

BAB 4

HASIL DAN PEMBAHASAN

1.1 Proses Pengambilan Data

Pelaksanaan survei dilakukan dengan wawancara pada daerah Kecamatan Besuki pada tanggal 2 dan 3 September 2016 pada pukul 08-00 hingga pada pukul 15.00. Survei dilakukan di 2 titik yaitu pada Banyuglugur sebagai rute Kraksaan kota menuju Banyuwangi serta Arak-arak (Jl. Raya Wringin) yang merupakan rute Bondowoso menuju Kraksaan maupun Banyuwangi dimana kedua titik tersebut berada pada Kecamatan Besuki. Untuk pelaksanaan survei terdapat 6-8 surveyor dan 1 supervisor, surveyor bertugas untuk melakukan wawancara dengan para responden, sementara supervisor bertugas mengontrol jalannya survei dan mengatur para surveyor dalam strategi melakukan survei. Hal ini dimaksudkan agar survei berjalan dengan efisien dan lebih efektif. Supervisor juga bertugas untuk menjelaskan detail mengenai isi kuisisioner pada saat surveyor tidak dapat menjelaskan lebih terperinci tentang kuisisioner yang akan mereka gunakan nantinya.

Pelaksanaan survei dengan wawancara ini dilakukan dengan menggunakan bantuan dari pihak kepolisian guna memberhentikan kendaraan yang menjadi sumber responden dalam survei. Hal ini dimaksudkan agar tidak terjadi kesalahan atau pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas, serta mempertimbangkan aspek efisiensi. Untuk melakukan satu kali sesi tanya-jawab rata-rata dibutuhkan waktu sekitar 5-20 menit agar kuisisioner dapat terisi, dengan pembukaan dalam wawancara para surveyor akan terlebih dahulu menyampaikan maksud dan tujuan dilakukannya wawancara tersebut kepada responden. Kemudian surveyor melanjutkan wawancara dengan pertanyaan-pertanyaan mengenai karakteristik responden seperti jenis pekerjaan, pendapatan dan pengeluaran perbulan, pengeluaran transportasi, jumlah keluarga, dan sebagainya sesuai dengan lampiran pada kuisisioner survei. Surveyor juga menanyakan terkait pola perjalanan yang dilakukan oleh para responden secara detail baik asal-tujuan keberangkatan, jam keberangkat dan jam pulang, serta rute mana yang dilewati responden.

Setelah itu dilanjutkan kepada pertanyaan apakah responden bersedia menggunakan jalan tol tersebut apabila telah beroperasi dan masuk kepada pertanyaan terkait analisis

nilai waktu dan biaya sesuai persepsi responden, dimana nilai acuan tarif sudah dicantumkan dalam lampiran kuisioner sehingga responden dapat memilih salah satunya. Surveyor juga perlu menanyakan frekuensi responden dalam melakukan atau menggunakan jalan tol yang sudah ada di Indonesia dalam kurung waktu 1 (satu) minggu dan apakah alasan yang menjadi prioritas responden dalam menggunakan atau memilih jalan tol untuk dilalui.

Dalam kegiatan survei penelitian ini terdapat beberapa hambatan yang terjadi, seperti :

- Perizinan atau pengawalan dari pihak kepolisian yang memakan waktu lama sehingga waktu survei menjadi semakin terbatas.
- Penolakan dari pengendara atau responden dengan alasan waktu dan tidak ingin diganggu.
- Kejadian-kejadian tidak terduga, seperti hujan saat di lokasi.

Untuk menghadapi hambatan seperti diatas dilakukan solusi seperti pengurusan surat izin dan pengawalan pada 1 (satu) hari sebelum dilakukannya survei. Untuk permasalahan dari responden diatasi dengan memasang barner yang menyatakan sedang dilakukannya survei, meminta bantuan kepada pihak kepolisian untuk memberi pandangan terkait survei yang sedang dilakukan kepada para responden dan memberi pemahaman kepada responden terkait tujuan survei dan pentingnya pendapat dari responden dalam penelitian ini.



Gambar 4.1 Pelaksanaan survei di lapangan (titik 1)



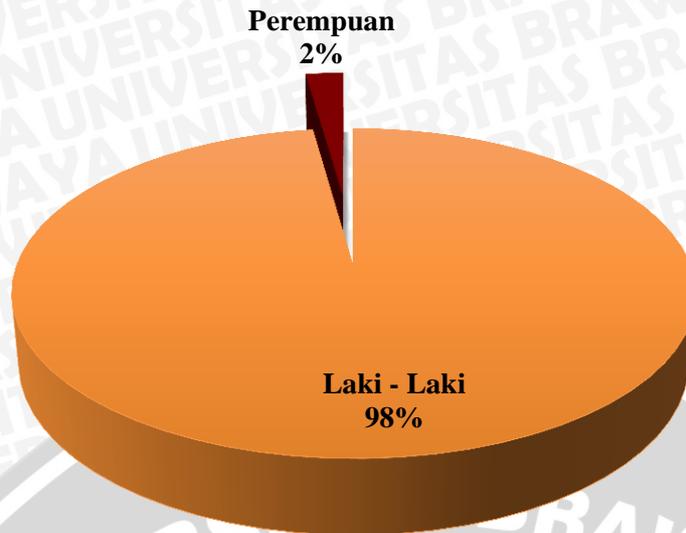
Gambar 4.2 Pelaksanaan Survei di lapangan (titik 2)

1.2 Analisis Karakteristik Responden

Analisa karakteristik responden merupakan hal yang penting dalam sebuah penelitian. Hal ini memungkinkan peneliti melihat bagaimana pengaruh karakteristik-karakteristik dari responden dalam sebuah penelitian. Karakteristik - karakteristik tersebut dapat mempengaruhi pilihan responden atas penghematan waktu tempuh yang diinginkan dan biaya yang mau dikeluarkan dalam pemilihan suatu jasa dan layanan yang tersedia.

4.2.1 Jenis Kelamin Responden

Berdasarkan survei yang telah dilakukan terhadap responden yaitu pengendara yang melewati kawasan studi, sebagian besar responden berjenis kelamin laki-laki. Hal ini dapat dilihat pada Gambar 4.3 di bawah ini.



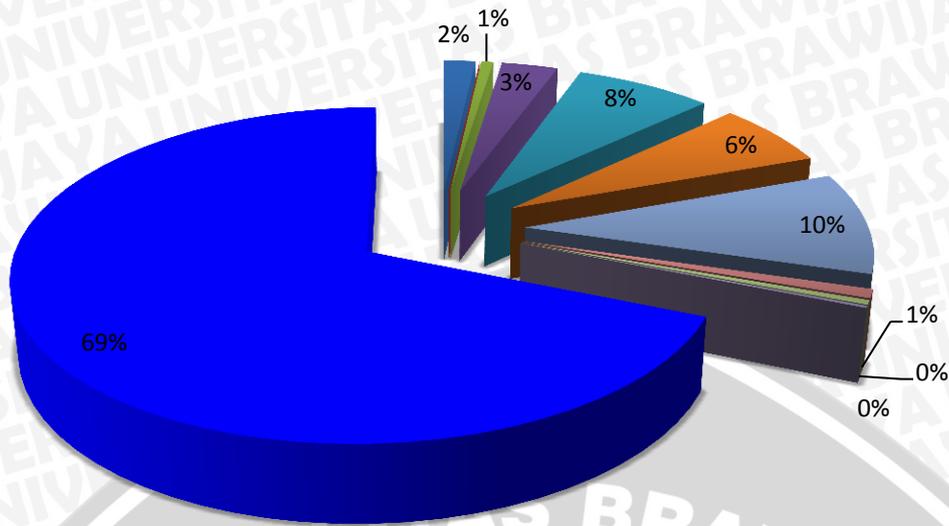
Gambar 4.3 Jenis kelamin responden

Dari Gambar 4.3 dapat dilihat bahwa pada penelitian ini responden yang lebih banyak adalah yang berjenis kelamin laki-laki yakni sebanyak 98 % dan 2% nya adalah perempuan. Hal ini dikarenakan survei ini tertuju kepada pengendara jarak jauh sehingga sebagian besar responden adalah laki-laki.

4.2.2 Pekerjaan Responden

Pekerjaan adalah salah satu hal yang membangkitkan sebuah perjalanan. Jenis pekerjaan juga mempengaruhi bagaimana intensitas perjalanan para responden setiap harinya. Dari 422 responden, maka didapatkan gambaran pekerjaan responden digambarkan pada Gambar 4.4 .

Berdasarkan Gambar 4.4, dapat dilihat bahwa jenis pekerjaan yang paling dominan yang diwawancarai adalah pekerjaan berupa driver / supir dengan persentase 69 %. Peringkat ke dua dan ke tiga adalah wiraswasta dengan karyawan < dari 5 orang dengan persentase sebesar 10 % dan Pegawai Negeri Sipil (PNS) dengan persentase 8 %. Dan sisanya yaitu wiraswasta dengan karyawan > dari 5 orang staff, pensiunan, pemilik usaha dan profesional. Besarnya persentase pada jenis pekerjaan driver dikarenakan lokasi survei merupakan jalur yang banyak dilintasi kendaraan niaga yaitu kendaraan angkutan barang antar kota atau jarak jauh.



- Pengusaha/Pemilik Usaha
- Manajer/Kepala bagian
- PNS
- Wiraswasta dg karyawan < 5 orang
- Ibu Rumah Tangga
- Supir
- Profesional (dokter/akuntan/dll)
- Staf
- Wiraswasta dg karyawan > 5 orang
- Pensiunan
- Pelajar/Mhs

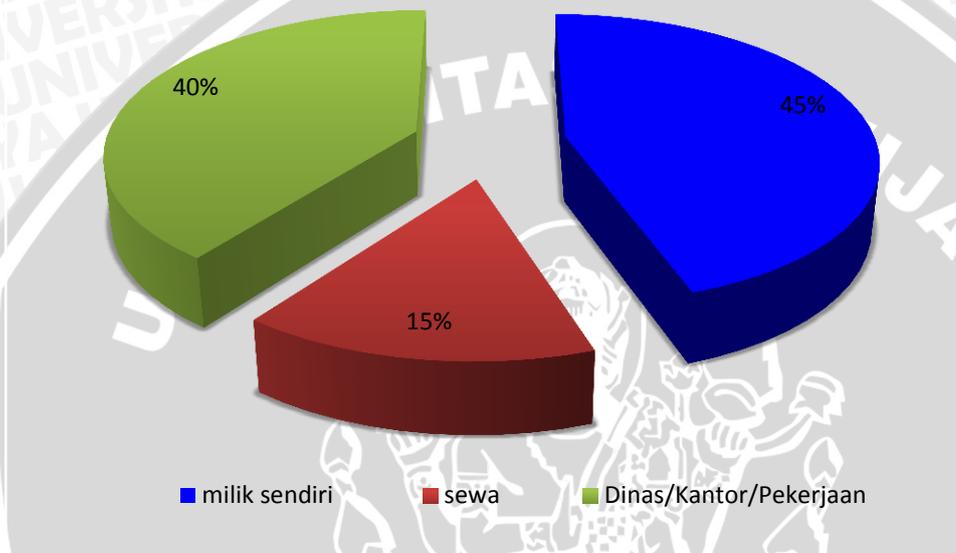
Gambar 4.4 Jenis Pekerjaan

4.2.3 Status Kepemilikan Kendaraan

Kendaraan merupakan salah satu bagian terpenting dalam salah satu kegiatan transportasi berupa moda yang dilakukan dalam perjalanan, dalam hal ini kendaraan yang disurvei adalah kendaraan yang berkaitan dengan objek kajian yaitu jalan tol berupa kendaraan Gol 1,2,3,4, dan 5. Tetapi kecenderungan yang diurvei adalah kendaraan golongan 1 dan 2 dikarenakan kuantitas pada kendaraan tersebut sangat banyak dan mudah untuk disurvei. Untuk prosentase status kepemilikan kendaraan itu sendiri dapat dilihat Gambar 4.5 .

Berdasarkan gambar 4.5 sebagian besar status kepemilikan kendaraan yaitu kendaraan milik sendiri sebesar 45% dikarenakan kendaraan yang dikendarai yaitu berupa kendaraan pribadi baik untuk keperluan usaha sendiri ataupun mobil sendiri dengan keperluan keluarga. Untuk selanjutnya karakteristik tersebut yaitu diikuti oleh kendaraan kepemilikan orang lain sebesar 40% yaitu berupa kendaraan kantor, dinas, orang lain, dll. Hal ini

disebabkan karena jenis pekerjaan yang paling dominan yaitu supir yang kendaraannya berupa kendaraan usaha atau perusahaan yang bukan milik responden. Sedangkan sisanya yaitu 15% kepemilikan kendaraan yaitu berupa kendaraan sewa baik sewa untuk keperluan pribadi maupun untuk usaha lainnya. Hal ini dibuktikan bahwa sebagian besar dari data analisis pekerjaan berupa supir yaitu responden telah memiliki usaha sendiri untuk melakukan transportasi melewati rute tersebut.

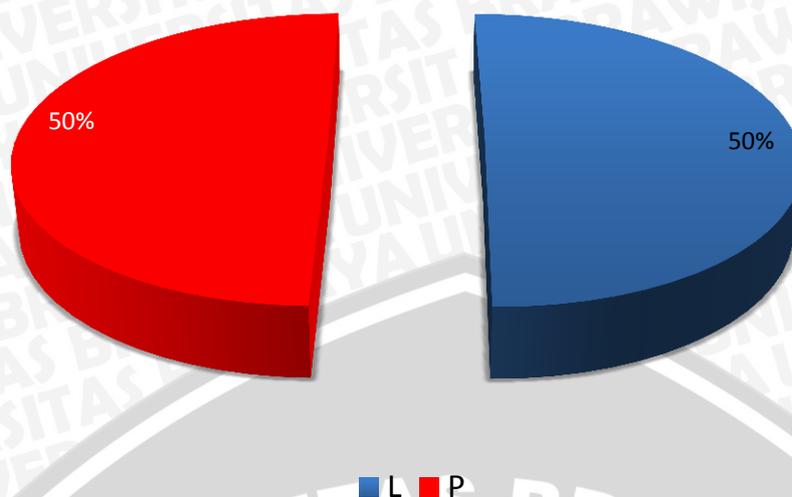


Gambar 4.5 Status kepemilikan kendaraan

4.2.4 Jumlah Keluarga Responden

Jumlah anggota keluarga pada survei kali ini ini dikelompokkan mejadi 3 sub-bagian yaitu anggota keluarga yang berumur kurang dari 5 tahun, yang bekerja atau bersekolah dan yang tidak bekerja. Untuk pemisahannya yaitu dilakukan dengan perbedaan jenis kelamin per subbagian yang disurvei, hal ini akan memudahkan dalam mengelompokkan dan menganalisis dalam penelitian selanjutnya. Analisis ini ditunjukkan untuk mengetahui seberapa besar jumlah tanggungan responden dalam pengeluaran transportasi yang ada.

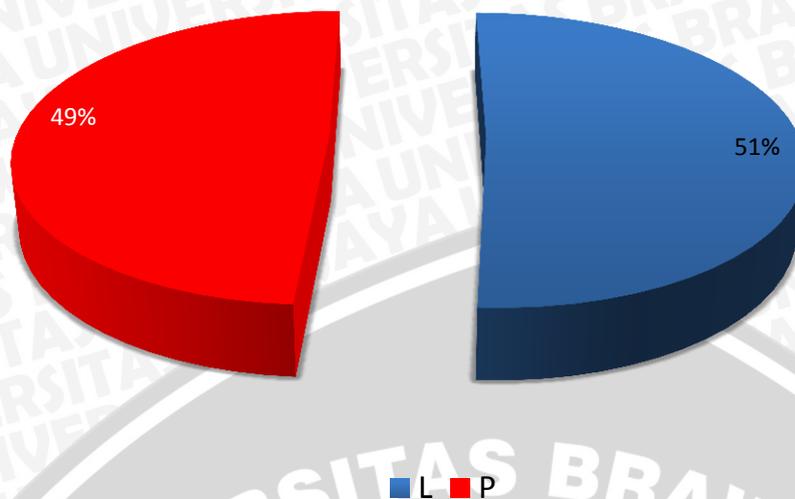
Dalam hal ini kelompok anggota keluarga yang berumur kurang dari 5 tahun dapat dilihat Gambar 4.6 berikut.



Gambar 4.6 Jumlah anggota keluarga dengan umur < 5 tahun

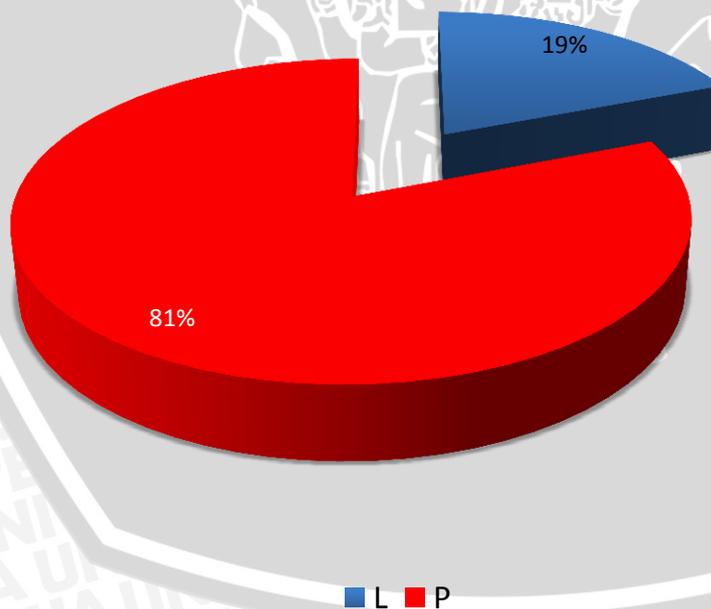
Data pada tabel 4.6 menunjukkan dari 422 responden, kebanyakan responden dalam penelitian ini berada pada klasifikasi jumlah keluarga yang berumur kurang dari 5 tahun yaitu berjenis kelamin laki - laki dengan persentase sebesar 50,27 %. Sedangkan persentase responden perempuan yang berusia kurang dari 5 tahun yaitu sebesar 49,73 %. Hal ini membuktikan bahwa rata – rata anak umur dibawah 5 tahun berjenis kelamin laki – laki yang membutuhkan bahwa pengeluaran responden akan semakin besar.

Sedangkan untuk kelompok anggota keluarga yang bersekolah atau bekerja berdasarkan Gambar 4.7 menunjukkan bahwa sebagian besar responden yang disurvei mempunyai jumlah anggota keluarga yang bersekolah atau bekerja adalah laki – laki yaitu sebesar 50,50%. Diikuti responden yang mempunyai anggota rumah tangga perempuan yang bersekolah atau bekerja yaitu sebesar 49,02%.Data ini membuktikan bahwa kebanyakan anggota keluarga yang ditanggung responden adalah perempuan baik yang bersekolah ataupun yang bekerja dapat menaikkan atau mengurangi beban dari responden itu sendiri.



Gambar 4.7 Jumlah anggota keluarga yang bersekolah dan bekerja

Untuk persentase jumlah anggota keluarga yang tidak bekerja setelah disurvei dengan 422 responden dapat dilihat pada Gambar 4.8 berikut.

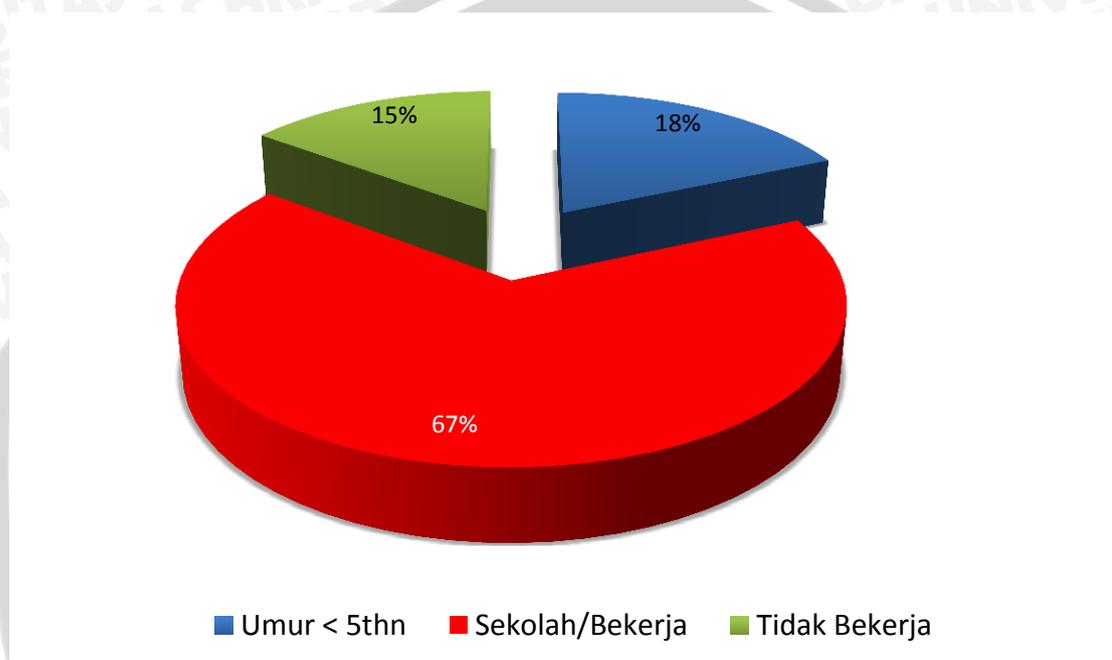


Gambar 4.8 Jumlah anggota keluarga yang tidak bekerja

Berdasarkan tabel 4.8 dapat diketahui bahwa sebagian besar responden yang tidak bekerja adalah perempuan yaitu sebesar 81%, diikuti responden yang laki – laki yaitu

sebesar 19%. Dari hasil diatas dapat diartikan bahwa pengendara dalam kawasan tersebut umumnya dalam satu keluarga hanya memiliki 1 (satu) pihak yang berpenghasilan tetap, sehingga mempengaruhi kepada nilai penghasilan serta pengeluaran keluarga. Hal ini menyebabkan adanya tanggungan yang lebih dalam pengeluaran responden.

Sehingga untuk total persentase dari jumlah keluarga yang disurvei menurut subbagiannya dapat dilihat pada Gambar 4.9 berikut:



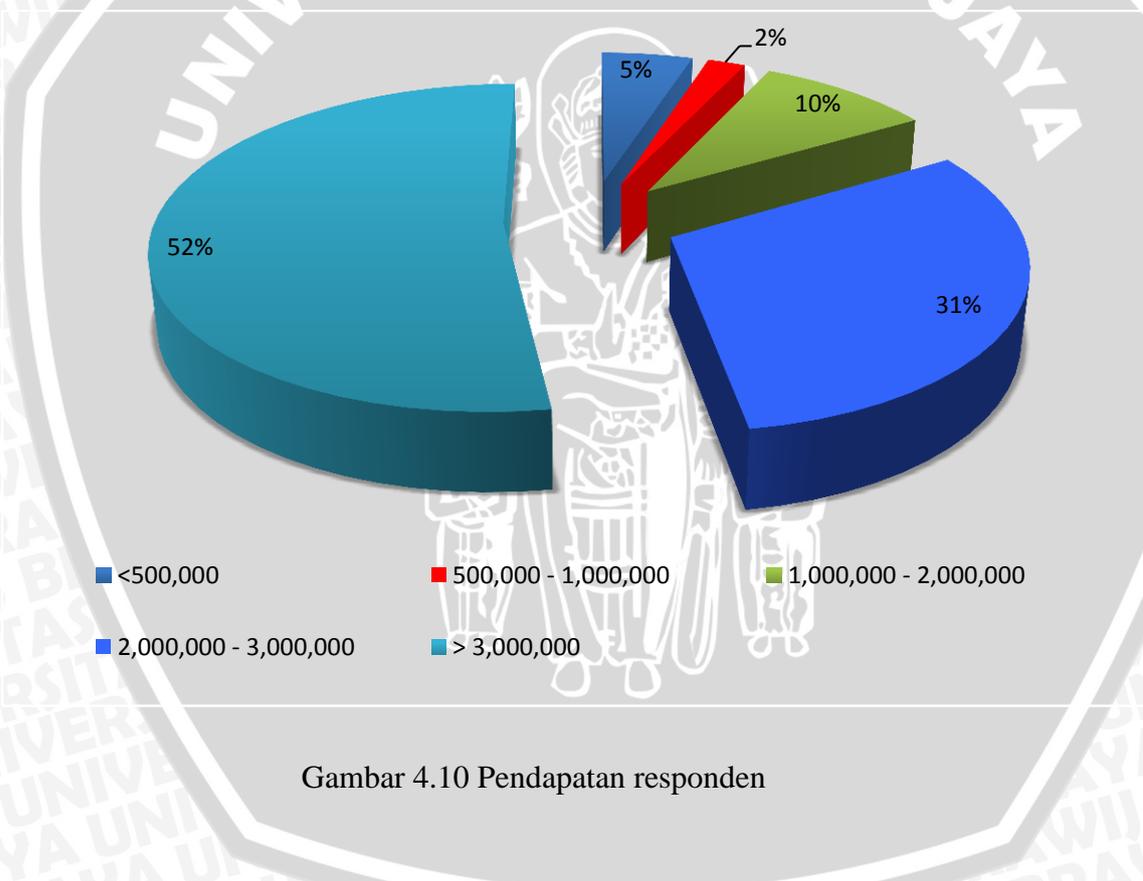
Gambar 4.9 Jumlah total anggota keluarga

Gambar 4.9 menunjukkan bahwa sebagian besar responden yang disurvei mempunyai jumlah anggota rumah tangga yang bersekolah atau bekerja yaitu sebesar 67,40%. Diikuti responden yang mempunyai anggota rumah tangga yang berumur kurang dari 5 tahun sebesar 18,28%. Dan yang terakhir yaitu jumlah anggota keluarga yang tidak bekerja sebesar 15,32%. Sehingga dalam analisa ini diketahui responden memiliki tanggungan besar untuk melakukan pengeluaran pada anggota keluarga yang sekolah atau bekerja. Untuk lebih detailnya dapat dilihat pada analisis selajutnya.

4.2.5 Pendapatan Perbulan Responden

Pelaksanaan survei yang telah dilakukan dan didapatkan hasil pendapatan responden secara ditanyakan langsung melalui teknik wawancara, didasari oleh kriteria – kriteria yang ada seperti analisis pekerjaan dari responden sehingga dapatkan hasil pendapatan dari responden pada Gambar 4.10 .

Hasil penelitian didapatkan yaitu 52% responden memiliki pendapatan diatas Rp. 3.000.000,-. Responden dengan pengeluaran Rp. 2,000.000,- sampai Rp. 3,000.000,- rupiah menjadi terbanyak kedua dengan persentase sebesar 31 %. Untuk pengeluaran lebih dari Rp. 4.000.000,- berada pada persentase 10%. Tingkat pengeluaran yang terkecil adalah pada rentang Rp 3.500.000,- sampai Rp 4.500.000,- juta dengan persentase 7 %. Sehingga didapatkan hipotesa bahwa kondisi ekonomi responden yaitu menengah dikarenakan persentase pendapatan responden yaitu 48% berada pada rentang dibawah Rp. 3,000,000,- dan 2% lebihnya untuk mencapai setengah total responden berada pada rentang diatas Rp. 3,000,000,-, untuk lebih jelas dengan hipotesa tersebut dapat dianalisis pada pengeluaran perbulan responden.



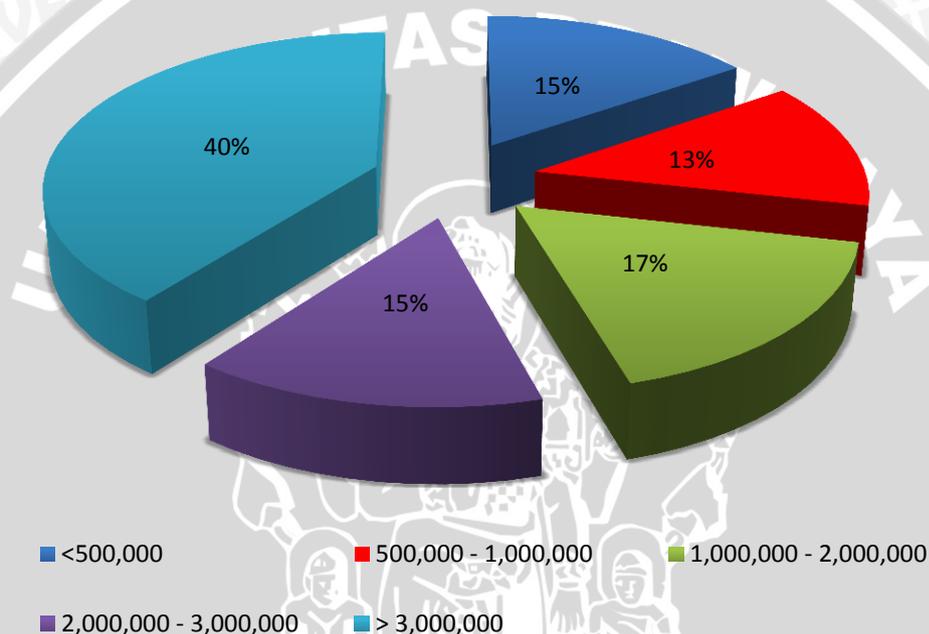
Gambar 4.10 Pendapatan responden

4.2.6 Pengeluaran Perbulan Responden

Dari survei yang telah dilakukan terhadap 422 responden, peneliti mendapatkan informasi mengenai pengeluaran perbulan dari responden yang dapat dilihat pada Gambar 4.11 .

Berdasarkan Gambar 4.11 sebesar 40% responden memiliki pengeluaran diantara lebih besar > Rp 3.000.000,- dan terbanyak kedua sebesar 17% responden memiliki pengeluaran

perbulan sebesar Rp. 1.000.000,- sampai Rp. 1.500.000,-. Responden dengan pengeluaran Rp. 500.000,- sampai Rp. 750.000,- dan Rp 2.000.000,- sampai Rp 3.000.000,- sama besar yaitu 15% responden. Perbandingan antara pendapatan dan pengeluaran berbanding lurus karena pendapatan dan pengeluaran yang lebih besar dari Rp. 3,000,000,- berada rentang yang paling besar diikuti pada pendapatan dan pengeluaran setelahnya yang lebih kecil. Untuk itu dapat disimpulkan bahwa hipotesa dari analisis pendapatan responden yang menunjukkan bahwa daerah tersebut adalah kelas menengah benar karena data antara pendapatan dan pengeluaran setimpal.



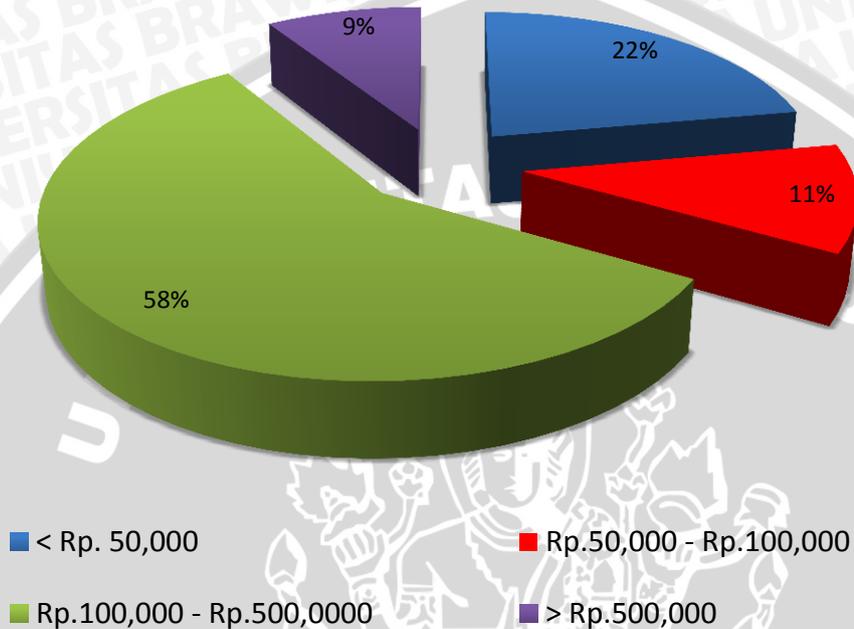
Gambar 4.11 Pengeluaran Per Bulan

4.2.7 Biaya Transport Harian Responden

Biaya transport harian responden mempengaruhi jarak tempuh dari perjalanan mereka. Biaya transport ini berupa biaya bahan bakar, biaya tol, biaya parkir, dan biaya tak terduga pada saat melakukan perjalanan. Dari hasil survei yang telah dilakukan pada 422 responden, didapatkan hasil seperti yang ditunjukkan pada Gambar 4.12 .

Berdasarkan Gambar 4.12, diketahui bahwa sebagian besar responden memiliki biaya transportasi harian adalah pada rentang biaya Rp 100.000,- sampai Rp 500.000,- dengan persentase sebesar 58%. Persentase transport harian terkecil adalah pada biaya lebih dari Rp 500.000,-. Hal ini menunjukkan bahwa perjalanan yang dilakukan oleh responden lumayan jauh dan merupakan perjalanan berkebalikan untuk biaya transportasi pada rentang

tersebut, sehingga dapat dipastikan bahwa responden mempunyai budget harian untuk mengeluarkan sejumlah dana untuk kebutuhan transportasi. Atau dapat ditarik kesimpulan mula mula bahwa rata – rata pengeluaran harian responden yang bekerja sebagai supir ditanggung oleh kantor atau perusahaan sehingga pengeluaran besar transport menjadi sangat besar karena termasuk budget dari perusahaan atau kantor.

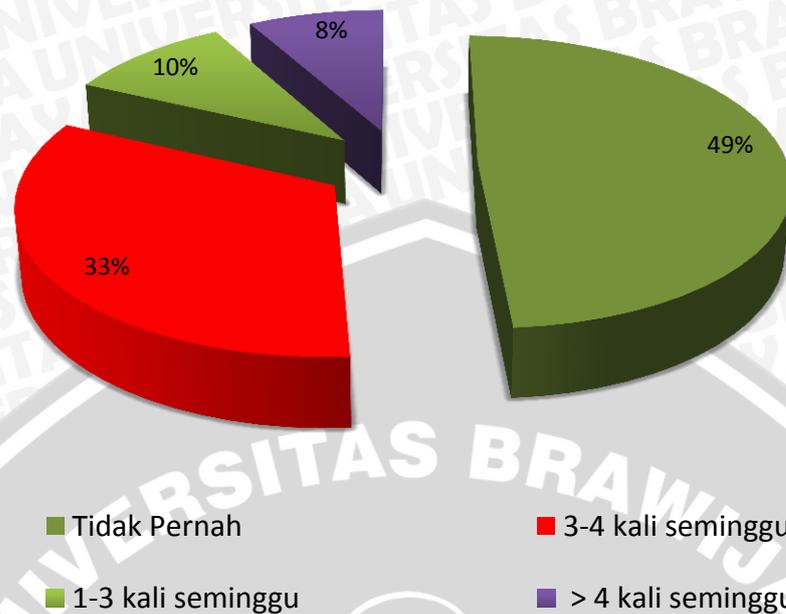


Gambar 4.12 Biaya Transport Harian

4.2.8 Frekuensi Penggunaan Tol yang Sudah Ada

Sebelum jalan tol Kraksaan – Banyuwangi ini beroperasi, akan dilakukan survei seberapa sering responden melewati jalan tol yang tersedia sebelumnya, seperti jalan tol yang berada disekitar Surabaya ataupun jalan tol di wilayah bali yang berdekatan dengan rute yang tersedia. Untuk itu pilihan responden untuk menggunakan tol sebelumnya secara per minggu dapat ditunjukkan pada Gambar 4.13 .

Berdasarkan Gambar 4.13, dapat dilihat bahwa sebagian besar responden yang telah disurvei tidak pernah melewati jalan tol dalam seminggu dengan persentase sebesar 49 %. Dan persentase yang paling kecil adalah tidak pernah yakni sebesar 2 %. Hal ini dikarenakan tujuan dan asal utama dari responden adalah kawasan sekitar atau lokal seperti Kota Bondowoso, Jember, Banyuwangi hingga Malang yang tidak ada jalan tol untuk dilalui.

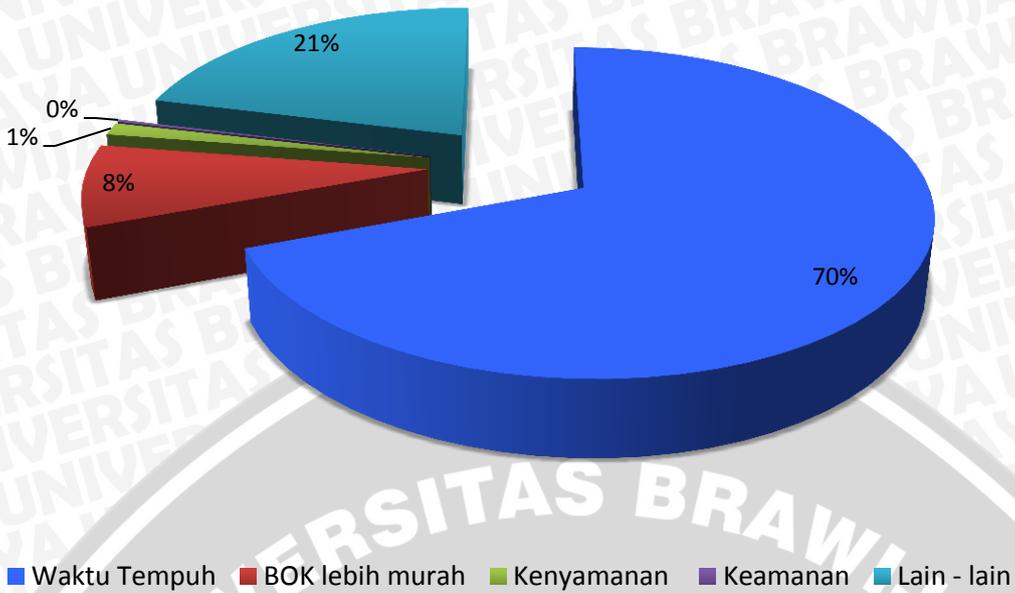


Gambar 4.13 Frekuensi penggunaan tol yang sudah ada

4.2.9 Alasan Penggunaan Tol

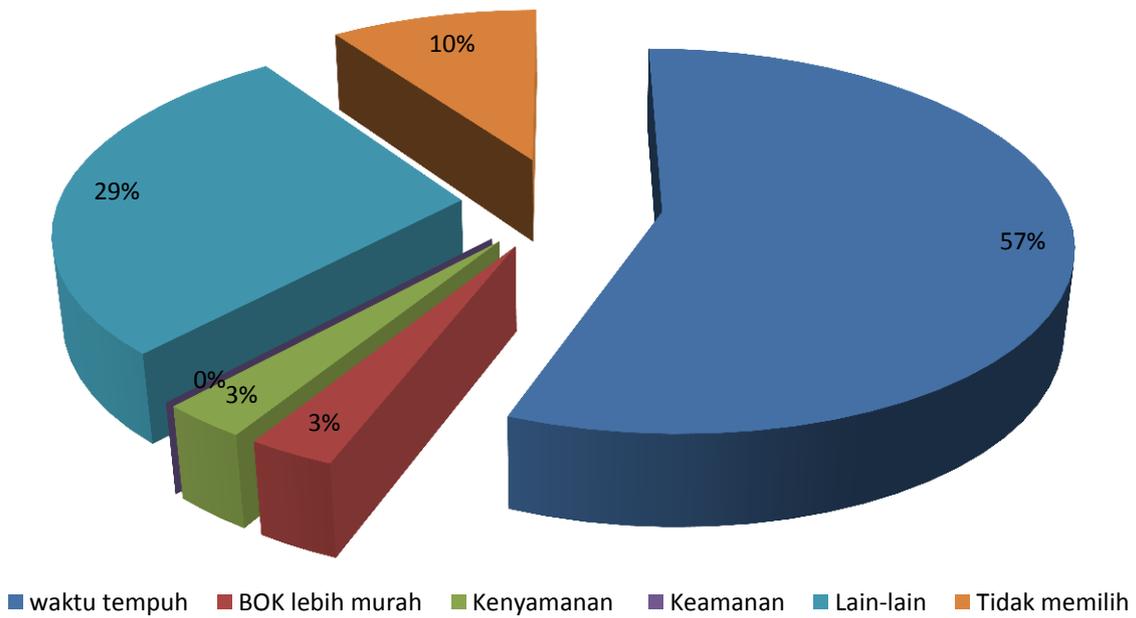
Dari 422 orang responden yang telah disurvei maka didapatkan alasan - alasan yang membuat para responden menggunakan jalan tol, seperti kenyamanan,keamanan,waktu tempuh dan lain – lain. Hasil ini dapat dilihat pada Gambar 4.14 .

Berdasarkan Gambar 4.14, sebagian besar responden memilih menggunakan jalan tol dengan alasan waktu tempuh yang lebih singkat dengan hasil 70% responden memilih alasan tersebut. Sedangkan sebanyak 21% responden beralasan memilih menggunakan jalan tol karena faktor – faktor lain didalamnya seperti adanya rest area, atm,pom bensin, dll sehingga lebih banyak fasilitasnya jika dibandingkan dengan jalan non tol. Yang selanjutnya yaitu alasan biaya operasi kendaraan (BOK) yang lebih murah sebesar 8% hal ini dikarenakan jalan tol akan mengefesiensikan biaya operasi kendaraan berupa bensin,parkir,dll. Persentase yang paling kecil adalah alasan keamanan dengan persentase 1% dan dilanjutkan dengan kenyamanan dengan persentase 0%.

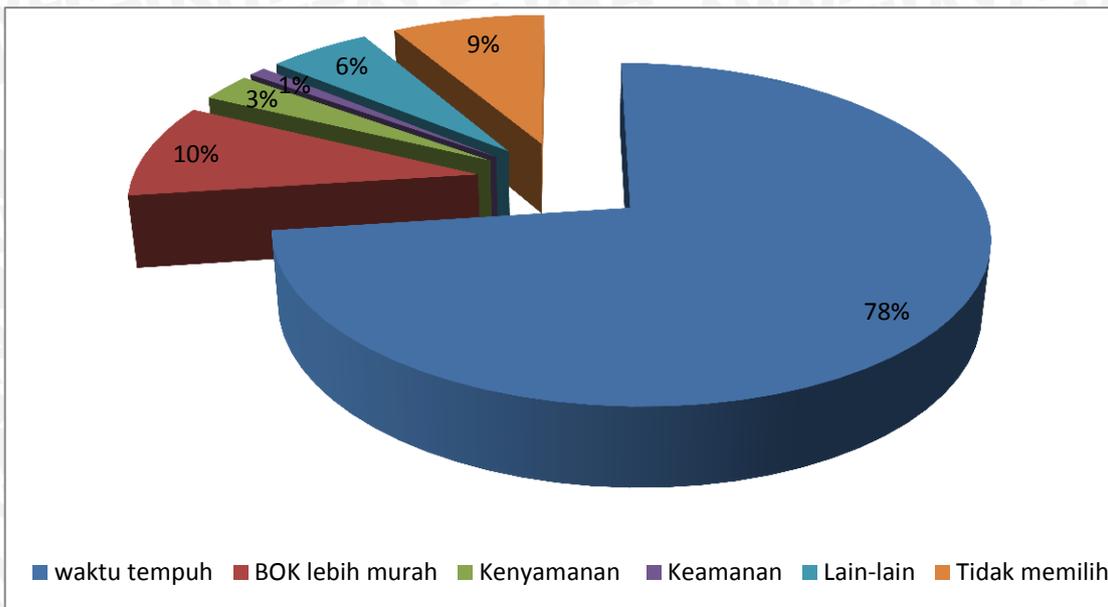


Gambar 4.14 Alasan Menggunakan Tol

Untuk hasil yang lebih akurat dilakukan tinjauan alasan penggunaan tol berdasarkan frekuensi penggunaan tol oleh responden dikarenakan sebagian besar belum pernah menggunakan jalan tol. Berikut adalah diagram perbandingannya :



Gambar 4.14.1 Alasan menggunakan tol Pengendara yang belum pernah melewati tol



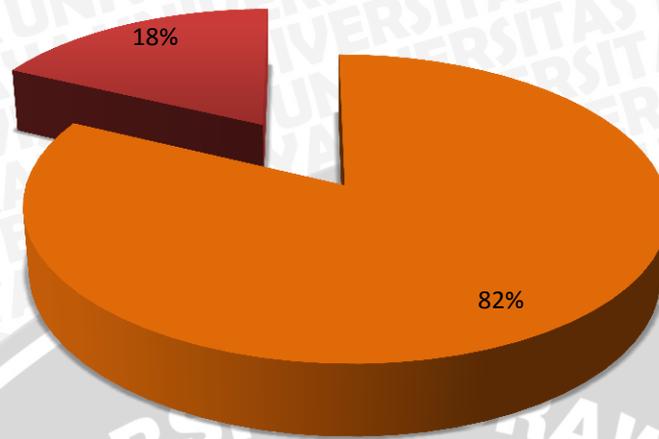
Gambar 4.14.2 Alasan menggunakan tol pengendara yang sudah pernah melewati tol

Berdasarkan perbandingan hasil diatas didapatkan bahwa baik pengguna yang belum pernah melewati tol maupun sudah pernah melewati tol dominan memilih penggunaan tol dengan alasan waktu tempuh. Hal ini menunjukkan bahwa jalan tol di Indonesia belumlah dipercaya oleh responden dalam segi keamanan dan juga kenyamanan, hanya dipercaya dari segi kecepatan waktu tempuh perjalanan. Hal diatas juga dikarenakan sebagian besar responden merupakan pengguna yang belum pernah melewati atau menggunakan jalan tol.

4.2.10 Frekuensi Penggunaan Rute

Ketersediaan rute untuk dilewati pengendara sangat penting untuk dievaluasi sehingga dalam penyesuaian rute selanjutnya apakah harus dievaluasi ataukah tidak. Dalam hal ini analisa responden dalam keseringan melewati rute yang tersedia apakah sudah maksimal ataukah belum bias dievaluasi dengan analisa ini, hasil tersebut dapat ditunjukkan pada Gambar 4.15.

Dalam Gambar 4.15 ternyata responden yang melewati rute yang tersedia atau hal ini berupa objek penelitian yaitu wilayah jalan utama Banyuwangi – Kraksaan sebanyak 82% dipastikan menggunakan jalan tersebut untuk perjalanan menuju tempat – tempat yang dituju dikarenakan kondisi jalan tersebut yang nyaman untuk dikendarai. Sementara 18% tidak sering melewati rute tersebut dikarenakan alasan macet pada titik – titik tertentu di jam sibuk mengakibatkan responden lebih menyukai menggunakan rute selatan karena relatif lebih jarang digunakan pengendara pada daerah yang macet.

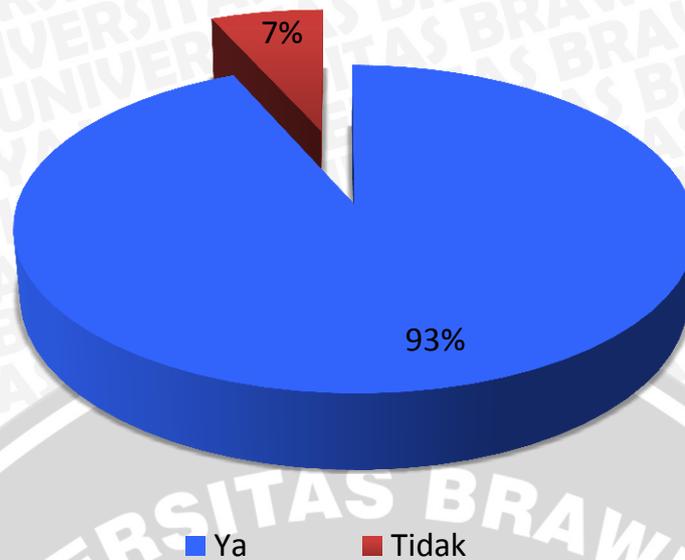


Gambar 4.15 Frekuensi Melewati Rute Yang Tersedia

4.2.11 Kebermanfaatan Pembangunan Jalan Tol

Responden dipilih berdasarkan rute yang tersedia yaitu rute utama yang akan dibangun jalan tol tersebut, maka dari itu harus dinalisa apakah responden akan memanfaatkan potensi jalan tol ini untuk selanjutnya ataukah tidak, jika tidak maka harus dievaluasi dari hasil analisis ini. Jika dilihat dari grafik analisa kebermanfaatan pembangunan jalan tol seperti gambar 4.16 .

Jalan tol pada dasarnya memiliki kebermanfaatan yang sangat banyak dalam hal ini yang ditunjukkan pada Gambar 4.14 yaitu rata-rata pengguna kendaraan roda empat akan memanfaatkan pembangunan jalan tol tersebut untuk melakukan perjalanan kerja dikarenakan kondisi jalan umum atau eksisting yang saat ini yang kurang dalam hal kenyamanan dan keamanan sehingga responden merasa kurang untuk memilih jalan umum tersebut. Bukan hanya itu, jalan tol tersebut juga akan terhubung dengan Pelabuhan Ketapang, sehingga dianggap oleh calon pengguna akan sangat berguna dalam mempersingkat waktu perjalan menuju pelabuhan tersebut.



Gambar 4.16 Kebermanfaatan Pembangunan Jalan Tol

1.3 Analisis Ability to Pay (ATP)

4.3.1 Analisis Ability To Pay (ATP) Responden Umum

Pengolahan data hasil survey pada tinjauan Ability To Pay (ATP) menggunakan pendekatan metode travel cost dengan persamaan sebagai berikut :

$$ATP = \frac{Ic \times \%TC}{d}$$

Keterangan :

ATP : Daya beli responden (Rp/kilometer),

Ic : Penghasilan (Rp/bulan)

d : Frekuensi perjalanan

Untuk analisa hasinya diberikan contoh perhitungan Ability To Pay (ATP) sebagai berikut :

1. Diketahui :

- Pendapatan per bulan sebesar (Ic) **Rp 8.000.000,-**
- Pengeluaran transportasi per hari sebesar Rp 80.000,-
(maka pengeluaran transportasi per bulan = Rp 80.000,- x 30 hari
= **Rp 2.400.000,-**)
- Jarak perjalanan per hari 28,1
(maka jarak perjalanan per bulan = 28,1 km x 30 hari) = 843 km

- Kemudian nilai persentase pengeluaran untuk transport berbanding nilai pendapatn perbulan adalah $= \frac{2.400.000}{8.000.000} \times 100\% = 30\%$

Maka dapat dihitung nilai ATP :

$$ATP = \frac{8.000.000 \times 30\%}{843} \\ = 2.847 \text{ (Rp/km)}$$

(Data dan pengolahan hasil survei ATP yang didapat bisa dilihat dilampiran dan untuk contoh perhitungan ATP ditunjukkan pada tabel berikut).

Tabel 4.1 Contoh perhitungan ATP responden

No	Pendapatan per bulan (Rp)	Pengeluaran transport per bulan (Rp)	Persentase pengeluaran untuk transport	Jarak perjalanan per bulan	ATP per Km (Rp/Km)
1	8,000,000	2,400,000	30%	843	2,847
2	1,500,000	2,235,000	149%	8400	266
3	2,500,000	4,950,000	198%	8160	607
4	3,000,000	9,135,000	305%	6870	1,330
5	2,000,000	4,950,000	248%	11160	444
6	5,000,000	4,605,000	92%	10470	440
7	5,000,000	3,000,000	60%	8460	355
8	3,000,000	3,000,000	100%	6600	455
9	4,500,000	2,100,000	47%	2910	722
10	3,500,000	9,000,000	257%	1680	5,357

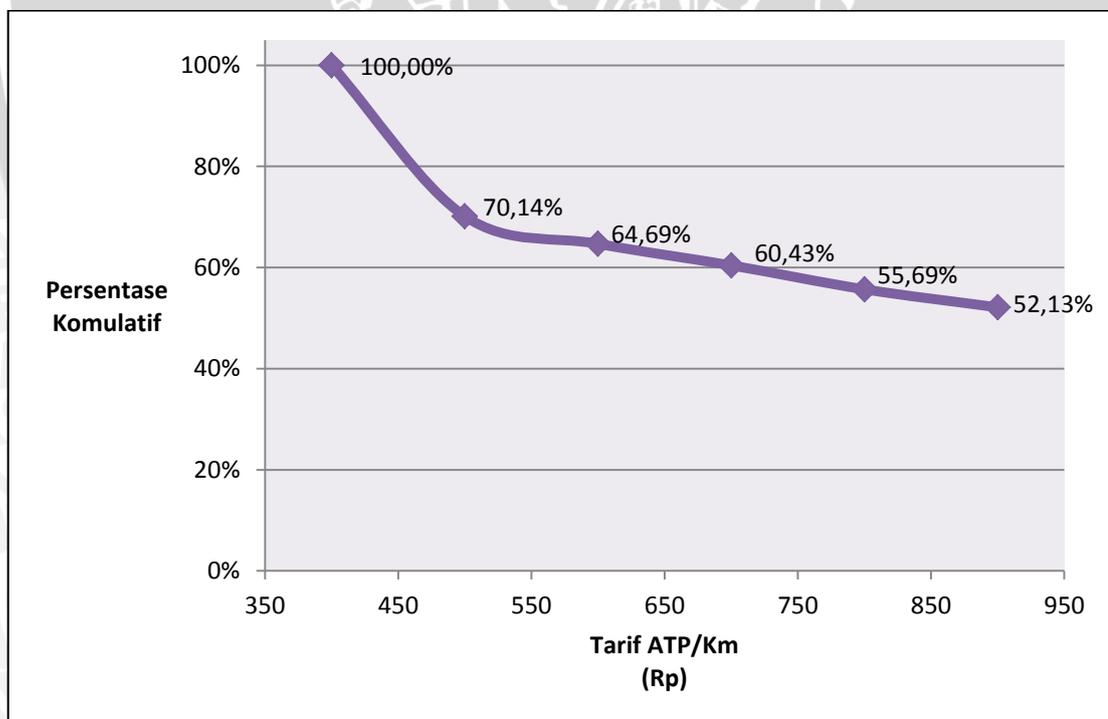
Dari hasil penelitian yang telah dilakukan, diperoleh persentase ATP terbesar adalah 52,13% dengan tarif diatas Rp. 900,00 dan untuk persentase ATP terkecil adalah 3,55% dengan tarif diantara Rp.801,00 sampai dengan Rp.900,00. Untuk lebih jelasnya hasil

pengolahan data dapat dilihat pada Tabel 4.2 berikut.

Tabel 4.2 Perhitungan ATP

No	Tarif ATP/Km (Rp)	Kuantitas Responden	Persentase	Kumulatif Persentase
1	>900	220	52.13%	52.13%
2	801-900	15	3.55%	55.69%
3	701-800	20	4.74%	60.43%
4	601-700	18	4.27%	64.69%
5	401-600	23	5.45%	70.14%
6	<400	126	29.86%	100.00%
Jumlah		422		

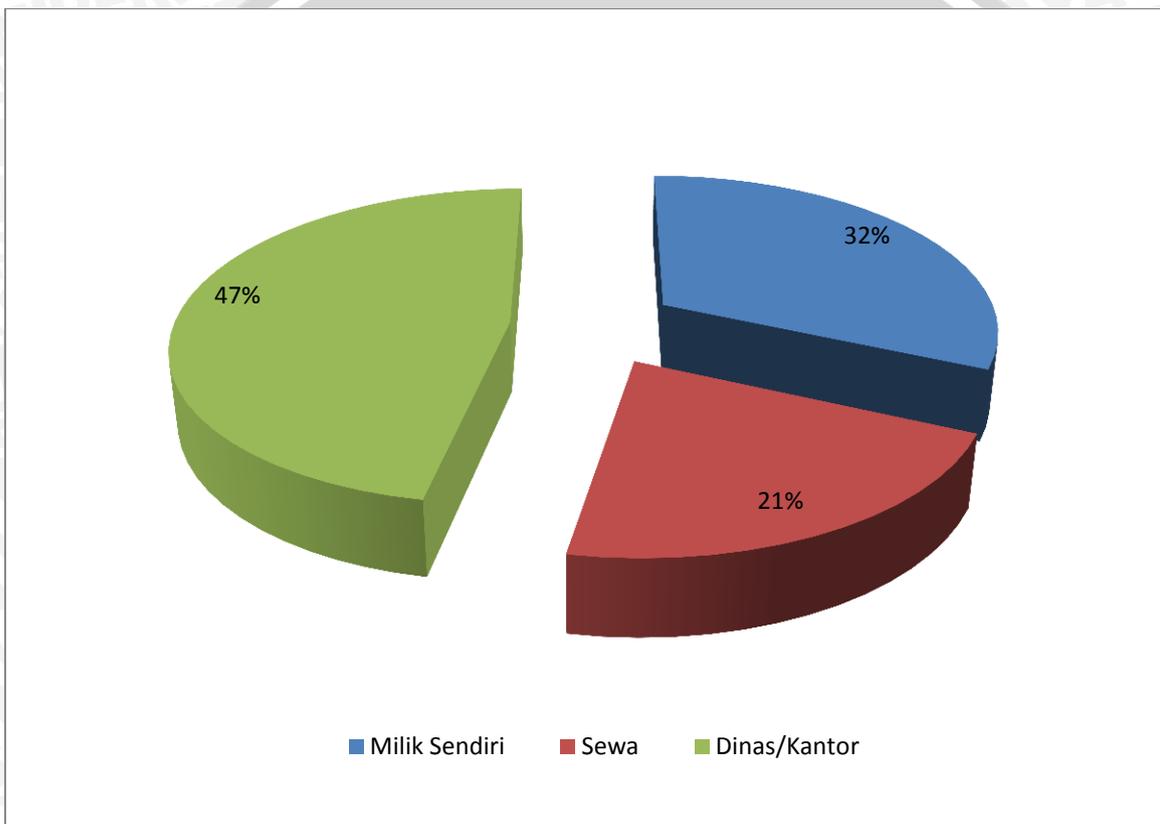
Untuk selanjutnya hasil pengolahan data dimaukan dalam grafik persentase kumulatif ATP dengan tarif seperti pada Gambar 4.17 dibawah ini.



Gambar 4.17 Persentase kumulatif ATP (umum)

4.3.2 Analisis Ability to Pay (ATP) dengan Jenis Pekerjaan Supir

Data yang disurvei didapatkan hasil penelitian yang rancu akibat pekerjaan responden yang sebagian besar adalah supir yang rata – rata status kepemilikan kendaraan adalah kendaraan Dinas/kantor atau perusahaan sehingga pengeluaran transportasi untuk bahan bakar kendaraan, parkir dan lain – lain di tanggung oleh kantor yang memberikan tambahan dana bagi persentase pengeluaran transportasi bagi responden, yang mengakibatkan perbandingan antara pendapatan dan pengeluaran menjadi lebih besar dan tidak valid bagi pengolahan data ATP tersebut. Adapun persentase kepemilikan kendaraan oleh jenis pekerjaan supir dengan total 306 responden adalah sebagai berikut :



Gambar 4.18 Persentase status kendaraan dengan jenis pekerjaan supir

Dari data diatas didapatkan &\$% supir memiliki dinas/kantor. Besarnya persentase tersebut dinilai rancu dikarenakan pengeluaran transportasi mobil dinas/kantor biasanya mendapat tanggungan oleh perusahaan tersebut. Status data yang rancu mengakibatkan adanya sumber atau data harus diubah, yaitu pengeluaran transportasi dan rute responden. Sehingga data survei berupa persentase dan rute yang dituju adalah transportasi yang sesungguhnya dan tidak ditanggung oleh perusahaan atau kantor. Untuk pengeluaran transportasi kami memasukkan data sebesar Rp 700.000,- yang bersumber dari penelitian yang berjudul “Keterjangkauan Ekonomi Masyarakat Terhadap Pola Pergerakan

Transportasi” (Agus Sariman, 2011). Sedangkan rute yang dilalui perbulan responden yaitu diubah sebesar 20% dari rute yang didapatkan pada survei yang dilakukan, hal ini dikarenakan karena kecenderungan dari masyarakat setempat perkantoran yang berada didekat wilayah tersebut. Sehingga dapat dilakukan perhitungan metode ATP menjadi lebih relvan dari perhitungan ATP sebelumnya yang mengakibatkan berubah dari perhitungan semula.

Untuk pengolahan data pada tinjauan Ability To Pay (ATP) yang ditujukan khusus kepada responden yang bekerja berupa supir dengan kendaraan Dinas/kantor digunakan pendekatan metode travel cost. Untuk contoh perhitungan Ability To Pay (ATP) pada analisis ini dapat dilihat sebagai berikut :

1. Diketahui :

- Pendapatan per bulan sebesar (Ic) **Rp 4.500.000,-**
- Pengeluaran transpotasi per bulan sebesar **Rp 700.000,-**
(Berdasarkan sumber penelitian terdahulu yaitu “*Keterjangkauan Ekonomi Masyarakat Terhadap Pola Pergerakan Transportasi*”)
- Jarak perjalanan per hari 280
(maka jarak perjalanan per bulan = 76 km x 30 hari) = 2280 km, untuk itu maka berdasarkan sumber – sumber yang ada maka dicantumkan untuk rute yang didapatkan diambil 20% dari rute normal yang ada. Maka jarak perjalan perbulan ialah 2280 Km x 20% = **456 Km**
- Kemudian nilai persentase pengeluaran untuk transport berbanding nilai pendapatn perbulan adalah $= \frac{700.000}{4.500.000} \times 100\% = 16\%$

2. Maka dapat dihitung nilai ATP :

$$ATP = \frac{4.500.000 \times 16\%}{456}$$

$$= 1535.08 \text{ (Rp/km)}$$

Data dan pengolahan hasil ATP yang dianalisa dengan penyederhanaan jenis pekerjaan supir dapat dilihat dilampiran dan untuk contoh perhitungan ATP sebagian dapat ditunjukkan pada tabel 4.3 berikut :

Tabel 4.3 Contoh perhitungan ATP responden dengan jenis pekerjaan supir

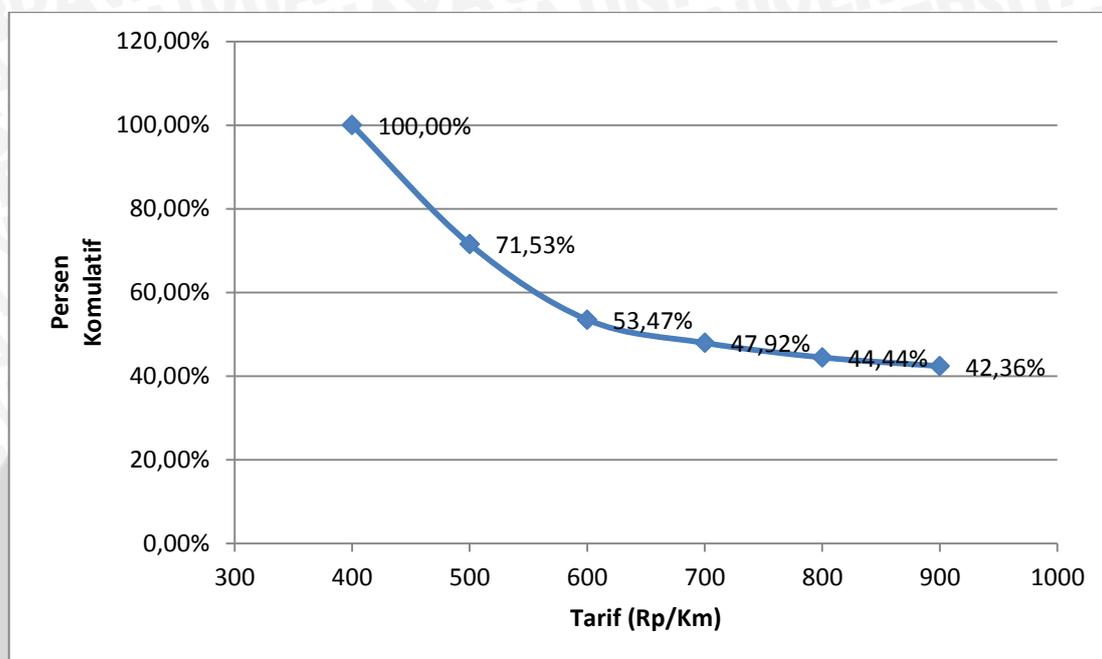
No	Pendapatan per bulan (Rp)	Pengeluaran transport per bulan (Rp)	Persentase pengeluaran untuk transport	Jarak perjalanan per bulan (Km)	ATP per Km (Rp/Km)
1	1,500,000	700000	47%	618	1232.69
2	2,500,000	700000	28%	1200	583.33
3	2,000,000	700000	35%	2538	275.81
4	4,500,000	700000	16%	456	1535.08
5	2,000,000	700000	35%	1620	432.09
6	8,000,000	700000	9%	510.6	1370.94
7	2,500,000	700000	28%	456	1535.08
8	3,000,000	700000	23%	8148	85.91
9	1,000,000	700000	70%	462	1515.15
10	5,000,000	700000	14%	1782	392.81

Dari hasil analisa yang telah dilakukan, diperoleh persentase ATP dengan analisa ini terbesar adalah 42,36% dengan tarif diatas Rp. 900,00 dan untuk persentase ATP terkecil adalah 2,08% dengan tarif diantara Rp.801,00 sampai dengan Rp.900,00. Untuk lebih jelasnya hasil pengolahan data dapat dilihat pada Tabel 4.4 berikut.

Tabel 4.4 Perhitungan ATP jenis perkerjaan supir

No	Tarif ATP/Km (Rp)	Kuantitas Responden	Persentase	Kumulatif Persentase
1	>900	61	42.36%	42.36%
2	801-900	3	2.08%	44.44%
3	701-800	5	3.47%	47.91%
4	601-700	8	5.56%	53.47%
5	401-600	26	18.06%	71.53%
6	<400	41	28.47%	100.00%
Jumlah		144		

Sehingga dengan didapatkannya total perhitungan dan persentase nilai ATP yang tersedia khusus untuk pekerjaan supir dengan kendaraan milik Dinas/kantor dapat digambarkan grafik hubungan antara tarif per kmnya dengan persentase kumulatifnya. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Gambar 4.19 dibawah ini.



Gambar 4.19 Persentase kumulatif ATP dengan Pekerjaan Supir

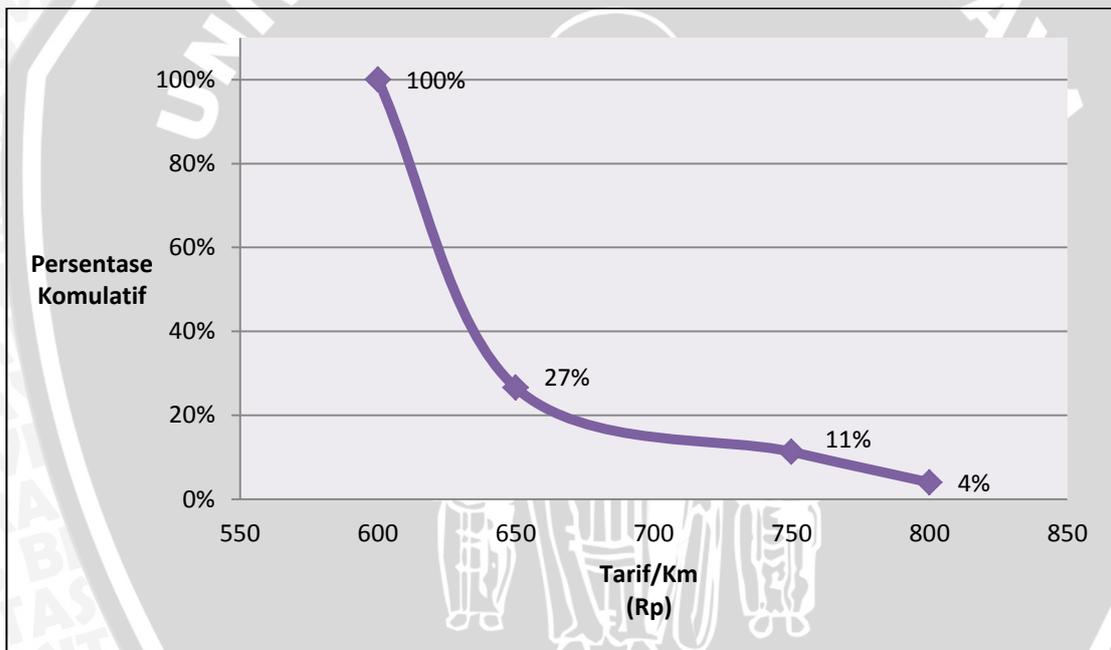
4.4 Analisis Willingness to Pay (WTP)

Untuk menganalisa WTP variabel yang harus diketahui adalah persepsi dan keinginan dari responden sendiri untuk membayar tarif jalan tol yang akan dibangun. Nilai WTP dari penelitian ini dengan menanyakan beberapa tarif yang sesuai untuk perjalanan dengan jalan tol atau menurut beberapa tarif yang berlaku di jalan tol yang ada sekarang. Pada form survei kali ini pertanyaan yang diberikan kepada responden diberikan pilihan untuk besaran tarif yang mereka bayarkan seperti Rp. 600/Km, Rp. 650/Km, Rp. 750/Km, dan Rp. 800/Km yang menurut para responden sesuai atau menginginkan dengan kemampuan ekonomi mereka sendiri. Untuk selanjutnya hasil penelitian WTP dengan data hasil survei dapat dilihat pada Tabel 4.5 sebagai berikut.

Tabel 4.5 Perhitungan persentase komulatif WTP

No	Tarif (Rp/Km)	Kuantitas Responden	Persentase	Kumulatif Persentase
1	800	7	4.66%	4.66%
2	750	4	2.57%	7.23%
3	650	17	11.60%	18.83%
4	600	118	81.17%	100%
Jumlah		144		

Dari hasil penelitian diatas dapat digambarkan grafik persentase komulatif WTP dengan tarif seperti Gambar 4.20 dibawah ini.



Gambar 4.20 Persentase komulatif WTP

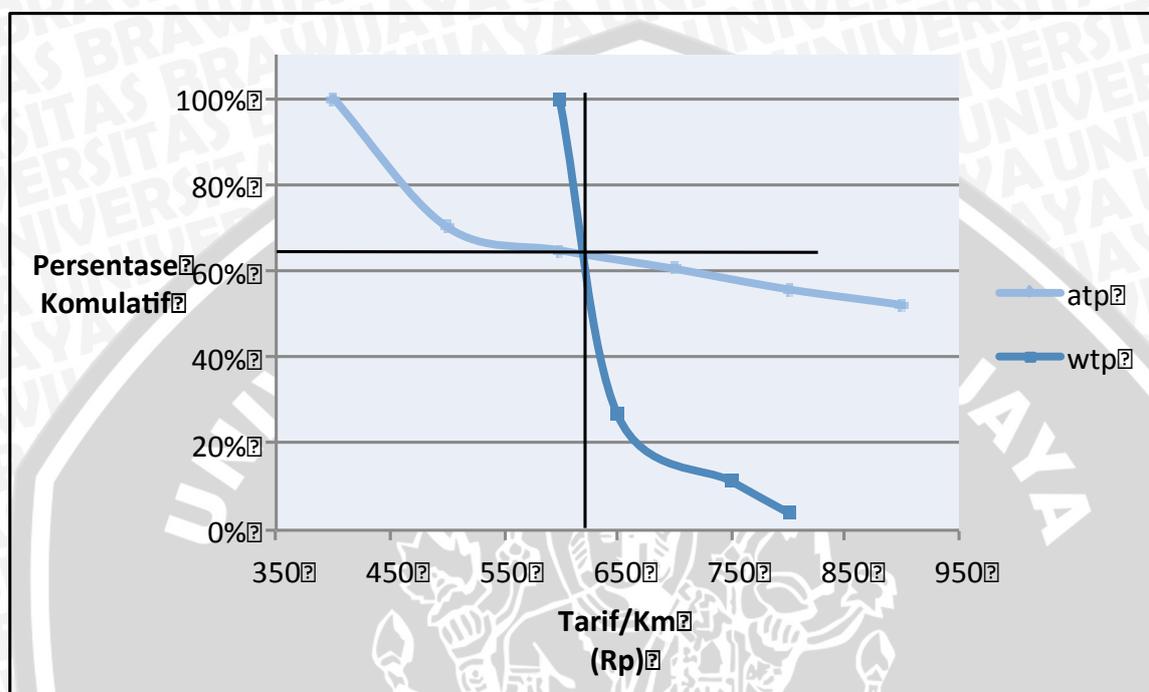
Sehingga berdasarkan hasil penelitian diatas dapat diketahui bahwa nilai WTP tarif tol dari responden yang akan beroperasi yaitu sebesar Rp.600,00./Km. Dengan persentase diatas 73% berdasarkan kuisisioner yang disurvei.

4.5 Analisis Ability to Pay (ATP) & Willingnes to Pay (WTP)

4.5.1 Analisis Ability To Pay (ATP) & Willingnes To Pay (WTP) Responden Umum

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, dapat diketahui bahwa kemampuan membayar responden terbesar adalah diatas Rp. 900,00 dan kemauan membayar sebesar

Rp. 600,00. Nilai ATP dan WTP tersebut kemudian diplotkan atau dihubungkan pada grafik untuk mendapatkan nilai tarif yang ideal atau sesuai dengan kajian ATP dan WTP. Sehingga kemampuan dan kemauan tarif responden dapat selaras. Untuk grafik penentuan kajian tersebut bisa dilihat pada Gambar 4.21 berikut.



Gambar 4.21 Penentuan tarif dari ATP dan WTP (umum)

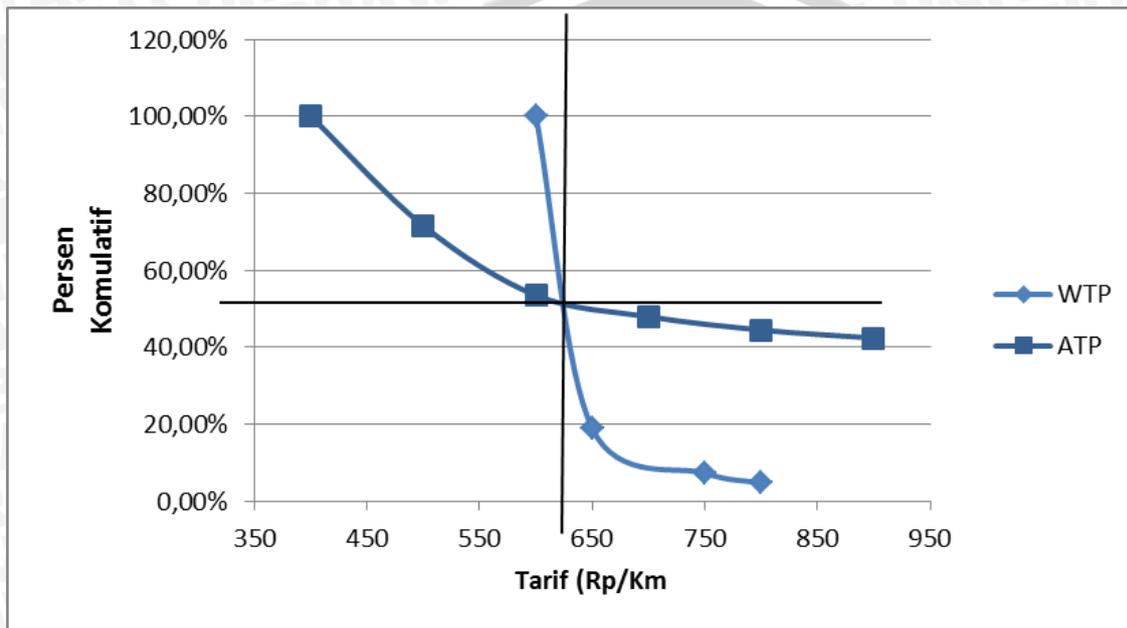
Dari hasil gambar 4.21 diatas mendapatkan hasil perhitungan ATP dan WTP yang didapatkan perpotongan garis sehingga didapatkan tarif menurut kemampuan dan kemauan membayar responden dengan melihat persentase responden pengguna jalan didapat titik temu antara persentase ATP dan WTP berada pada tarif sebesar Rp.625,00/Km, untuk detail grafik dapat dilihat di lampiran. Sehingga dengan analisa WTP dan ATP ini dapat diketahui tarif yang ideal untuk kendaraan golongan 1 dalam tol untuk pembangunan Jalan Tol Banyuwangi – Kraksaan adalah Rp.625,00/Km. Tarif tersebut merupakan tarif dari kendaraan golongan 1 sehingga untuk selanjutnya tarif tersebut dapat menjadi tolak ukur dalam sistem pentarifan beberapa golongan kendaraan lainnya yaitu golongan 2,3,4 dan 5.

4.5.2 Analisa Ability to Pay (ATP) & Willingness to Pay (WTP) Berdasarkan Jenis Pekerjaan Supir

Hasil analisa ATP dengan jenis pekerjaan supir dan WTP yang tidak ada perubahan menyebabkan berubahnya nilai tarif dan persentase ideal yang telah dianalisa sebelumnya, untuk itu perlunya analisis ulang terkait penentuan tarif berdasarkan ATP dan WTP

sehingga didapatkan tarif ideal yang didasari oleh ATP dari responden yang bekerja sebagai supir akibat rancunya data yang disurvei.

Rancunya data survei yang dimaksud mengacu kepada pekerjaan supir dengan kendaraan Dinas/kantor dikarenakan data pengeluaran transportasi yang seringkali di tanggung oleh perusahaan/kantor. Untuk grafik penentuan kajian tersebut bisa dilihat pada Gambar 4.22 berikut.



Gambar 4.22 Penentuan tarif dari ATP dan WTP yang berprofesi supir

Hasil diatas menunjukkan bahwa tarif ideal dengan responden yang berjenis pekerjaan supir ialah Rp. 625,-/Km. Sehingga hal ini dapat dikatakan bahwa pekerjaan supir mampu dan ingin bila tarif tol antara Kraksaan dan Banyuwangi ialah Rp. 625,-/Km. Untuk itu perbandingan tarif ini perlu dianalisa agar dapat dilihat perbedaan antara tarif ideal berdasarkan jenis pekerjaan umum dan jenis pekerjaan supir.

Berdasarkan analisis diatas didapatkan nilai tarif ideal yang tidak berbeda diantara jenis pekerjaan umum dan pekerjaan supir dengan kendaraan dinas/kantor, dengan demikian dalam penelitian ini dipakai tarif Rp.625,-/Km.

4.6 Analisis Tarif Berdasarkan Golongan Kendaraan

Pada perhitungan sebelumnya didapatkan tarif Rp.625,00/Km untuk kendaraan golongan 1 sehingga menurut peraturan Bina Marga tarif tersebut dapat dijadikan acuan

dalam penentuan tarif berdasarkan golongan kendaraan selanjutnya, yaitu dengan perbandingan antar golongan sebagai berikut :

Golongan 1 : Golongan 2 : Golongan 3 : Golongan 4 : Golongan 5

1 : 1,5 : 2 : 2,5 : 3

sumber: Peraturan Tarif Bina Marga tahun 2007

Sehingga untuk perhitungan penentuan tarif golongan 2,3,4 dan 5 yaitu perbandingan tersebut dikalikan dengan penyesuaian tarif golongan pertama untuk perhitungannya dapat dilihat sebagai berikut.

- Golongan 2 : $1,5 \times \text{Rp. } 625,00 = \text{Rp. } 937,50/\text{Km}$
- Golongan 3 : $2 \times \text{Rp. } 625,00 = \text{Rp. } 1,250,00/\text{Km}$
- Golongan 4 : $2,5 \times \text{Rp. } 625,00 = \text{Rp. } 1,562,50/\text{Km}$
- Golongan 5 : $3 \times \text{Rp. } 625,00 = \text{Rp. } 1,875,00/\text{Km}$

Untuk selanjutnya akan disesuaikan dengan panjang jalan tol yang akan dibangun sehingga tarif yang akan dibayarkan adalah total panjang dikalikan dengan penyesuaian tarif berdasarkan ATP & WTP diatas.

4.7 Analisis Tarif Berdasarkan Waktu Beroprasiya

Penetapan suatu tarif jalan tol yang telah dianalisa dengan metode ATP & WTP sebelumnya diperoleh hasil tarif ideal untuk jalan tol Kraksaan – Banyuwangi sebesar Rp.625,00/Km. Untuk selanjutnya akan diproyeksikan dengan waktu diperkirakan beroperasi jalan tol tersebut yaitu pada tahun 2020 menurut rencana pembangunan jangka panjang menengah nasional (RPJPMN) Pemerintah Republik Indonesia, sehingga perlunya pembahasan terkait analisa tarif yang ideal pada tahun tersebut. Dengan menggunakan rumus yang tersedia dari peraturan pemerintah no 54 tahun 2013 sebagai berikut.

$$\text{Tarif Baru} = \text{Tarif Lama} \times (1 + \text{Nilai Inflasi}) \quad (4-1)$$

Dengan stagnannya perkembangan perekonomian di Negara Indonesia selama 5 tahun terakhir sehingga kecenderungan nilai inflasinya sebesar 6-7% pertahunnya, hal ini didapatkan dari Badan Pusat Statistik (BPS). Maka dari itu ditetapkan untuk nilai inflasi

dalam perhitungan kali ini yaitu sebesar 7% sehingga dapat dihitung peroyeksi tarif untuk tahun 2020 atau untuk 4 tahun mendatang adalah sebagai berikut :

$$\begin{aligned} \text{Tarif Baru} &= 625 \times (1 + 7\%) \\ &= \text{Rp.}668,75/\text{Km} \end{aligned}$$

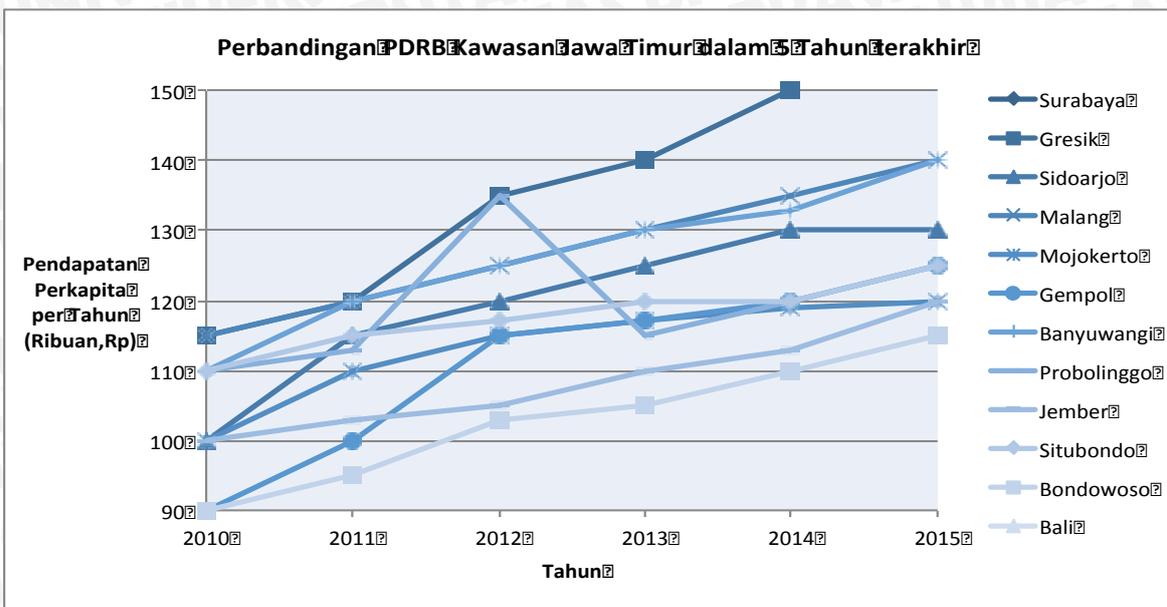
Dari perhitungan diatas dapat dihasilkan penentuan tarif Jalan Tol Kraksaan – Banyuwangi pada tahun 2020 pada saat beroperasinya jalan tol tersebut ialah Rp. 668,75/Km dengan asumsi nilai inflasi pertahunnya sebesar 7% dan kondisi ekonomi dalam 4 tahun stabil tanpa ada kendala maupun masalah yang terkait dengan ekonomi negara. Sehingga dapat dikatakan pada tahun 2020 dengan tarif Rp. 668,75/Km pengguna jalan tol terkhusus pengendara gol 1 mampu dan siap membayar dengan tarif tersebut untuk menggunakan jalan tol Kraksaan – Banyuwangi dengan tujuan – tujuan tertentu.

4.8 Pembahasan Analisis dengan PDRB Kawasan

Nilai tarif ideal yang didapatkan berdasarkan perhitungan ATP & WTP sebelumnya yaitu sebesar Rp.625,00/Km sangat jauh apabila dibandingkan dengan nilai hasil analisis berdasarkan kemampuan responden atau nilai ATP yaitu sebanyak 220 responden mampu membayar tarif tol lebih besar dari Rp.900,00/Km atau setara dengan 52,13% dari total responden. Sementara apabila dibandingkan nilai ideal yang didapat dibandingkan dengan hasil nilai kemauan atau WTP para responden sebesar 70% responden memilih tarif Rp.600,00/Km.

Besaran tarif yang didapatkan dalam penelitian ini juga sangat rendah apabila dibandingkan dengan PDRB pada daerah Surabaya maupun Gempol yang masing-masing sebesar 150 ribu dan 125 ribu per kapitanya atau perbulannya didapatkan PDRB sebesar lebih dari 10 ribu perkapita sehingga dalam satu keluarga yang diasumsika 4 orang dengan melakukan perjalanan 8 kali melewati jalan tol akan mampu bahkan lebih untuk membayarkan tarif tol yang telah dianalisa, untuk perhitungan detail dapat dilihat pada lampiran yang tersedia.

Perkembangan PDRB tiap kota di Jawa timur juga mengalami kenaikan yang cukup tajam terutama diwilayah yang disekitarnya dilalui oleh jalan tol, hal ini menunjukkan bahwa kemampuan untuk membayar atau pengeluaran untuk transportasi semakin besar sehingga kebiasaan masyarakat untuk memakai jalan tol semakin lama semakin besar. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar berikut :

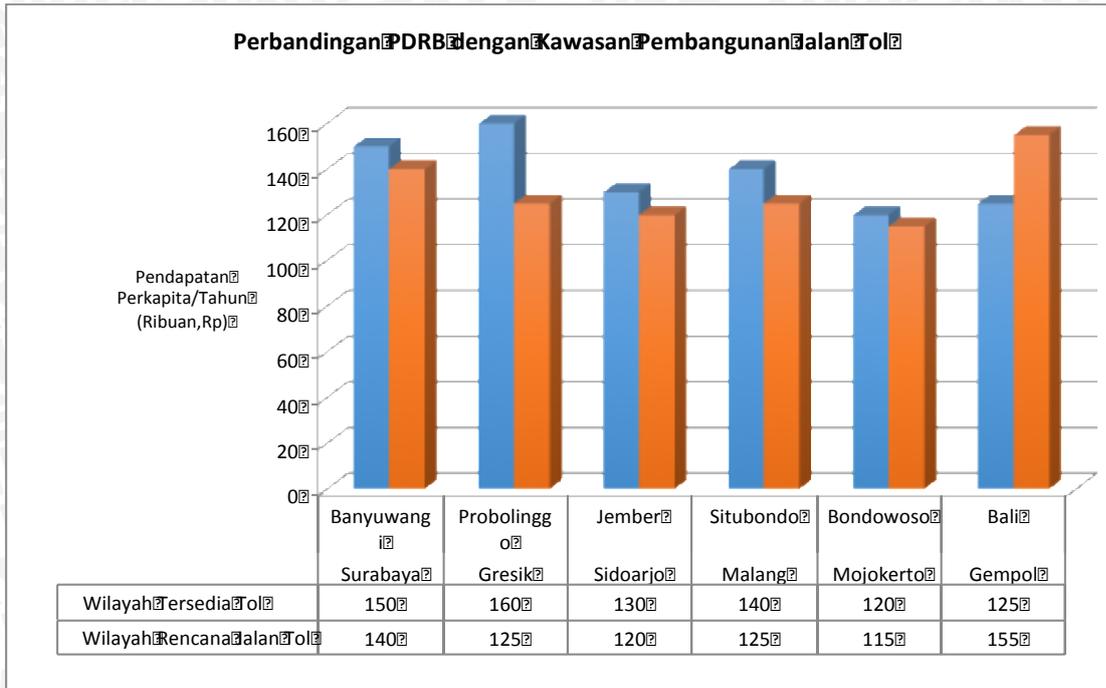


Gambar 4.23 Perbandingan PDRB kawasan Jawa Timur – wilayah studi 5 tahun terakhir



Gambar 4.24 Perbandingan PDRB kawasan Jawa Timur – wilayah studi tahun 2015

Bila dibandingkan dengan PDRB dari wilayah yang akan dibangun jalan tol yaitu wilayah timur jawa, akan dihasilkan perbedaan yang tidak terlalu mencolok hal ini dapat dikatakan bahwa masyarakat mampu untuk membayar lebih tetapi masih belum mau dengan pembangunan jalan tol dikarenakan jalan yang tersedia atau eksisting masih layak untuk digunakan.



Gambar 4.25 Perbandingan PDRB dengan Kawasan Pembangunan jalan Tol

Serupa dengan tarif, yaitu tol Surabaya-Mojekerto Seksi IV dengan panjang 18,47 kilometer ditetapkan tarif ideal sebesar Rp.839,00/Km, perbedaan tarif pada kedua tol ini didasarkan juga pada frekuensi penggunaan tol oleh para pengendara juga sangat berbeda, serta nilai pendapatan penggunanya jalan juga berbeda. Berdasarkan data BPS Kota Surabaya dan BPS Kota Banyuwangi diketahui perkembangan PDRB daerah Surabaya pada tahun 2012 memiliki pertumbuhan ekonomi sebesar 7,02% dan 7,34% pada tahun 2013 sedangkan daerah Banyuwangi pada tahun 2010-2014 hanya memiliki pertumbuhan ekonomi sebesar 6,59%. Rendahnya nilai tarif yang didapatkan juga mengacu kepada tingkat kemacetan atau nilai VCR pada daerah penelitian tidak terlalu parah, atau masih normal. Sehingga pengendara belum menganggap penting adanya jalan alternatif atau jalan tol pada rute tersebut. Sebagian besar responden belum menganggap penting adanya jalan tol juga dikarenakan para responden tersebut belum pernah menggunakan atau melalui jalan tol. Berdasarkan hasil survei terhadap responden didapatkan nilai kemauan untuk membayar sangat rendah, walaupun berdasarkan survei kemampuan didapatkan nilai yang cukup tinggi dan. Dengan nilai kemampuan yang lebih tinggi dibandingkan nilai kemauan maka sebenarnya masih dapat dilakukan peningkatan nilai tarif yang akan diterapkan nantinya