Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol*. Jakarta: Presiden Republik Indonesia.
- [9] Purboyo, W. S. (Juni 2023). Analisis ATP dan WTP Untuk Penentuan Tarif di Jalan Tol Becakayu. *CESD (Construction Engineerig and Sustainable Development)*, 6(1), 24-32. doi:10.25105/cesd.v6i1.17155
- [10] Rahman, A. (2022). *Analisis Ability to Pay (ATP) dan Willingness to Pay (WTP) Tarif Bus Rapid Transit (BRT) Trans Jateng Koridor Semarang-Gubug*. Tesis. Semarang: Program Studi Magister Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Islam Sultan Agung.
- [11] Rumiati, F. K. (2013). Analisis Kemampuan dan Kemauan Membayar Tarif Angkutan Umum Mini Bus (Superben) di Kabupaten Rokan Hulu. *Jurnal Mahasiswa Teknik UPP*, __(__), __-__.
- [12] Safitri, R. (2016). Evaluasi Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Ability to Pay (ATP) dan Willingness to Pay (WTP) di Kota Pangkalpinang. *Jurna; Fropil*, 4(2), 157-164.
- [13] SIMPULKPB. (2023, November 29). *SIMPULKPB*. Retrieved from SIMPULKPB: <https://simpulkpbu.pu.go.id/project/jalan-tol-gedebage-tasikmalaya-cilacap>
- [14] Suryani, A. (2022). Estimasi Willingness to Pay Masyarakat dalam Peningkatan Layanan Pengelolaan Sampah di JABODETABEK. *Kajian*, 27(1), 89-103.
- [15] Tamin, O. (2000). *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi Edisi ke-2*. Bandung: ITB Press.
- [16] Widyastuti, H. B. (2024). Assessing Road Users' Willingness to Pay for Toll Road Usage: A Study on Travel Behavior in Indonesia. *7th International Conference on Architecture and Civil Engineering Conference (ICACE 2023)* (pp. 537-546). Putrajaya, Malaysia: Springer.