

Faktor-Faktor yang Mempengaruhi WTP (*Willingness to Pay*) Pengguna *Fly over* K.H. Noer Ali

Ansi Arivia Rahma dan Eko Budi Santoso

Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota, Institut Teknologi Sepuluh Nopember (ITS)

e-mail: eko_budi@urplan.its.ac.id

Abstrak—Dengan adanya pembangunan *Fly over* K.H. Noer Ali oleh pihak Summarecon Bekasi, tentunya akan memberikan banyak pengaruh terhadap kegiatan ekonomi masyarakat Kota Bekasi secara keseluruhan. Maka dari itu, penelitian ini bertujuan untuk melihat kesediaan masyarakat Kota Bekasi apabila diminta untuk membayar biaya jasa pemeliharaan *Fly over* dan faktor-faktor yang mempengaruhi kesediaan responden untuk membayar nilai tersebut dengan menggunakan metode kontingen valuasi atau Contingent Valuation Method (CVM). Didapatkan hasil bahwa variabel jenis kelamin tidak memiliki pengaruh terhadap kesediaan responden untuk membayar atau nilai WTP dari responden, akan tetapi keenam variabel lainnya yaitu usia, pekerjaan, tingkat pendidikan terakhir, pendapatan per bulan, jenis kendaraan, dan intensitas penggunaan obyek penelitian memiliki pengaruh. Adapun nilai WTP dalam rupiah yang bersedia dibayarkan oleh responden didapatkan nilai rata-ratanya sebesar Rp3677,88 yang kemudian dibulatkan menjadi Rp4000.

Kata Kunci—*Contingent Valuation, Fly over, Nilai Wtp, Kota Bekasi.*

I. PENDAHULUAN

INFRASTRUKTUR menjadi salah satu prasyarat untuk pengembangan suatu kawasan. Pembangunan infrastruktur dibutuhkan agar suatu kawasan dapat berfungsi sesuai dengan tujuan yang telah ditetapkan. Infrastruktur sendiri dapat didefinisikan sebagai fasilitas dasar dan sistem yang melayani suatu negara, kota, atau area lainnya, termasuk layanan dan fasilitas yang dibutuhkan agar kegiatan ekonomi dapat berfungsi [1]. Infrastruktur terdiri atas perbaikan fisik oleh publik dan swasta berupa jalan, jembatan, terowongan, pasokan air, selokan, jaringan listrik, dan telekomunikasi (termasuk koneksi internet dan kecepatan broadband). Tentunya pembangunan infrastruktur dapat memberikan dampak terhadap perkembangan kawasan, baik secara ekonomi, sosial, maupun lingkungan. Dampak yang ditimbulkan adanya pembangunan infrastruktur tersebut dapat dikategorikan menjadi dampak positif maupun dampak negatif.

Jika pembangunan infrastruktur pada suatu kota dikaitkan dengan perekonomian kota tersebut, maka timbul sesuatu yang disebut sebagai eksternalitas, yang merupakan biaya atau manfaat yang memengaruhi pihak yang tidak memilih untuk mengeluarkan biaya atau manfaat tersebut [2]. Hampir senada dengan definisi di atas, dalam sebuah rujukan menyatakan bahwa eksternalitas merupakan sebuah situasi di mana biaya atau keuntungan pribadi bagi produsen atau pembeli suatu barang atau jasa berbeda dari total biaya sosial atau manfaat yang dihasilkan dalam produksi dan konsumsinya. Eksternalitas muncul ketika tindakan seseorang memengaruhi kesejahteraan individu lain – secara lebih baik maupun lebih buruk – dengan cara-cara yang tidak



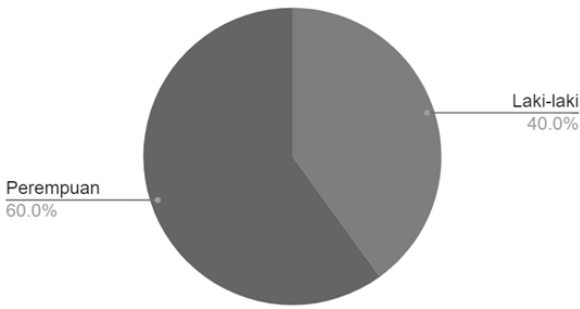
Gambar 1. Lokasi obyek penelitian.

perlu dibayarkan menurut definisi hak properti yang ada di masyarakat tersebut. Dari besaran eksternalitas yang muncul, selanjutnya dapat dilakukan valuasi terhadap eksternalitas tersebut [3]. Valuasi sendiri merupakan suatu cara yang digunakan untuk memberikan nilai kuantitatif terhadap barang dan jasa yang dihasilkan sumber daya alam dan lingkungan terlepas baik dari nilai pasar (market value) atau non pasar (non-market value).

Sejak dimulainya pembangunan pada bulan Maret tahun 2010, Summarecon Bekasi yang merupakan proyek ketiga PT Summarecon Agung, Tbk. memanfaatkan rencana pembangunan Kota Bekasi untuk menjadi sebuah kota satelit untuk perdagangan dan industri. Summarecon dibangun dengan rencana untuk mengubah daerah pinggiran Kota Bekasi bagian utara sebagai kawasan metropolitan yang berfokus pada permukiman dan perdagangan. Oleh karena itulah, Summarecon Bekasi membangun infrastruktur yang diharapkan dapat mendukung pertumbuhan Kota Bekasi.

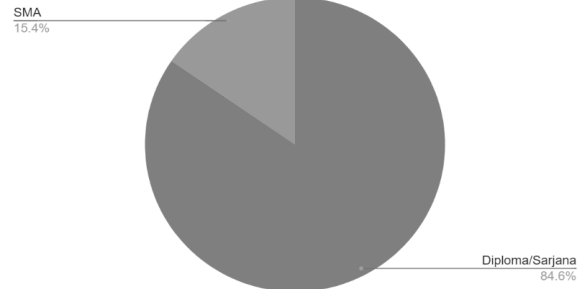
Sebagaimana rencana pengembang untuk mengintegrasikan kawasannya dengan wilayah kota lainnya, kemudian dibangunlah infrastruktur pendukung berupa *Fly over* ini. *Fly over* merupakan pertemuan jalan tidak sebidang yang dibangun untuk mengatasi kepadatan lalu lintas akibat dari pola perjalanan yang terjadi. Saat ini keberadaan *Fly over* jalan K.H. Noer Ali menjadi penghubung antara kawasan pinggiran Kota Bekasi dengan pusat kota dan menyambungkan kedua wilayah yang tadinya dibatasi oleh rel kereta api. Dengan adanya *Fly over* tersebut, waktu perjalanan yang harus ditempuh antara kedua kawasan tersebut menjadi lebih cepat karena pengguna transportasi darat non-kereta tidak perlu lagi menunggu untuk menyebrang rel saat ada kereta api yang melintas. Selain itu, dengan akses yang lebih mudah antara kedua kawasan maka kegiatan perekonomian di Kota Bekasi juga menjadi lebih efektif.

Jenis Kelamin



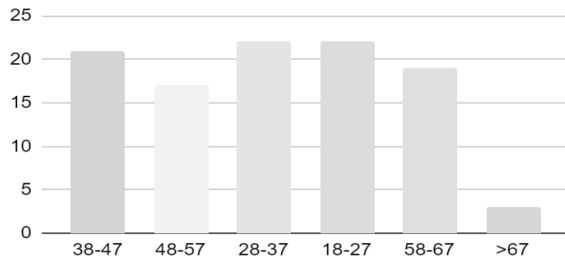
Gambar 2. Grafik komposisi jenis kelamin responden.

Tingkat Pendidikan Terakhir Responden



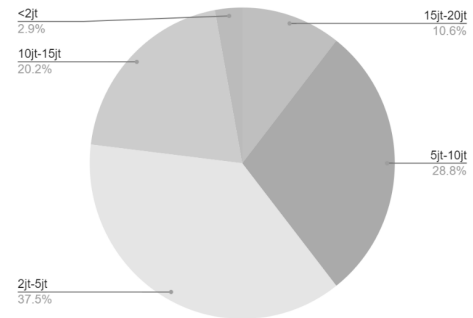
Gambar 5. Grafik komposisi tingkat pendidikan responden.

Usia Responden



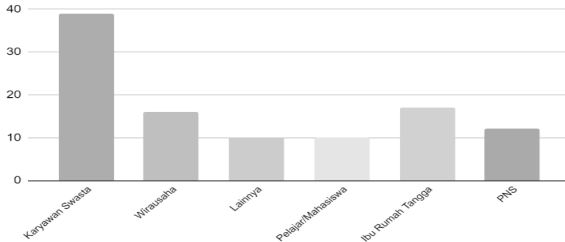
Gambar 3. Grafik komposisi usia responden.

Pengeluaran Perbulan Responden



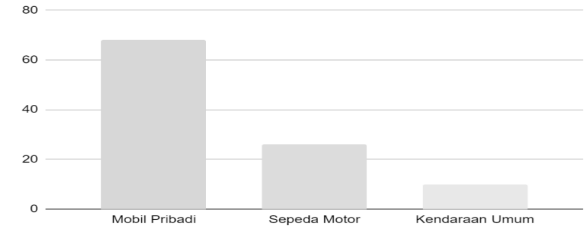
Gambar 6. Grafik komposisi jumlah pengeluaran perbulan responden.

Pekerjaan Responden



Gambar 4. Grafik komposisi pekerjaan responden.

Jenis Kendaraan yang Digunakan Responden



Gambar 7. Grafik komposisi jenis kendaraan yang digunakan responden.

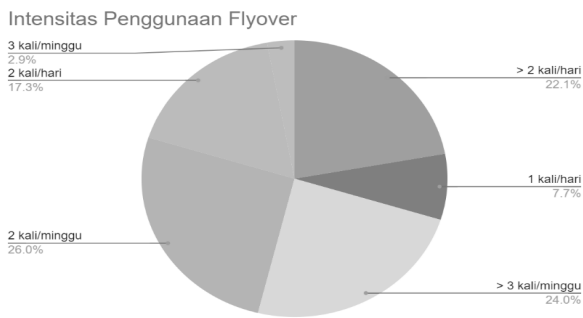
Fly over Jalan K.H. Noer Ali dibangun atas inisiatif pengembang PT Summarecon Bekasi. Setelah *Fly over* tersebut difungsikan kemudian infrastruktur tersebut diserahkan pengelolaannya kepada Pemerintah Kota Bekasi. Sudah menjadi kewajiban bagi setiap pengembang untuk menyerahkan PSU (Prasarana dan Sarana Umum) yang telah dibangun kepada pemerintah daerah, dan selanjutnya aset infrastruktur tersebut menjadi milik pemerintah daerah sebagaimana ketentuan Peraturan Menteri Dalam Negeri No. 9 Tahun 2009 tentang Pedoman Penyerahan Prasarana, Sarana, Dan Utilitas Perumahan Dan Permukiman Di Daerah setelah menjadi aset pemerintah daerah maka infrastruktur (PSU) tersebut menjadi tanggung jawab pemerintah daerah untuk mengoperasikan, memanfaatkan, dan merawatnya. Akan tetapi, pada kenyataannya, pengelolaan atas *Fly over* K.H. Noer Ali tetap berada dalam pertanggungjawaban PT Summarecon Bekasi.

Keterbatasan anggaran pemerintah daerah menjadi persoalan utama dalam mengoperasikan, memanfaatkan, dan merawat infrastruktur yang dimilikinya. Sekiranya infrastruktur tersebut tidak dikelola dengan baik, maka akibatnya kemampuan infrastruktur tersebut untuk melayani masyarakat menjadi menurun fungsinya, bahkan bisa jadi infrastruktur tersebut tidak dapat berfungsi lagi dengan baik. Salah satu sumber pembiayaan untuk pengelolaan

infrastruktur dapat bersumber dari pungutan terhadap pengguna jalan. Penilaian valuasi ekonomi terhadap eksternalitas dari *Fly over* Jalan K.H. Noer Ali menjadi salah satu pertimbangan dalam menentukan biaya pemeliharaan infrastruktur melalui kesediaan pengguna untuk membayar atas manfaat yang diperoleh dari penggunaan infrastruktur tersebut.

Adanya pembangunan infrastruktur *Fly over* K. H. Noer Ali yang dilakukan oleh Summarecon Bekasi menyebabkan adanya perubahan aktivitas ekonomi yang dilakukan masyarakat Bekasi Barat, Bekasi Utara, dan sekitarnya. Dari adanya perubahan aktivitas ekonomi tersebut, akan timbul dampak berupa perubahan rute perjalanan pengguna kendaraan roda dua atau kendaraan roda empat dari arah Bekasi Utara ke Bekasi Barat, dan lain sebagainya. Dampak inilah yang nanti dapat dikatakan sebagai eksternalitas. Rumusan masalah dalam penelitian ini adalah “Seberapa besar nilai valuasi ekonomi eksternalitas dari *Fly over* K.H. Noer Ali yang tersedia dibayarkan oleh responden?”

Tujuan dari penelitian ini adalah mengestimasi nilai kesediaan responden (*willingness to pay*, WTP) untuk membayar harga jasa pemeliharaan *Fly over* K.H. Noer Ali dan melakukan identifikasi terhadap faktor-faktor yang sekiranya mempengaruhi kesediaan responden untuk



Gambar 8. Grafik intensitas penggunaan fly over oleh responden.

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 0	35	33.7	33.7	33.7
3500-4500	35	33.7	33.7	67.3
4500-5500	9	8.7	8.7	76.0
5500-6500	12	11.5	11.5	87.5
6500-7500	13	12.5	12.5	100.0
Total	104	100.0	100.0	

Gambar 9. Kesiapan membayar (WTP).

Nilai WTP		
N	Valid	104
	Missing	0
Mean		3677.88
Median		4500.00
Mode		0 ^a
Std. Deviation		2808.550
Variance		7887952.763

a. Multiple modes exist. The smallest value is shown

Gambar 10. Analisa statistik deskriptif.

Model	Model Fitting Criteria	Likelihood Ratio Tests		
	-2 Log Likelihood	Chi-Square	df	Sig.
Intercept Only	294.219			
Final	3.948	290.271	92	.000

Gambar 11. Uji signifikansi model.

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	6.240 ^a	4	.182
Likelihood Ratio	6.329	4	.176
Linear-by-Linear Association	.079	1	.778
N of Valid Cases	104		

Gambar 12. Uji signifikansi variabel jenis kelamin.

membayar harga jasa pemeliharaan tersebut. Sasaran dari penelitian ini adalah sebagai berikut: (1) Mengestimasi nilai WTP responden. (2) Mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi nilai WTP responden.

II. METODE PENELITIAN

A. Pendekatan dan Jenis Penelitian

Pendekatan penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan kualitatif dan kuantitatif atau *mixed methods*. Adapun jenis penelitian yang digunakan dalam

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	86.212 ^a	20	.000
Likelihood Ratio	109.474	20	.000
Linear-by-Linear Association	1.581	1	.209
N of Valid Cases	104		

Gambar 13. Uji signifikansi variabel usia.

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	57.226 ^a	20	.000
Likelihood Ratio	64.437	20	.000
Linear-by-Linear Association	.043	1	.836
N of Valid Cases	104		

Gambar 14. Uji signifikansi variabel pekerjaan.

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	17.844 ^a	4	.001
Likelihood Ratio	22.985	4	.000
Linear-by-Linear Association	2.075	1	.150
N of Valid Cases	104		

Gambar 15. Uji signifikansi variabel tingkat pendidikan terakhir.

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	57.111 ^a	16	.000
Likelihood Ratio	60.131	16	.000
Linear-by-Linear Association	3.483	1	.062
N of Valid Cases	104		

Gambar 16. Uji signifikansi variabel pendapatan per bulan.

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	33.085 ^a	8	.000
Likelihood Ratio	37.352	8	.000
Linear-by-Linear Association	12.026	1	.001
N of Valid Cases	104		

Gambar 17. Uji signifikansi variabel jenis kendaraan.

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	57.888 ^a	20	.000
Likelihood Ratio	64.290	20	.000
Linear-by-Linear Association	.559	1	.454
N of Valid Cases	104		

Gambar 18. Uji signifikansi variabel intensitas penggunaan fly over oleh responden.

penelitian ini adalah penelitian deskriptif dengan menggunakan *contingent valuation method* (CVM) digunakan sebagai teknik analisis. Studi kasus dalam penelitian ini adalah Kawasan Summarecon Bekasi yang secara administratif masuk ke wilayah Kelurahan Marga Mulya, Kecamatan Bekasi Utara dan Kelurahan Harapan Mulya, Kecamatan Medan Satria.

B. Populasi dan Sampel

Populasi dari penelitian ini adalah penduduk dari Kelurahan Marga Mulya, Kecamatan Bekasi Utara dan

Kelurahan Harapan Mulya, Kecamatan Medan Satria, yang mana merupakan lokasi Kawasan Summarecon Bekasi secara administratif. Melalui rumus Slovin, didapatkan sampel sejumlah 100 orang dari total populasi sebesar 48,688 jiwa penduduk yang merupakan total jumlah penduduk Kelurahan Marga Mulya, Kecamatan Bekasi Utara dan Kelurahan Harapan Mulya, Kecamatan Medan Satria.

C. Variabel Penelitian

Terdapat 7 variabel penelitian yang dianggap memiliki pengaruh terhadap ketersediaan responden untuk membayar atau nilai WTP dari responden, yaitu: jenis kelamin, usia, pekerjaan, tingkat pendidikan terakhir, pendapatan per bulan, jenis kendaraan, dan intensitas penggunaan obyek penelitian.

D. Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data yang digunakan merupakan survei primer, di mana peneliti melakukan observasi langsung ke lokasi penelitian dan kuesioner untuk pengguna obyek penelitian, serta survei sekunder terhadap teori-teori pendukung dan penelitian terdahulu yang terkait.

E. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kontingen valuasi (*contingent valuation method, CVM*). Metode ini digunakan untuk memperkirakan nilai ekonomi untuk suatu barang atau jasa yang tidak diperdagangkan di pasar dan karenanya tidak memiliki harga pasar. Metode ini adalah cara perhitungan secara langsung, di mana peneliti secara langsung memberikan pertanyaan kepada responden mengenai ketersediaan untuk membayar atau *willingness to pay* (WTP) terhadap suatu benda publik.

Kuesioner CVM meliputi tiga bagian, yaitu: (1) Penjelasan detail mengenai benda publik yang dinilai, jenis kesanggupan, dan alat pembayaran. (2) Pertanyaan mengenai WTP yang diteliti. (3) Pertanyaan tentang karakteristik sosial demografi responden.

III. HASIL DAN DISKUSI

A. Gambaran Umum Wilayah

Obyek penelitian adalah *Fly over* KH Noer Ali yang berada di perbatasan Kecamatan Bekasi Selatan dan Kecamatan Medan Satria, dan menghubungkan pusat pemerintahan Kota Bekasi dengan kawasan Kota Summarecon Bekasi. *Fly over* ini terbentang dari Jl. Ahmad Yani hingga Jalan Bulevar Ahmad Yani yang terletak di kawasan Summarecon Bekasi, dengan panjang jembatan kurang lebih 1 km, bentang jembatan 130 m dan lebar keseluruhan kurang lebih 22 m (Gambar 1). Kawasan Kota Summarecon Bekasi sendiri secara administratif merupakan bagian dari Kelurahan Marga Mulya, Kecamatan Bekasi Utara dan Kelurahan Harapan Mulya, Kecamatan Medan Satria, yang mana kedua kecamatan ini merupakan bagian dari Kota Bekasi.

Pengelolaan *Fly over* KH Noer Ali berada di bawah pertanggungjawaban PT. Summarecon Agung Tbk., terutama pada pihak pengelolaan Kawasan Summarecon Bekasi. *Fly over* ini dibangun sebagai perwujudan salah satu *corporate value* Summarecon, yaitu memberikan kontribusi yang bermanfaat bagi masyarakat dan lingkungan sekitar. Pembangunan *Fly over* ini sendiri dimulai pada 30 Maret 2012, dan diresmikan oleh Menteri Pekerjaan Umum RI pada

13 April 2013.

Secara administratif, kawasan Kota Summarecon Bekasi sebagian besar berada pada wilayah Kelurahan Marga Mulya, Kecamatan Bekasi Utara dan Kelurahan Harapan Mulya, Kecamatan Medan Satria. Hal ini sebagaimana disebutkan dalam Peraturan Daerah Kota Bekasi No. 05 Tahun 2015 Tentang Rencana Detail Tata Ruang Kota Bekasi Tahun 2015-2035 yang menyebutkan tentang adanya pengembangan perumahan oleh pengembang di Kelurahan Harapan Mulya pada Sub Blok HPM.001 dan Kelurahan Marga Mulya pada Sub Blok MRM.002 dan MRM.003. Dalam dokumen RDTR Kota Bekasi ini juga disebutkan bahwa penggunaan lahan pada Sub Blok HPM.001 di Kelurahan Harapan Mulya dan Sub Blok MRM.003 di Kelurahan Marga Mulya juga diperuntukkan untuk zona perdagangan dan jasa serta pusat perbelanjaan modern (Mall Summarecon Bekasi). Kedua sub blok ini juga dinyatakan termasuk dalam bagian Kawasan Strategis Regional di BWP Bekasi Utara.

B. Karakteristik Responden

Didapatkan 104 responden untuk penelitian ini, yang terdiri dari penduduk Kota Bekasi yang pernah menggunakan *Fly over* K.H. Noer Ali sebagai akses yang digunakan dalam rute perjalanannya. Dari total 104 responden, 60% berjenis kelamin Perempuan dengan usia rata-rata 43 tahun. Pekerjaan responden sebagian besar adalah sebagai Karyawan Swasta, yaitu sebesar 37.5% dari total jumlah responden dengan mayoritas tingkat pendidikan Diploma/Sarjana sebesar 84.6%. Tingkat pengeluaran responden mayoritas berada pada rentang Rp2,000,000 – Rp5,000,000, dengan jenis kendaraan yang digunakan sebagian besar berupa Mobil Pribadi, yaitu sebanyak 65.4%, dan intensitas penggunaan *Fly over* K.H. Noer Ali paling banyak 2 kali dalam seminggu. Lebih detailnya karakteristik responden yang didapatkan adalah sebagai berikut:

1) Jenis Kelamin

Komposisi responden perempuan berjumlah sebesar 60% dan responden laki-laki sebesar 40% dari total 104 responden yang didapatkan (Gambar 2).

2) Usia

Mayoritas dari responden, yaitu sebesar 21.2% berada pada rentang usia 18-27 tahun dan 21.2% lainnya berada pada rentang usia 28-37 tahun. Kemudian 20.2% dari responden berada pada rentang usia 38-47 tahun, 18.3% berada pada rentang usia 58-67 tahun, 16.3% berada pada rentang usia 48-57 tahun, dan sisanya yaitu sebesar 2.9% berada pada rentang usia di atas 67 tahun (Gambar 3).

3) Pekerjaan

Dari 104 responden yang didapatkan pada penelitian ini, sebanyak 37.5% responden bekerja sebagai Karyawan Swasta, 16.3% merupakan Ibu Rumah Tangga, 15.4% merupakan Wirausaha, 11.5% bekerja sebagai PNS, kemudian 9.6% masih berstatus sebagai Pelajar/Mahasiswa dan 9.6% lainnya menuliskan pekerjaannya sebagai Lain-lain (Gambar 4).

4) Tingkat Pendidikan Terakhir

Adapun untuk tingkat pendidikan terakhir responden, sebanyak 84.6% menjawab bahwa tingkat pendidikan

terakhirnya adalah Diploma/Sarjana dan 15.4% sisanya menjawab bahwa tingkat pendidikan terakhirnya adalah SMA/Sederajat (Gambar 5).

5) *Pengeluaran Per Bulan*

Mayoritas responden, yaitu sebesar 37.5% dari total keseluruhan 104 responden menyatakan bahwa pengeluaran per bulannya berada pada rentang Rp2,000,000 – Rp5,000,000. Kemudian 28.8% lainnya menyatakan bahwa pengeluaran per bulannya berada pada rentang Rp5,000,000 – Rp10,000,000; 20.2% menyatakan berada pada rentang Rp10,000,000 – Rp15,000,000; 10.6% menyatakan berada pada rentang Rp15,000,000 – Rp20,000,000; dan 2.9% menyatakan berada pada rentang < Rp2,000,000 (Gambar 6).

6) *Jenis Kendaraan*

Sebanyak 65.4% responden menggunakan Mobil Pribadi saat melewati *Fly over* K.H. Noer Ali, kemudian 25% lainnya menggunakan Sepeda Motor, dan 9.6% sisanya menggunakan Kendaraan Umum (Gambar 7).

7) *Intensitas Penggunaan Fly over K.H. Noer Ali*

Sebanyak 26% responden menjawab bahwa intensitas penggunaan *Fly over* K.H. Noer Ali mereka sebanyak 2 kali dalam seminggu, 24% menjawab intensitasnya >3 kali dalam seminggu, 22.1% menjawab >2 kali dalam sehari, 17.3% menjawab 2 kali dalam sehari, 7.7% menjawab 1 kali dalam sehari, dan 2.9% sisanya menjawab 3 kali dalam seminggu (Gambar 8).

C. *Kesediaan Membayar*

Responden kemudian diberikan pertanyaan mengenai bentuk tagihan yang bersedia untuk dibayarkan oleh responden apabila akan dikenakan biaya untuk pemeliharaan *Fly over* K.H. Noer Ali. Dari 104 responden, sebanyak 33.7% responden menjawab tidak bersedia untuk membayar, namun 66.3% sisanya menjawab bersedia, dengan 34.6% di antaranya menjawab *E-money* sebagai pilihan bentuk tagihan dan 31.7% sisanya menjawab bahwa tagihan tersebut dapat ditambahkan ke Pajak/sudah termasuk dalam Pajak.

Selanjutnya, responden yang menyatakan bersedia untuk membayar diberikan pertanyaan mengenai nominal tarif dalam rupiah yang tersedia untuk dibayarkan melalui teknik *payment card*, di mana melalui teknik ini nilai nominal akan diperoleh dengan cara menanyakan apakah responden mau membayar pada kisaran nilai tertentu dari nilai yang sudah ditentukan sebelumnya. Tingkatan tarif yang ditawarkan adalah sebagai berikut: 3500 – 4500, 4500 – 5500, 5500 – 6500, 6500 – 7500, ≥ 7500 .

Kemudian didapatkan hasil bahwa sebanyak 33.7% responden menyatakan nilai WTP maksimumnya antara Rp3500 sampai dengan Rp4500 (WTP=1), 8.7% responden menyatakan nilai WTP maksimumnya antara Rp4500 sampai dengan Rp5500 (WTP=2). Kemudian sekitar 11.5% responden menyatakan nilai WTP maksimumnya antara Rp5500 sampai dengan Rp6500 (WTP=3), sedangkan 12.5% responden lainnya menjawab nilai WTP maksimumnya antara Rp6500 sampai dengan Rp7500 (WTP=4). 33.7% responden lainnya tidak menyatakan nilai WTP yang tersedia untuk dibayarkan (WTP=0), karena pada pertanyaan sebelumnya menjawab tidak bersedia untuk membayarkan imbalan atas jasa yang diperoleh, yang dalam hal ini berupa penggunaan *Fly over* K.H. Noer Ali (Gambar 9).

Langkah berikutnya adalah perhitungan terhadap nilai WTP, yang merupakan salah satu langkah dalam melakukan valuasi dengan metode *Contingent Valuation Method* (CVM). Maka dilakukan analisa terhadap data hasil survey menggunakan statistik deskriptif. Melalui statistik deskriptif, dapat diketahui *mean*, *median*, dan *modus* WTP responden. Dari hasil analisis deskriptif WTP responden diperoleh nilai rata-rata sebesar Rp3677,88 yang kemudian dibulatkan menjadi Rp4000. Sehingga dapat dikatakan bahwa nilai WTP maksimum yang tersedia dibayarkan oleh responden atas pemeliharaan *Fly over* K.H. Noer Ali adalah sebesar Rp4000 (Gambar 10).

D. *Hasil Uji Variabel*

Pengujian variabel-variabel yang dianggap mempengaruhi tingkat kesediaan responden dalam membayar dilakukan menggunakan data silang distribusi frekuensi. Adapun variabel-variabel ini diambil dari kondisi sosial, ekonomi, dan demografi responden yang diformulasikan dalam kuesioner survey. Variabel yang akan diuji di sini adalah jenis kelamin, usia, pekerjaan, tingkat pendidikan, pengeluaran per bulan, jenis kendaraan, serta intensitas penggunaan objek penelitian oleh responden. Pengujian terhadap variabel dilakukan dua kali, yaitu melalui uji signifikansi model secara keseluruhan dan uji signifikansi parsial antara tiap variabel dengan WTP.

1) *Uji Signifikansi Model*

Uji signifikansi model dilakukan untuk melihat apakah model yang akan diajukan memiliki signifikansi yang berarti terhadap WTP dari responden. Nilai Sig. Model sebesar 0.000, di mana nilai ini lebih kecil daripada 0.05 yang artinya variabel-variabel ini memiliki pengaruh secara bersama-sama terhadap WTP dari responden (Gambar 11).

2) *Hubungan WTP dengan Jenis Kelamin Responden*

Dari hasil pengujian signifikansi parsial, didapatkan bahwa variabel Jenis Kelamin memiliki nilai Asymp. Sig. pada kolom Pearson Chi-Square sebesar 0.182, di mana nilai tersebut untuk variabel Jenis Kelamin lebih besar daripada 0.05 yang artinya hubungan antara WTP dan Jenis Kelamin tidak ada (Gambar 12).

3) *Hubungan WTP dengan Usia Responden*

Nilai Asymp. Sig. pada kolom Pearson Chi-Square untuk variabel Usia dari hasil pengujian didapatkan sebesar 0.000, yang artinya nilai ini lebih kecil daripada 0.05, sehingga dapat dinyatakan bahwa variabel Usia memiliki hubungan dengan Nilai WTP (Gambar 13).

4) *Hubungan WTP dengan Pekerjaan Responden*

Didapatkan bahwa nilai Asymp. Sig. Variabel Pekerjaan pada kolom Pearson Chi-Square dari hasil pengujian parsial adalah sebesar 0.000. Nilai ini lebih besar daripada 0.05, sehingga dapat dinyatakan bahwa terdapat hubungan antara variabel Pekerjaan Responden dan Nilai WTP (Gambar 14).

5) *Hubungan WTP dengan Tingkat Pendidikan Terakhir Responden*

Nilai Asymp. Sig. pada kolom Pearson Chi-Square dari Variabel Tingkat Pendidikan yang diperoleh melalui uji parsial didapatkan sebesar 0.001, di mana nilai ini lebih kecil daripada 0.05, sehingga dapat disimpulkan bahwa variabel Tingkat Pendidikan memiliki hubungan dengan Nilai WTP

(Gambar 15).

6) Hubungan WTP dengan Pengeluaran Per Bulan Responden

Dari hasil pengujian signifikansi parsial, didapatkan bahwa variabel Pengeluaran Per Bulan memiliki nilai Asymp. Sig. pada kolom Pearson Chi-Square sebesar 0.000, di mana nilai tersebut untuk variabel Pengeluaran Per Bulan lebih kecil daripada 0.05 yang artinya terdapat hubungan antara WTP dan Pengeluaran Per Bulan (Gambar 16).

7) Hubungan WTP dengan Jenis Kendaraan Responden

Nilai Asymp. Sig. pada kolom Pearson Chi-Square untuk variabel Jenis Kendaraan dari hasil pengujian didapatkan sebesar 0.000, yang artinya nilai ini lebih kecil daripada 0.05, sehingga dapat dinyatakan bahwa variabel Jenis Kendaraan memiliki hubungan dengan Nilai WTP (Gambar 17).

8) Hubungan WTP dengan Intensitas Penggunaan Fly over oleh Responden

Didapatkan bahwa nilai Asymp. Sig. Variabel Intensitas Penggunaan pada kolom Pearson Chi-Square dari hasil pengujian parsial adalah sebesar 0.000. Nilai ini lebih kecil daripada 0.05, sehingga dapat dinyatakan bahwa terdapat hubungan antara variabel Intensitas Penggunaan dan Nilai WTP (Gambar 18).

IV. KESIMPULAN

Dari hasil survey terhadap 104 responden, didapatkan bahwa mayoritas responden sebesar 60% berjenis kelamin perempuan. 21.2% berada berada pada rentang usia 18-27 tahun dan 21.2% lainnya berada pada rentang usia 28-37 tahun. 37.5% responden bekerja sebagai Karyawan Swasta dan 84.6% menjawab bahwa tingkat pendidikan terakhirnya adalah Diploma/Sarjana. 37.5% dari total keseluruhan 104 responden menyatakan bahwa pengeluaran per bulannya berada pada rentang Rp2,000,000 – Rp5,000,000. Kemudian 65.4% responden menjawab bahwa mereka menggunakan

Mobil Pribadi saat melewati Fly over K.H. Noer Ali dan sebanyak 26% responden menjawab bahwa intensitas penggunaan Fly over K.H. Noer Ali mereka sebanyak 2 kali dalam seminggu. 33.7% responden menjawab tidak bersedia untuk membayar, namun 66.3% sisanya menjawab bersedia. Sebanyak 33.7% responden menyatakan bahwa nilai WTP maksimumnya antara Rp3500 sampai dengan Rp4500.

Selanjutnya, melalui hasil survey yang telah didapatkan dilakukan analisis deskriptif terhadap nilai WTP yang bersedia untuk dibayarkan oleh responden. Melalui analisis ini diperoleh nilai WTP rata-rata sebesar Rp3677,88 yang kemudian dibulatkan menjadi Rp4000. Nilai ini berada pada range Rp3500 – Rp4500, yang artinya nilai WTP maksimum yang tersedia dibayarkan responden atas pemeliharaan Fly over K.H. Noer Ali adalah termasuk pada kategori WTP = 1.

Dari 7 variabel independen, yaitu variabel jenis kelamin, usia, pekerjaan, tingkat pendidikan terakhir, pendapatan per bulan, jenis kendaraan, dan intensitas penggunaan obyek penelitian yang diujikan terhadap variabel dependen yaitu nilai WTP, didapatkan hasil melalui uji tabulasi silang atau *crosstabs* bahwa hanya ada 6 variabel independen memiliki hubungan dengan variabel dependen. Adapun 6 variabel independen yang memiliki hubungan dengan variabel dependen adalah variabel usia, pekerjaan, tingkat pendidikan terakhir, pendapatan per bulan, jenis kendaraan, dan intensitas penggunaan obyek penelitian. Sedangkan variabel independen jenis kelamin tidak memiliki hubungan dengan variabel dependen nilai WTP.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] A. O'sullivan and S. M. Sheffrin, *Economics: Principles in Action*, 1st ed. New Jersey: Pearson Prentice Hall, 2003.
- [2] J. M. Buchanan and W. C. Stubblebine, "Externality," *Economica*, vol. 29, no. 116, pp. 371–384, 1962, doi: 10.2307/2551386.
- [3] I. Prokofieva, B. Lucas, B. J. Thorsen, and K. Carlsen, *Monetary Values of Environmental and Social Externalities for The Purpose of Cost-Benefit Analysis in The Eforwood Project*, 1st ed. Finland: European Forest Institute, 2011.