



Studi Penentuan Tarif *Buy the Service* Transpakuan Koridor 6 Metode *Ability to Pay* dan *Willingness to Pay*

Fitri Aning Ayu Dwi Ardila¹, Tedy Murtedjo², Nurul Chayati³

^{1,2,3}Teknik Sipil, Fakultas Teknik dan Sains, Universitas Ibn Khaldhun Bogor

¹fitridwi0288@gmail.com*, ²tedy.murtedjo@uika-bogor.ac.id, ³nurul.chayati@uika-bogor.ac.id

Abstract

Buskita Transpakuan is mass transportation in Bogor City which is increasingly in demand by the wider community. Based on this, a study on determining tariffs using the Ability to Pay and Willingness to Pay methods was carried out. This study aims to determine the applicable rates for Transpakuan BTS. This study uses a quantitative descriptive method, namely research that analyzes numerical data (numbers) and then analyzes it to conclude. The results showed (Ability to Pay) greater than Rp. 4180.00 from the WTP (Willingness to Pay) Rp. 4,000.00 occurs because users have higher paying abilities but satisfaction with the services used is still low so user willingness is relatively low, so service improvements are needed, and for the results the current decent tariff is Rp. 4,090.00 if rounded up to Rp. 4000.00. The service improvement priority desired by Buskita Transpakuan Corridor 6 passengers is the comfort aspect, followed by the safety aspect. The acquisition of headway values on Mondays, Tuesdays, Thursdays, and Saturdays on 9 Buskita Transpakuan Corridor 6 Bogor City transportation routes that pass through the Parung Bison - Air Mancur route has met the indicator standards because the average headway value of 8.1 minutes, the ideal rating of 5-10 minutes. This was influenced by the level of transportation operations, the majority of which were still high.

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

Abstrak

Buskita Transpakuan sebagai transportasi massal di Kota Bogor yang semakin diminati oleh masyarakat luas. Berdasarkan hal tersebut maka dilakukan kajian penentuan tarif dengan metode *Ability to Pay* dan *Willingness to Pay*. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui tarif yang berlaku untuk BTS transpakuan. Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kuantitatif yaitu penelitian yang dianalisis data-data numerik (angka) kemudian dianalisis untuk diambil kesimpulannya. Hasil penelitian menunjukkan (*Ability to Pay*) lebih besar Rp. 4180,00 dari pada WTP (*Willingness to Pay*) Rp. 4.000,00 terjadi karena pengguna memiliki kemampuan membayar lebih tinggi tetapi kepuasan terhadap pelayanan yang digunakan masih rendah sehingga kemauan pengguna menjadi relatif rendah, maka diperlukannya peningkatan layanan, dan untuk hasil tarif layak saat ini adalah sebesar Rp. 4.090,00 jika di bulatkan menjadi Rp. 4.000,00. Prioritas perbaikan pelayanan yang diinginkan oleh penumpang Buskita Transpakuan Koridor 6 adalah pada aspek kenyamanan, diikuti dengan aspek keselamatan. Perolehan nilai *headway* pada hari senin, selasa, kamis dan sabtu pada 9 trayek angkutan Buskita Transpakuan Koridor 6 Kota Bogor yang melewati jalur Parung banteng – Air Mancur telah memenuhi standar indikator karena rata-rata nilai *headway* yaitu 8.1 menit setandar penilaian ideal 5-10 menit. Hal tersebut dipengaruhi oleh tingkat operasi angkutan yang mayoritas masih tinggi.

Kata kunci: *Ability to Pay, Willingness to Pay, BTS Transpakuan, Tingkat Pelayanan, Headway.*

Diterima Redaksi : 21-07-2023 | Selesai Revisi : 08-08-2023 | Diterbitkan Online : 01-12-2023

1. Pendahuluan

Kota Bogor banyak nya kemacetan lalu lintas, Sebagai upaya mengatasi permasalahan tersebut dan sekaligus membangun kembali jaringan angkutan umum pemerintah Kota Bogor pada BTS Transpakuan adalah angkutan umum massal yang resmi dioperasikan sejak 2 November 2021 [1] melayani 4 koridor dengan total 49 armada. 4 (empat) koridor ini meliputi, Koridor 1

dengan rute Terminal Bubulak – Cidangiang, Koridor 2 dengan rute Terminal Bubulak (via Cidangiang) – Ciawi, Koridor 5 dengan rute Terminal Ciparigi – Stasiun Bogor. Koridor 6 dengan rute (Parung Banteng – Air Mancur) dengan panjang rute 19,1 km [[1], [2], [3]. BTS Transpakuan sebagai transportasi massal di Kota Bogor yang semakin diminati oleh masyarakat luas besarnya *load faktor* menjadi salah satu hal yang



Lisensi
Lisensi Creative Commons Atribusi 4.0 Internasional

membuktikan bahwa masyarakat masih percaya terhadap angkutan umum. Wali Kota Bogor Bima Arya Sugiarto mengatakan, Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) Kementerian Perhubungan telah meminta Pemkot Bogor untuk melakukan kajian *ability to pay* (ATP) dan *willingness to pay* (WTP) sebelum menetapkan tarif berdasarkan hal tersebut, maka akan melakukan kajian penentuan tarif dengan metode *ability to pay* dan *willingness to pay* BTS Transpakuan koridor 6 untuk mengetahui karakteristik pengguna serta mengetahui persepsi pengguna terhadap tarif yang sesuai untuk BTS Transpakuan koridor 6 [4][5].

2. Metode Penelitian

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif dengan pendekatan kuantitatif, yaitu penelitian yang dianalisis data-data numeric (angka) kemudian dianalisis untuk diambil kesimpulannya. metode deskriptif yaitu suatu metode dalam meneliti status kelompok manusia, suatu objek, suatu kondisi, suatu pemikiran, ataupun suatu kelas peristiwa pada masa sekarang. Dalam penelitian ini metode deskriptif digunakan untuk menjelaskan hubungan antara hasil analisis ATP dan WTP [6].

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 didapat berdasarkan hasil survei pengguna BTS Transpakuan koridor, yaitu, Data Demografi Data Persepsi Pengguna Terhadap Tarif, Waktu tunggu (*headway*).

b. Data Sekunder

Sumber data sekunder adalah sumber yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpul data, misalnya lewat orang lain atau dokumen. Data sekunder adalah data yang bukan diusahakan sendiri pengumpulannya oleh peneliti, isalnya diambil dari surat kabar dan majalah maupun publikasi lainnya. Data sekunder yang digunakan dalam penelitian ini adalah, Peta rute 2.4. Waktu Antara (*Headway*) *Headway* adalah perbedaan waktu antara angkutan yang satu dengan angkutan yang lain pada satu rute yang sama. Standar yang ditetapkan untuk nilai *headway* sebesar 1-12 menit [7]. Perhitungan nilai *headway* dapat dinyatakan pada persamaan:

$$Headway = \frac{60}{F} \quad (1)$$

Dengan:

H : *Headway* (menit), dan
F : Frekuensi (kendaraan/menit).
perjalanan BTS Transpakuan koridor 6, Jumlah penumpang rata-rata harian BTS Transpakuan koridor 6.

2.2. Tahap Penelitian

Tahapan penelitian membuat kuesioner sesuai dengan data primer yang dibutuhkan. Penyebaran kuisisioner kepada pengguna BTS Transpakuan Koridor 6, Menganalisis data yang didapat dari penyebaran kuisisioner pengguna BTS Transpakuan koridor 6 untuk mendapatkan nilai ATP dan WTP [8].

2.3. Teknik Sampel

Teknik pengambilan sampel sesungguhnya berguna untuk membantu para peneliti dalam melakukan generasi terhadap populasi yang diwakili. Sehingga teknik sampel dapat juga disebut cara untuk mengambil sampel dari populasi yang ada untuk memudahkan penelitian. Teknik sampel digunakan untuk, menghemat biaya penelitian, menghemat waktu, tenaga, dan mengingat ruang lingkup studi sangat luas dan waktu studi juga sangat terbatas. Secara umum ada 2 jenis teknik sampel, yaitu sampel probabilitas atau sampel acak, dan sampel non probabilitas atau sampel yang ditentukan sesuai kriteria/pertimbangan tertentu. Dalam penelitian ini teknik sampel yang digunakan adalah sampel non probabilitas, dengan kriteria responden yang dilibatkan adalah:

- Berusia ≥ 15 tahun.
- Pernah menggunakan BTS Transpakuan koridor 6.

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 Transpakuan koridor 6, untuk mendapatkan jumlah responden yang dapat mewakili populasi yang dibutuhkan jumlah sampel yang tepat. Berikut adalah rumus slovin [1]

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

Dengan:

- n : jumlah sampel
N : jumlah populasi di lokasi penelitian
e : persen kelonggaran ketidaktelitian sampel

2.4. Konsep *Ability to Pay* (ATP)

Ability to pay merupakan kemampuan membayar penumpang atas jasa yang digunakan berdasarkan fasilitasnya. Pendekatan yang digunakan yaitu alokasi pendapatan untuk transportasi dengan intensitas perjalanannya dengan rumus sebagai berikut [9]:

$$ATP = \frac{I \times Pp \times Pt}{Tr} \quad (3)$$

dengan:

ATP : kemampuan membayar penumpang

- I : jumlah penghasilan per bulan
- Pp : presentase anggaran perbulan
- Pt : presentase alokasi biaya transportasi
- Tr : frekuensi perjalanan (kali/bulan)

Tabel 1. Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

No	Jenis Kelamin	Jumlah	Prosentase
1	Laki – laki	21	21
2	Perempuan	79	61
Jumlah		100	100

2.5. Konsep *Willingness to Pay* (WTP)

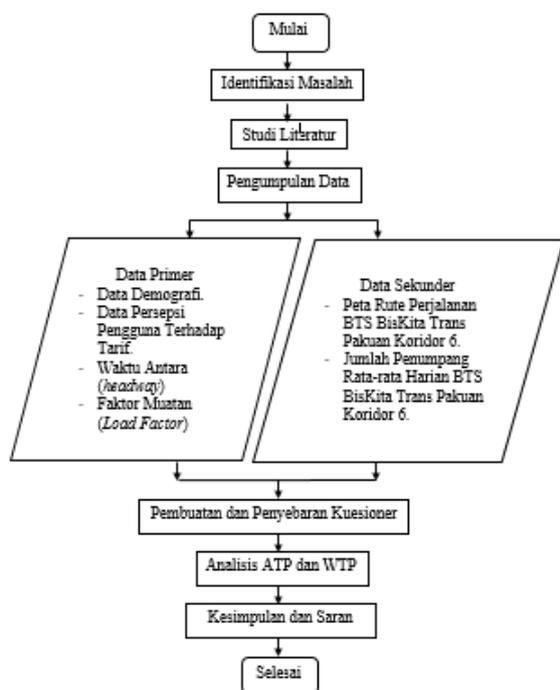
Willingness to pay merupakan kesediaan membayar penumpang atas jasa yang digunakan berdasarkan fasilitasnya dengan rumus sebagai berikut [10] :

$$WTP = T + B \quad (4)$$

dengan:

- WTP : rata – rata kesediaan membayar penumpang
- N : tarif angkutan saat ini yang layak
- B : biaya yang perlu ditambahkan

2.6. Diagram Alir



Gambar 1. Diagram Alir Penelitian

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 [3].

Berdasarkan Tabel 1, diperoleh informasi bahwa responden pengguna jasa transportasi didominasi berjenis kelamin jenis Laki – laki 21 orang (21%). Sedangkan yang berjenis kelamin perempuan 79 orang (79%). Dari data karakteristik menunjukkan responden memenuhi syarat sebagai sampel responden menurut jenis kelamin.

Tabel 2. Karakteristik Responden Berdasarkan Usia

No	Kelompok Umur	Jumlah	Prosentase (%)
1	<15 tahun	7	5
2	15 - 20 tahun	10	13
3	20 - 30 tahun	71	64
4	30 - 40 tahun	10	16
5	40 - 50 tahun	1	1
6	>50 tahun	1	1
Jumlah		100	100

Berdasarkan Tabel 2, diperoleh informasi bahwa responden pengguna jasa transportasi yang mayoritas berusia antara 20 -30 tahun (71%), usia 30-40 (10%), usia 15 – 20 (10%), usia <15 tahun (7%), usia 40 – 50 (1%), usia >50 (1%) yang merupakan responden pengguna jasa paling kecil. Dari data karakteristik responden menurut umur menunjukkan bahwa responden memenuhi syarat dijadikan sebagai sampel.

Tabel 3. Karakteristik Responden Berdasarkan Tingkat Pendidikan

No	Jenis Pendidikan	Jumlah	Prosentase (%)
1	SD / Sederajat	2	2
2	SMP / Sederajat	3	3
3	SMA / SMK / Sederajat	70	70
4	Diploma (D1/D2/D3)	20	20
5	Sarjana (S1/S2/S3)	5	5
Jumlah		100	100

Berdasarkan Tabel 3, diperoleh informasi bahwa responden pengguna jasa transportasi mayoritas berpendidikan SMA/SMK/ sederajat 70 orang (70%), Diploma (D1/D2/D3) 20 orang (20%), Sarjana (S1/S2/S3) 5 orang (5%), SMP/sederajat 3 orang (3%), SD 2 orang (2%) dari data karakteristik responden menurut tingkat pendidikan menunjukkan bahwa responden memenuhi syarat sebagai sampel.

Tabel 4. Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Pekerjaan

No	Jenis Pekerjaan	Jumlah	Prosentase (%)
1	Pelajar/Mahasiswa	40	40
2	PNS	3	3
3	Wiraswasta/Pengusaha	15	15
4	Karyawan (BUMN/Swasta)	28	28

No	Jenis Pekerjaan	Jumlah	Prosentase (%)
5	TNI/Polisi	3	3
6	Ibu Rumah Tangga	10	10
9	Lain-lain	1	1
Jumlah		100	100

Berdasarkan Tabel 4, diperoleh informasi bahwa responden pengguna jasa transportasi didominasi oleh responden dengan Pelajar/Mahasiswa 40 orang (40%), Karyawan (BUMN/Swasta) 28 orang (28%), Wiraswasta/Pengusaha 15 orang (15%), ibu rumah tangga 10 orang (10%), PNS/TNI/Polisi 3 oarang (3%), pegawai swasta/BUMN merupakan proposi paling sedikit.

Tabel 5. Karakteristik Responden Berdasarkan Tujuan Perjalanan

No	Tujuan Perjalanan	Jumlah	Prosentase (%)
1	Sekolah/Kuliah	40	40
2	Belanja	35	35
3	Bisnis	5	5
4	Rekreasi	5	5
5	Belanja	15	15
Jumlah		100	100

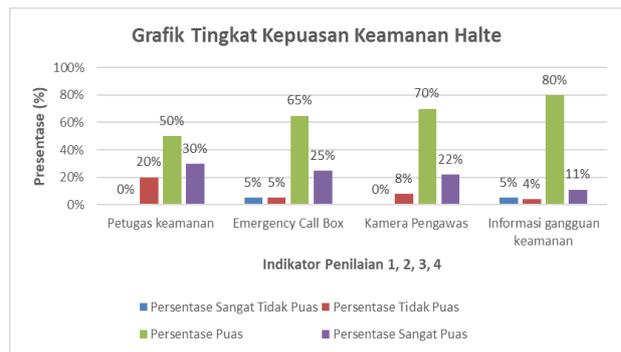
Berdasarkan Tabel 5, diatas diperoleh informasi bahwa responden melakukan perjalanan dengan tujuan sekolah/kuliah 40 orang (40%), belanja 35 orang (35%), Bisnis 15 orang (15%), Rekreasi dan lainnya 5 orang (5%).

Tabel 6. Karakteristik Responden Berdasarkan Frekuensi Pengguna BTS Per Minggu

No	Frekuensi Pengguna BTS per minggu	Jumlah	Prosentase (%)
1	1 hari per-minggu	30	30
2	3 hari per-minggu	45	45
3	5 hari per-minggu	15	15
4	7 hari perminggu	4	4
5	Tidak pernah	3	3
6	Jarang - jarang	3	3
Jumlah		100	100

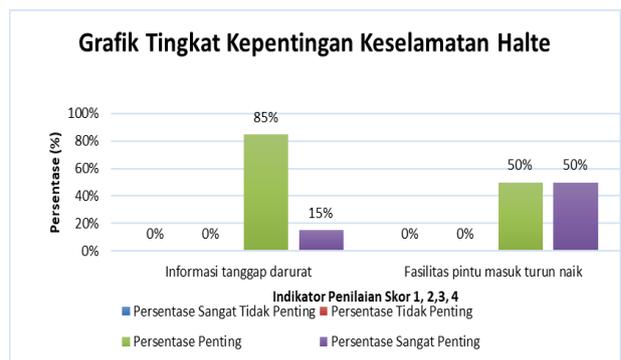
Berdasarkan Tabel 6, di atas diperoleh informasi bahwa responden melakukan perjalanan dengan Bus Transpakuan Koridor 6, paling banyak frekuensi 3 hari dalam seminggu 45 orang (45%), 1 hari dalam seminggu 30 orang (30%), 5 hari dalam seminggu 15 oarang (15%), 7 hari dalam seminggu 4 orang (4%), tidak pernah, dan jarang – jarang 3 oarang (3%) frekuensi paling sedikit menggunakan Buskita Transpakuan koridor 6 dalam seminggu.

3.2. Kepentingan Pelayanan Halte Buskita Koridor 6.



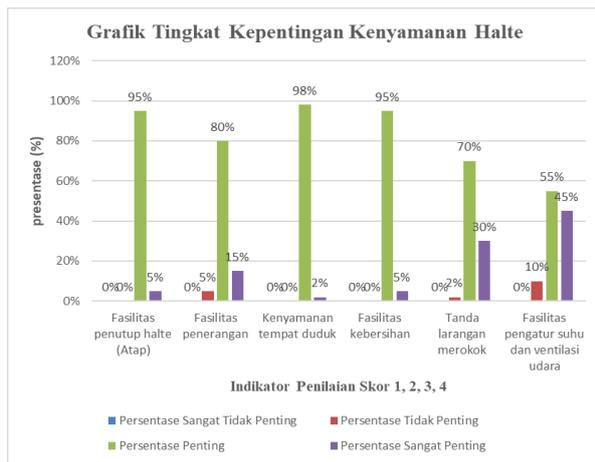
Gambar 2. Grafik Tingkat Kepentingan Pada Aspek Keamanan

Berdasarkan Gambar 2, maka tanggapan responden tingkat kepentingan Informasi gangguan keamanan 80 orang (80%) terbanyak responden terhadap pelayanan halte pada aspek kemanan pada indicator petugas keamanan 30 orang (30%) memilih sangat penting, 20 orang 20% memilih tidak penting, pada indikator kamera pengawas sebanyak 70 orang (70%) memilih prnting, dan Kamera Pengawas 8 orang (8%) memilih tidak penting.



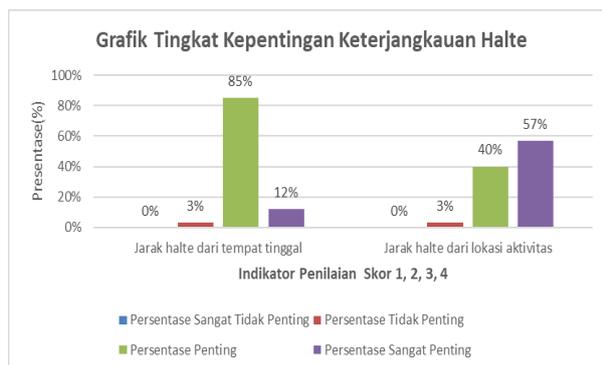
Gambar 3. Grafik Tingkat Kepentingan Keselamatan

Berdasarkan Gambar 3, maka tanggapan responden tingkat kepentingan aspek keselamatan pada indicator Informasi tanggap darurat 85 orang (85%) terbanyak responden terhadap pelayanan halte memilih penting, 15 orang (15%) memilih sangat penting, pada fasilitas pintu masuk turun naik sebanyak 50 orang (50%) memilih prnting, 50 orang (50%) memilih sangat penting.



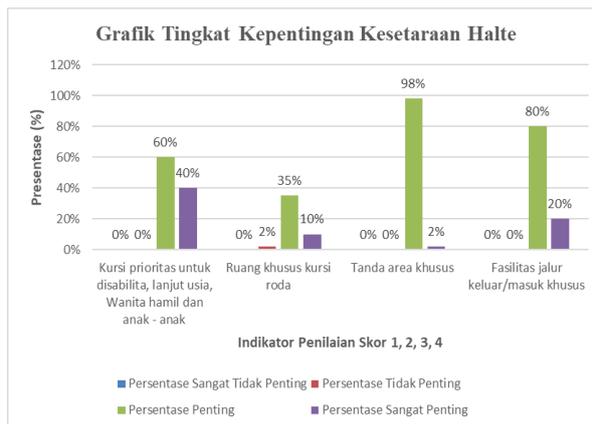
Gambar 4. Grafik Tingkat Kepentingan Kenyamanan

Berdasarkan Gambar 4, maka tanggapan responden terhadap tingkat kepentingan pelayanan halte pada aspek kenyamanan pada indikator informasi fasilitas kebersihan 98 orang (98%) 15 orang (15%) memilih sangat penting, pada indicator luas ruang bagi pengguna halte 70 orang (70%) memilih penting, pada indicator tanda larangan merokok memilih 10 orang (10%) memilih tidak penting frekuensi pada tingkat pelayanan halte Buskita Transpakuan koridor 6.



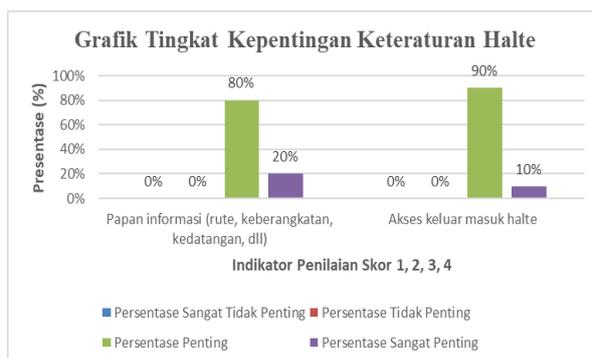
Gambar 5. Grafik tingkat kepentingan keterjangkauan

Berdasarkan Gambar 5, maka tanggapan responden terhadap tingkat kepentingan pelayanan halte pada aspek keterjangkauan pada indikator Jarak halte dari lokasi aktivitas sebanyak 89 orang (89%) memilih penting, 3 orang (3%) memilih tidak penting. pada tingkat kepentingan dalam aspek keterjangkauan dalam indikator Jarak halte dari lokasi aktivitas sebanyak 40 orang (40%) dinyatakan puas 57 orang (57%) menyatakan sangat penting, dalam pelayanan halte Buskita Transpakuan Koridor 6, dan Jarak halte dari lokasi aktivitas 3 orang (3%) memilih tidak penting pada tingkat pelayanan halte Buskita Transpakuan koridor 6.



Gambar 6. Grafik tingkat kepentingan kesetaraan

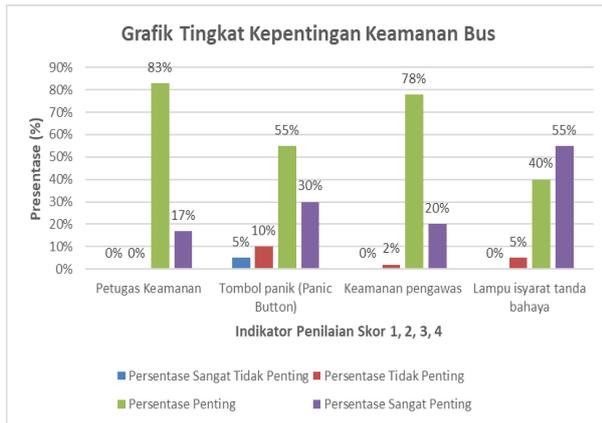
Berdasarkan Gambar 6, maka tanggapan responden terhadap tingkat kepentingan pelayanan halte pada aspek kesetaraan pada indikator tanda area khusus sebanyak 98 orang (98%) memilih penting. pada tingkat kepentingan dalam aspek kesetaraan dalam indikator ruang khusus kursi roda sebanyak 35 orang (35%) memilih penting, 2 orang (2%) memilih tidak penting dalam pelayanan halte Buskita Transpakuan Koridor 6.



Gambar 7. Grafik tingkat kepentingan keteraturan

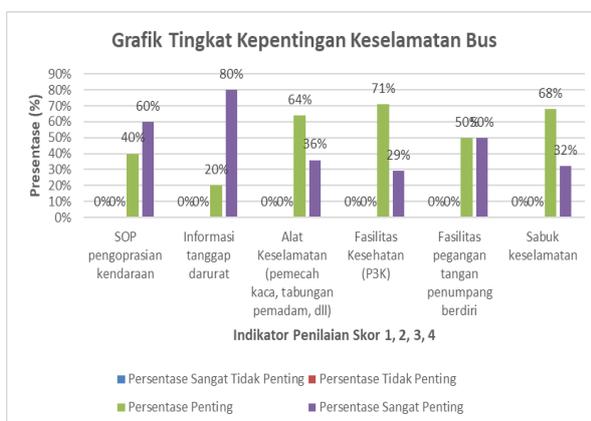
Berdasarkan Gambar 7, maka tanggapan responden terhadap tingkat kepentingan pelayanan halte pada aspek keteraturan pada indikator Akses keluar masuk halte sebanyak 90 orang (90%) memilih penting 10 orang (10%) memilih sangat penting. pada tingkat kepentingan dalam aspek keteraturan dalam indikator papan informasi (rute, keberangkatan, kedatangan, dll) sebanyak 80 orang (80%) memilih penting dalam pelayanan halte, 20 orang (20%) memilih sangat penting pada tingkat pelayanan halte Buskita Transpakuan koridor 6.

3.3. Tingkat Pelayanan Mobil Buskita Transpakuan Koridor 6.



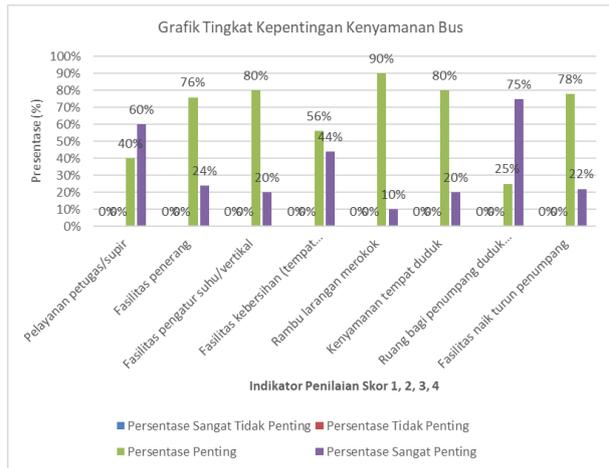
Gambar 8. Grafik tingkat kepentingan keamanan bus

Berdasarkan Gambar 8, maka tanggapan responden terhadap pada tingkat kepentingan dalam aspek keamanan dalam indikator Petugas keamanan sebanyak 83 orang (83%), tingkat kepentingan pelayanan mobil bus pada aspek keamanan indikator Keamanan pengawas sebanyak 78 orang (78%) memilih penting. memilih puas dalam pelayanan mobil bus pada Buskita Transpakuan Koridor 6, dan Tombol panik (Panic Button) 10 orang (10%) memilih tidak penting, 5 orang (5%) memilih sangat tidak penting pada tingkat pelayanan mobil bus pada Buskita Transpakuan koridor 6.



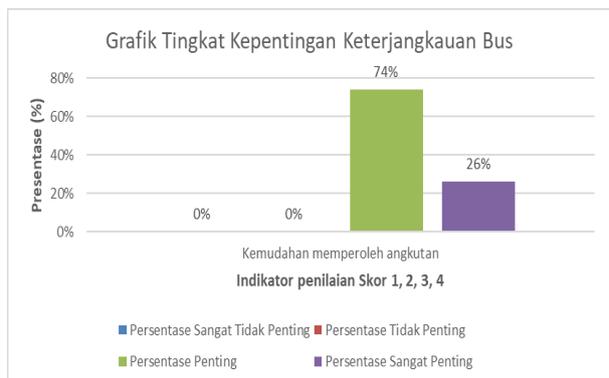
Gambar 9. Grafik tingkat kepentingan keselamatan bus

Berdasarkan Gambar 9, maka tanggapan responden terhadap tingkat kepentingan pelayanan mobil bus pada aspek keselamatan pada indikator Fasilitas kesehatan (P3K) sebanyak 71 orang (71%) memilih penting, Informasi tanggap darurat 80 orang (80%) memilih sangat puas. pada tingkat kepentingan dalam aspek keselamatan dalam SOP pengoprasian kendaraan sebanyak 60 orang (60%) memilih sangat puas dalam pelayanan halte Buskita Transpakuan Koridor 6.



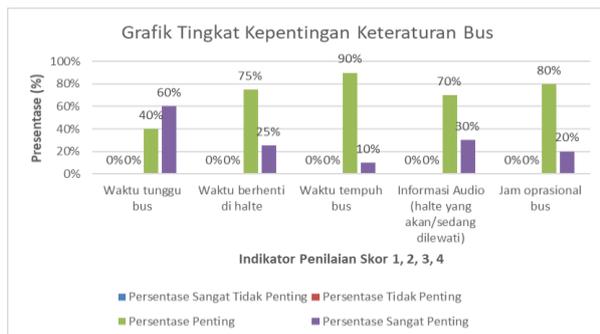
Gambar 10. Grafik tingkat kepentingan kenyamanan bus

Berdasarkan Gambar 10, maka tanggapan responden terhadap tingkat kepentingan pelayanan mobil bus pada aspek kenyamanan pada rambu larangan merokok sebanyak 90 orang (90%) memilih penting, fasilitas pengatur suhu/vertikal, kenyamanan tempat duduk 80 orang (80%) memilih penting. pada tingkat kepentingan dalam aspek kenyamanan dalam indikator fasilitas naik turun penumpang sebanyak 22 orang (22%) memilih sangat penting dalam pelayanan mobil bus pada Buskita Transpakuan Koridor 6.



Gambar 11. Grafik tingkat kepentingan keterjangkauan bus

Berdasarkan Gambar 11, maka tanggapan responden terhadap tingkat kepentingan pelayanan mobil bus pada aspek keterjangkauan pada indikator kemudahan memperoleh angkutan sebanyak 74 orang (74%) memilih penting, kemudahan memperoleh angkot 26 orang (26%) memilih sangat penting pelayanan mobil bus pada Buskita Transpakuan Koridor 6.

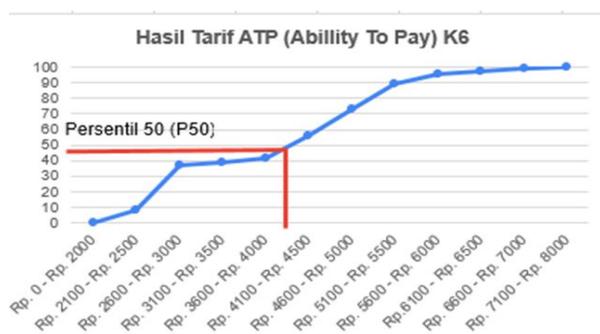


Gambar 12. Grafik tingkat kepentingan keteraturan bus

Berdasarkan Gambar 12, maka tanggapan responden terhadap tingkat kepentingan pelayanan mobil bus pada aspek kesetaraan pada indikator waktu tempuh bus sebanyak 90 orang (90%) memilih penting. pada tingkat kepentingan dalam aspek kesetaraan dalam jam oprasional bus sebanyak 80 orang (80%) memilih penting, Informasi Audio (halte yang akan/ sedang dilewati) 30 orang (30%) memilih sangat penting dalam pelayanan mobil bus pada Buskita Transpakuan Koridor 6.

3.4 Analisis Ability to Pay (ATP)

Analisis nilai *Ability to Pay* (ATP) diperoleh dari hasil kuesioner persepsi pengguna jasa transportasi. Dalam analisis ATP, indikator penilaian berdasarkan besaran pendapatan per bulan, biaya pengeluaran untuk biaya transportasi, biaya pengeluaran angkutan dari biaya transportasi dan frekuensi perjalanan. Nilai ATP menurut kategori jenis pekerjaan dapat di sajikan sebagai berikut:

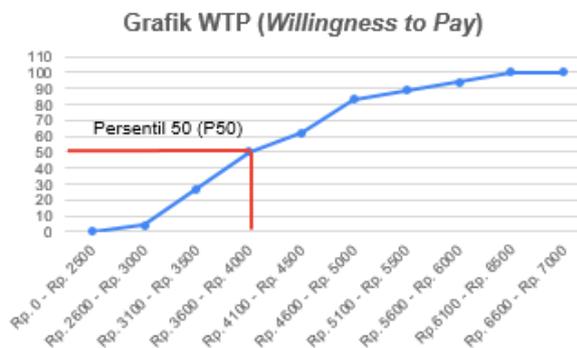


Gambar 13. Grafik hasil ATP (*Ability to Pay*)

Berdasarkan analisis Gambar 13, diperoleh nilai ATP minimum responden sebesar Rp. 2.000,00 dan maksimum sebesar Rp. 8.000,00, sedangkan nilai ATP rata – rata sebesar Rp. 4.180,00.

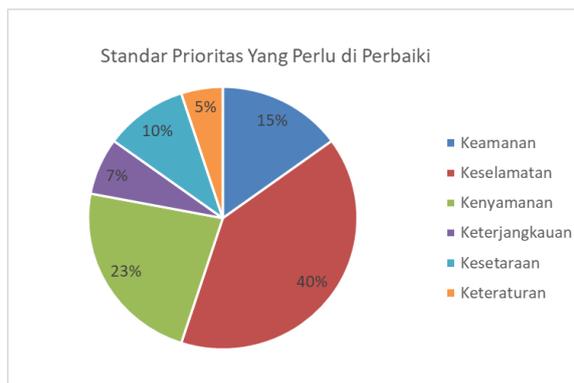
3.5 Hasil Perhitungan WTP (*Willingness to Pay*)

WTP diperoleh dari jumlah tarif BusKita Transpakuan K6 saat ini yang layak menurut persepsi penumpang, dengan biaya yang dikeluarkan untuk program peningkatan layanan.



Gambar 14. Grafik hasil WTP (*Willingness to Pay*)

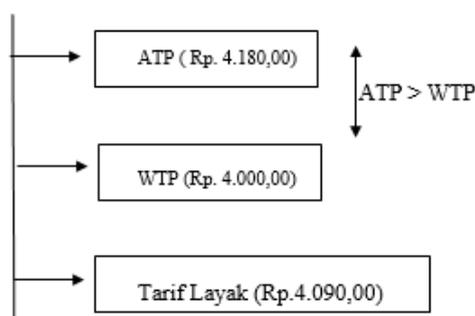
Berdasarkan analisis Gambar 14, Buskita transpakuan Koridor 6 yang layak saat ini menurut responden adalah Rp. 2.500,00 (minimum), dan Rp. 5.000,00 (maksimum). Adapun rata – rata tarif yang di harapkan oleh 100 responden tersebut adalah Rp. 3.150,00. Rata – rata nilai kemauan membayar lebih (WTP) dari responden untuk peningkatan pelayanan adalah sebesar Rp. 4.000,00.



Gambar 15. Standar prioritas yang perlu diperbaiki

Berdasarkan analisa pada Gambar 15 peningkatan pelayanan berupa keselamatan menduduki prioritas utama diikuti oleh perbaikan kenyamanan Bus Transpakuan Koridor 6.

3.5 Hubungan Antara ATP (*Ability to Pay*) dan (*Willingnes to Pay*).



Gambar 16. Hubungan ATP, WTP, dan Tarif

Berdasarkan Gambar 16, menunjukkan bahwa dalam kondisi dimana ATP lebih besar Rp. 4180,00 daripada WTP Rp. 4.155,00 terjadi karena pengguna memiliki kemampuan membayar lebih tinggi tetapi kepuasan terhadap pelayanan yang digunakan masih rendah sehingga kemauan pengguna menjadi relatif rendah sehingga perlunya peningkatan layanan, maka untuk hasil tarif layak saat ini adalah sebesar Rp. 4.090,00 jika di bulatkan menjadi Rp. 4.000,00.

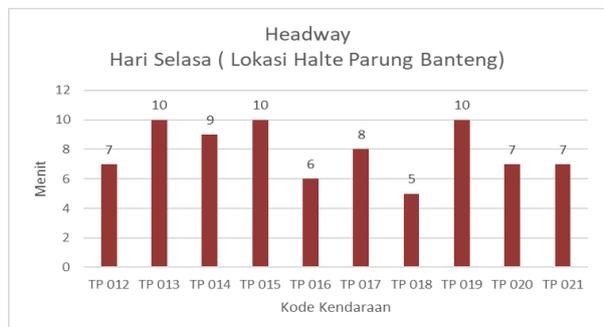
3.6 Hasil Survey Waktu Tunggu Kendaraan (Headway Statis).

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



Gambar 17. Hasil analisis Headway hari Senin

Berdasarkan hasil analisis headway didapat hasil analisis yang menunjukkan bahwa headway tercepat yaitu bus TP-017 dengan waktu 5 menit, sedangkan waktu headway terlama yaitu bus TP-019 dengan waktu 11 menit.



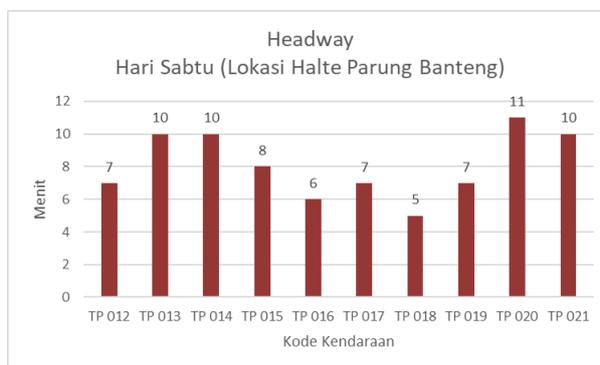
Gambar 18. Hasil analisis Headway hari Selasa

Berdasarkan hasil analisis headway didapat hasil analisis yang menunjukkan bahwa headway tercepat yaitu bus TP-018 dengan waktu 5 menit, sedangkan waktu headway terlama yaitu bus TP-013, TP-015, TP-019 dengan waktu 10 menit.



Gambar 19. Hasil analisis Headway hari Kamis

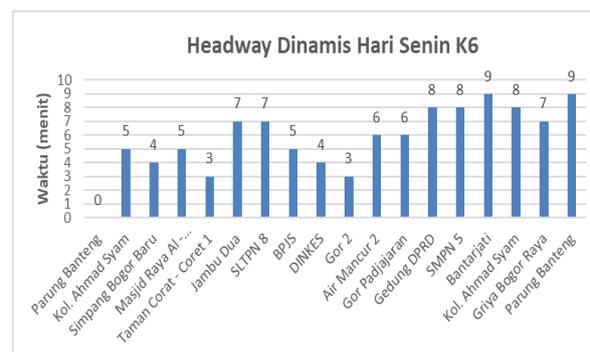
Berdasarkan hasil analisis headway didapat hasil analisis yang menunjukkan bahwa headway tercepat yaitu bus TP-019 dengan waktu 6 menit, sedangkan waktu headway terlama yaitu bus TP-017 dengan waktu 11 menit.



Gambar 20. Hasil analisis Headway hari Sabtu

Berdasarkan hasil analisis headway didapat hasil analisis yang menunjukkan bahwa headway tercepat yaitu bus TP-018 dengan waktu 5 menit, sedangkan waktu headway terlama yaitu bus TP-020 dengan waktu 11 menit.

3.6. Hasil Survey Waktu Tunggu (Headway Dinamis)



Gambar 21. Hasil analisis Headway hari Sabtu

Berdasarkan hasil analisis headway didapat hasil analisis yang menunjukkan bahwa headway tercepat yaitu pada halte Air mancur 2 dengan waktu 3 menit, sedangkan waktu headway terlama yaitu pada halte SLPN 8, Bantarjati, Kol. Ahmad Syam waktu 8 menit.

4. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan maka dapat disimpulkan bahwa:

Hasil dari kesimpulan di atas yaitu ATP (*Ability to Pay*) lebih besar Rp. 4180,00 dari pada WTP (*Willingness to Pay*) Rp. 4.000,00 terjadi karena pengguna memiliki kemampuan membayar lebih tinggi tetapi kepuasan terhadap pelayanan yang di gunakan masih rendah sehingga kemauan pengguna menjadi relative rendah, maka diperlukannya peningkatan layanan, dan untuk hasil tarif layak saat ini adalah sebesar Rp. 4.090,00 jika dibulatkan menjadi Rp. 4.000,00. Prioritas perbaikan pelayanan yang diinginkan oleh penumpang Buskita Transpakuan Koridor 6 adalah pada aspek kenyamanan, diikuti dengan aspek keselamatan. Perolehan nilai Headway pada hari senin, selasa, kamis dan sabtu pada 9 treyek angkutan Buskita Transpakuan Koridor 6 Kota Bogor yang melewati jalur Parung banteng – Air Mancur telah memenuhi standar rata-rata nilai headway yaitu 8.1 menit standar penilaian ideal 5-10 menit.

Ucapan Terima Kasih

Terimakasih kepada Universitas Ibn Khaldhun Bogor yang telah memeberikan kesempatan kepada kami untuk melaksanakan penelitian ini. Terima kasih kepada pihak yang ikut serta membantu dalam pelaksanaan penelitian ini.

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, [Online]. Available: https://www.researchgate.net/publication/317240602_Kinerja_Teknis_dan_Analisis_ATP_WTP_Angkutan_Trans_Jogja
- [2] M. P. R. Indonesia, “Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 27 Tahun 2015.” pp. 1–12, 2015.
- [3] Kemenhub, “Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 2012 tentang Standar Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan,” *Mentri Perhub. Republik Indones.*, p. 13, 2012.
- [4] K. Mahalli, “ANALISIS ABILITY TO PAY DAN WILLINGNESS TO PAY PENGGUNA JASA KERETA API BANDARA KUALANAMU (AIRPORT RAILINK SERVICE),” pp. 167–179, 2013.
- [5] R. Safitri, “ATP WTP Tarif Angkutan,” *J. Fropil*, vol. 4, no. 2, pp. 156–164, 2016.
- [6] U. K. Petra, R. Setiawan, and U. K. Petra, “ANALISIS ABILITY TO PAY DAN WILLINGNESS TO PAY PENGGUNA BUS TRANS SIDOARJO,” pp. 19–20, 2018.
- [7] A. Rahman, “Analisis Ability to Pay (ATP) dan Willingness to Pay (WTP) Tarif Bus Rapid Transit (BRT) Transjateng Koridor Semarang-Gubug,” Universitas Islam Sultan Agung, 2022.
- [8] A. M. R. Arief, “Pengaruh Tingkat Kepuasan Pengunjung Terhadap Kinerja Pelayanan Petugas Taman Mini Indonesia Indah Jakarta,” *Sorot*, vol. 6, no. 1, p. 25, 2011, doi: 10.31258/sorot.6.1.1999.
- [9] 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 J. PWK, Laut, Sipil, Tambang*, vol. 5, no. 3, pp. 1–8, 2019, [Online]. Available: <https://jurnal.untan.ac.id/index.php/JMHMS/article/view/30771>
- [10] F. Susanto, M. Ruslin Anwar, and A. Wicaksono, “Analisis Kemampuan Dan Kemauan Membayar (Atp-Wtp) Penumpang Bus Kota Surabaya Rute P1 Purabaya-Darmo-Perak,” *J. Tata Kota dan Drh.*, vol. 7, no. 2, 2015.