

ANALISIS PERHITUNGAN TARIF ANGKUTAN BERBASIS MASSAL JALAN DI KAWASAN PERKOTAAN DENGAN SKEMA PEMBELIAN LAYANAN (*BUY THE SERVICE*) KOTA BOGOR

Asyifa Ul Rohmawan¹, I Made Suharta², Lira Agusintas³

^{1,2,3}Institut Transportasi dan Logistik Trisakti, Jakarta Timur, Indonesia

Email: asyifaulrohman1@gmail.com

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis besaran Biaya Operasional Kendaraan (BOK) yang dikeluarkan oleh operator BusKita Transpakuan, mengukur ATP dan WTP pengguna layanan, serta merumuskan skema tarif yang optimal dengan mempertimbangkan keterjangkauan masyarakat dan keberlanjutan layanan transportasi. Berdasarkan hasil penelitian, dapat disimpulkan bahwa besaran biaya operasional kendaraan yang dikeluarkan oleh operator angkutan umum mencapai Rp. 11.707 per kilometer, dengan beban biaya per penumpang sebesar Rp. 5.300, berdasarkan kapasitas kendaraan 40 penumpang dan faktor muat 70 persen. Analisis terhadap kemampuan membayar (ATP) menunjukkan bahwa rata-rata pengguna layanan angkutan umum pada keempat koridor memiliki kemampuan membayar sebesar Rp. 3.589, sedangkan tingkat kemauan membayar (WTP) rata-rata sebesar Rp. 3.077. Dengan mempertimbangkan keseimbangan antara kemampuan dan kemauan membayar pengguna serta keberlangsungan operasional angkutan umum, besaran tarif yang direkomendasikan adalah Rp. 3.500 per penumpang, dengan subsidi pemerintah sebesar Rp. 1.800 per penumpang.

Kata Kunci: *BusKita, Transpakuan, Tarif.*

Abstract

This study aims to analyze the magnitude of Vehicle Operational Costs (VOC) incurred by the BusKita Transpakuan operator, measure users' Ability to Pay (ATP) and Willingness to Pay (WTP), and formulate an optimal fare scheme that considers public affordability and the sustainability of transportation services. Based on the study results, it can be concluded that the vehicle operational cost incurred by public transport operators reaches Rp. 11,707 per kilometer, with a cost burden per passenger of Rp. 5,300, based on a vehicle capacity of 40 passengers and a load factor of 70 percent. The analysis of Ability to Pay (ATP) shows that the average public transport user across the four corridors has an ATP of Rp. 3,589, while the average Willingness to Pay (WTP) is Rp. 3,077. Considering the balance between users' ability and willingness to pay as well as the sustainability of public transport operations, the recommended fare is Rp. 3,500 per passenger, with a government subsidy of Rp. 1,800 per passenger.

Keywords: *BusKita, Transpakuan, Fare.*

A. PENDAHULUAN

Layanan angkutan umum di kawasan perkotaan memiliki peran penting dalam mengurangi kemacetan dan meningkatkan mobilitas masyarakat (Hasibuan, 2025; Priambodo & Roychansyah, 2025; Yumame et al., 2025). Kota Bogor Sebagai bagian dari kota penyangga DKI Jakarta menghadapi tantangan dalam pengelolaan angkutan umum, khususnya terkait dengan tingginya penggunaan kendaraan pribadi yang berkontribusi

terhadap kemacetan dan efisiensi pergerakan lalu lintas. Salah satu upaya pemerintah dalam meningkatkan minat masyarakat terhadap angkutan umum adalah melalui program *buy the service* (BTS), yaitu skema pembelian layanan angkutan umum berbasis jalan yang beroperasi sesuai dengan Standar Pelayanan Minimal (SPM).

Program ini memberikan layanan transportasi publik dengan mutu yang lebih unggul serta penetapan tarif yang awalnya disubsidi oleh pemerintah. Namun, dalam jangka panjang, pemerintah akan mengurangi subsidi dan menerapkan sistem tarif yang perlu mempertimbangkan daya beli serta keinginan masyarakat untuk membayar layanan angkutan umum tersebut. Untuk memastikan keberlanjutan program BTS dan menghindari penurunan jumlah pengguna akibat tarif yang tidak sesuai, penting untuk melakukan penelitian mengenai perhitungan tarif yang mengacu pada konsep ideal menurut kesanggupan membayar (ATP) serta keinginan membayar (WTP) dari pengguna layanan. Selain itu, tarif yang ditetapkan juga harus memperhitungkan keberlanjutan operasional penyedia jasa angkutan umum agar tetap berkelanjutan secara ekonomi.

Penelitian ini menjadi penting karena keputusan penetapan tarif layanan BusKita Transpakuan harus mempertimbangkan keseimbangan antara keterjangkauan bagi masyarakat dan keberlanjutan operasional bagi penyedia layanan transportasi. Jika tarif yang ditetapkan terlalu tinggi, masyarakat dapat kembali beralih ke kendaraan pribadi atau angkot yang lebih fleksibel, sedangkan jika tarif terlalu rendah tanpa subsidi berkelanjutan, operator angkutan dapat mengalami kesulitan finansial dalam perspektif jangka panjang, sehingga diperlukan metode pendekatan ATP dan WTP untuk memastikan Bahwasanya tarif yang diberlakukan Sejalan dengan daya beli masyarakat sekaligus tetap menjamin kelangsungan operasional transportasi massal berbasis jalan di Kota Bogor.

Penelitian Ini dilakukan guna menganalisis besaran komponen pengeluaran BOK yang ditanggung oleh penyelenggara layanan, BusKita Transpakuan, mengukur ATP dan WTP pengguna layanan, serta merumuskan skema tarif yang optimal dengan mempertimbangkan keterjangkauan masyarakat dan keberlanjutan layanan transportasi. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi yang signifikan dalam bentuk rekomendasi kebijakan tarif yang adil dan berkelanjutan, mendukung peningkatan kualitas layanan transportasi publik, serta menjadi referensi bagi pemerintah daerah dalam merancang strategi subsidi dan insentif yang tepat guna mendorong penggunaan angkutan umum yang lebih luas di Kota Bogor.

B. TINJAUAN PUSTAKA

Proses pemindahan pengangkutan barang maupun orang dari satu titik ke titik lainnya disebut transportasi (Rasyid, 2021; Kurniawan, 2023; Sumihar et al., 2024). Menurut Miro, transportasi adalah upaya memindahkan suatu objek ke tempat lain agar lebih bermanfaat atau sesuai dengan tujuan tertentu (Sulistyowati & Muazansyah, 2019).

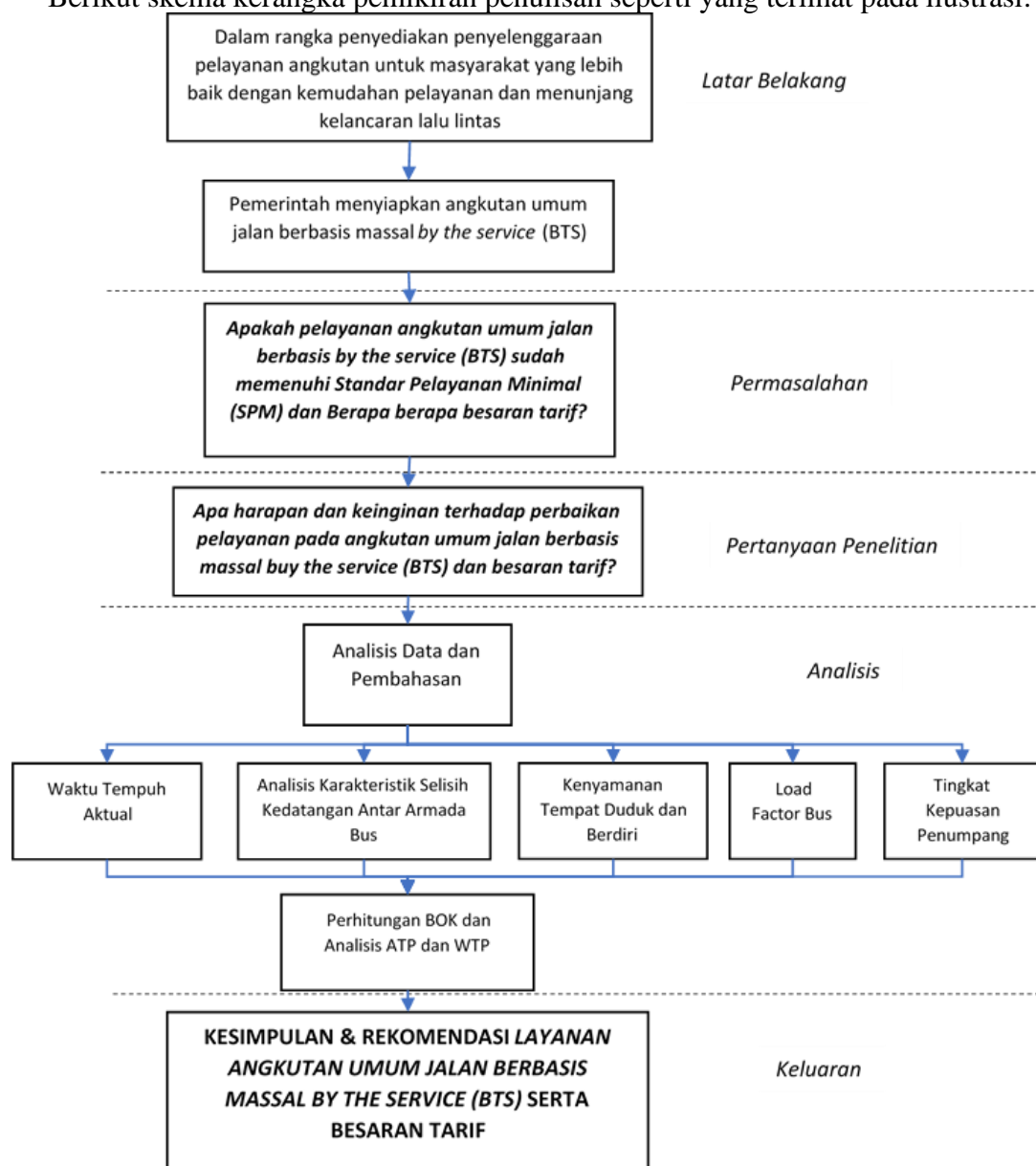
Menurut Studi SPM BSTP 2009, angkutan umum dikelompokkan berdasarkan kepentingan dan ukuran kota menjadi tiga tingkat, dikategorikan ke dalam tingkat sangat penting, penting, dan cukup penting. Berdasarkan ukuran kota, SPM dibagi menjadi kota kecil, sedang, besar, dan metropolitan. Standar SPM ditetapkan melalui pendekatan perhitungan yang bersifat kuantitatif maupun kualitatif. BOK mengacu pada seluruh pengeluaran yang berkaitan dengan pengoperasian kendaraan dalam kondisi dan tujuan tertentu.

Penentuan tarif dilihat dari tiga perspektif: operator, pengguna, dan pemerintah sebagai regulator (Ramli et al., 2023; Sriastuti & Rai Asmani, 2016; Wijaya et al., 2016). *Ability to pay* (ATP) adalah kemampuan individu untuk melakukan pembayaran layanan mengacu pada tingkat penghasilan yang ideal. ATP dipengaruhi oleh penghasilan, kebutuhan transportasi, biaya transportasi, dan persentase penghasilan untuk transportasi (Jalil et al.,

2018; Safitri, 2016; Turasno et al., 2019). *Willingness to pay* (WTP) merujuk pada rata-rata nilai rupiah yang bersedia dibayarkan masyarakat untuk pemakaian satu unit angkutan umum (Gautama & Yanto, 2018; Mansuetus & Mikael, 2019; Ramlan et al., 2023).

Perhitungan WTP didasarkan pada persepsi masyarakat, dipengaruhi oleh jumlah armada, kualitas layanan, utilitas, dan penghasilan pengguna. Sebagaimana dijelaskan oleh (Elkhasnet & Al Rasyid, 2020). Biaya Operasional Kendaraan (BOK) merupakan biaya ekonomi yang timbul dari pengoperasian kendaraan yang beroperasi dalam kondisi normal untuk memenuhi tujuan tertentu. Menurut (Sriastuti & Rai Asmani, 2016) pengeluaran operasional kendaraan dapat diartikan sebagai pengeluaran pengoperasian kendaraan bergantung pada berbagai faktor, termasuk kondisi jalan, geometrik, Jenis perkerasan, kecepatan kendaraan, dan tipe kendaraan. Menurut (Atmo & Palur-kartasura, 2009), tarif angkutan adalah daftar harga bagi pengguna jasa transportasi.

Berikut skema kerangka pemikiran penulisan seperti yang terlihat pada ilustrasi:



Gambar 1. Framework Pemikiran Penelitian

Sesuai dengan kerangka berfikir tersebut dapat diduga proses penentuan tarif pelayanan yang diharapkan oleh penumpang pada angkutan umum massal berbasis jalan *buy the service* (BTS) di Kota Bogor.

C. METODE

Penelitian ini menggunakan data sekunder sebagai sumber utama yang diperoleh melalui berbagai media perantara, baik yang telah diterbitkan maupun yang belum diterbitkan secara umum (Wijayanti et al., 2023). Teknik pengumpulan data dilakukan melalui survei instansional, survei wawancara, dan kajian literatur (Hakim, 2019). Untuk memberikan pemahaman yang jelas terhadap variabel penelitian, berikut adalah definisi operasional variabel yang digunakan (Ahyar et al., 2020). Kinerja operasional BTS mengacu pada efisiensi dan efektivitas layanan transportasi BTS yang diukur melalui indikator seperti frekuensi perjalanan, keterisian penumpang, waktu tempuh, dan tingkat kepuasan pengguna. BOK adalah pengeluaran biaya yang ditanggung oleh operator angkutan umum dalam menjalankan layanan, termasuk bahan bakar, perawatan kendaraan, biaya pengemudi, dan biaya operasional lainnya (Sajiwo, 2023). ATP mengacu pada kapasitas masyarakat untuk membayar tarif layanan angkutan umum berdasarkan tingkat pendapatan dan alokasi belanja transportasi, sementara *willingness to pay* (WTP) mengacu pada kesediaan masyarakat untuk membayar tarif tertentu berdasarkan persepsi terhadap kualitas layanan yang diberikan (Ashar et al., 2023).

Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini mencakup teknik pengambilan sampel, analisis kinerja angkutan umum, serta perhitungan tarif berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK), *Ability to Pay* (ATP), dan *Willingness to Pay* (WTP). Teknik purposive sampling (Lenaini, 2021) digunakan untuk memilih sampel penelitian, di mana responden dipilih berdasarkan karakteristik tertentu, yaitu pengguna aktif layanan BTS di Kota Bogor. Penentuan jumlah sampel dilakukan berdasarkan survei pendahuluan, dengan jumlah sampel sebanyak 286 orang per koridor dari populasi 1000 orang per koridor (Maidiana, 2021; Wardah, 2017).

D. HASIL DAN PEMBAHASAN

Metode survei *State Preference* dipilih oleh peneliti sebagai strategi utama dalam pelaksanaan penelitian ini (Marshall et al., 2024). Survey dilakukan dengan cara meresponden setiap penumpang BisKita pada masing-masing koridor yaitu Koridor 1 (Terminal Bubulak-Cidangiang), Koridor 2 (Terminal Bubulak-Ciawi), Koridor 5 (Terminal Ciparigi-Stasiun Bogor), Koridor 6 (Parung Banteng-Gor 2) yang berfungsi untuk mengumpulkan data.

Analisis *Ability to Pay* (ATP)

Dalam analisis ATP, nilai ATP dibuat berdasarkan penghasilan dari para responden serta alokasi biaya transportasi per bulan. Berdasarkan data yang telah dikumpulkan kemudian dilakukan perhitungan tarif yang dikategorikan berdasarkan jenis pekerjaan menggunakan metode ATP. Pada koridor 1, ATP yang diperoleh pada masing-masing kategori PNS/TNI/Polri, Pelajar/Mahasiswa, Pedagang, Swasa, IRT, dan Wirasusaha yaitu Rp. 4.117, Rp. 626, Rp. 3.728, Rp. 5.006, Rp. 3.337 dan Rp. 5.040 dengan ATP rata-rata seluruh kategori sebesar Rp. 3.642. Untuk koridor 2, ATP yang diperoleh pada masing-masing kategori sebesar Rp. 4.973, Rp. 2.709, Rp. 3.125, Rp. 4.556, Rp. 3.128 dan Rp. 3.600 dengan ATP rata-rata seluruh kategori sebesar Rp. 3.628.

Sedangkan koridor 5, ATP yang diperoleh pada masing-masing kategori PNS/TNI/Polri, Pelajar/Mahasiswa, Pedagang, Swasa, IRT, dan Wirasusaha yaitu Rp. 6.229, Rp. 1.669, Rp. 2.000, Rp. 4.410, Rp. 2.190 dan Rp. 4.960 dengan ATP rata-rata seluruh kategori sebesar Rp. 3.576. Untuk koridor 6, ATP yang diperoleh pada masing-masing kategori sebesar Rp. 5.339, Rp. 1.494, Rp. 2.486, Rp. 5.625, Rp. 2.080 dan Rp. 3.720 dengan ATP rata-rata seluruh kategori sebesar Rp. 3.457. Dari keempat koridor yang telah dianalisis

dan didapat nilai kemampuan untuk membayarnya (ATP) diperoleh Rata-rata besaran kemampuan membayar adalah sebesar Rp. 3.589.

Analisis *Willingness to Pay* (WTP)

Analisis WTP mencerminkan rata-rata tarif yang sesuai dengan keinginan atau kesediaan penumpang untuk membayar jasa angkutan umum yang mereka manfaatkan. Pada koridor 1, WTP yang diperoleh pada masing-masing kategori PNS/TNI/Polri, Pelajar/Mahasiswa, Pedagang, Swasa, IRT, dan Wirasusaha yaitu Rp. 4.125, Rp. 2.538, Rp. 2.900, Rp. 2.619, Rp. 2.612 dan Rp. 3.038 dengan WTP rata-rata seluruh katategori sebesar Rp. 2.972. Untuk koridor 2, WTP yang diperoleh pada masing-masing kategori sebesar Rp. 4.250, Rp. 2.537, Rp. 2.796, Rp. 2.752, Rp. 2.750 dan Rp. 4.500 dengan WTP rata-rata seluruh katategori sebesar Rp. 3.264.

Sedangkan koridor 5, WTP yang diperoleh pada masing-masing kategori PNS/TNI/Polri, Pelajar/ Mahasiswa, Pedagang, Swasa, IRT, dan Wirasusaha yaitu Rp. 3.625, Rp. 2.525, Rp. 2.533, Rp. 2.575, Rp. 2.546 dan Rp. 4.125 dengan WTP rata-rata seluruh katategori sebesar Rp. 2.988. Untuk koridor 6, WTP yang diperoleh pada masing-masing kategori sebesar Rp. 3.625, Rp. 2.464, Rp. 2.613, Rp. 2.779, Rp. 2.510 dan Rp. 4.500 dengan WTP rata-rata seluruh katategori sebesar Rp. 3.082. Dari keempat koridor yang telah dianalisis dan didapat nilai kemauan untuk membayarnya (WTP) diperoleh rata-rata nilai kemampuan untuk membayar adalah sebesar Rp. 3.077.

Analisis Biaya Operasional Kendaraan (BOK)

Biaya operasional kendaraan (BOK) adalah jumlah pengeluaran yang dibutuhkan untuk menghasilkan satu unit layanan pada jasa angkutan. Berikut hasil dari rekapitulasi biaya operasional kendaraan pada Bis Kita yang dibagi dalam beberapa komponen Biaya Operasional Kendaraan (BOK), terdiri atas: (a) Biaya untuk investasi armada (b) Biaya operasional serta pemeliharaan (c) Biaya investasi dalam sistem pemantauan keselamatan dan perilaku pengemudi serta penumpang (d) Biaya yang terkait dengan awak kendaraan per bus (e) Biaya untuk meningkatkan fasilitas armada (f) Biaya tidak langsung, yang meliputi (1) Biaya pegawai kantor dan (2) Biaya pengelolaan.

Analisis WTP mengacu pada nilai tarif rata-rata yang diharapkan atau yang sesuai dengan kesediaan penumpang untuk membayar atas layanan transportasi umum yang mereka gunakan. Pada koridor 1, WTP yang diperoleh pada masing-masing kategori PNS/TNI/Polri, Pelajar/Mahasiswa, Pedagang, Swasa, IRT, dan Wirasusaha yaitu Rp. 4.125, Rp. 2.538, Rp. 2.900, Rp. 2.619, Rp. 2.612 dan Rp. 3.038 dengan WTP rata-rata seluruh katategori sebesar Rp. 2.972. Untuk koridor 2, WTP yang diperoleh pada masing-masing kategori sebesar Rp. 4.250, Rp. 2.537, Rp. 2.796, Rp. 2.752, Rp. 2.750 dan Rp. 4.500 dengan WTP rata-rata seluruh katategori sebesar Rp. 3.264.

Tabel 1. Rekapitulasi Biaya Operasional Kendaraan

No	Rekapitulasi Biaya	Biaya	Satuan
1	Biaya Investasi Armada	2.293,00	Rp/Km
2	Biaya operasional dan pemeliharaan	4.035,68	Rp/Km
3	Biaya investasi sistem monitoring keselamatan keamanan dan perilaku penumpang	286,81	Rp/Km
4	Biaya awak kendaraan per bus	2.816,16	Rp/Km
5	Biaya peningkatan fasilitas	22,02	Rp/Km
6	Biaya tidak langsung		Rp/Km
	a. Baiaya pegawai kantor	1.061,78	Rp/Km
	b. Biaya pengelolaan	126,49	Rp/Km
Total Biaya Per KM		10.641,94	Rp/Km
Margin Laba (10%)		1.064,19	Rp/Km
Total		11.707,00	Rp/Km

Perhitungan Tarif

Penentuan tarif harus menghasilkan keuntungan bagi penyedia jasa dan tidak memberatkan pengguna jasa sehingga dapat menguntungkan kedua belah pihak yaitu penyedia jasa memperoleh untung dan pengguna jasa mendapatkan kepuasan terhadap jasa yang telah mereka terima. Yang kedua, pemilihan sistem tarif juga harus diperhatikan berdasarkan jenis pelayanannya. Beberapa sistem pentarifan yang digunakan adalah tarif datar dan tarif berdasarkan jarak. Dilihat dari jenis pelayanan pada Bus Kita atau Transpakuan Bogor yang terintegrasi dan tersistem maka sistem pentarifan yang cocok adalah sistem tarif datar atau flat. Dalam penentuan besaran tarif terdapat 3 (tiga) sudut pandang yaitu sudut pandang pengguna jasa angkutan (user), pemerintah (regulator) dan penyedia jasa transportasi (operator). Dalam bagian ini akan dibahas dan dihitung terkait dengan penentuan besaran tarif dari sudut pandang penyedia jasa transportasi (operator).

Tabel 2. Perhitungan Tarif Dari Sudut Pandang Operator

No	Koridor	Panjang Lintasan	Kapasitas Kendaraan	BOK	Jumlah Penumpang (LF 70%)	Biaya Operasional /Trip	Tarif
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5) = (3) x 70%	(6) = (2) x (4)	(7) = (6) ÷ (5)
1	Koridor 1	27.4	80	11,707	56	320,771.80	5,728.07
2	Koridor 2	34.4	80	11,707	56	402,720.80	7,191.44
3	Koridor 5	20.5	80	11,707	56	239,993.50	4,285.60
4	Koridor 6	19.1	80	11,707	56	223,603.70	3,992.92
Rata – Rata							5,299.51

Berdasarkan perhitungan di atas maka dapat dilihat bahwa jenis pelayanan pada BusKita atau Transpakuan Bogor yang terintegrasi dan tersistem serta sistem pentarifan yang cocok adalah sistem tarif datar atau flat, maka diperoleh rata-rata tarif yang dihitung adalah sebesar Rp. 5.299.51 atau dibulatkan menjadi Rp. 5.300.

E. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian, dapat disimpulkan bahwa besaran biaya operasional kendaraan yang dikeluarkan oleh operator angkutan umum mencapai Rp. 11.707 per kilometer, dengan beban biaya per penumpang sebesar Rp. 5.300, berdasarkan kapasitas kendaraan 40 penumpang dan faktor muat 70 persen. Analisis terhadap kemampuan membayar (ATP) menunjukkan bahwa rata-rata pengguna layanan angkutan umum pada keempat koridor memiliki kemampuan membayar sebesar Rp. 3.589, sedangkan tingkat kemauan membayar (WTP) rata-rata sebesar Rp. 3.077. Dengan mempertimbangkan keseimbangan antara kemampuan dan kemauan membayar pengguna serta keberlangsungan operasional angkutan umum, besaran tarif yang direkomendasikan adalah Rp. 3.500 per penumpang, dengan subsidi pemerintah sebesar Rp. 1.800 per penumpang.

DAFTAR PUSTAKA

- Ashar, D. A., Muthalib, A. A., Nur, S., Rumbia, W. A., Barani, L. O. S., & Tamburaka, I. P. (2023). Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Willingness to Pay pada Konsumen Rumah Tangga (Studi pada PDAM Tirta Anoa-Kota Kendari). *Jurnal Progres Ekonomi Pembangunan (JPEP)*, 8(2), 161–170.
- Atmo, P. O., & Palur-kartasura, T. (2009). Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan. *Ability to Pay dan Willingness to Pay (Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Sebelas Maret)*.
- Elkhasnet, & Al Rasyid, M. F. (2020). Analisis Biaya Operasional Kendaraan (BOK) Angkutan Kota Trayek Cimahi-Leuwipanjang Bandung. *Jurusan Teknik Sipil Itenas*, 6(1), 33-41.
- Gautama, G., & Yanto, W. A. (2018). *Analisa Tarif Angkutan Sekolah (ABUDEMEN) Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan, Ability To Pay dan Willingness To Pay*.

- 8(1), 91–105.
- Hardani, Auliya, N. H., Andriani, H., Fardani, R. A., Ustiawaty, J., Utami, E. F., Sukmana, D. J., & Istiqomah, R. R. (2020). *Metode Penelitian Kualitatif & Kuantitatif*. Yogyakarta: Pustaka Ilmu.
- Hasibuan, I. E. (2025). Analisis Hukum Ekonomi Terhadap Kebijakan Angkutan Umum di Kota Medan; Perspektif Al-Maslahah. *Al-Muamalat: Jurnal Ilmu Hukum & Ekonomi Syariah*, 10(1), 1–14.
- Jalil, E., Anggraini, R., & Sugiarto, S. (2018). *Analisis Biaya Operasional Kendaraan, Ability To Pay Dan Willingness To Pay Untuk Penentuan Tarif Bus Trans Koetaradja Koridor III*. 1(4), 1–10. <https://doi.org/10.24815/jarsp.v1i1.12449>
- Kurniawan, A. C. (2023). Analisis Pelayanan Kepuasan Konsumen pada Bisnis Transportasi. *Journal of Education Reasearch*, 4(2), 831–836.
- Lenaini, I. (2021). Teknik Pengambilan Sampel Purposive dan Snowball Sampling. *HISTORIS: Jurnal Kajian, Penelitian & Pengembangan Pendidikan Sejarah*, 6(1), 33–39. <http://journal.ummat.ac.id/index.php/historis>
- Maidiana, M. (2021). Penelitian Survey. *ALACRITY: Journal of Education*, 1(2), 20–29. <https://doi.org/10.52121/alacrity.v1i2.23>
- Mansuetus, G., & Mikael, W. (2019). Kajian Tarif Angkutan Pedesaan Trayek Terminal Kota Ruteng – Satar Mese. *TEKNOSIAR*, 13(1), 14–25.
- Marshall, D. A., Veldwijk, J., Janssen, E. M., & Reed, S. D. (2024). Stated-Preference Survey Design and Testing in Health Applications. *The Patient-Patient-Centered Outcomes Research*. <https://doi.org/10.1007/s40271-023-00671-6>
- Muhammad Luqman Hakim. (2019). Peran Transportasi Online di Kalangan Mahasiswa Universitas Indonesia Depok. *Skripsi*.
- Priambodo, D., & Roychansyah, M. S. (2025). Tipologi Penerapan Konsep Kawasan Berbasis Transit di 11 Stasiun Kota Kecil Jalur Selatan Pulau Jawa. *Pawon: Jurnal Arsitektur*, 9(01), 119-140.
- Ramlan, R., Lestari, S. P., WT, B. A. S., & Pirade, D. L. (2023). Evaluasi Kinerja Angkutan Umum di Kota Palu. *Konferensi Nasional Teknik Sipil (KoNTekS)*, 1(6), 16–17.
- Ramli, M. I., Mullyani, S. P., Adisasmita, S. A., Abdurrahman, M. A., & Yatmar, H. (2023). Analisis Ability to Pay dan Willingness To Pay Non-Komuter untuk Penentuan Tarif pada Perencanaan Layanan Operasi Kereta Api Makassar-Parepare. *Jurnal Ilmiah Rekayasa Sipil*, 20(1), 51–60. <https://doi.org/10.30630/jirs.v20i1.949>
- Rasyid, Z. Z. (2021). Proceedings Series Master of Management Program Business Adaptability, Change Management and Technopreneur Conferences e-ISSN: 0000-0000. *Proceedings Series Master of Management Program Business Adaptability, Change Management and Technopreneur Conferences*, 299–305.
- Safitri, R. (2016). Evaluasi Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Ability To Pay (ATP) dan Willingness To Pay (WTP) di Kota Pangkalpinang. *Jurnal Fropil*, 4, 156–164.
- Sajiwo, A. (2023). *Biaya Operasional Kendaraan (BOK) bergantung dari jumlah dan tipe kendaraan yang memakai jalan yang dinilai, termasuk maksud dan tujuan dari perjalanan itu*.
- Sriastuti, D. A. N., & Rai Asmani, K. (2016). Biaya Operasional Kendaraan (BOK) Sebagai Dasar Penentuan Tarif Angkutan Umum Penumpang (AUP). *Paduraksa*, 4(2), 35–40.
- Sulistiyowati, A., & Muazansyah, I. (2019). Pemodelan Transportasi Adalah Media Yang Paling Efektif Dan Efisien Yang Dapat Menggabungkan Semua Faktor Tersebut Dan Keluarannya Dapat Digunakan Untuk Memecahkan Permasalahan Transportasi Baik Pada Masa Sekarang Maupun Pada Masa Yang Akan Datang. *IAPA Proceedings Conference*, 152–165.
- Sumihar, R., Basri, L., & Syarkawi, M. (2024). Analisis Kinerja Pada Ruas Jalan Raya

- Abepura-Kota Jayapura di Propinsi Jayapura. *Jurnal Teslink: Teknik Sipil Dan Lingkungan*, 6(2), 408–415.
- Turasno, B., Anggraini, R., & Darma, Y. (2019). Analisa Tarif Bus Trans Koetaradja Koridor 2A (Pusat Kota-Blang Bintang) Berdasarkan Biaya Operasi Kendaraan, Ability To Pay Dan Willingness To Pay. *Jurnal Arsip Rekayasa Sipil dan Perencanaan*, 2(1), 11–21. <https://doi.org/10.24815/jarsp.v2i1.13247>
- Wardah, S. (2017). Penentuan Jumlah Karyawan Yang Optimal Pada Penanaman Lahan Kelapa Sawit Dengan Menggunakan Metode Work Load Analysis (WLA). *Jurnal Teknik Industri: Jurnal Hasil Penelitian dan Karya Ilmiah Dalam Bidang Teknik Industri*, 3(1), 46. <https://doi.org/10.24014/jti.v3i1.6150>
- Wijaya, M. R. A. M. A. R., Sulistio, H., & Wicaksono, A. (2016). Kajian Penentuan Tarif Angkutan Kota Di Kota Malang (Studi Kasus Angkutan Kota Trayek AG dan TST). *Foreign Affairs*, 1(1), 1–9.
- Wijayanti, D. R., Widodo:, S., Ladyani:, F., & Khairunnisa. (2023). *Buku Ajar Metode Penelitian*. Science Techno Direct.
- Yumame, O., Pramono, S., & Pramudiana, I. D. (2025). Analisis Dampak Transportasi Rel terhadap Penurunan Tingkat Kemacetan di Jakarta. *Jurnal Pendidikan dan Ilmu Sosial*, 3(2024).