



Studi Penentuan Tarif Untuk *Buy the Service* Trans Pakuan Koridor 1 Dengan Metode *Ability to Pay* dan *Willingness to Pay*

Ahmad Kafa Adani¹, Tedy Murtejo², Nurul Chayati³

¹Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik dan Sains, Universitas Ibn Khaldun Bogor

¹ahmadkafaadani@gmail.com, ²tedy.murtejo@uika-bogor.ac.id, ³nurul.chayati@uika-bogor.ac.id

Abstract

The interest of the people of Bogor City to use the BisKita Trans Pakuan mass transportation service is increasing, marked by the continued increase in the load factor in September 2022, which has reached 101%. The magnitude of the load factor proves that the people of Bogor City still trust public transportation. Bogor Mayor Bima Arya Sugiarto said the Jabodetabek Transportation Management Agency (BPTJ) of the Ministry of Transportation had asked the Bogor City Government to conduct a study on their Ability to Pay (ATP) and Willingness to Pay (WTP) before setting tariffs. The method used the Ability to Pay (ATP) and Willingness to Pay (WTP) methods that aim to analyze the characteristics of the BTS Trans Pakuan corridor of 1 user and to analyze tariffs based on ATP and WTP analysis. The results of ATP and WTP analysis showed that of BTS Trans Pakuan corridor of 1 tariff determination using the Ability to Pay (ATP) and Willingness to Pay (WTP) methods obtained an ATP value of Rp3,920 and a WTP value of Rp4,155, where the ATP < WTP. This has possible for users who not only have a relatively low income but also the utility for these services was very high, so the user's desire to pay for these services tends to be more influenced by the utility. For the determination of a reasonable rate at this time, it was Rp4,038. The average headway value survey of 6.54 minutes, and these results were by the ideal assessment standard of 5-10 minutes. The highest priority in the Biskita Trans Pakuan Corridor of 1 service was the regularity aspect, followed by the comfort aspect.

Keywords: Ability to Pay, Willingness to Pay, BTS Trans Pakuan, Headway, Level of Service.

Abstrak

Minat masyarakat Kota Bogor menggunakan layanan transportasi massal BisKita Trans Pakuan semakin meningkat, ditandai dengan terus meningkatnya load faktor pada bulan September 2022 sudah sampai 101%. Besarnya load faktor membuktikan bahwa masyarakat Kota Bogor masih percaya terhadap angkutan umum. Wali Kota Bogor Bima Arya Sugiarto mengatakan, Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) Kementerian Perhubungan telah meminta Pemerintah Kota Bogor untuk melakukan kajian Ability to Pay (ATP) dan Willingness to Pay (WTP) sebelum menetapkan tarif. Metode yang digunakan adalah metode Ability to Pay (ATP) dan Willingness to Pay (WTP) yang bertujuan untuk menganalisis karakteristik pengguna BTS Trans pakuan koridor 1 dan menganalisis tarif berdasarkan analisis ATP dan WTP. Hasil analisis ATP dan WTP menunjukkan bahwa analisis penentuan tarif BTS Trans Pakuan koridor 1 dengan metode Ability to Pay (ATP) dan Willingness to Pay (WTP) didapat nilai ATP sebesar Rp3.920 dan nilai WTP sebesar Rp4.155, dimana hasil ATP < WTP. Hal ini memungkinkan terjadi bagi pengguna yang mempunyai penghasilan relatif rendah tetapi utilitas terhadap jasa tersebut sangat tinggi, sehingga keinginan pengguna untuk membayar jasa tersebut cenderung lebih dipengaruhi oleh utilitas. Untuk penetapan tarif yang layak untuk saat ini adalah sebesar Rp4.038. Survei nilai headway rata-rata adalah 6,54 menit, dimana hasil tersebut telah sesuai dengan standar penilaian ideal 5-10 menit. Prioritas paling tinggi dalam pelayanan Biskita Trans Pakuan koridor 1 adalah aspek keteraturan, diikuti dengan aspek kenyamanan.

Kata kunci: Ability to Pay, Willingness to Pay, BTS Trans Pakuan, Headway, Tingkat Pelayanan.

Diterima Redaksi : 2023-07-25 | Selesai Revisi : 2023-08-23 | Diterbitkan Online : 2024-03-01

1. Pendahuluan

BisKita Trans Pakuan merupakan layanan angkutan umum massal perkotaan berbasis bus (*Bus Rapid Transit*) di Kota Bogor yang diluncurkan oleh Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) Kementerian Perhubungan. Layanan, ini merupakan bentuk subsidi Pemerintah Pusat dengan mekanisme

Buy The Service (BTS) untuk pengembangan angkutan umum massal perkotaan di BodeTABEK dimana Kota Bogor terpilih menjadi *pilot project* [1]. Sejak diluncurkan November 2021 hingga kini BisKita Trans Pakuan melayani 4 koridor dengan jumlah armada bus sebanyak 49 unit. Minat masyarakat Kota Bogor menggunakan layanan transportasi massal BisKita Trans Pakuan semakin meningkat, ditandai dengan



terus meningkatnya load faktor pada bulan September 2022 sudah sampai 101%. Besarnya *load factor* membuktikan bahwa masyarakat Kota Bogor masih percaya terhadap angkutan umum [2]. Wali Kota Bogor Bima Arya Sugiarto mengatakan, Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) Kementerian Perhubungan telah meminta Pemerintah Kota Bogor untuk melakukan kajian *Ability to Pay* (ATP) dan *Willingness to Pay* (WTP) sebelum menetapkan tarif. Koridor 1 adalah rute awal Trans Pakuan yang telah ada semenjak tahun 2021, koridor 1 memiliki integrasi fisik secara langsung dengan Terminal Bubulak sebagai salah satu terminal induk di Kota Bogor [3]. Berdasarkan penjelasan tersebut, perlu adanya penelitian lebih lanjut terkait dengan kajian penentuan tarif dengan metode *Ability to Pay* dan *Willingness to Pay* BTS Trans Pakuan koridor 1 untuk mengetahui karakteristik pengguna serta mengetahui persepsi pengguna terhadap tarif yang sesuai untuk BTS Trans Pakuan koridor 1 [4].

2. Metode Penelitian

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif yaitu suatu metode dalam meneliti status kelompok manusia, suatu objek, suatu kondisi, suatu pemikiran, ataupun suatu kelas peristiwa pada masa sekarang.

2.1. Teknik Pengumpulan Data

a. Data Primer

Data primer adalah data yang diperoleh langsung dari hasil observasi lapangan. Data primer yang digunakan dalam penelitian ini adalah berdasarkan hasil survei kuesioner pengguna BTS trans Pakuan koridor 1 dan waktu tunggu (*headway*).

b. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang bukan diusahakan sendiri pengumpulannya oleh peneliti, misalnya diambil dari surat kabar dan majalah maupun publikasi lainnya. Data sekunder yang digunakan dalam penelitian ini adalah peta rute trayek BisKita Trans Pakuan Koridor 1 dan jumlah penumpang harian rata-rata harian BTS BisKita Trans Pakuan Koridor 1.

2.2. Tahap Penelitian

Tahapan penelitian studi penentuan tarif untuk buy the service trans pakuan koridor 1 dengan metode *Ability to Pay* dan *Willingness to Pay* dibagi menjadi 4 tahapan pelaksanaan sebagai berikut: Studi literatur, pengumpulan data, analisa data, kesimpulan.

2.3. Teknik Sampel

Teknik pengambilan sampel sesungguhnya berguna untuk membantu para peneliti dalam melakukan generasi terhadap populasi yang diwakili. Dalam penelitian ini teknik sampel yang digunakan adalah sampel non probabilitas, dengan kriteria responden yang

dilibatkan adalah Berusia ≥ 15 tahun, dan Pernah menggunakan BTS BisKita Trans Pakuan koridor 1 [5]. sampel yaitu ditentukan dengan cara menghitung penentuan jumlah sampel menggunakan rumus slovin. Jumlah jumlah sampel di tentukan terlebih dahulu sebelum melakukan wawancara dalam penelitian ini, responden pengguna fasilitas pelayanan Biskita Trans Pakuan koridor 1, untuk mendapatkan jumlah responden yang dapat mewakili populasi yang dibutuhkan jumlah sampel yang tepat. Berikut adalah rumus slovin [6]

$$n = \frac{N}{1+N(e)^2} \quad (1)$$

dengan:

n = Jumlah Sampel

N = Jumlah populasi di lokasi penelitian, dan

e = Persen kelonggaran ketidaktelitian karena kesalahan penarikan sampel.

2.4. Konsep *Ability to Pay* (ATP) dan *Willingness to Pay* (WTP)

Ability to Pay merupakan kemampuan membayar penumpang atas jasa yang digunakan berdasarkan fasilitasnya [7]. Pendekatan yang digunakan yaitu alokasi pendapatan untuk transportasi dengan intensitas perjalanannya. Faktor yang mempengaruhi ATP [8]-[9] adalah:

1. Pendapatan total keluarga

Jika pendapatan total keluarga semakin besar tentunya semakin banyak uang yang dimilikinya maka akan semakin besar pula alokasi biaya transportasi yang disediakannya, dengan demikian akan meningkatkan kemampuan untuk membayar perjalanannya, demikian juga sebaliknya.

2. Ukuran keluarga

Semakin banyak jumlah anggota keluarga tentunya akan semakin banyak intensitas perjalanannya serta semakin panjang jarak perjalanannya, disisi lain semakin banyak anggota keluarga dengan alokasi biaya transportasi yang sama maka akan memperkecil alokasi biaya transportasi untuk tiap-tiap anggota keluarga sehingga hal ini akan mempengaruhi keterjangkauan membayar perjalanan.

3. Intensitas perjalanan

Semakin besar intensitas perjalanan anggota keluarga maka akan semakin panjang pula perjalanan yang akan ditempuhnyaa tetapi bila alokasi dana perjalanannya tetap maka keterjangkauan membayar tarif perjalanannya akan semakin rendah, demikian juga sebaliknya.

Adapun persamaan *Ability to Pay* sebagai berikut [10]:

$$ATP = \frac{I \times Pp \times Pt}{Tr} \quad (2)$$

dengan:

ATP : Kemampuan membayar penumpang/*Ability to Pay*
 I : Jumlah penghasilan per bulan
 Pp : Presentase anggaran untuk transportasi perbulan
 Pt : Presentase alokasi biaya transportasi yang digunakan
 Tr : Frekuensi perjalanan (kali/bulan)

Willingness to Pay merupakan kesediaan membayar penumpang atas jasa yang digunakan berdasarkan fasilitasnya. Faktor yang mempengaruhi WTP adalah [11]:

1. Produksi jasa angkutan yang disediakan
 Semakin banyak jumlah armada angkutan yang melayani tentunya lebih menguntungkan pihak pengguna.
2. Kualitas dan kuantitas pelayanan
 Dengan produksi jasa angkutan yang besar, maka tingkat kualitas pelayanan akan lebih baik, dengan demikian dapat dilihat pengguna tidak berdesak-desakkan dengan kondisi tersebut tentunya konsumen dapat membayar yang lebih besar.
3. Utilitas pemakai
 Jika manfaat yang dirasakan konsumen semakin besar terhadap suatu pelayanan transportasi yang dirasakannya, tentunya semakin besar pula kemauan membayar terhadap tarif yang berlaku demikian sebaliknya jika manfaat yang dirasakan konsumen rendah maka konsumen akan enggan untuk menggunakannya, sehingga kemauan membayarnya pun akan semakin rendah.
4. Pendapatan pemakai
 Bila seseorang mempunyai penghasilan yang besar maka tentunya kemauan membayar tarif perjalanannya semakin besar hal ini disebabkan oleh alokasi biaya perjalanannya lebih besar, sehingga akan memberikan keterjangkauan membayar dan kerelaan membayar tarif perjalanannya semakin besar.

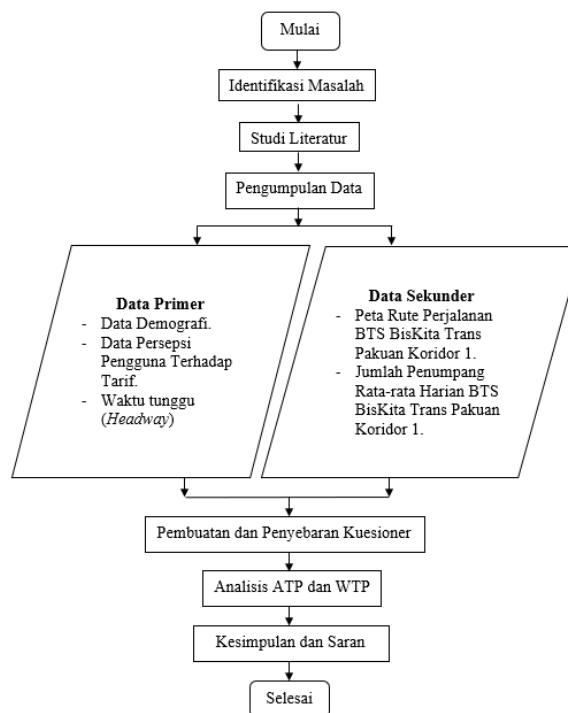
Adapun persamaan *Willingness to Pay* sebagai berikut [12], [13]:

$$WTP = T + B \quad (3)$$

dengan:

WTP : Rata-rata kesediaan membayar penumpang/rata-rata WTP
 T : Tarif angkutan saat ini yang layak menurut penumpang
 B : Biaya yang perlu ditambahkan untuk pningkatan pelayanan.

2.5 Diagram Alir



Gambar 1. Diagram Alir

3. Hasil dan Pembahasan

3.1. Karakteristik Responden

Analisis karakteristik responden disajikan untuk memberikan informasi sosiodemografi: jenis kelamin, usia, Pendidikan formal, pekerjaan, pendapatan per bulan, tujuan perjalanan, frekuensi pengguna transportasi umum, jenin transportasi yang sering digunakan.

Tabel 1. Karakteristik responden berdasarkan jenis kelamin

No	Jenis Kelamin	Jumlah
1	Laki - laki	39
2	Perempuan	61
Total		100

Berdasarkan Tabel 1 diperoleh informasi bahwa responden pengguna jasa transportasi didominasi oleh jenis kelamin laki-laki sebanyak 39 orang sedangkan jenis kelamin perempuan sebanyak 61 orang.

Tabel 2. Karakteristik responden berdasarkan usia

No	Kelompok Umur	Jumlah
1	<15 tahun	2
2	15 - 20 tahun	26
3	20 - 30 tahun	55
4	30 - 40 tahun	13
5	40 - 50 tahun	2
6	>50 tahun	2
Total		100

Berdasarkan Tabel 2 diperoleh informasi bahwa responden pengguna jasa transportasi dengan mayoritas usia 20-30 tahun dengan 55 responden, usia 15-20 tahun

26 responden, usia 30-40 tahun 13 responden, 40-50 tahun 2 responden, >50 tahun 2 responden, dan <15 tahun 2 responden.

Tabel 3. Karakteristik responden berdasarkan Pendidikan

No	Pendidikan Terakhir	Jumlah
1	SD	2
2	SMP	2
3	SMA/SMK	55
4	D1/D2/D3	13
5	S1/S2/S3	28
Total		100

Berdasarkan Tabel 3 diperoleh informasi bahwa responden pengguna jasa transportasi dengan tingkat pendidikan SD adalah 2 orang, SMP 2 orang, SMA 55 orang, D1/D2/D3 13 orang, S1/S2/S3 28 orang.

Tabel 4. Karakteristik responden berdasarkan Pekerjaan

No	Pekerjaan Utama	Jumlah
1	Pelajar / Mahasiswa	46
2	PNS	5
3	Wiraswasta / Pengusaha	5
4	Karyawan (BUMN/ Swasta)	37
5	TNI / Polisi	1
6	Ibu Rumah Tangga	6
Total		100

Berdasarkan Tabel 4 diperoleh informasi bahwa responden pengguna jasa transportasi oleh responden pelajar/ mahasiswa 46 orang, PNS 5 orang, wiraswasta/ pengusaha 5 orang, karyawan (BUMN/ swasta) 37 orang, TNI/Polisi 1 orang, dan ibu rumah tangga 6 orang.

Tabel 5. Karakteristik responden berdasarkan Pendapatan/uang saku per bulan

No	Rata - Rata Pendapatan/Uang Saku Perbulan	Jumlah
1	< Rp. 1 Juta	13
2	Rp. 1-2 Juta	12
3	Rp. 2-3 Juta	27
4	Rp. 3-4 Juta	16
5	Rp. 4-6 Juta	25
6	Rp. 6-10 Juta	4
7	> Rp. 10 Juta	3
Total		100

Berdasarkan Tabel 5 diperoleh informasi bahwa responden pengguna jasa transportasi oleh responden dengan pendapatan <Rp. 1 juta adalah 13 responden, Rp. 1-2 juta 12 orang, Rp. 2-3 juta 27 orang, Rp. 3-4 juta 16 orang, Rp. 4-6 juta 25 orang, Rp. 6-10 juta 4 orang, dan >Rp. 10 juta 3 orang.

Tabel 6. Karakteristik responden berdasarkan Sumber Pendapatan

No	Sumber Pendapatan	Jumlah
1	Bekerja	54
2	Orang Tua	38
3	Suami/Istri	8
Total		100

Berdasarkan Tabel 6 diperoleh informasi bahwa responden pengguna jasa transportasi dengan sumber pendapatan dari bekerja 54 orang, orang tua 38 orang, dan suami/istri 8 orang.

Tabel 7. Karakteristik responden berdasarkan Tujuan Perjalanan

No	Tujuan Perjalanan	Jumlah	Persentase (%)
1	Sekolah/Kuliah	41	24%
2	Bekerja	27	16%
3	Bisnis	2	1%
4	Rekreasi	52	31%
5	Belanja	48	28%
Total		170	100%

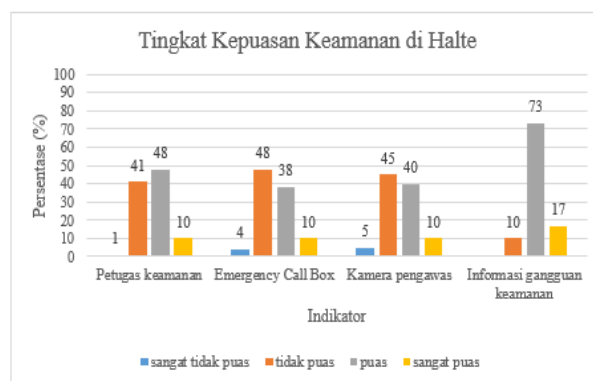
Berdasarkan Tabel 7 diperoleh informasi bahwa responden pengguna jasa transportasi dengan tujuan perjalanan sekolah/kuliah 24%, bekerja 16%, bisnis 1%, rekreasi 31%, dan belanja 28%.

Tabel 8. Karakteristik responden berdasarkan Frekuensi Pengguna

No	Frekuensi Pengguna	Jumlah
1	1 hari per-minggu	19
2	3 hari per-minggu	39
3	5 hari per-minggu	27
4	7 hari per-minggu	11
5	Satu bulan sekali	4
Total		100

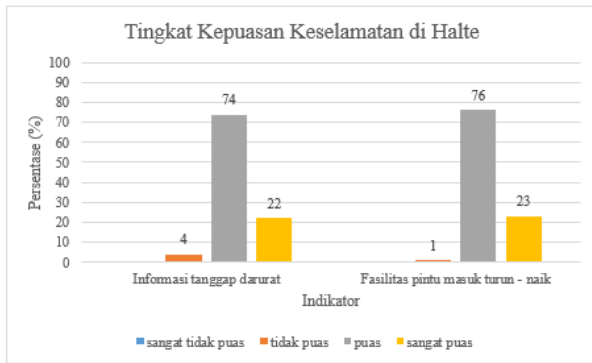
Berdasarkan Tabel 8 diperoleh informasi bahwa responden pengguna jasa transportasi dengan frekuensi pengguna 1 hari per-minggu 19 orang, 3 hari per-minggu 39 orang, 5 hari per-minggu 27 orang, 7 hari per-minggu 11 orang, dan satu bulan sekali 4 orang.

3.2 Kepuasan Pelayanan Halte Biskita Trans Pakuan Koridor 1



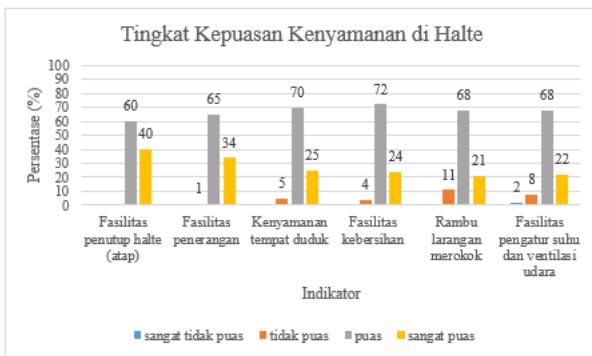
Gambar 2. Grafik Tingkat Kepuasan Keamanan di Halte

Berdasarkan Gambar 2, tanggapan responden berdasarkan tingkat kepuasan petugas keamanan di halte dengan indikator sangat puas ada pada informasi gangguan keamanan, sedangkan tingkat kepuasan keamanan di halte dengan indikator sangat tidak puas ada pada kamera pengawas dan emergency call box.



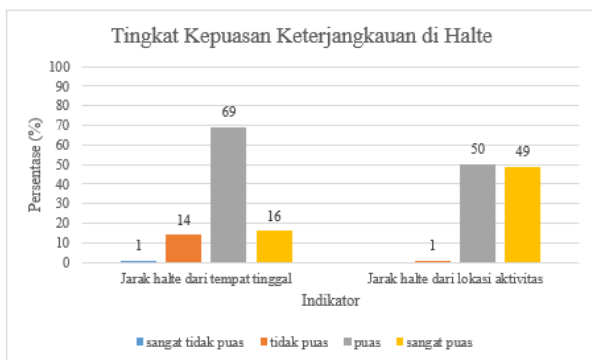
Gambar 3. Grafik Tingkat Kepuasan Keselamatan di Halte

Berdasarkan Gambar 3, tanggapan responden berdasarkan tingkat kepuasan keselamatan di halte mayoritas memilih puas baik dari informasi tanggap darurat dan fasilitas pintu masuk turun/naik.



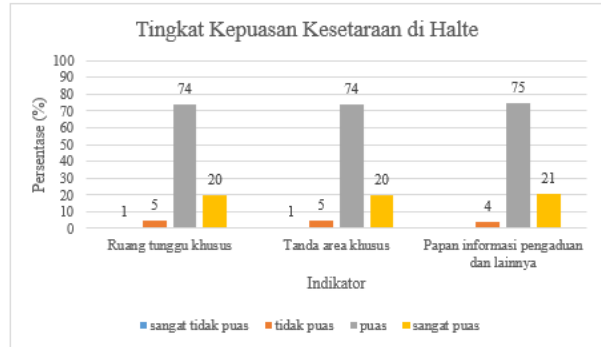
Gambar 4. Grafik Tingkat Kepuasan Kenyamanan di Halte

Berdasarkan Gambar 4, tanggapan responden berdasarkan tingkat kepuasan kenyamanan di halte mayoritas memilih puas.



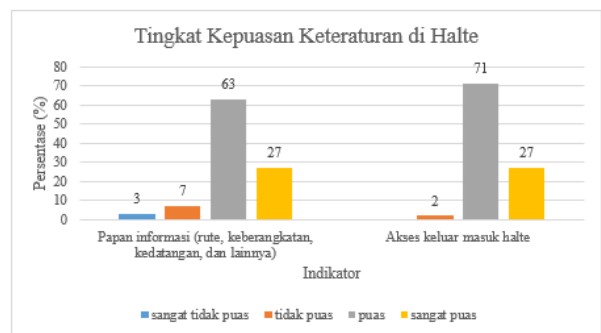
Gambar 5. Grafik Tingkat Kepuasan Keterjangkauan di Halte

Berdasarkan Gambar 5, tanggapan responden berdasarkan tingkat kepuasan keterjangkauan di halte mayoritas memilih puas.



Gambar 6. Grafik Tingkat Kepuasan Kesetaraan di Halte

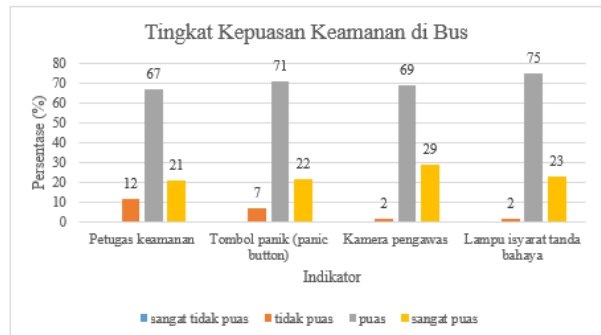
Berdasarkan Gambar 6, tanggapan responden berdasarkan tingkat kepuasan kesetaraan di halte mayoritas memilih puas.



Gambar 7. Grafik Tingkat Kepuasan Keteraturan di Halte

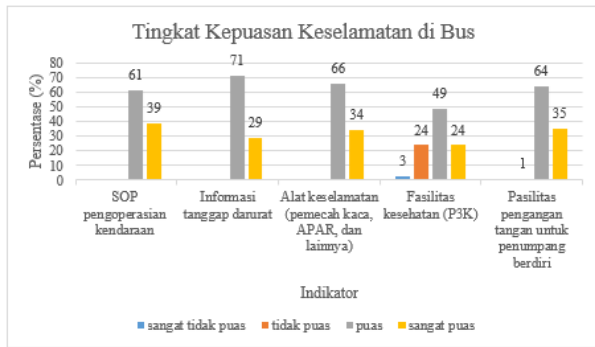
Berdasarkan Gambar 7, tanggapan responden berdasarkan tingkat kepuasan keteraturan di halte mayoritas memilih puas.

3.3 Kepuasan Pelayanan Bus Biskita Trans Pakuan Koridor 1



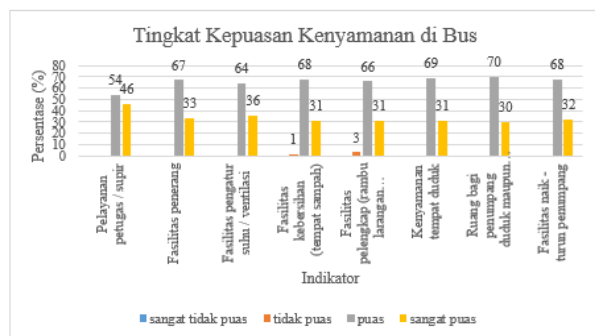
Gambar 8. Grafik Tingkat Kepuasan Keamanan di Bus

Berdasarkan Gambar 8, tanggapan responden berdasarkan kepuasan keamanan di bus mayoritas memilih puas.



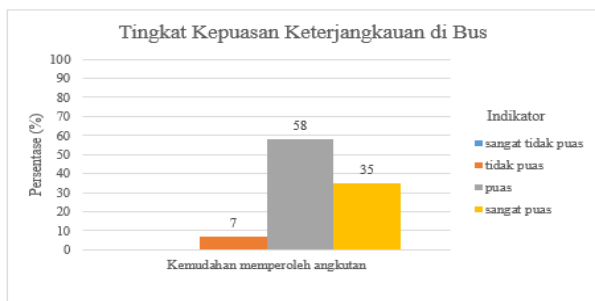
Gambar 9. Grafik Tingkat Kepuasan Keselamatan di Bus

Berdasarkan Gambar 9, tanggapan kepuasan responden berdasarkan tingkat kepuasan keselamatan di bus mayoritas memilih puas.



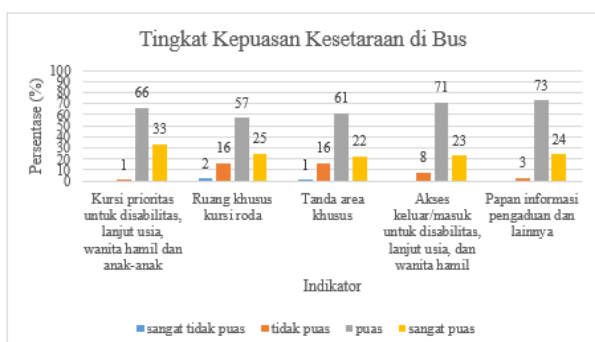
Gambar 10. Grafik Tingkat Kepuasan Kenyamanan di Bus

Berdasarkan Gambar 10, tanggapan kepuasan responden berdasarkan tingkat kepuasan kenyamanan di bus mayoritas memilih puas.



Gambar 11. Grafik Tingkat Kepuasan Keterjangkauan di Bus

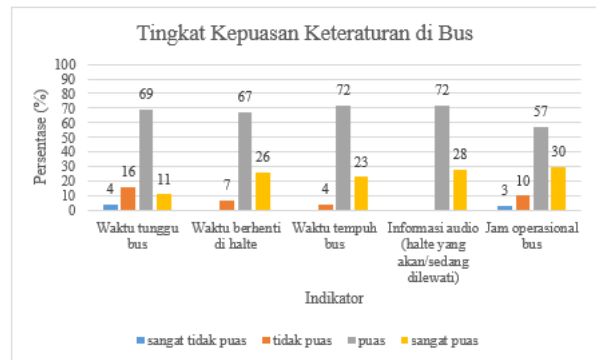
Berdasarkan Gambar 11, tingkat kepuasan responden berdasarkan tingkat kepuasan keterjangkauan di bus memilih puas dan sangat puas.



Gambar 12. Grafik Tingkat Kepuasan Kesetaraan di Bus

DOI : <https://doi.org/10.52158/jaceit.v5i1.567>

Berdasarkan Gambar 12, tanggapan kepuasan responden berdasarkan tingkat kepuasan kesetaraan di bus mayoritas memilih puas.

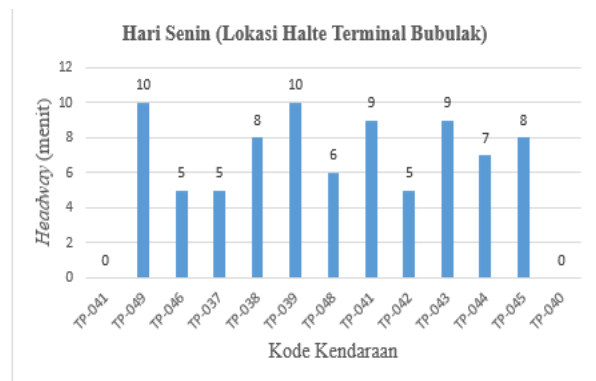


Gambar 13. Grafik Tingkat Kepuasan Keteraturan di Bus

Berdasarkan Gambar 13, tanggapan kepuasan responden berdasarkan tingkat kepuasan keteraturan di bus mayoritas memilih puas.

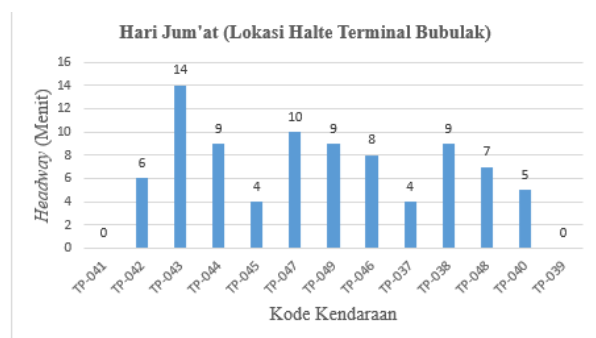
3.4 Hasil Survei Waktu Tunggu Kendaraan (*Headway*)

Waktu analisis data dilakukan untuk mengetahui perbedaan antara angkutan yang satu dengan angkutan yang lain. pada satu rute yang sama per-hari sesuai dengan dilaksanakan survei.



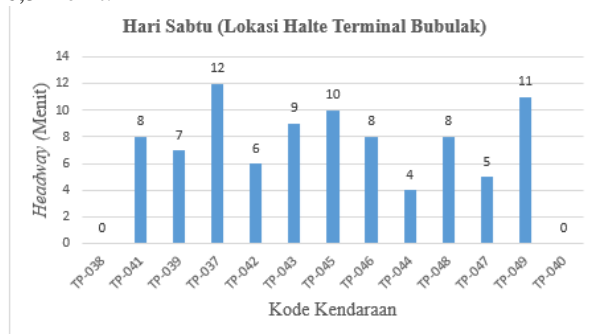
Gambar 14. Grafik Headway senin, 10 April 2023

Berdasarkan Gambar 14, hasil *headway* yang didapat pada hari Senin, 10 April 2023, untuk bus nomor 046, 037, dan 042 mendapatkan *headway* tercepat yaitu 5 menit, sedangkan *headway* terlama didapatkan bus nomor 049 dan 039 dengan *headway* 10 menit, dan *headway* rata-rata yaitu 6,3 menit.



Gambar 15. Grafik Headway jumat, 14 April 2023

Berdasarkan Gambar 15, hasil *headway* yang didapat pada hari Jumat, 14 April 2023, untuk bus nomor 045 dan 037 mendapatkan *headway* tercepat yaitu 4 menit, sedangkan *headway* terlama didapatkan bus nomor 043 dengan *headway* 14 menit, dan *headway* rata-rata yaitu 6,5 menit.

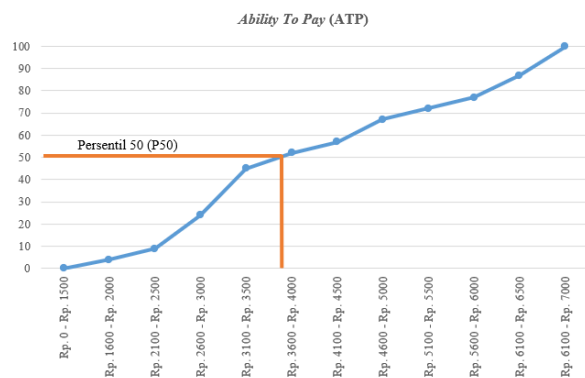


Gambar 16. Grafik Headway sabtu, 15 April 2023

Berdasarkan Gambar 16, hasil *headway* yang didapat pada hari Sabtu, 15 April 2023, untuk bus nomor 044 mendapatkan *headway* tercepat yaitu 4 menit, sedangkan *headway* terlama didapatkan bus nomor 037 dengan *headway* 12 menit, dan *headway* rata-rata yaitu 6,76 menit.

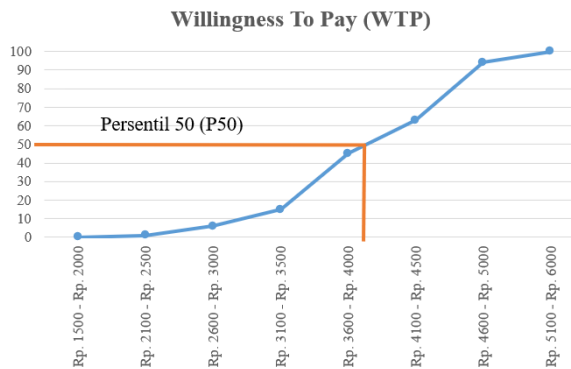
3.5 Analisis tarif

Analisis tarif dilakukan dengan metode *Ability To Pay* (ATP) dan *Willingness To Pay* (WTP) berdasarkan hasil dari kuesioner dan wawancara. Hasil analisis tarif akan disajikan sebagai berikut:



Gambar 17. Grafik ability to pay

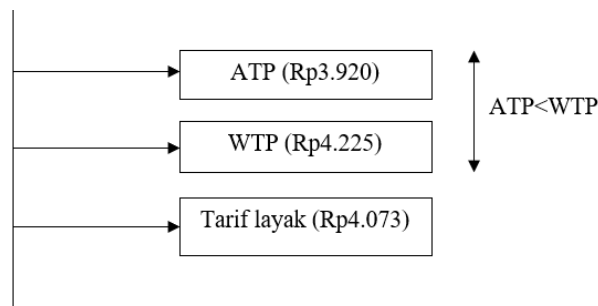
Berdasarkan Gambar 17, diperoleh nilai ATP minimum Rp2.000 dan ATP maksimum Rp7.000, dan hasil rata-rata ATP adalah Rp3.920.



Gambar 18. Grafik willingness to pay

Berdasarkan Gambar 18, diperoleh nilai WTP minimum Rp2.500 dan WTP maksimum Rp6.000, dan hasil rata-rata WTP adalah Rp4.225.

Berdasarkan hasil penentuan tarif yang layak untuk BTS Trans Pakuan koridor 1 adalah Rp4.073.



Gambar 19. Hubungan ATP, WTP, dan Tarif

Berdasarkan Gambar 19, menunjukkan bahwa hasil analisis penentuan tarif BTS Trans Pakuan koridor 1 dengan metode *Ability To Pay* (ATP) dan *Willingness To Pay* (WTP) didapat nilai ATP sebesar Rp3.920 dan nilai WTP sebesar Rp4.225, dimana hasil $ATP < WTP$. Hal ini memungkinkan terjadi bagi pengguna yang mempunyai penghasilan relatif rendah tetapi utilitas terhadap jasa tersebut sangat tinggi, sehingga keinginan pengguna untuk membayar jasa tersebut cenderung lebih dipengaruhi oleh utilitas. Untuk penetapan tarif yang layak untuk saat ini adalah sebesar Rp4.073 jika dibulatkan menjadi Rp4.000.

4. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan, maka di dapat kesimpulan sebagai berikut:

Berdasarkan hasil analisis penentuan tarif Biskita Trans Pakuan koridor 1 dengan metode *Ability To Pay* (ATP) dan *Willingness To Pay* (WTP) didapat nilai ATP sebesar Rp3.920 dan nilai WTP sebesar Rp4.255, dimana hasil $ATP < WTP$. Hal ini memungkinkan terjadi bagi pengguna yang mempunyai penghasilan relatif rendah tetapi utilitas terhadap jasa tersebut sangat tinggi, sehingga keinginan pengguna untuk membayar jasa tersebut cenderung lebih dipengaruhi oleh utilitas. Untuk penetapan tarif yang layak untuk saat ini adalah

sebesar Rp4.073 jika dibulatkan menjadi Rp4.000. Hasil survei nilai *headway* rata-rata adalah 6,54 menit, dimana hasil tersebut telah sesuai dengan standar penilaian ideal 5-10 menit. Prioritas paling tinggi dalam pelayanan BTS Trans Pakuan koridor 1 adalah aspek keteraturan.

Daftar Rujukan

- [1] R. Sugeng, E. F. Nasuon, and E. U. Hasanah, "Kinerja Teknis dan Analisis ATP WTP Angkutan Trans Jogja," *Pros. Semin. Nas. Tek. Sipil* 2016 Fak. Tek. Univ. Muhammadiyah Surakarta, no. June, pp. 91–98, 2016.
- [2] M. P. R. Indonesia, "Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 10 Tahun 2012." pp. 1–12, 2012.
- [3] T. Murtejo, A. Muhajir, and N. Chayati, "Evaluasi Kinerja Angkutan Umum Trans Pakuan Trayek Terminal Bubulak via Cidangi-Ciawi di Kota Bogor," *Jurnal Komposit: Jurnal Ilmu-ilmu Teknik Sipil*, vol. 7, no. 1, pp. 61–68, 2023, doi: 10.32832/komposit.v7i1.7367.
- [4] R. Anggraini, I. Caisarina, M. Ahlan, D. Rahmani, and E. Jalil, "Kajian Penentuan Tarif Bus Trans Koetaradja berdasarkan Ability to Pay (ATP) dan Willingness to Pay (WTP)," 2019.
- [5] R. Risdiyanto, E. F. Nasution, and E. U. Hasanah, "Kinerja Teknis dan Analisis ATP WTP Angkutan Trans Jogja," in *Prosiding Seminar Nasional Teknik Sipil*, 2016, pp. 91–96.
- [6] R. Dwitasari, "Kemampuan dan kemauan membayar (ATP-WTP) calon pengguna angkutan umum Light Rail Transit (LRT) di Yogyakarta," *Jurnal Transportasi Multimoda*, vol. 16, no. 1, pp. 101–110, Aug. 2018.
- [7] A. D. Susanto, B. Yulianto, and A. Mhm, "Analisis Potensi Demand, Ability to Pay (ATP) dan Willingness to Pay (WTP) BST koridor 1 dengan Adanya Sistem Contra Flow di Jalan Brigjen Slamet Riyadi Pada Pertokoan," *Matriks Teknik Sipil*, vol. 5, no. 1, pp. 229–234, 2017.
- [8] E. Zohra, R. S. Suyono, and S. N. Kadarini, "Analisis Ability To Pay (ATP) dan Willingness to Pay (WTP) untuk Penentuan Tarif Pada Perencana Angkutan Umum BRT di Kota Pontianak," *JeLAST: Jurnal PWK, Laut, Sipil, Tambang*, vol. 5, no. 3, pp. 1–8, 2018, doi: <http://dx.doi.org/10.26418/jelast.v5i3.30771>.
- [9] M. Firdausi, N. El Hafizah, R. Sekartadji, and D. H. Istiono, "Analisis Kemampuan dan Kemauan Membayar (ATP-WTP) Penumpang Bus Kota Rute Purabaya-Bratang," *Jurnal Teknologi dan Manajemen*, vol. 1, no. 1, pp. 62–66, 2020.
- [10] F. Susanto, M. R. Anwar, and A. Wicaksono, "Analisis Kemampuan dan Kemauan Membayar (ATP-WTP) Penumpang Bus Kota Surabaya Rute P1 Purabaya-Darmo-Perak," *Jurnal Tata Kota dan Daerah*, vol. 7, no. 2, pp. 89–98, 2015.
- [11] B. Basuki, S. Khoirunnisa, and S. Shalahuddin, "Pengaruh Mutu Layanan, Persepsi Harga, Faktor Emosional dan Kemudahan terhadap Kepuasan Penumpang Kereta Api DAOP VI Yogyakarta," *Journal Management, Business, and Accounting*, vol. 22, no. 1, pp. 2655–826, 2023.
- [12] A. M. Primayandi and A. I. Gunawan, "Analisis Persepsi Penumpang Kereta Api Jarak Jauh Terhadap Keamanan dan Kualitas Layanan di Stasiun Bandung," in *Prosiding The 13th Industrial Research Workshop and National Seminar Bandung*, 2022, pp. 1040–1044.
- [13] Ardila, F.A.A.D, Murtedjo, Tedy, and Chayati, Nurul. "Studi Penentuan Tarif Buy the Service Transpakuan Koridor 6 Metode Ability to Pay dan Willingness to Pay". *Journal of Applied Civil Engineering and Infrastructure Technology*, 4(2). 2023.