

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

Ekocahyanto dkk (2021) membahas tentang bagaimana besar nilai tarif tol berdasarkan *Ability to Pay* (ATP) dan *Willingness to Pay* (WTP) dari calon pengguna Jalan Tol Jakarta-Cikampek II Selatan. Berdasarkan nilai *Ability to Pay* dan *Willingness to Pay*, penelitian ini dapat dikembangkan dengan mempertimbangkan analisis finansial proyek Jalan Tol Jakarta – Cikampek II Selatan agar bisnis jalan tol dapat berjalan sesuai *business plan* serta dapat menguntungkan bagi pemerintah, badan usaha, dan pengguna jalan tol serta dapat melanjutkan dengan asumsi bahwa akan ada potensi tarif terintegrasi pada jaringan di wilayah Jakarta – Cikampek.

Hasan dkk (2022) Penetapan Tarif Jalan Tol Berdasarkan Pendekatan ATP dan WTP (Studi Kasus: Rencana Jalan Tol Temanggung - Yogyakarta). Analisa tarif untuk penentuan tarif tol yang sesuai karena Jalan Tol Temanggung – Yogyakarta belum beroperasi dan belum memiliki tarif tol. Hasil studi dapat diketahui dari survei karakteristik sosial ekonomi dan perjalanan dari calon pengguna Jalan Tol Temanggung - Yogyakarta yang dilakukan dengan penyebaran kuisioner terkait karakteristik sosial ekonomi dan perjalanan calon pengguna jalan tol. Nilai *Ability to Pay* (ATP) dimana nilai tersebut lebih tinggi dari tarif acuan yang digunakan. Sedangkan nilai *Willingness to Pay* (WTP) dimana nilai tersebut lebih rendah daripada tarif acuan yang digunakan. Nilai ATP responden > nilai WTP yang menunjukkan bahwa kemampuan membayar responden lebih besar dari kemauan membayar karena pengguna mempunyai penghasilan yang relatif tinggi tetapi utilitas terhadap jasa tersebut relatif rendah.

Anggraini dkk (2019) Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui minat masyarakat dalam menggunakan bus saat ini dan mengetahui persepsi masyarakat mengenai tarif yang diinginkan dengan menggunakan analisis terhadap *ability to pay* (ATP)

dan *willingness to pay* (WTP). Pengambilan data primer dilakukan dengan survei penyebaran kuesioner terhadap masyarakat. Koridor bus yang ditinjau adalah pada koridor I, III, dan IV. Berdasarkan hasil yang diperoleh, nilai ATP-WTP mahasiswa/pelajar berada di atas tarif usulan pengelola untuk ketiga koridor. Namun demikian, untuk menarik minat mahasiswa/pelajar, sebaiknya tarif usulan pengelola (Rp 2.000,00 untuk setiap koridor) dapat diterapkan. Untuk kategori masyarakat umum (PNS/TNI/Polri, Pegawai Swasta, Ibu Rumah Tangga, dan masyarakat lainnya), tarif usulan pengelola berada di antara nilai ATP-WTP rata-rata. Dalam hal ini, penetapan tarif dapat dilakukan berdasarkan nilai WTP rata-rata. Akan tetapi, tarif usulan pengelola untuk masyarakat umum juga masih layak diterapkan, dengan syarat dilakukan perbaikan tingkat pelayanan.

Pranata dkk (2019) Penentuan Tarif Jalan Tol Saradan-Kertosono Berdasarkan Analisis ATP Dan WTP. Penelitian ini meninjau terhadap tarif ideal masa mendatang yang dipengaruhi pertumbuhan inflasi 3 tahun terakhir serta pengaruh perkembangan wilayah dengan perbandingan nilai PDRB Jawa Timur dan Jawa Tengah. Berdasarkan grafik hubungan antara ATP & WTP dan grafik hubungan antara potensi dan total pendapatan didapatkan tarif ideal tol Saradan-Kertosono sebagai berikut : tarif Golongan I sebesar Rp 36.000, tarif Golongan II sebesar Rp 54.000, tarif Golongan III Rp 72.000, tarif Golongan IV Rp 90.000, dan tarif Golongan V Rp 108.000. Berdasarkan tarif ideal tersebut dan dengan kondisi VCR aktual Saradan-Kertosono sebesar 0,375 dan VCR aktual Kertosono-Saradan sebesar 0,380 maka potensi pengguna yang akan berpindah menggunakan jalan tol Saradan-Kertosono pada semua jenis Golongan kendaraan adalah sebanyak 15235, sehingga didapatkan nilai keuntungan sebesar Rp 619.118.498,- perhari.

Nur Hidayati dkk (2021) Penetapan Tarif Jalan Tol Pandaan-Singosari Berdasarkan Kondisi Sosial Ekonomi Dengan Pendekatan ATP/WTP. asil penelitian pada penetapan tarif jalan tol seksi Pandaan-Singosari setiap Golongan jenis kendaraan berada dibawah tarif yang telah ditetapkan diawal. Tarif berdasarkan Ability To Pay (ATP) dan Willingness To Pay (WTP) pengguna pada Golongan I yaitu Rp

800/km, Golongan II yaitu Rp 1.050/km, Golongan III yaitu Rp 1.000/km, Golongan IV yaitu 1.725/km dan Golongan V yaitu Rp 1.800/km. Rekomendasi perbaikan pelayanan didasarkan pada analisis Importance Performance Analysis yang disesuaikan dengan SPM Jalan Tol. Rekomendasi perbaikan dari hasil IPA tersebut diambil pada kuadran prioritas yaitu atribut yang dianggap penting bagi pengguna namun pelayanannya belum memuaskan. Adanya upaya perbaikan pada beberapa atribut tersebut membuat kemungkinan penambahan tarif, dikarenakan setiap peningkatan infrastruktur peka terhadap tarif sesuai dengan teori fungsi penawaran dan fungsi permintaan. Sehingga ada pemodelan fungsi penawaran untuk membuktikan sensitivitas tarif yang juga dapat dijadikan sebagai pertimbangan dalam penentuan kebijakan jalan tol Pandaan-Singosari.

Jyoti & Anak (2021) Analisis Kelayakan Ekonomi dan Finansial Pembangunan Jalan Tol Mengwi-Gilimanuk. Menilai proyek yang akan dikerjakan. Yang dimaksud penilaian disini ialah dengan memberikan rekomendasi apakah proyek yang bersangkutan layak dikerjakan atau sebaiknya ditunda terlebih dahulu. Aspek ekonomi dan finansial merupakan aspek-aspek yang perlu diperhatikan dalam pelaksanaan suatu analisis kelayakan proyek. Dengan dilaksanakannya penelitian ini diperoleh besarnya penghematan dari BOK (Biaya Operasional Kendaraan) dan *time value* ketika nantinya jalan tol ini sudah dioperasikan, sehingga nantinya akan diketahui apakah pembangunan jalan tol ini layak secara aspek ekonomi dan finansial. Dari hasil analisis kelayakan ekonomi diperoleh nilai BCR sebesar

2.32 ($BCR > 1$), NPV sebesar Rp24,227,067,710,657.20 ($NPV > 0$), dan IRR sebesar 11.97% ($IRR > \text{Suku bunga}$). Sedangkan pada analisis kelayakan finansial diperoleh nilai BCR sebesar 1.18 ($BCR > 1$), NPV sebesar Rp3,344,797,279,603.31, IRR sebesar 5.59% ($IRR > \text{Suku bugna}$), dan *Payback Period* pada tahun ke32 bulan ke-2 setelah jalan tol dioperasikan. Berdasarkan analisis tersebut maka dapat disimpulkan bahwa Jalan Tol Mengwi-Gilimanuk layak dari segi ekonomi dan finansial.

Aziss & Madi (2020) Analisis Tarif Jalan Tol Dengan Pendekatan *Ability To Pay* (ATP) dan *Willingness To Pay* (WTP) (Studi Kasus Jalan Tol Jagorawi) Hasil analisa tarif jalan tol Jagorawi berdasarkan ATP didapat harga tarif Rp. 1.600 per kendaraan, ada selisih harga Rp.5.400 dari tarif eksisting. Hasil analisa tarif jalan tol Jagorawi berdasarkan WTP di dapat harga tarif Rp. 1.000 per kendaraan, ada selisih harga Rp. 6.000 dari tarif eksisting. Nilai tarif ATP >WTP yang berarti menunjukkan bahwa kemampuan membayar lebih besar daripada atau keinginan membayar. Ini menunjukkan bahwa kemampuan membayar lebih besar daripada kesediaan untuk membayar.

Rizky Wibawa dkk (2022) Evaluasi Penentuan Tarif Jalan Tol Berdasarkan Pendekatan Biaya Operasional Kendaraan Dan Nilai Waktu (Studi Kasus Ruas Jalan Tol Solo – Karanganyar). Tarif yang berdasarkan pendekatan ATP/WTP maka diperoleh tarif sebesar Rp.

61.261 > Rp. 18.502 untuk Kendaraan Golongan I. Sehingga dari hasil evaluasi perbandingan tersebut dapat dinyatakan bahwa tarif yang berlaku pada ruas Jalan Tol Solo - Karanganyar saat ini tidak tergolong mahal.

Hafif & Azhari (2021) Analisis Tingkat Kepuasan Masyarakat Terhadap Kebijakan Tarif Tol Medan Tebing Tinggi. Kesimpulan hasil evaluasi tingkat kepuasan masyarakat terhadap tarif tol Medan-Tebing secara keseluruhan memperoleh nilai interval sebesar 71,00 dengan nilai mutu pelayanan adalah C atau Kurang Puas, terutama pada indikator sistem, mekanisme, dan prosedur yang mendapat nilai interval paling rendah yaitu 2,43 (Tidak Puas). Sehingga biaya yang dikeluarkan dengan indeks kepuasan masyarakat tidak berbanding sejalan melainkan terbalik. Dengan demikian perlu adanya pengevaluasi kembali untuk mendapatkan solusi terbaik guna meningkatkan kepuasan masyarakat, serta meningkatkan kesiapan dalam menggunakan e-toll.

Fia dkk (2021) Analisis *Abililty To Pay* dan *Wilingnes To Pay* Pada Rencana Jalan Tol Samarinda – Bontang. Hasil analisis Berdasarkan grafik hubungan antara kedua metode tersebut didapatkan hasil karakteristik responden serta tarif ideal tol Samarinda-Bontang yaitu, Golongan 1 Rp.1025,00/Km, Golongan 2 Rp.1538,00/Km, Golongan 3 Rp.2.050,00/Km, Golongan 4 Rp.2.562,00/Km, dan Golongan 5 Rp. 3.075,00/Km. Tarif ideal yang didapat dinilai cukup tinggi apabila dibandingkan dengan tarif tol pada daerah jawa sepreti Surabaya, Gempol, Sidoarjo, serta Mojekerto. Perbedaan tersebut dianggap wajar mengingat nilai pertumbuhan berdasarkan data BPS menyatakan bahwa wilayah Samarinda-Bontang masih berada dibawah beberapa wilayah tersebut. Tingginya tarif ideal yang didapatkan juga dipengaruhi oleh persepsi responden terhadap kepadatan transportasi yang dinilai masih normal dan belum menganggap penting adanya jalan alternatif tol.

Jaya dkk (2022) Analisis Penentuan Tarif Jalan Tol Ruas Sigli – Banda Aceh Menggunakan Pendekatan Atp (*Ability To Pay*) Dan Wtp (*Willingnes to Pay*). Hasil dari analisis ini adalah karakteristik jenis kelamin pria 89% dan 11% Wanita, untuk pekerjaan adalah wiraswasta/pedagang/petani dengan 51%, untuk penghasilan perbulan adalah sebesar Rp 2.000.000 - Rp 5.000.000 dengan 63%, untuk Biaya transportasi Per hari adalah 55% dengan biaya transportasi sebesar Rp 50.000 – Rp 100.000 per hari. Untuk hasil *Ability to Pay* didapatkan nilai Rp 50.000,00-Rp 500.000,00 dengan rata-rata yang mampu dibayarkan sebesar Rp 237.213,00 untuk tiap 75 km, untuk hasil analisis *Willingness to Pay* didapatkan nilai Rp 30.000,00 - Rp 77.500,00 dengan rata-rata nilai WTP sebesar Rp 42.256,10 untuk per panjang tol 75 km sesuai dengan ruas Singli sampai Banda Aceh. Kesimpulan akhir dari analisis ini adalah karakteristik terbesar adalah laki laki dengan 89%, 51% dengan perkerjaan Pedagang/petani, penghasilan per bulan adalah Rp 2.000.000,00 – 5.000.000,00 dengan 63% . Jumlah keluarga 3-4 orang dengan persentase 43%. Biaya transportasi adalah Rp 50.000,00 – Rp 100.000,00 dengan persentase

55% dan panjang perjalanan 25 - 50 km dengan persentase 32%. Dari hasil analisis ATP didapatkan tarif adalah Rp 50.000,00 – Rp 500.000,00. Dari hasil analisis WTP didapatkan hasil tarif adalah Rp 30.000,00 – Rp 77.500. Dari hasil analisis ATP dan WTP maka didapatkan tarif ideal dengan nilai untuk Golongan I s/d Golongan V adalah Rp. 86.314, sebesar Rp. 129.471, Rp.172.628, 205.785,00 dan 215.785,00 untuk /75 Km.

Evi & Sudarwati (2023) Analisa Tarif Jalan Tol Berdasarkan Pendekatan *Willingness To Pay (Wtp) Dan Ability To Pay (Atp) Studi Kasus : Jalan Tol Pekanbaru – Dumai*. Dari hasil analisa tarif jalan tol Pekanbaru – Dumai didapat harga berdasarkan WTP adalah Rp. 88.300/knd berselisih Rp.

30.200/knd dari tarif yang berlaku dan hasil analisa tarif jalan tol Pekanbaru – Dumai didapat harga berdasarkan ATP adalah Rp. 67.000/knd dan ditambahkan dengan pajak (11% dari tarif) dan asuransi didapat hasil Rp. 75.370/knd berselisih Rp. 43.130 /knd. Diketahui hubungan nilai $ATP < WTP$ dan nilai tarif yang sesuai dengan ATP dan WTP adalah Rp. 77.650,-. Kondisi ini menunjukkan bahwa keinginan pengguna untuk membayar jasa lebih besar dari kemampuan membayarnya. Ini terjadi apabila pengguna mempunyai penghasilan yang relatif rendah, tetapi ketergantungan terhadap jasa tersebut sangat tinggi.

Gultom & Octani (2024) Penentuan Tarif Dasar Tol Berdasarkan Analisis Hubungan *Ability to Pay* dan *Willingness to Pay* (Studi Kasus: Rencana Jalan Tol Tebing Tinggi-Pematangsianta. Berdasarkan hasil analisis, besaran Nilai ATP pengguna kendaraan Golongan I sekitar Rp 1.298/Km sedangkan besaran nilai WTP sekitar Rp 915/Km. hal ini(Shofwan et al., 2021) menunjukkan kemampuan Pengguna kendaraan Golongan I lebih besar daripada kemauan untuk membayar utilitas yang tersedia (Choice Riders). Tarif tol ideal berdasarkan persepsi pengguna jalan Tol Tebing Tinggi-Pematangsiantar adalah sebesar Golongan I Rp 52.432 (Rp 904/Km), Golongan II Rp 80.214 (Rp 1.383/Km), Golongan III Rp 106.952 (Rp 1.844/Km), Golongan IV Rp 133.690 (Rp 2.305/Km), dan Golongan V Rp 160.428 (Rp 2.766/Km).

Shofwan dkk (2021) Analisis ATP Dan WTP Pada Rencana Jalan Tol Kertosono – Kediri Provinsi Jawa Timur. Hasil analisis bahwa Hubungan antara ATP dan WTP serta grafik hubungan antara potensi dan total pendapatan didapatkan tariff ideal Tol Kertosono – Kediri. Hasil penelitian analisis ATP dan WTP di setiap Golongan kendaraan adalah Golongan I Rp.22.500,00, Golongan II Rp.

33.750,00, Golongan III Rp. 45.000,00, Golongan IV Rp. 56.250,00, Golongan V Rp. 67.500,00. Hasil analisis nilai ATP lebih rendah dari nilai WTP yang artinya masyarakat mempunyai penghasilan relatif rendah tetapi utilitas terhadap rendah dari nilai WTP yang artinya masyarakat mempunyai penghasilan relatif rendah tetapi utilitas terhadap jalan tol sangat tinggi, sehingga keinginan masyarakat untuk membayar tarif cenderung lebih dipengaruhi oleh utilitas terhadap jasa tersebut relatif rendah, pengguna pada kondisi ini disebut choiced riders.

Anggoro & Anas (2024) Analisa Kemungkinan Penerapan Tarif Tol Dinamis: Studi Kasus Pada Jalan Tol Dalam Kota Jakarta. Hasil penelitian bahwa penelitian ini menemukan bahwa penerapan tarif dinamis di jalan tol dapat merubah pola serta waktu perjalanan pengguna jalan tol. Penerapan tarif dinamis ini dapat mengurangi kepadatan yang terjadi pada periode waktu puncak.

Lestari dkk (2021) Analisis Tarif Jalan Tol Bakauheni Terbanggi Besar Berdasarkan Pendekatan *Ability to Pay* (ATP) dan *Willingness to Pay* (WTP), Hasil penelitian (1) Berdasarkan hasil analisis tarif menggunakan metode ATP didapatkan tarif sebesar Rp 628/Km. Berdasarkan grafik hubungan antara tarif ATP hasil perhitungan dengan tarif resmi jalan tol diketahui sebanyak 42% responden mampu membayar tarif resmi jalan tol saat ini yaitu sebesar Rp

850/Km. Dengan tarif yang berlaku saat ini, responden yang secara rutin melintasi jalan tol sebagai jalur transportasi utama mengeluhkan bahwa tarif yang berlaku dinilai terlalu mahal sehingga menyarankan adanya potongan biaya bagi pengguna yang secara rutin melintasi jalan tol. (2) Berdasarkan hasil analisis tarif menggunakan metode WTP diperoleh tarif jalan tol sebesar Rp 600/Km. Jika ditarik garis tarif resmi terhadap grafik WTP, ternyata hanya 23% responden yang bersedia membayar tarif resmi jalan tol sebesar Rp

850/km. Kemauan membayar responden yang rendah jika dibandingkan dengan tarif resmi yang ditetapkan disebabkan karena responden kurang puas terhadap fasilitas jalan tol yang diberikan, terutama kondisi perkerasan jalan yang bergelombang sehingga kurang nyaman digunakan untuk kecepatan tinggi

Agung & Widyastuti (2024) Analisis Willingness To Pay Pengguna Jalan Terhadap Tarif Tol (Studi Kasus: Tol Perak-Waru- Malang), Dari hasil analisis didapatkan bahwa WTP Tol Perak-Waru sebesar Rp. 7.400,-, WTP pada tol Waru- Sidoarjo dihasilkan sebesar Rp. 8.000,-, WTP tol Sidoarjo-Kejapanan sebesar Rp.6.800,- dan terakhir WTP tol Kejapanan-Singosari sebesar Rp. 55.000,-. Sehingga dapat disimpulkan bahwa kenaikan tarif tol yang memungkinkan berdasarkan hasil kuesioner rata-rata sebesar 50% dari tarif normal.

Liza dkk (2019) Analisis Tarif Tol Terbanggi Besar – Pematang Panggang Berdasarkan Kemauan Membayar dan Kemampuan Membayar Masyarakat. Hasil Analisis tarif yang dilakukan adalah berdasarkan pendekatan *Ability to Pay* (ATP) dan *Willingness to Pay* (WTP) . Nilai ATP rata-rata yang didapatkan sebesar Rp131.638,00/100 km dan nilai WTP rata-rata yang didapatkan sebesar Rp.40.989,00/100 km. Nilai ATP responden > nilai WTP yang menunjukkan bahwa kemampuan membayar responden lebih besar dari kemauan membayar karena pengguna mempunyai penghasilan yang relatif tinggi tetapi utilitas terhadap jasa tersebut relatif rendah. Sedangkan penentuan tarif ideal didasarkan pada rata-rata nilai ATP dan WTP. Berdasarkan perhitungan, maka didapatkan harga tarif Tol Terbanggi Besar – Pematang Panggang sebesar Rp 86.314,00/100 km atau Rp 863/km untuk kendaraan Golongan 1.

Unusa dkk (2021) Analisis Penentuan Nilai Tarif Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan, *Ability To Pay* Dan *Willingness To Pay* Trans Brt Koridor 2 Provinsi Gorontalo. Berdasarkan hasil penelitian diperoleh besaran tarif berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) sebesar Rp 8.000, berdasarkan *Ability to Pay* (ATP) sebesar Rp 9100 untuk kategori umum dan Rp 6.500 untuk kategori pelajar dan berdasarkan *Willingness to Pay* (WTP) sebesar Rp 3.800 untuk kategori umum dan Rp 3.000 untuk kategori pelajar,

kondisi ini menggambarkan bahwa pengguna Trans BRT merupakan kelompok *choiced riders* yang mempunyai penghasilan relatif tinggi sehingga pemilihan untuk penggunaan kendaraan pribadi masih lebih dominan. Berdasarkan Rekomendasi Nilai Tarif (RNT) sebesar Rp 7.000 untuk kelompok masyarakat umum dan Rp 5.000 untuk kelompok mahasiswa/pelajar. Hasil penelitian dari segi kelayakan investasi menunjukkan bahwa Trans BRT Koridor 2 tidak layak.

Hendy dkk (2022) Analisa Tarif LRT Jabodebek Lintas Bekasi Timur – Dukuh Atas Berdasarkan *Ability To Pay* Dan *Willingness To Pay*. Besaran *Ability to Pay* calon pengguna jasa LRT Jabodebek Lintas Bekasi Timur – Dukuh Atas setelah dilakukan perhitungan adalah sebesar Rp.8.027. Besaran *Willingness to Pay* calon pengguna jasa LRT Jabodebek Lintas Bekasi Timur – Dukuh Atas setelah dilakukan perhitungan adalah sebesar Rp.7.280. Besaran tarif calon pengguna jasa LRT Jabodebek lintas Bekasi Timur –Dukuh Atas setelah dilakukan perhitungan berdasar Biaya Operasional Kereta Api adalah sebesar Rp.17.353. Rekomendasi tarif ideal untuk pengoperasian LRT Jabodebek lintas Bekasi Timur – Dukuh Atas adalah sebesar Rp.8.027 yang diambil dari nilai tarif ATP. Dikarenakan nilai tarif ATP merupakan kemampuan masyarakat dalam membayar jasa. Dan juga dapat disimpulkan bahwa masyarakat termasuk Golongan *choise rider* dikarenakan nilai $ATP > WTP$, yang mana mengartikan nilai utilitas atau ketergantungan penggunaan jasa lebih rendah.

Henry & Annisa (2019) Kajian ATP dan WTP Tol Kanci- Semarang. Hasil penelitian ini menunjukan nilai ATP lebih besar dari nilai WTP. Kesimpulan penelitian ini menunjukan bahwa hasil analisis tarif tol Kanci-Semarang adalah Rp. 876,76 per km.

Nabil dkk (2019) Penetapan Tarif Jalan Tol Berdasarkan Pendekatan Atp Dan Wtp (Studi Kasus: Rencana Jalan Tol Solo – Karanganyar). Hasil studi dapat diketahui dari survei karakteristik sosial ekonomi dan perjalanan dari calon pengguna Jalan Tol Solo-Karanganyar yang dilakukan dengan penyebaran kuisioner terkait karakteristik sosial ekonomi dan perjalanan calon pengguna jalan tol. Nilai *Ability to Pay* (ATP) rata-rata responden sebesar Rp 26.353,26/riit dimana nilai tersebut lebih tinggi dari

tarif acuan yang digunakan yaitu sebesar Rp 11.000,00. Sedangkan nilai *Willingness to Pay* (WTP) rata-rata responden sebesar Rp 10.650,93 dimana nilai tersebut lebih rendah daripada tarif acuan yang digunakan yaitu sebesar Rp 11.000,00. Nilai ATP responden > nilai WTP yang menunjukkan bahwa kemampuan membayar responden lebih besar dari kemauan membayar karena pengguna mempunyai penghasilan yang relatif tinggi tetapi utilitas terhadap jasa tersebut relatif rendah. Sedangkan penentuan tarif dasar didasarkan pada rata-rata nilai ATP dan WTP. Berdasarkan perhitungan, maka didapatkan harga tarif tol yaitu sebesar Rp 18.502,09.

Purboyo dkk (2023) Analisis ATP dan WTP Untuk Penentuan Tarif Di Jalan Tol Becakayu. Hasil analisis diperoleh nilai ATP sebesar Rp 1.655,- per-km dan nilai WTP sebesar Rp 1.515,- per-km. Hasil analisis sensitivitas perubahan harga dengan probabilitasnya terhadap perpindahan ke jalan Tol, pada setiap kenaikan tarif tol (jarak terjauh) Rp 3.000,- berpotensi menurunkan 0,59% pengguna jalan tol. Persepsi pengguna jalan tol terhadap tarif tol yang berlaku pada saat ini yaitu sebesar Rp. 14.000,- untuk jarak sejauh 8,4 km menunjukkan bahwa: 51,33% responden menyatakan sesuai; 42,89% menyatakan mahal; 4,02% sangat mahal; 1,61% murah; dan 0,16% sangat murah.

Anggraeni & Herman (2024) Analisis Tarif Jalan Tol Gedebage – Tasikmalaya – Cilacap (Getaci) dengan Metode ATP dan WTP. 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.