

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Transportasi memegang peranan vital dalam dinamika kehidupan perkotaan, karena menjadi penggerak utama berbagai aktivitas ekonomi dan sosial yang berlangsung di dalamnya. Keberadaan sistem transportasi yang baik bukan hanya mendukung mobilitas harian masyarakat, tetapi juga berkontribusi langsung terhadap pertumbuhan ekonomi dan peningkatan kualitas hidup penduduk kota. Seiring dengan berjalannya waktu, perubahan pola mobilitas masyarakat serta pesatnya perkembangan ekonomi telah menuntut adanya sistem transportasi yang tidak hanya handal, tetapi juga efisien dan efektif dalam menjawab kebutuhan pergerakan orang maupun barang. Oleh karena itu, perencanaan transportasi di kawasan urban menjadi isu strategis yang harus ditangani secara terpadu dan berkelanjutan untuk menciptakan keterhubungan wilayah yang optimal (Anggraini. R, Chaisarina. Ahlan, Rahmani, & Jalil, 2019).

Pembangunan jalan tol sebagai infrastruktur transportasi berdampak pada perubahan pola angkutan, seperti pemilihan rute baru, pergeseran moda, dan peningkatan efisiensi logistik. Angkutan, di sisi lain sebagai bagian dari sistem transportasi yang secara langsung berkaitan dengan kegiatan memindahkan barang atau penumpang menggunakan kendaraan tertentu. Jadi, angkutan merupakan kegiatan operasional atau fungsi nyata dari sistem transportasi.

Diselenggarakannya pembangunan jalan tol antara lain untuk memperlancar lalu lintas, meningkatkan hasil guna dan daya guna pelayanan distribusi barang dan jasa, meringankan beban dana pemerintah, serta meningkatkan pemerataan hasil pembangunan dan keadilan. Wewenang penyelenggaraan jalan tol dilaksanakan oleh pemerintah dalam hal ini adalah Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT). Wewenang tersebut meliputi pengaturan, pembinaan, pengusahaan, dan pengawasan. Selain pemerintah pengusahasanya juga dilakukan oleh badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, maupun swasta (Direktorat Jenderal Bina Marga, 2019).

Status tarif di Indonesia untuk sektor transportasi tampaknya dipengaruhi oleh keputusan politik, dimana daya beli masyarakat yang rendah secara umum sering menjadi alasan penundaan bahkan pembatalan kenaikan pajak saat ini. Dalam konteks Indonesia yang kekurangan dana publik dan kewajiban pembayaran utang yang tinggi, serta persepsi publik tentang salah urus pemerintah (termasuk BUMN), peran sektor ekonomi telah menjadi tujuan utama kebijakan pemerintah untuk mempercepat kontribusi nyata di sektor infrastruktur.

Gate Boyolali merupakan bagian dari ruas tol Solo – Semarang yang termasuk bagian dari Jalan Tol Trans Jawa, dengan panjang kurang lebih 72.64 KM. Jalan Tol Solo-Cikopo melewati rute Solo-Semarang ABC, Semarang ABC, Semarang- Batang, Batang-Pemalang, Pemalang-Pejagan, Pejagan-Kanci, Kanci-Palimanan dan Paliman-Cikopo. Jarak yang ditempuh adalah sepanjang 468,3 km via Jl. Nasional III.

Pemerintah melalui kementerian PUPR menetapkan tarif tol Golongan 1 pada tahun 2024, ruas tol Solo – Semarang ABC yang semula Rp.75.500,00 naik menjadi Rp.92.000,00 , Semarang ABC Rp.5.500 naik menjadi Rp.6.000, Semarang – Batang yang semula Rp.86.000,00 naik menjadi Rp.111.500,00; Batang – Pemalang yang semula Rp.45.000,00 naik menjadi Rp.53.000,00; Pemalang - pejagan yang semula Rp.60.000,00 naik menjadi Rp.66.000,00; Pejagan – Kanci yang semula Rp.29.500,00 naik menjadi Rp.31.500,00 , Kanci – Palimanan yang semula Rp.12.500,00 naik menjadi Rp.13.500,00 dan Palimanan – Cikopo yang semula Rp.119.000,00 naik menjadi Rp.132.000,00 (Direktorat Jenderal Bina Marga, 2026).

Kenaikan tarif tol yang signifikan dan hampir bersamaan memunculkan issue yang berkembang di masyarakat bahwa tarif yang diterapkan di jalan Tol Solo – Cikopo terlalu mahal dan menjadi perbincangan di media sosial. Respon pengguna jalan tol Golongan 1 terhadap kenaikan tarif tol beragam, namun umumnya mencakup kekhawatiran biaya tambahan yang membebani dan potensi pengurangan frekuensi penggunaan jalan tol. Pengguna menganggap kenaikan tarif ini menambah beban biaya perjalanan, terutama jika sering melintas. Beberapa pengguna mungkin akan mencari alternatif jalan lain yang

lebih murah atau menunda perjalanan agar tidak terlalu sering menggunakan jalan tol. Hal ini menjadi alasan untuk dilakukan penelitian kembali mengenai evaluasi penentuan tarif tol *Gate Boyolali – Cikopo* guna menjawab beberapa issue berkembang dan digunakan sebagai rujukan pemerintah dalam penentuan tarif tol selanjutnya.

Penentuan tarif tol yang didasarkan pada analisa finansial sering kali tidak sesuai dengan kemampuan dan kemauan pengguna jalan tol. Oleh karena itu penelitian ini bertujuan untuk mengkaji karakteristik perjalanan dan sosial-ekonomi pengguna jalan tol terkait kemampuan dan keinginannya untuk membayarkan tarif tol dengan metode ATP dan WTP. Perlu adanya analisa lebih lanjut sehingga dapat dijadikan referensi dalam penentuan tarif tol *Gate Boyolali– Cikopo*.

B. Identifikasi Masalah

1. Penentuan tarif tol yang didasarkan pada analisa finansial sering kali tidak sesuai dengan kemampuan dan kemauan pengguna jalan tol.
2. Perlu evaluasi penentuan tarif tol *Gate Boyolali – Cikopo* yang dapat digunakan dalam penentuan tarif tol selanjutnya.

C. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, dapat dirumuskan beberapa masalah sebagai berikut.

1. Bagaimana karakteristik sosial ekonomi dan karakteristik perjalanan pengguna jalan tol Golongan 1?
2. Berapakah tarif jalan tol Golongan I berdasarkan Metode *Ability to Pay* dan *Willingness to Pay* ?
3. Berapakah besarnya nilai tarif tol ideal *Gate Boyolali – Cikopo*?

D. Tujuan Penelitian

Tujuan yang akan dicapai dalam penelitian ini adalah sebagai berikut.

1. Mengidentifikasi karakteristik sosial ekonomi dan karakteristik perjalanan pengguna jalan tol Golongan 1.
2. Menganalisis tarif jalan tol Golongan I berdasarkan Metode *Ability to Pay* dan *Willingness to Pay*.
3. Menganalisis besarnya nilai tarif tol ideal *Gate* Boyolali – Cikopo.

E. Manfaat Penelitian

Manfaat dari studi ini adalah :

1. Memberikan wawasan yang lebih bagi pembaca dalam penentuan kebijakan penetapan tarif yang ditinjau dari ATP dan WTP
2. Menjadi acuan bagi pemerintah dan pengelola jalan tol dalam penentuan kebijakan penetapan tarif dengan mempertimbangkan keseimbangan antara kemampuan membayar dan kemauan membayar pengguna jalan tol.

F. Batasan Masalah

Batasan-batasan masalah dalam penelitian ini antara lain :

1. Responden pada penelitian ini merupakan pengguna jalan tol kendaraan Golongan I (sedan, jip, *pickup*/truk kecil, dan bus) dan melakukan perjalanan ke luar daerah residensial, baik untuk bekerja, rekreasi ataupun untuk urusan pribadi/bisnis.
2. Penelitian ini memfokuskan pada analisis kebijakan penetapan tarif tol berdasarkan kemampuan dan kemauan masyarakat untuk membayar, tanpa mempertimbangkan faktor sosial dan budaya.
3. Penelitian ini tidak berkaitan dengan Analisis Finansial Jalan Tol dan Besar Keuntungan Biaya Operasi Kendaraan (BKBOK) sebagai dasar perhitungan tarifnya.

G. Keaslian Penelitian

Penelitian ini belum pernah dilakukan sebelumnya. Meskipun beberapa penelitian sebelumnya telah membahas topik serupa, seperti yang dilakukan oleh Ekocahyanto Ikhwannudin (2021), Pranata Ongki, Ardy Fatkhul (2019), Nur Hidayati, Budi Sugiarto Waloejo, Nailah Firdausiyah (2021), dan Jyoti Krisnananda dan Anak Agung Gde Kartika (2021).