

## **BAB VI**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. Kesimpulan**

Dalam kesimpulan penelitian ini didasarkan dari data-data yang sudah diolah serta di analisis yang bertujuan untuk menjawab rumusan masalah maka dapat disimpulkan bahwa :

##### **1. Karakteristik responden**

Pada karakteristik responden umur tertinggi pada umur 24-29 tahun sebesar 34,93% dan terendah umur 12-17 tahun 0,96%. Jenis kelamin tertinggi diperoleh pria sebesar 77,03% dan terendah perempuan 22,97%. Pekerjaan tertinggi diperoleh sopir sebesar 51,20% dan terendah pelajar 1,44%. Kendaraan yang sering digunakan tertinggi diperoleh lainnya sebesar 47,37% dan terendah bus 0,48%. Golongan kendaraan tertinggi diperoleh golongan I sebesar 41,63% dan terendah golongan V 0,48%. Asal keberangkatan dari Yogyakarta-Solo tertinggi diperoleh Bantul sebesar 33,49% dan terendah Gunungkidul 0,96%. Asal keberangkatan dari Solo-Yogyakarta tertinggi diperoleh Solo sebesar 52,63% dan terendah Kudus 1,44%. Maksud dan tujuan perjalanan tertinggi diperoleh dinas/kerja sebesar 49,76% dan terendah ruma 2,39%. Waktu tempuh dari Solo-Yogyakarta maupun sebaliknya tertinggi diperoleh 91-120 menit sebesar 44,98% dan terendah < 60 menit 4,31%. Frekuensi perjalanan tertinggi diperoleh sangat jarang (1-2 kali/bulan) sebesar 44,98% dan terendah sangat sering (> 10

kali/bulan) 0,96%. Jumlah keluarga yang ditanggung tertinggi diperoleh tidak ada sebesar 27,27% dan terendah 22,97%.

2. Nilai ability to pay (ATP) dan willingness to pay (WTP) jalan tol Solo-Yogyakarta, untuk kemampuan membayar atau ATP (rute Kartasura – Gamping sejauh 65,82km) untuk golongan I sebesar Rp. 165.802, golongan II & III sebesar Rp. 228.411, dan golongan IV & V sebesar Rp.243.831. Untuk kemauan membayar atau WTP (rute Kartasura – Gamping sejauh 65,82km) untuk golongan I sebesar Rp. 85.057, golongan II & III sebesar Rp. 108.650, dan golongan IV & V sebesar Rp. 160.455. Hasil perhitungan tersebut dari masing-masing golongan dapat dipengaruhi dari faktor pendapatan masing-masing golongan.

3. Skenario penetapan tarif apabila dilihat dari estimasi biaya untuk golongan I sebesar Rp. 85.698 Jika tarif yang ditetapkan sebesar Rp. 85.000 – Rp. 89.900 maka *ATP* responden 63% dan *WTP* responden sebesar 41%, artinya bahwa penumpang yang akan menggunakan jalan tol jika berdasarkan persentase terkecil dari *ATP* dan *WTP* sebesar 41%.

Skenario penetapan tarif apabila dilihat dari estimasi biaya untuk golongan II & III sebesar Rp. 128.612 Jika tarif yang ditetapkan sebesar Rp. 125.000 – Rp. 129.900 maka *ATP* responden 73% dan *WTP* responden sebesar 2%, artinya bahwa penumpang yang akan menggunakan jalan tol jika berdasarkan persentase terkecil dari *ATP* dan *WTP* sebesar 2%.

Skenario penetapan tarif apabila dilihat dari estimasi biaya untuk golongan IV & V sebesar Rp. 171.527. Jika tarif yang ditetapkan sebesar Rp. 170.000 – Rp. 174.900 maka *ATP* responden 64% dan *WTP* responden sebesar 32%, artinya bahwa penumpang yang akan menggunakan jalan tol jika berdasarkan persentase terkecil dari *ATP* dan *WTP* sebesar 32%.

Hasil analisis diatas dapat dipengaruhi oleh faktor ekonomi dan geografis dimana tol Solo – Yogyakarta berada di wilayah provinsi Jawa Tengah dan DIY yang mempunyai UMR rendah.

4. Urutan prioritas pelayanan jalan tol Solo-Yogyakarta yang sudah di olah dan dianalisis didapatkan urutan sebagai berikut :

| Peringkat | Pemeringkatan urutan prioritas pelayanan                                                                               |
|-----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1         | Kesigapan unit pertolongan / penyelamatan dan bantuan pelayanan                                                        |
| 2         | Kelengkapan sarana pengaturan lalu lintas meliputi perambuan, marka jalan, guide post/reflector dan patok per km       |
| 3         | Kelengkapan Alat paramedis dan P3K                                                                                     |
| 4         | Kecepatan Penanganan saat terjadi kecelakaan dengan evakuasi gratis ke rumah sakit dan penderekan gratis ke pool derek |
| 5         | Kecepatan petugas dalam penanganan kendaraan derek                                                                     |
| 6         | Selalu ditempatkan petugas untuk mengurai antrian toll                                                                 |
| 7         | Kecepatan tempuh rata-rata jalan tol harus sesuai peruntukannya dalam setiap lajur jalan                               |
| 8         | Kecepatan petugas dalam penanganan dan penindakan terhadap hambatan lalu lintas                                        |
| 9         | Keberadaan polisi patroli jalan raya (PJR) yang siap panggil 24 jam                                                    |
| 10        | Adanya 1 unit ambulan per 25 km                                                                                        |
| 11        | Kerataan jalan tol tidak ada lubang dan gundukan di jalan tol                                                          |
| 12        | Kecepatan penanganan hambatan lalu lintas yang mencakup observasi patrol                                               |
| 13        | Bahu jalan toll tidak terdapat lubang dan keretakan                                                                    |
| 14        | Adanya sanksi dan tindakan langsung apabila ada pengguna jalan melebihi kecepatan rata - rata                          |
| 15        | Kecepatan transaksi saat memasuki gardu tol                                                                            |
| 16        | Dalam antrian kendaraan maksimal 10 kendaraan per gardu toll                                                           |
| 17        | Drainase jalan toll tidak ada endapan                                                                                  |

## DAFTAR PUSTAKA

- Agus Sulastiyono, 2002, Manajemen Penyelenggaraan Hotel, Edisi Pertama, Bandung, Penerbit CV Alfabeta.
- Arikunto, S. 2014. Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktis. Jakarta : Rineka Cipta.
- Azwar, S. 2015. Metode Penelitian . Yogyakarta : Pustaka Belajar .
- Bptj.pu.go.id. 2023. Konstruksi terus berjalan seksi 1 Kartasura - Purwomartani - jalan Tol Solo - Yogyakarta - YIA Kulonprogo. Diakses pada 23 Maret 2024, dari <https://bpjt.pu.go.id/berita/konstruksi-terus-berjalan-seksi-1-kartasura-purwomartani-jalan-tol-solo-yogyakarta-yia-kulonprogo>.
- Hannah dan Karp. 1991. Jurnal Manajemen Dan Kewirausahaan, 2004, pp. 126- 127.
- Jogjapolitan.harianjogja.com. 2023. Lewat tol Jogja Solo sampai YIA bayar berapa? Ini perhitungannya. Diakses pada 23 marer 2024, [ogjapolitan.harianjogja.com/read/2023/03/02/510/1127941/lewat-tol-jogja-solo-sampai-yia-bayar-berapa-ini-perhitungannya#:~:text=Tol%20Jogja%20Solo%20membentang%20sepanjang,ke%20Solo%20mencapai%20Rp182.000](https://ogjapolitan.harianjogja.com/read/2023/03/02/510/1127941/lewat-tol-jogja-solo-sampai-yia-bayar-berapa-ini-perhitungannya#:~:text=Tol%20Jogja%20Solo%20membentang%20sepanjang,ke%20Solo%20mencapai%20Rp182.000).
- Kuncoro, Mudrajad. 2009. Metode Riset untuk Bisnis dan Ekonomi. Edisi 3. Penerbit Erlangga.
- Moenir, 2005. Manajemen Pelayanan Umum di Indonesia. Bumi Aksara, Jakarta
- Otoklix.com. 2023. Arti jalan tol, fungsi, tarif dan bedanya dengan jalan umum. Diakses pada 24 Maret 2024, dari <https://otoklix.com/blog/jalan-tol-adalah/>.
- Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 Tentang Jalan Tol
- Prof. Dr. Lijan Poltak Sinambela, M. M. 2020. Kinerja Pegawai Teori Pengukuran dan Implikasi. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Sugiarto, Endar, 1999. Psikologi Pelayanan Dalam Industri Jasa. PT. Garamedia Pustaka Utama, Jakarta.
- Sugiyono 2019. Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D. Bandung : Alfabet.
- Tamin, O.Z., Rahman, H., Kusumawati, A., Munandar, A.S., Setiadji, B.H., 1999. Evaluasi Tarif Angkutan Umum dan Analisis 'Ability to Pay'(ATP) dan

‘Willingnes to Pay’(WTP) di DKI Jakarta. J. Transp. Jur. Tek. Sipil Inst. Teknol. Bdg. 1, 121–139.

Wisadirana, Darsono. 2005. Metode Penelitian Pedoman Penulisan Skripsi; Untuk Ilmu Social. Malang: UMM Press.



## LAMPIRAN

### Lampiran 1 : Kuesioner

#### KUESIONER PENELITIAN

##### **PENETAPAN TARIF JALAN TOL BERDASARKAN PENDEKATAN ABILITY TO PAY (ATP) DAN WILLINGNESS TO PAY (WTP) (STUDI KASUS : RENCANA JALAN TOL SOLO – YOGYAKARTA)**

Dengan hormat, saya Amelina mahasiswi Teknik Sipil program Pascasarjana Universitas Atma Jaya Yogyakarta. Sehubungan dengan tesis saya yang berjudul “Penetapan tarif jalan tol berdasarkan pendekatan Ability To Pay (ATP) dan Willingness To Pay (Studi kasus : rencana jalan tol Solo – Yogyakarta). Saya sangat mengharapkan dukungan dan partisipasi anda dalam penelitian ini. Hasil dari Kuesioner ini akan menjadi masukan yang berguna dalam penentuan tarif jalan tol Solo – Yogyakarta. Pernyataan dan data responden hanya akan digunakan untuk keperluan penelitian dan sangat dijaga kerahasiaannya. Untuk mendapatkan data serta informasi mengenai penelitian ini kiranya bapak/ibu sekalian dapat menyediakan waktu sekitar 10 menit untuk mengisi Kuesioner sebagai berikut :

#### **A. KARAKTERISTIK RESPONDEN**

Petunjuk Pengisian :

Berikan tanda silang (x) atau centang (√) pada pilihan jawaban yang telah disediakan sesuai dengan pendapat anda menurut pernyataan pada hal-hal berikut ini, apabila ada pendapat lain dari anda dapat diisikan pada tempat yang telah disediakan (.....).

1. Berapakah usia anda?

- |                                        |                                        |                                        |
|----------------------------------------|----------------------------------------|----------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> 12 – 17 tahun | <input type="checkbox"/> 18 – 23 tahun | <input type="checkbox"/> 24 – 29 tahun |
| <input type="checkbox"/> 30 – 35       | <input type="checkbox"/> 36 – 41       | <input type="checkbox"/> > 42          |

2. Jenis Kelamin :

- |                                      |                                    |
|--------------------------------------|------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Laki – laki | <input type="checkbox"/> Perempuan |
|--------------------------------------|------------------------------------|

3. Apakah pekerjaan anda?

- |                                           |                                    |                                        |
|-------------------------------------------|------------------------------------|----------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Pelajar          | <input type="checkbox"/> Sopir     | <input type="checkbox"/> Wiraswasta    |
| <input type="checkbox"/> Mahasiswa        | <input type="checkbox"/> PNS       | <input type="checkbox"/> Dan lain-lain |
| <input type="checkbox"/> Ibu rumah tangga | <input type="checkbox"/> Pengusaha |                                        |

4. Jenis kendaraan yang biasa digunakan dari Solo ke Yogyakarta maupun sebaliknya ?

- |                                           |                                              |
|-------------------------------------------|----------------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Mobil            | <input type="checkbox"/> Bus                 |
| <input type="checkbox"/> Kendaraan kantor | <input type="checkbox"/> Transportasi Online |
| <input type="checkbox"/> Kereta api       | <input type="checkbox"/> Lainnya             |

5. Golongan kendaraan yang digunakan melewati jalan tol ?

- ☐ Golongan I (Sedan, Jip, Pick Up/Truk Kecil, dan Bus)
- ☐ Golongan II (Truk dengan 2 (dua) gandar)
- ☐ Golongan III (Truk dengan 3 (tiga) gandar)
- ☐ Golongan IV (Truk dengan 4 (empat) gandar)
- ☐ Golongan V (Truk dengan 5 (lima) gandar)

6. Posisi asal keberangkatan dari Yogyakarta ke Solo ?

- ☐ Sleman
- ☐ Kota Yogyakarta
- ☐ Bantul
- ☐ Kulon Progo
- ☐ Gunungkidul
- ☐ Lainnya

7. Posisi asal keberangkatan dari Solo ke Yogyakarta ?

- |                                      |                                   |
|--------------------------------------|-----------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Blora       | <input type="checkbox"/> Salatiga |
| <input type="checkbox"/> Boyolali    | <input type="checkbox"/> Semarang |
| <input type="checkbox"/> Demak       | <input type="checkbox"/> Solo     |
| <input type="checkbox"/> Karanganyar | <input type="checkbox"/> Seragen  |
| <input type="checkbox"/> Kudus       | <input type="checkbox"/> Lainnya  |

8. Maksud tujuan perjalanan menggunakan jalan tol?

- |                                      |                                        |
|--------------------------------------|----------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Dinas/kerja | <input type="checkbox"/> Pendidikan    |
| <input type="checkbox"/> Bisnis      | <input type="checkbox"/> Rumah         |
| <input type="checkbox"/> Liburan     | <input type="checkbox"/> Dan lain-lain |

9. Waktu tempuh dari Solo ke Yogyakarta maupun sebaliknya ?

- |                                               |                                               |
|-----------------------------------------------|-----------------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> < 60 menit           | <input type="checkbox"/> 121 menit -150 menit |
| <input type="checkbox"/> 60 menit – 90 menit  | <input type="checkbox"/> > 150 menit          |
| <input type="checkbox"/> 91 menit – 120 menit |                                               |

10. Berapa frekuensi melakukan perjalanan menggunakan jalan tol?

- |                                                         |                                                         |
|---------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Sangat jarang (1-2 kali/bulan) | <input type="checkbox"/> Agak sering (7-8 kali/bulan)   |
| <input type="checkbox"/> Jarang (3-4 kali/bulan)        | <input type="checkbox"/> Sering (9-10 kali/bulan)       |
| <input type="checkbox"/> Agak jarang (5-6 kali/bulan)   | <input type="checkbox"/> Sangat sering (>10 kali/bulan) |

11. Berapakah jumlah keluarga yang ditanggung?

- |                            |                                    |
|----------------------------|------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> >3        |
| <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> Tidak ada |
| <input type="checkbox"/> 3 |                                    |



**B. ABILITY TO PAY**

1. Berapa rata-rata total pendapatan anda per bulan?

|                                    |                                    |
|------------------------------------|------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> 1.000.000 | <input type="checkbox"/> 4.000.000 |
| <input type="checkbox"/> 2.000.000 | <input type="checkbox"/> 5.000.000 |
| <input type="checkbox"/> 3.000.000 |                                    |

Apabila tidak ada pilihan diatas silahkan isi rata rata pendapatan anda perbulan dibawah ini

Jawaban: Rp.....

2. Dari gaji anda perbulan berapa rata-rata dana yang anda sisihkan untuk biaya transportasi ?

|                                  |                                  |
|----------------------------------|----------------------------------|
| <input type="checkbox"/> 300.000 | <input type="checkbox"/> 600.000 |
| <input type="checkbox"/> 400.000 | <input type="checkbox"/> 700.000 |
| <input type="checkbox"/> 500.000 |                                  |

Apabila tidak ada pilihan diatas silahkan isi dibawah ini

Jawaban: Rp.....

3. Dari dana yang anda sisihkan untuk biaya transportasi berapa rata-rata biaya yang anda alokasikan khusus untuk menggunakan jalan toll perbulan?

|                                  |                                  |
|----------------------------------|----------------------------------|
| <input type="checkbox"/> 200.000 | <input type="checkbox"/> 500.000 |
| <input type="checkbox"/> 300.000 | <input type="checkbox"/> 600.000 |
| <input type="checkbox"/> 400.000 |                                  |

Apabila tidak ada pilihan diatas silahkan isi dibawah ini

Jawaban: Rp.....

**C. WILLINGNES TO PAY**

Dengan adanya proyek rencana pembangunan jalan tol Solo – Yogyakarta (rute Kartasura – Gamping sejauh 65,82 km) dan dikarenakan harga belum ditetapkan maka peneliti membuat perkiraan estimasi biaya dengan gambaran biaya dari tol yang sudah ada dan digunakan sebagai pembandingan sebagai berikut :

Data pembandingan yaitu rata-rata tarif per km, 4 ruas toll dan dikalikan dengan jarak tol Solo – Yogyakarta (65,82 km) 4 ruas toll yang dimaksud adalah sebagai berikut :

1. Solo – Ngawi (91 km)
2. Semarang – Solo (89 km)
3. Batang – Semarang (81 km)
4. Pemalang – Batang (37 km)

Didapat estimasi biaya sebagai berikut :

Golongan I : Rp. 85.698  
Golongan II & III : Rp. 128.612  
Golongan IV & V : Rp. 171.527

Berapakah tarif tol Solo – Yogyakarta yang realistis menurut anda dengan gambaran data pembandingan diatas ?

- |                                     |                                      |                                      |
|-------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Rp. 80.000 | <input type="checkbox"/> Rp. 120.000 | <input type="checkbox"/> Rp. 165.000 |
| <input type="checkbox"/> Rp. 85.000 | <input type="checkbox"/> Rp. 125.000 | <input type="checkbox"/> Rp. 170.000 |
| <input type="checkbox"/> Rp. 90.000 | <input type="checkbox"/> Rp. 130.000 | <input type="checkbox"/> Rp. 175.000 |

Apabila tidak ada pilihan diatas silahkan isi dibawah ini  
Jawaban: Rp.....

- D.** Pilihlah 1 (satu) prioritas paling tinggi dalam pelayanan jalan tol Solo - Yogyakarta yang anda harapkan nantinya apabila sudah beroperasi. Berikan tanda silang (x) atau centang (√) pada pilihan jawaban yang telah disediakan sesuai dengan pendapat anda.

Keterangan :

STS : Sangat Tidak Setuju  
TS : Tidak Setuju

S : Setuju  
SS : Sangat Setuju

| No | Dimensi                    | Definisi                                                                                                               | STS | TS | S | SS |
|----|----------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|----|---|----|
| 1  | Kondisi Jalan Tol          | Kerataan jalan tol tidak ada lubang dan gundukan di jalan tol                                                          |     |    |   |    |
|    |                            | Drainase jalan toll tidak ada endapan                                                                                  |     |    |   |    |
|    |                            | Bahu jalan toll tidak terdapat lubang dan keretakan                                                                    |     |    |   |    |
| 2  | Kecepatan Tempuh rata-rata | Kecepatan tempuh rata-rata jalan tol harus sesuai peruntukannya dalam setiap lajur jalan                               |     |    |   |    |
|    |                            | Adanya sanksi dan tindakan langsung apabila ada pengguna jalan melebihi kecepatan rata - rata                          |     |    |   |    |
| 3  | Aksesibilitas              | Kecepatan transaksi saat memasuki gardu tol                                                                            |     |    |   |    |
|    |                            | Dalam antrian kendaraan maksimal 10 kendaraan per gardu toll                                                           |     |    |   |    |
|    |                            | Selalu ditempatkan petugas untuk mengurai antrian toll                                                                 |     |    |   |    |
| 4  | Mobilitas                  | Kecepatan penanganan hambatan lalu lintas yang mencakup observasi patrol                                               |     |    |   |    |
|    |                            | Kecepatan petugas dalam penanganan dan penindakan terhadap hambatan lalu lintas                                        |     |    |   |    |
|    |                            | Kecepatan petugas dalam penanganan kendaraan derek                                                                     |     |    |   |    |
| 5  | Keselamatan                | Kelengkapan sarana pengaturan lalu lintas meliputi perambuan, marka jalan, guide post/reflector dan patok per km       |     |    |   |    |
|    |                            | Keberadaan polisi patrol jalan raya (PJR) yang siap panggil 24 jam                                                     |     |    |   |    |
|    |                            | Kecepatan Penanganan saat terjadi kecelakaan dengan evakuasi gratis ke rumah sakit dan penderekan gratis ke pool derek |     |    |   |    |
| 6  | Pertolongan pertama        | Kesigapan unit pertolongan / penyelamatan dan bantuan pelayanan                                                        |     |    |   |    |

| No | Dimensi | Definisi                           | STS | TS | S | SS |
|----|---------|------------------------------------|-----|----|---|----|
|    |         | Adanya 1 unit ambulan per 25 km    |     |    |   |    |
|    |         | Kelengkapan Alat paramedis dan P3K |     |    |   |    |



## Lampiran 2 : Karakteristik responden

### DATA KARAKTERISTIK RESPONDEN

| Responden | Berapakah usia anda? | Jenis kelamin | Apakah pekerjaan anda ? | Jenis kendaraan yang biasa digunakan dari Solo | Golongan kendaraan yang digunakan melewati jalan tol ? | Posisi asal keberangkatan dari Yogyakarta ke Solo ? | Posisi asal keberangkatan dari Solo ke Yogyakarta? | Maksud tujuan perjalanan menggunakan jalan tol ? | Waktu tempuh dari Solo ke Yogyakarta maupun sebaliknya ? | Berapa frekuensi melakukan perjalanan menggunakan jalan | Berapakah jumlah keluarga yang ditanggung ? |
|-----------|----------------------|---------------|-------------------------|------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|----------------------------------------------------|--------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|---------------------------------------------|
| 1         | 24 - 29 tahun        | Laki - laki   | Dan lain-lain           | Mobil                                          | Golongan I (Sedan, Jip, Pick Up/Truk Kecil, dan Bus)   | Sleman                                              | Solo                                               | Dan lain-lain                                    | 60 - 90 menit                                            | Sangat jarang (1-2 kali/bulan)                          | Tidak ada                                   |
| 2         | 24 - 29 tahun        | Perempuan     | Mahasiswa               | Mobil                                          | Golongan I (Sedan, Jip, Pick Up/Truk Kecil, dan Bus)   | Kota Yogyakarta                                     | Solo                                               | Liburan                                          | 60 - 90 menit                                            | Agak sering (7-8 kali/bulan)                            | Tidak ada                                   |
| 3         | 24 - 29 tahun        | Laki - laki   | Dan lain-lain           | Kereta api                                     | Golongan I (Sedan, Jip, Pick Up/Truk Kecil, dan Bus)   | Sleman                                              | Solo                                               | Dinas/kerja                                      | 60 - 90 menit                                            | Sangat sering (>10 kali/bulan)                          | Tidak ada                                   |

| Responden | Berapakah usia anda? | Jenis kelamin | Apakah pekerjaan anda ? | Jenis kendaraan yang biasa digunakan dari Solo | Golongan kendaraan yang digunakan melewati jalan tol ? | Posisi asal keberangkatan dari Yogyakarta ke Solo ? | Posisi asal keberangkatan dari Solo ke Yogyakarta? | Maksud tujuan perjalanan menggunakan jalan tol ? | Waktu tempuh dari Solo ke Yogyakarta maupun sebaliknya ? | Berapa frekuensi melakukan perjalanan menggunakan jalan | Berapakah jumlah keluarga yang ditanggung ? |
|-----------|----------------------|---------------|-------------------------|------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|----------------------------------------------------|--------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|---------------------------------------------|
| 4         | 24 - 29 tahun        | Perempuan     | Mahasiswa               | Mobil                                          | Golongan I (Sedan, Jip, Pick Up/Truk Kecil, dan Bus)   | Kota Yogyakarta                                     | Solo                                               | Liburan                                          | 60 - 90 menit                                            | Sering (9-10 kali/bulan)                                | Tidak ada                                   |
| ...       | ...                  | ...           | ...                     | ...                                            | ...                                                    | ...                                                 | ...                                                | ...                                              | ...                                                      | ...                                                     | ...                                         |
| ...       | ...                  | ...           | ...                     | ...                                            | ...                                                    | ...                                                 | ...                                                | ...                                              | ...                                                      | ...                                                     | ...                                         |
| ...       | ...                  | ...           | ...                     | ...                                            | ...                                                    | ...                                                 | ...                                                | ...                                              | ...                                                      | ...                                                     | ...                                         |
| ...       | ...                  | ...           | ...                     | ...                                            | ...                                                    | ...                                                 | ...                                                | ...                                              | ...                                                      | ...                                                     | ...                                         |
| ...       | ...                  | ...           | ...                     | ...                                            | ...                                                    | ...                                                 | ...                                                | ...                                              | ...                                                      | ...                                                     | ...                                         |
| 209       | 24 - 29 tahun        | Laki - laki   | Dan lain-lain           | Mobil                                          | Golongan I (Sedan, Jip, Pick Up/Truk Kecil, dan Bus)   | Bantul                                              | Sragen                                             | Dan lain-lain                                    | 121 - 150 menit                                          | Jarang (3-4 kali/bulan)                                 | 1                                           |

Lampiran 3 : *Ability to pay* gol I

**DATA ABILITY TO PAY GOLONGAN I**

| Responden | Rata-rata pendapatan perbulan | Rata-rata alokasi biaya transportasi per bulan | Rata-rata alokasi biaya untuk jalan tol | Frekuensi menggunakan jalan Tol | ATP Responden |
|-----------|-------------------------------|------------------------------------------------|-----------------------------------------|---------------------------------|---------------|
|           | A                             | B                                              | C                                       | D                               | E = C/D       |
| 1         | 1.000.000                     | 300.000                                        | 200.000                                 | 1                               | 200.000       |
| 2         | 3.000.000                     | 600.000                                        | 300.000                                 | 7                               | 42.857        |
| 3         | 5.000.000                     | 700.000                                        | 600.000                                 | 10                              | 60.000        |
| 4         | 3.000.000                     | 500.000                                        | 300.000                                 | 9                               | 33.333        |
| ...       | ...                           | ...                                            | ...                                     | ...                             | ...           |
| ...       | ...                           | ...                                            | ...                                     | ...                             | ...           |
| ...       | ...                           | ...                                            | ...                                     | ...                             | ...           |
| ...       | ...                           | ...                                            | ...                                     | ...                             | ...           |
| ...       | ...                           | ...                                            | ...                                     | ...                             | ...           |
| 87        | 5.000.000                     | 300.000                                        | 300.000                                 | 3                               | 100.000       |

Lampiran 4 : *Ability to pay* gol II & III

**DATA ABILITY TO PAY GOLONGAN II & III**

| Responden | Rata-rata pendapatan perbulan | Rata-rata alokasi biaya transportasi per bulan | Rata-rata alokasi biaya untuk jalan tol | Frekuensi menggunakan jalan Tol | ATP Responden |
|-----------|-------------------------------|------------------------------------------------|-----------------------------------------|---------------------------------|---------------|
|           | A                             | B                                              | C                                       | D                               | E = C/D       |
| 1         | 2.000.000                     | 400.000                                        | 300.000                                 | 3                               | 100.000       |
| 2         | 5.000.000                     | 500.000                                        | 200.000                                 | 10                              | 20.000        |
| 3         | 3.000.000                     | 700.000                                        | 600.000                                 | 1                               | 600.000       |
| 4         | 4.000.000                     | 400.000                                        | 200.000                                 | 1                               | 200.000       |
| ...       | ...                           | ...                                            | ...                                     | ...                             | ...           |
| ...       | ...                           | ...                                            | ...                                     | ...                             | ...           |
| ...       | ...                           | ...                                            | ...                                     | ...                             | ...           |
| ...       | ...                           | ...                                            | ...                                     | ...                             | ...           |
| ...       | ...                           | ...                                            | ...                                     | ...                             | ...           |
| 100       | 2.000.000                     | 300.000                                        | 400.000                                 | 1                               | 400.000       |



Lampiran 5 : *Ability to pay* gol IV & V

**DATA ABILITY TO PAY GOLONGAN IV & V**

| Responden | Rata-rata pendapatan perbulan | Rata-rata alokasi biaya transportasi per bulan | Rata-rata alokasi biaya untuk jalan tol | Frekuensi menggunakan jalan Tol | ATP Responden |
|-----------|-------------------------------|------------------------------------------------|-----------------------------------------|---------------------------------|---------------|
|           | A                             | B                                              | C                                       | D                               | E = C/D       |
| 1         | 4.000.000                     | 500.000                                        | 500.000                                 | 1                               | 500.000       |
| 2         | 25.000.000                    | 2.000.000                                      | 1.000.000                               | 5                               | 200.000       |
| 3         | 5.000.000                     | 1.500.000                                      | 600.000                                 | 3                               | 200.000       |
| 4         | 20.000.000                    | 3.000.000                                      | 1.000.000                               | 5                               | 200.000       |
| ...       | ...                           | ...                                            | ...                                     | ...                             | ...           |
| ...       | ...                           | ...                                            | ...                                     | ...                             | ...           |
| ...       | ...                           | ...                                            | ...                                     | ...                             | ...           |
| ...       | ...                           | ...                                            | ...                                     | ...                             | ...           |
| ...       | ...                           | ...                                            | ...                                     | ...                             | ...           |
| 22        | 5.000.000                     | 700.000                                        | 600.000                                 | 3                               | 200.000       |

**Lampiran 6 : Willingness to pay gol I**

**DATA WILLINGNESS TO PAY GOLONGAN I**

| Responden | Tarif Tol menurut pendapat responden | Responden | Tarif Tol menurut pendapat responden | Responden | Tarif Tol menurut pendapat responden |
|-----------|--------------------------------------|-----------|--------------------------------------|-----------|--------------------------------------|
| No        | A                                    | No        | A                                    | No        | A                                    |
| 1         | 80.000                               | 30        | 80.000                               | 59        | 85.000                               |
| 2         | 85.000                               | 31        | 80.000                               | 60        | 85.000                               |
| 3         | 175.000                              | 32        | 85.000                               | 61        | 85.000                               |
| 4         | 80.000                               | 33        | 120.000                              | 62        | 80.000                               |
| ...       | ...                                  | ...       | ...                                  | ...       | ...                                  |
| ...       | ...                                  | ...       | ...                                  | ...       | ...                                  |
| ...       | ...                                  | ...       | ...                                  | ...       | ...                                  |
| ...       | ...                                  | ...       | ...                                  | ...       | ...                                  |
| ...       | ...                                  | ...       | ...                                  | ...       | ...                                  |
| 29        | 80.000                               | 58        | 80.000                               | 87        | 55.000                               |

Lampiran 7 : *Willingness to pay* gol II & III

**DATA WILLINGNESS TO PAY GOLONGAN II & III**

| Responden | Tarif Tol menurut pendapat responden | Responden | Tarif Tol menurut pendapat responden | Responden | Tarif Tol menurut pendapat responden | Responden | Tarif Tol menurut pendapat responden |
|-----------|--------------------------------------|-----------|--------------------------------------|-----------|--------------------------------------|-----------|--------------------------------------|
| No        | A                                    | No        | A                                    | No        | A                                    | No        | A                                    |
| 1         | 90.000                               | 26        | 95.000                               | 51        | 90.000                               | 76        | 120.000                              |
| 2         | 90.000                               | 27        | 120.000                              | 52        | 120.000                              | 77        | 125.000                              |
| 3         | 80.000                               | 28        | 100.000                              | 53        | 90.000                               | 78        | 120.000                              |
| 4         | 125.000                              | 29        | 100.000                              | 54        | 90.000                               | 79        | 120.000                              |
| ...       | ...                                  | ...       | ...                                  | ...       | ...                                  | ...       | ...                                  |
| ...       | ...                                  | ...       | ...                                  | ...       | ...                                  | ...       | ...                                  |
| ...       | ...                                  | ...       | ...                                  | ...       | ...                                  | ...       | ...                                  |
| ...       | ...                                  | ...       | ...                                  | ...       | ...                                  | ...       | ...                                  |
| ...       | ...                                  | ...       | ...                                  | ...       | ...                                  | ...       | ...                                  |
| 25        | 90.000                               | 50        | 90.000                               | 75        | 120.000                              | 100       | 120.000                              |

**Lampiran 8 : Willingness to pay gol IV & V**

**DATA WILLINGNESS TO PAY GOLONGAN IV & V**

| Responden | Tarif Tol menurut pendapat responden | Responden | Tarif Tol menurut pendapat responden |
|-----------|--------------------------------------|-----------|--------------------------------------|
| No        | A                                    | No        | A                                    |
| 1         | 80.000                               | 12        | 170.000                              |
| 2         | 175.000                              | 13        | 165.000                              |
| 3         | 170.000                              | 14        | 160.000                              |
| 4         | 175.000                              | 15        | 165.000                              |
| ...       | ...                                  | ...       | ...                                  |
| ...       | ...                                  | ...       | ...                                  |
| ...       | ...                                  | ...       | ...                                  |
| ...       | ...                                  | ...       | ...                                  |
| ...       | ...                                  | ...       | ...                                  |
| 11        | 165.000                              | 22        | 160.000                              |

Lampiran 9 : Prioritas pelayanan

**DATA PRIORITAS PELAYANAN**

| Responden | Pertanyaan ke - |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |
|-----------|-----------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
|           | 1               | 2   | 3   | 4   | 5   | 6   | 7   | 8   | 9   | 10  | 11  | 12  | 13  | 14  | 15  | 16  | 17  |
| 1         | 3               | 3   | 4   | 4   | 4   | 2   | 4   | 4   | 4   | 2   | 2   | 4   | 4   | 4   | 4   | 4   | 4   |
| 2         | 4               | 3   | 3   | 4   | 3   | 4   | 3   | 4   | 4   | 4   | 4   | 4   | 4   | 4   | 4   | 3   | 4   |
| 3         | 4               | 1   | 4   | 4   | 4   | 3   | 4   | 4   | 4   | 4   | 4   | 4   | 1   | 4   | 4   | 4   | 4   |
| 4         | 4               | 3   | 4   | 4   | 4   | 4   | 4   | 4   | 4   | 4   | 4   | 4   | 4   | 4   | 4   | 4   | 4   |
| ...       | ...             | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| ...       | ...             | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| ...       | ...             | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| ...       | ...             | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| ...       | ...             | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 209       | 4               | 4   | 4   | 4   | 4   | 4   | 4   | 4   | 4   | 4   | 4   | 4   | 4   | 4   | 4   | 4   | 4   |

## Lampiran 10 : Validitas

|       |                     | Correlations |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |  |
|-------|---------------------|--------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--|
|       |                     | P1           | P2     | P3     | P4     | P5     | P6     | P7     | P8     | P9     | P10    | P11    | P12    | P13    | P14    | P15    | P16    | P17    | Total  |  |
| P1    | Pearson Correlation | 1            | .139   | .475** | .355   | .337   | .519** | .434*  | .368*  | .421*  | .421*  | .312   | .444*  | .302   | .434*  | .361   | .289   | .418*  | .554** |  |
|       | Sig. (2-tailed)     |              | .463   | .008   | .055   | .068   | .003   | .017   | .046   | .020   | .021   | .093   | .014   | .104   | .016   | .050   | .121   | .021   | .002   |  |
|       | N                   | 30           | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     |  |
| P2    | Pearson Correlation | .139         | 1      | .349   | .302   | .364*  | .256   | .206   | .300   | .512** | .266   | .169   | .353   | .392*  | .330   | .293   | .184   | .309   | .457*  |  |
|       | Sig. (2-tailed)     | .463         |        | .059   | .105   | .048   | .171   | .276   | .107   | .004   | .155   | .373   | .056   | .032   | .075   | .116   | .330   | .096   | .011   |  |
|       | N                   | 30           | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     |  |
| P3    | Pearson Correlation | .475**       | .349   | 1      | .700** | .477** | .586** | .408*  | .540** | .546** | .407*  | .394*  | .639** | .434*  | .642** | .581** | .491** | .655** | .739** |  |
|       | Sig. (2-tailed)     | .008         | .059   |        | <.001  | .008   | <.001  | .025   | .002   | .002   | .026   | .031   | <.001  | .017   | <.001  | <.001  | .006   | <.001  | <.001  |  |
|       | N                   | 30           | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     |  |
| P4    | Pearson Correlation | .355         | .302   | .700** | 1      | .552** | .450*  | .330   | .430*  | .437*  | .411*  | .447*  | .540** | .370*  | .426*  | .498** | .286   | .554** | .632** |  |
|       | Sig. (2-tailed)     | .055         | .105   | <.001  |        | .002   | .013   | .075   | .018   | .016   | .024   | .013   | .002   | .044   | .019   | .005   | .126   | .001   | <.001  |  |
|       | N                   | 30           | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     |  |
| P5    | Pearson Correlation | .337         | .364*  | .477** | .552** | 1      | .459*  | .555** | .478*  | .555** | .359   | .426*  | .362*  | .406*  | .549** | .463** | .350   | .459*  | .644** |  |
|       | Sig. (2-tailed)     | .068         | .048   | .008   | .002   |        | .011   | .001   | .008   | .001   | .052   | .019   | .049   | .026   | .002   | .010   | .058   | .011   | <.001  |  |
|       | N                   | 30           | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     |  |
| P6    | Pearson Correlation | .519**       | .256   | .586** | .450*  | .459*  | 1      | .607** | .394*  | .525** | .461*  | .319   | .537** | .446*  | .538** | .482** | .376*  | .440*  | .663** |  |
|       | Sig. (2-tailed)     | .003         | .171   | <.001  | .013   | .011   |        | <.001  | .031   | .003   | .010   | .086   | .002   | .014   | .002   | .007   | .041   | .015   | <.001  |  |
|       | N                   | 30           | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     |  |
| P7    | Pearson Correlation | .434*        | .206   | .408*  | .330   | .555** | .607** | 1      | .381*  | .476** | .262   | .209   | .377*  | .195   | .405*  | .293   | .256   | .359   | .530** |  |
|       | Sig. (2-tailed)     | .017         | .276   | .025   | .075   | .001   | <.001  |        | .038   | .008   | .162   | .269   | .040   | .302   | .026   | .116   | .171   | .051   | .003   |  |
|       | N                   | 30           | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     |  |
| P8    | Pearson Correlation | .368*        | .300   | .540** | .430*  | .478** | .394*  | .381*  | 1      | .791** | .747** | .667** | .785** | .583** | .794** | .839** | .741** | .701** | .841** |  |
|       | Sig. (2-tailed)     | .046         | .107   | .002   | .018   | .008   | .031   | .038   |        | <.001  | <.001  | <.001  | <.001  | <.001  | <.001  | <.001  | <.001  | <.001  | <.001  |  |
|       | N                   | 30           | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     |  |
| P9    | Pearson Correlation | .421*        | .512** | .546** | .437*  | .555** | .525** | .476** | .791** | 1      | .700** | .562*  | .853** | .625** | .858** | .788** | .707** | .789** | .891** |  |
|       | Sig. (2-tailed)     | .020         | .004   | .002   | .016   | .001   | .003   | .008   | <.001  |        | <.001  | .001   | <.001  | <.001  | <.001  | <.001  | <.001  | <.001  | <.001  |  |
|       | N                   | 30           | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     |  |
| P10   | Pearson Correlation | .421*        | .266   | .407*  | .411*  | .359   | .461*  | .262   | .747** | .700** | 1      | .857** | .739** | .591** | .683** | .826** | .643** | .642** | .798** |  |
|       | Sig. (2-tailed)     | .021         | .155   | .026   | .024   | .052   | .010   | .162   | <.001  | <.001  |        | <.001  | <.001  | <.001  | <.001  | <.001  | <.001  | <.001  | <.001  |  |
|       | N                   | 30           | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     |  |
| P11   | Pearson Correlation | .312         | .169   | .394*  | .447*  | .426*  | .319   | .209   | .667** | .562** | .857** | 1      | .617** | .672** | .687** | .746** | .569** | .575** | .737** |  |
|       | Sig. (2-tailed)     | .093         | .373   | .031   | .013   | .019   | .086   | .269   | <.001  | .001   | <.001  |        | <.001  | <.001  | <.001  | <.001  | .001   | <.001  | <.001  |  |
|       | N                   | 30           | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     |  |
| P12   | Pearson Correlation | .444*        | .353   | .639** | .540** | .362*  | .537** | .377*  | .785** | .853** | .739** | .617** | 1      | .667** | .882** | .867** | .755** | .715** | .888** |  |
|       | Sig. (2-tailed)     | .014         | .056   | <.001  | .002   | .049   | .002   | .040   | <.001  | <.001  | <.001  | <.001  |        | <.001  | <.001  | <.001  | <.001  | <.001  | <.001  |  |
|       | N                   | 30           | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     |  |
| P13   | Pearson Correlation | .302         | .392*  | .434*  | .370*  | .406*  | .446*  | .195   | .583** | .625** | .591** | .672** | .667** | 1      | .774** | .745** | .667** | .619** | .765** |  |
|       | Sig. (2-tailed)     | .104         | .032   | .017   | .044   | .026   | .014   | .302   | <.001  | <.001  | <.001  | <.001  | <.001  |        | <.001  | <.001  | <.001  | <.001  | <.001  |  |
|       | N                   | 30           | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     |  |
| P14   | Pearson Correlation | .434*        | .330   | .642** | .426*  | .549** | .538** | .405*  | .794** | .858** | .683** | .687** | .882** | .774** | 1      | .879** | .767** | .760** | .915** |  |
|       | Sig. (2-tailed)     | .016         | .075   | <.001  | .019   | .002   | .002   | .026   | <.001  | <.001  | <.001  | <.001  | <.001  | <.001  |        | <.001  | <.001  | <.001  | <.001  |  |
|       | N                   | 30           | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     |  |
| P15   | Pearson Correlation | .361         | .293   | .581** | .498** | .463** | .482** | .293   | .839** | .788** | .826** | .746** | .867** | .745** | .879** | 1      | .794** | .745** | .895** |  |
|       | Sig. (2-tailed)     | .050         | .116   | <.001  | .005   | .010   | .007   | .116   | <.001  | <.001  | <.001  | <.001  | <.001  | <.001  | <.001  |        | <.001  | <.001  | <.001  |  |
|       | N                   | 30           | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     |  |
| P16   | Pearson Correlation | .289         | .184   | .491** | .286   | .350   | .376*  | .256   | .741** | .707** | .643** | .569** | .755** | .667** | .767** | .794** | 1      | .643** | .767** |  |
|       | Sig. (2-tailed)     | .121         | .330   | .006   | .126   | .058   | .041   | .171   | <.001  | <.001  | <.001  | .001   | <.001  | <.001  | <.001  | <.001  |        | <.001  | <.001  |  |
|       | N                   | 30           | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     |  |
| P17   | Pearson Correlation | .418*        | .309   | .655** | .554** | .459*  | .440*  | .359   | .701** | .789** | .642** | .575** | .715** | .619** | .760** | .745** | .643** | 1      | .833** |  |
|       | Sig. (2-tailed)     | .021         | .096   | <.001  | .001   | .011   | .015   | .051   | <.001  | <.001  | <.001  | <.001  | <.001  | <.001  | <.001  | <.001  | <.001  |        | <.001  |  |
|       | N                   | 30           | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     |  |
| Total | Pearson Correlation | .554**       | .457*  | .739** | .632** | .644** | .663** | .530** | .841** | .891** | .798** | .737** | .888** | .765** | .915** | .895** | .767** | .833** | 1      |  |
|       | Sig. (2-tailed)     | .002         | .011   | <.001  | <.001  | <.001  | <.001  | .003   | <.001  | <.001  | <.001  | <.001  | <.001  | <.001  | <.001  | <.001  | <.001  | <.001  | <.001  |  |
|       | N                   | 30           | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     | 30     |  |

\*\*. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

\*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

## Lampiran 11 : Reliabilitas

### Reliability Statistics

| Cronbach's Alpha | N of Items |
|------------------|------------|
| .766             | 18         |

**Lampiran 12 : Foto**

**FOTO**

