

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Pemerintah melakukan pembangunan infrastruktur guna mempercepat peningkatan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat. Pembangunan infrastruktur yang dilakukan diantaranya adalah pembangunan percepatan pertumbuhan kegiatan ekonomi dalam skala yang relatif besar. Sebagai bagian dari pembangunan infrastruktur jalan, pemerintah menargetkan pembangunan jaringan jalan tol sepanjang 1.150 km dalam waktu 5 tahun (BPJT, 2007).

Rencana Pembangunan Tol Ruas Temanggung-Yogyakarta memiliki panjang 40,05 KM, Selanjutnya Tol tersebut dibangun dengan 2 x 2 lajur dengan lebar 3,6 meter, *design* struktur (*at grade*) sepanjang 33,9 KM dan struktur elevated sepanjang 6,15 KM berlokasi di Ring Road Barat Yogyakarta tepatnya diatas Selokan Mataram. Adapun penetapan lokasi (penlok) segmen I sepanjang 8 KM yakni Simpang Susun Seleman sampai Simpang Susun Banyurojo.

Tol Ruas Temanggung-Yogyakarta dikelola oleh PT. Jasamarga Yogyakarta Bawen (JJB), dengan anggaran biaya pembangunan 14,25 Triliun dengan target selesai pada tahun 2023. Tol JJB dikerjakan oleh BUMN karya, yaitu PT. Jasamarga Tbk (persero), pemegang saham mayoritas sebesar 60%, PT. Adhi Karya Tbk (persero) 12,5%, PT. Waskita Karya Tbk (persero) 12,5%, PT. PP Tbk (persero) dan PT. Brantas AP 2,5%.

Pelaksanaan Proyek pembangunan jalan Tol Ruas Temanggung-Yogyakarta memiliki panjang + 40,5 kilometer dari Temanggung sampai Yogyakarta. Proyek ini melintasi 3 wilayah kabupaten di Propinsi Yogyakarta dan Jawa Tengah, yakni Kabupaten Sleman, Kabupaten Magelang, Kabupaten Temanggung. Target persesi selesai kurun waktu 2 tahun, sehingga pada tahun 2023 Sesi I, yaitu Yogyakarta – Banyurojo selesai (Mirza, 2021).

Menurut Mirza, PPJT selaku pihak Konsorsium dan Kementerian PUPR sudah menentukan tarif tol saat ini sebesar Rp 1.875/kilometer (km). Sehingga besarnya tarif Tol Yogyakarta Bawen keseluruhan sejumlah Rp. 142.162. Untuk saat ini rata-rata masa konsesi tol berkisar 35-40 tahun, namun demikian pemerintah berencana memperpanjang masa konsesi, hingga 40 tahun. Dengan harapan tarif yang sudah berlaku bisa menjadi lebih murah dari harga sekarang. Sedangkan berdasarkan data tirto.id, harga tol di Indonesia menempati posisi tertinggi ke 2 di ASEAN bahkan tarif tol Jawa menjadi tarif tol paling mahal dibandingkan tarif tol luar Jawa.

Menurut pengertian umum, tarif ialah biaya atau ongkos yang dibayarkan untuk mendapatkan barang atau jasa. Pemberlakuan tarif tol ditetapkan bersamaan dengan penetapan pengoperasian jalan sebagai jalan tol. Evaluasi dan penyesuaian tarif tol dilakukan setiap 2 (dua) tahun sekali berdasarkan tarif lama yang disesuaikan dengan pengaruh inflasi sesuai dengan formula (UU No. 38/2004 pasal 48 ayat (3), PP 15/2005 pasal 68 ayat (1) Tarif Baru = tarif lama (1 + inflasi).

Pemberlakuan tarif tol awal dan penyesuaian tarif tol ditetapkan oleh Menteri (UU No. 38/2004 pasal 48 ayat (4)) berdasarkan 3 pendekatan, yaitu:

1. Laba biaya operasi kendaraan (BKBOK) adalah selisih antara biaya operasi kendaraan dan waktu yang dihabiskan di jalan tol dan jalur alternatif (hingga 70%).
2. Kemampuan/Kemauan Bayar Pengguna Jalan (Ability/Willingness to Pay) adalah kemampuan atau kemauan calon pengguna jalan tol di wilayah jalan tol yg bersangkutan untuk menggunakan dan membayar tol.
3. Kelayakan investasi dihitung berdasarkan penilaian yang transparan dan akurat dari semua biaya selama berlakunya perjanjian konsesi, yang memungkinkan unit bisnis memperoleh pendapatan yang cukup dari investasinya.

*Ability To Pay (ATP)* adalah kemampuan seseorang untuk membayar jasa angkutan yang diterimanya berdasarkan penghasilan yang dianggap ideal. Pendekatan yang digunakan dalam analisis ATP didasarkan pada alokasi biaya untuk transportasi dan intensitas perjalanan pengguna. *Willingness To Pay (WTP)* adalah kesediaan pengguna untuk mengeluarkan imbalan atas jasa yang diperolehnya. Pendekatan yang digunakan dalam analisis WTP didasarkan pada persepsi pengguna terhadap tarif dari jasa pelayanan angkutan umum tersebut.

Perhitungan ATP diperlukan sebagai tolak ukur saat menetapkan tarif untuk melihat kemungkinan pembebanan kepada pengguna tol. ATP didefinisikan sebagai kapasitas maksimum pendapatan pengguna untuk menutup biaya perjalanan yang dikeluarkan (Rumiati et al., 2013; Mahalli, 2013). ATP dalam penelitian ini dihitung dari hasil dengan membagi biaya transportasi bulanan dengan durasi perjalanan rutin harian responden. Ada tiga kategori hasil pengaturan laju, yaitu: (1)  $ATP > WTP$ , (2)  $ATP = WTP$ , dan (3)  $ATP < WTP$  adalah kondisi dimana user dikatakan memiliki pilihan, dimana user bebas memilih. Kondisi  $ATP = WTP$  disebut kondisi kesetimbangan. dari ATP; Kondisi WTP disebut captive riders, dimana pengguna miskin memiliki kondisi yang sangat menguntungkan (Tamin et al., 1999). Kondisi terakhir bisa terjadi karena nilai WTP ditentukan oleh psikologi pengguna (Ajzen et al., 2000).

Selain itu, sebagai pembanding tarif hasil analisis ATP dan WTP, perlu juga digunakan metode Keuntungan Besar Biaya Operasional Kendaraan (BKBOK), dimana selisih nilai biaya operasi kendaraan dan waktu yang dihabiskan dalam korban. jalan dan simpang alternatif (maksimal 70%). Kemudian dihitung dengan menggunakan metode Investasi Kelayakan, yang didasarkan pada penilaian yang transparan dan akurat dari semua biaya selama masa perjanjian konsesi, sehingga perusahaan menerima pengembalian investasi yang memadai.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana karakteristik responden masyarakat; menghitung berapa kemampuan membayar masyarakat (*Ability To Pay*) terhadap tarif Tol menghitung berapa

kemauan membayar masyarakat (*Willingness To Pay*) terhadap tarif jasa Tol serta mengetahui harapan pengguna di wilayah Temanggung.

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang telah dipaparkan sebelumnya, maka dibuat rumusan masalah sebagai berikut:

1. Berapa besar nilai kemampuan membayar jalan tol (*Ability To Pay*)?
2. Berapa besar nilai keinginan membayar jalan tol (*Willingness To Pay*) terhadap tarif?
3. Bagaimana penerapan antara *Ability to Pay* dengan *Willingness to Pay* terhadap tarif?
4. Berapa Nilai pencegahan kecelakaan fatal pada Jalan Tol Temanggung-Yogyakarta yang berdasarkan nilai *Willingness to Pay*?

## **C. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan rumusan masalah diatas, maka tujuan dari penelitian ini sebagai berikut:

1. Mengalisis perhitungan tarif tol berdasarkan kemampuan membayar (*Ability To Pay*) calon pengguna.
2. Mengalisis perhitungan tarif tol berdasarkan keinginan membayar (*Willingness To Pay*) calon pengguna.
3. Skenario penetapan tarif tol berdasarkan kemampuan membayar (*Ability to Pay*) dan keinginan membayar (*Willingness to pay*).
4. Mengestimasi nilai *value of preventing a fatality (VPF)* berdasarkan nilai WTP pengguna jasa Tol Temanggung-Yogjakarta?

## **D. Manfaat Penelitian**

### **1. Manfaat Teoritis**

Manfaat teoritis yang diharapkan dari studi penelitian ini adalah meningkatkan pengetahuan dan pemahaman di bidang manajemen

konstruksi dalam pemeliharaan jalan tol terkait lamanya masa konsesisesuai kaidah Ilmu Teknik Sipil.

## 2. Manfaat Praktis

Dari segi manfaat praktis dalam studi penelitian ini, khususnya pihak PPJT agar lebih teliti dan mengkaji lebih dalam lagi untuk penentuan tarif tol proyek pembangunan jalan tol Yogyakarta Bawen Ruas Yogyakarta-Temanggung.

## E. Batasan Masalah

Dikarenakan keterbatasan waktu dan untuk menghindari pembahasan yang terlalu lebar, maka secara terperinci batasan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Lokasi yang digunakan sebagai objek penelitian adalah pada proyek pembangunan jalan tol Yogyakarta Bawen Ruas Temanggung-Yogyakarta sepanjang  $\pm 40,05$  km.
2. Kuisisioner hanya akan dibagikan kepada pengguna jalan usia 17 tahun ke atas (pengguna jalan).
3. Penelitian ini tidak berkaitan dengan analisis finansial dan BKBOOK sebagai dasar perhitungan tarifnya.
4. Tarif jalan tol (telah ditentukan) yang digunakan sebagai acuan yaitu sebesar Rp 1.875./KM
5. Data sekunder berupa data teknis, data spesifikasi umum, dan data lain-lain dari pemberi jasa (*owner*) PT. Jasamarga Yogyakarta Bawen.

Data pendukung berupa data dokumen kontrak, kriteria desain gambar awal dan gambar final RTA, buku tentang masa konsesi jalan tol, dan referensi dari penelitian sejenis.

## F. Keaslian Penelitian

Kegiatan studi penelitian tentang “Penentuan Tarif Jalan Tol Berdasarkan Pendekatan ATP dan WTP (Studi Kasus Ruas Jalan Tol Temanggung-Yogyakarta)” belum pernah dilakukan sebelumnya. Adapun

penelitian serupa yang pernah dilakukan, digunakan sebagai referensi penulis dalam melakukan studi penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Nabil (2016) menulis jurnal tentang “Penetapan Tarif Jalan Tol Berdasarkan Pendekatan ATP dan WTP (Studi Kasus: Rencana Jalan Tol Solo-Karanganyar)” mahasiswa Universitas Brawijaya Malang. Perbedaannya utama dalam penelitian ini adalah lokasi penelitian berbeda dan tahun penelitian juga berbeda dengan selang waktu 4 tahun.
2. Permata (2012) menulis Tesis tentang “Analisis *Ability To Pay* dan *Willingness To Pay* Pengguna Jasa Kereta Api Bandara Soeharno Hatta-Manggarai, Magister Teknik Universitas Indonesia. Perbedaan dalam penelitian ini adalah Jenis jasa berbeda, dan Analisis ini diteliti ketika Tarif sudah ditentukan dan sudah berjalan.