

Komparasi Kemampuan dan Kemauan Membayar Angkutan Umum Terhadap Biaya Operasional Kendaraan di Bandar Lampung

Eka Febri Astuti

Politeknik Negeri Lampung

Rahayu Sulistyorini

Universitas Lampung

Kristianto Usman

Universitas Lampung

Alamat: Jl. Soekarno Hatta No.10, Rajabasa Raya, Kec. Rajabasa, Kota Bandar Lampung,
Korespondensi penulis: inez1201@gmail.com

Abstract. *Public transportation has many benefits. However, currently public transportation has not been able to survive in providing its services. Prices and financing are at the heart of the problem of developing public transport. The initial effort to revive public transportation is to find out the ability and willingness of the community to pay for public transportation and compare it to the operational costs incurred by service providers in running their business. The ability to pay is known as Ability to Pay (ATP) and Willingness to Pay (WTP) is explored through analysis of questionnaire data collected using Accidental Simple Random Sampling from the people of Bandar Lampung City aged between 15 and 65 years. The results of the analysis show that the ATP (Rp. 2,824.27/km) and WTP (1,970.92/km) of the people of Bandar Lampung City are still above the applicable tariff (Rp. 300.00/km). Vehicle Operational Costs (BOK) for public transportation cannot yet be covered by fare revenues obtained with an average loading factor (16.45%). For a loading factor of 70%, according to World Bank standards, a tariff of IDR is required Rp 710.23/km to cover vehicle operating costs.*

Keywords: *Ability to Pay, Vehicle Operating Costs, Willingness to Pay.*

Abstrak. Angkutan umum memiliki banyak manfaat. Namun, saat ini angkutan umum belum mampu bertahan dalam memberikan pelayanannya. Harga dan pembiayaan adalah inti dari permasalahan pengembangan angkutan umum. Upaya awal dari membangkitkan angkutan umum adalah dengan mengetahui kemampuan dan kemauan masyarakat dalam membayar angkutan umum dan perbandingannya terhadap biaya operasional yang dikeluarkan oleh penyedia jasa dalam menjalankan usahanya. Kemampuan membayar yang disebut sebagai *Ability to Pay* (ATP) dan kemampuan membayar atau *Willingness to Pay* (WTP) digali melalui analisa terhadap data kuisioner yang dikumpulkan secara *Accidental Simple Random Sampling* dari masyarakat Kota Bandar Lampung yang berusia antara 15 sampai dengan 65 tahun. Hasil analisis menunjukkan bahwa ATP (Rp. 2.824,27/km) dan WTP (1.970,92/km) masyarakat Kota Bandar Lampung masih berada di atas tarif yang berlaku (Rp. 300,00/km). Biaya Operasional Kendaraan (BOK)

Received November 23, 2024; Revised November 30, 2023; Accepted Desember 2, 2024

*Eka Febri Astuti, inez1201@gmail.com

angkutan umum belum dapat ditutupi dengan pendapatan tarif yang didapat dengan *loading factor* rata-rata (16,45%). Untuk *loading factor* 70% sesuai standar World Bank diperlukan tarif sebesar Rp. 710,23 agar dapat menutupi Biaya Operasional Kendaraan.

Kata kunci: *Ability to Pay*, Biaya Operasional Kendaraan, *Willingness to Pay*.

LATAR BELAKANG

Peran Angkutan umum tidak diragukan dalam mengurangi jumlah kendaraan pribadi yang berdampak pada berkurangnya kemacetan, lebih ramah lingkungan, meningkatkan aksesibilitas dan keandalan jalan, serta meningkatkan efektivitas biaya perjalanan (Tuan et al., 2022). Namun manfaat ini tak ditemukan di Kota Bandar Lampung. Jalan-jalan utama di Bandar Lampung makin mendekati titik jenuh terutama pada jam sibuk. Berdasarkan hasil penelitian (Dharma et al., 2022) diketahui bahwa derajat kejenuhan Jalan Raden Intan pada jam puncak pagi dan sore hari adalah antara 0,62 – 0,83. Begitu pula kawasan pendidikan Jl H yang mencapai derajat kejenuhan 0,8 – 0,98 di pagi hari. Artinya, arus sudah mulai tidak stabil dengan kecepatan rendah (Arifin et al., 2020).

Harga dan pembiayaan adalah inti dari permasalahan pengembangan transportasi publik. Transportasi publik masih terus mendapat subsidi baik dari pemerintah daerah maupun pemerintah pusat (Ubbels et al., 2001). Transportasi publik di banyak negara tidak sanggup bertahan karena kontrol berlebih pada tarif dan layanan prima yang harus disediakan (Eliasson, 2021). Bisnis transportasi publik menjadi tidak fisibel karena penyedia jasa tidak sanggup menyeimbangkan antara biaya operasional dengan pendapatan yang dihasilkan.

Tahap awal dalam membangkitkan kembali angkutan umum di Bandar Lampung adalah dengan mengetahui kemampuan dan kemauan masyarakat dalam membayar jasa angkutan yang digambarkan dengan tarif dalam rupiah. Tarif tersebut akan dibandingkan dengan biaya operasional kendaraan yang dikeluarkan oleh penyedia jasa dalam menyediakan layanannya. Hasil kajian yang didapat akan menjadi alasan kuat bagi pemangku kebijakan untuk menentukan regulasi-regulasi yang diperlukan bagi penyelamatan angkutan umum.

KAJIAN TEORITIS

Angkutan umum adalah angkutan yang digunakan oleh umum dan dipungut bayaran (Warpani, 2002). *Ability to Pay* (ATP) adalah kemampuan seseorang dalam membayar pelayanan jasa yang diterima berdasarkan penghasilan yang dianggap ideal. Layanan jasa dalam hal ini adalah jasa angkutan umum. ATP dapat dihitung berdasarkan alokasi biaya perjalanan dari penghasilan yang diterimanya (Tamin et al., 1999). ATP juga dapat dikatakan sebagai kemampuan seseorang dalam membayar biaya perjalanan yang dilakukannya yang dihitung berdasarkan penghasilan orang tersebut. Data sosial ekonomi yang harus digali untuk mengetahui ATP pengguna angkutan umum adalah ongkos perjalanan yang dibayarkan, besaran penghasilan responden, persentase biaya perjalanan perbulan, dan intensitas perjalanan yang dilakukan.

Willingness to Pay (WTP) adalah kesediaan pengguna jasa untuk memberi imbalan atas jasa yang diterimanya. Pendekatan mengenai analisis WTP jasa angkutan didasarkan pada persepsi pengguna angkutan terhadap tarif dari pelayanan angkutan yang diberikan oleh penyedia jasa. WTP jasa angkutan diantaranya dipengaruhi oleh kualitas dan kuantitas pelayanan yang diberikan penyedia jasa, utilitas pengguna jasa, dan penghasilan pengguna jasa.

Faktor muat (*load factor*) adalah perbandingan antara kapasitas terjual dan kapasitas angkut yang dinyatakan dalam persen (%). Faktor muat untuk perhitungan tarif pada umumnya ditetapkan sebesar 70%. Kapasitas terjual adalah jumlah penumpang yang terangkut yang dihitung berdasarkan jumlah tempat duduk terpakai ditambah jumlah penumpang yang berdiri dikalikan dengan frekwensi. Frekwensi adalah jumlah perjalanan pulang pergi (rit) dalam kurun waktu tertentu (perjam atau perhari).

Untuk menghasilkan atau memproduksi suatu jasa angkutan maka diperlukan tiga jenis biaya yaitu biaya yang pengelolaan perusahaan, biaya operasional kendaraan, dan biaya lain berkenaan dengan operasi dan pemilikan usaha. Dalam hal ini, struktur biaya akan dihitung dan dikelompokkan berdasarkan hubungannya dengan produksi jasa yang dihasilkan.

METODE PENELITIAN

ATP dihitung berdasarkan pendapatan responden, frekwensi melakukan perjalanan dalam satu bulan, dan alokasi dana yang dianggarkan untuk transportasi. Variabel ini

dinyatakan dalam satuan rupiah. WTP adalah rata-rata tarif yang diharapkan oleh pengguna jasa untuk membayar jasa angkutan yang digunakannya. Variabel ini diketahui dari besarnya biaya yang bersedia dibayarkan untuk perjalanan masing-masing warga setiap harinya. Data-data yang digunakan untuk perhitungan ATP dan WTP dikumpulkan melalui kuesioner. Nantinya, data ATP dan WTP yang terkumpul akan dianalisis dengan analisis statistik deskriptif.

Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri dari objek atau subjek yang mempunyai kuantitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti (Sugiyono, 2010:117). Populasi pada penelitian ini adalah masyarakat Bandar Lampung yang telah berusia 15-59 tahun dengan asumsi bahwa pada usia tersebut orang atau penduduk telah dan masih dapat melakukan perjalanan dan memilih moda transportasi secara mandiri. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS, 2022) dalam Bandar Lampung dalam Angka 2022, diketahui bahwa jumlah penduduk kota Bandar Lampung pada Tahun 2021 adalah sebesar 1.184.949 jiwa dengan penduduk yang berusia 15 hingga 65 tahun adalah sebesar 829.423 jiwa. Dengan kata lain populasi pada penelitian ini adalah sebesar 829.423 jiwa. Berdasarkan rekomendasi Isaac dan Michael dalam Sugiyono, 2012, untuk populasi sebesar 829.423 jiwa, dengan taraf kesalahan sebesar 5% diperlukan sampel sebanyak 348 sampel. Pertanyaan dalam kuesioner tidak terlalu panjang, bervariasi dalam penampilan, dan bervariasi dalam model skala pengukuran yang digunakan untuk menghindari kejenuhan responden (Sugiyono, 2012:144).

Teknik pengambilan sampel dalam penelitian ini *Accidental Simple Random Sampling*. Tahapan pengumpulan data kuesioner dapat dijelaskan sebagai berikut :

1. daftar pertanyaan dipersiapkan dalam form kuesioner.
2. menguji validitas dan reliabilitas instrument.
3. membagikan tautan *google form* pada aplikasi perpesanan. Dalam hal ini peneliti menggunakan aplikasi WhatsApp dan telegram sebagai media perpesanan utama.
4. jawaban dari responden akan masuk kedalam *summary* dan dapat ditampilkan dalam bentuk diagram atau grafik.
5. waktu yang direncanakan untuk pengisian kuesioner adalah selama dua minggu dengan asumsi rata-rata dalam sehari terdapat ± 25 responden ikut berpartisipasi.
6. Setelah dua minggu, data terkumpul diunduh dan diolah dengan aplikasi pengolah data Microsoft Excel.

Perhitungan BOK dilakukan berdasarkan pedoman dari Dirjen Perhubungan Darat melalui SK No. 687 Tahun. 2002. Data-data yang diperlukan

HASIL DAN PEMBAHASAN

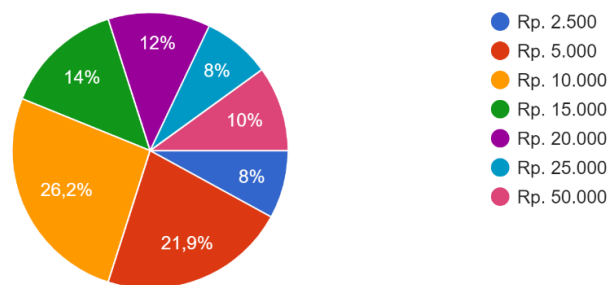
Google form mulai disebarakan pada tanggal 8 November 2022 Pukul 16.00 dan ditutup pada tanggal 1 Desember 2022 pukul 22.00. *Google form* ditutup saat responden yang mengisi Kuesioner telah mencapai 351 responden. Selanjutnya dilakukan analisis pada ATP dan WTP masyarakat Kota Bandar Lampung terhadap angkutan umum.

Ability to Pay (ATP) dan Willingness to Pay (WTP)

Menurut Tamin et al., 1999, ATP adalah kemampuan seseorang untuk membayar jasa yang dimanfaatkannya berdasarkan penghasilan yang dimilikinya. Perhitungan ATP dibagi menjadi 2 bagian yaitu ATP bagi pelajar/mahasiswa yang pada umumnya belum berpenghasilan dan ATP bagi selain pelajar/mahasiswa.

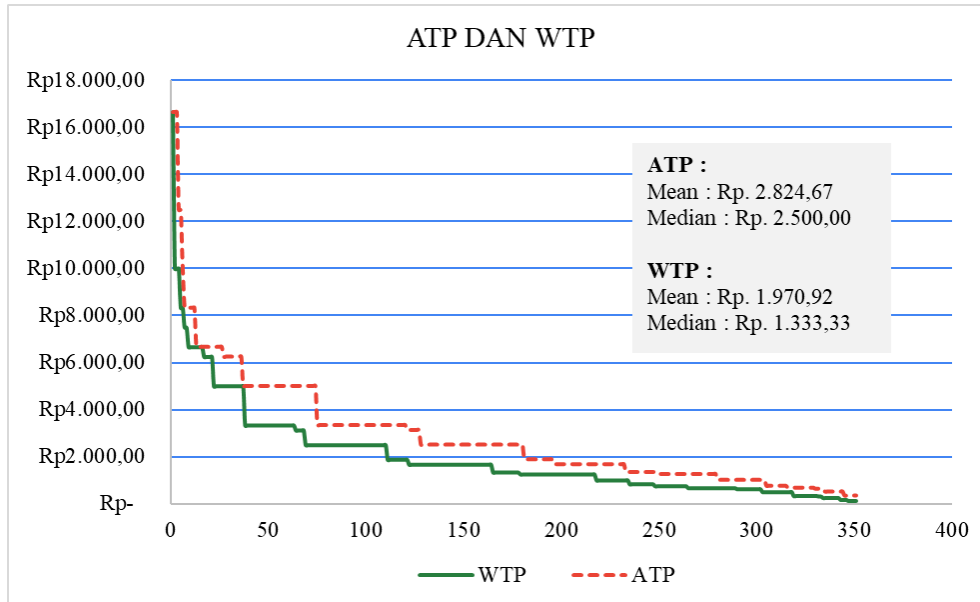
Jarak perjalanan harian responden diukur dalam skala interval. Interval jarak dibagi menjadi 5 yaitu : interval pertama menunjukkan perjalanan sejauh kurang 1 km, interval kedua ditujukan bagi responden dengan perjalanan antara 1 km - 2,99 km, interval ketiga bagi perjalanan antara 3 km - 4,99 km, interval keempat bagi perjalanan antara 5 km - 9,99 km, dan terakhir interval kelima bagi perjalanan sejauh lebih besar atau sama dengan 10 km.

Willingness to pay juga dapat diartikan sebagai biaya yang diinginkan oleh pelaku perjalanan untuk membayar ongkos perjalanannya (lihat **Gambar 1**). Keinginan pelaku perjalanan sedikit berbeda dengan biaya nyata yang harus mereka keluarkan untuk perjalanan selama ini. Sebaran biaya ini dapat dilihat pada grafik berikut ini.

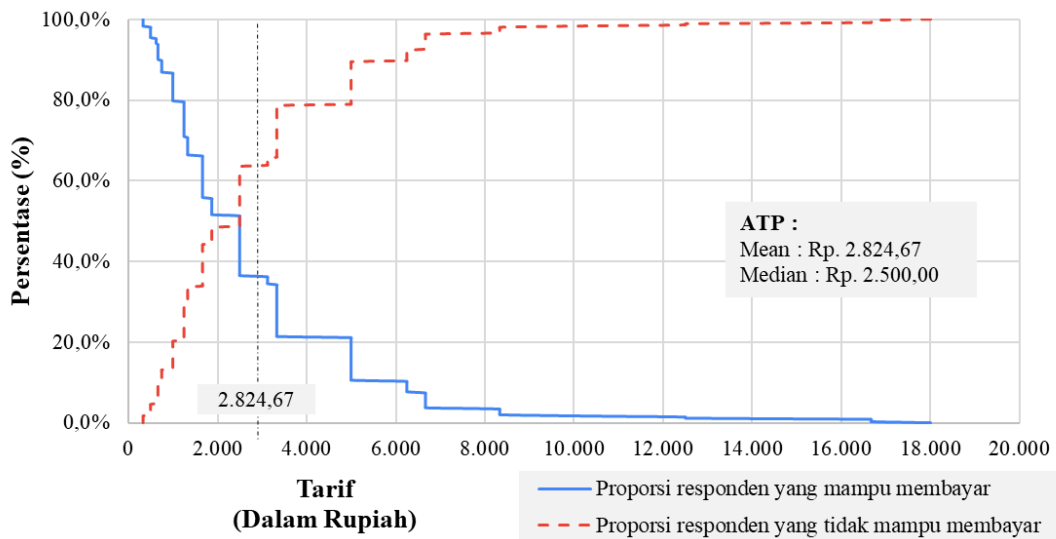


Gambar 1. Biaya yang diinginkan (Wilingness).

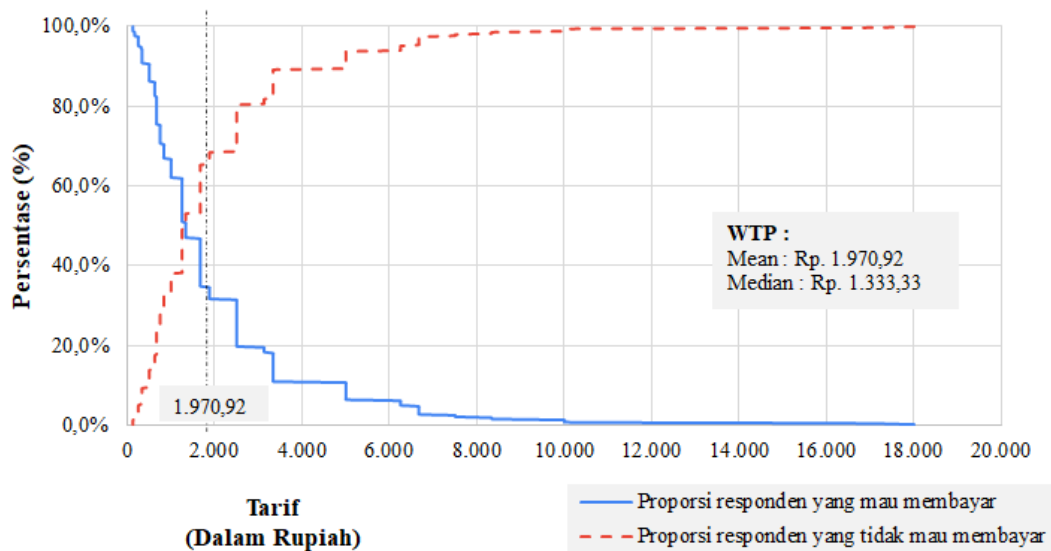
KOMPARASI KEMAUAN DAN KEMAMPUAN MEMBAYAR ANGKUTAN UMUM TERHADAP BIAYA OPERASIONAL KENDARAAN DI BANDAR LAMPUNG



Gambar 2. Grafik ATP dan WTP.



Gambar 3. Proporsi rerata ATP terhadap rerata tarif per km perjalanan.



Gambar 4. Proporsi rerata WTP terhadap rerata tarif per km perjalanan.

Dari grafik pada **Gambar 2** dapat dilihat besarnya ATP dan WTP masyarakat dalam membayar biaya transportasinya. Pada **Gambar 2**, rata-rata responden memiliki nilai ATP sebesar Rp. 2.824,67. Semakin tinggi tarif yang diberlakukan maka semakin banyak responden yang tidak mampu membayarnya. Sebaliknya, semakin rendah tarif yang diberlakukan maka semakin banyak responden yang mampu membayarnya. Dengan membaca grafik juga dapat dilihat bahwa jika tarif dinaikkan sebesar Rp. 3.333, maka 70% responden masih mampu untuk membayar, sedangkan 30% sisanya tidak mampu membayar tarif tersebut.

Dari grafik pada **Gambar 3** juga dapat dilihat bahwa rata-rata responden memiliki WTP sebesar Rp. 1.970,92. Semakin tinggi tarif maka semakin banyak responden yang tidak mau membayar tarif tersebut. Dengan membaca grafik, diketahui bahwa pada tarif sebesar Rp. 2.500,00, sebanyak 80% responden masih mau membayar tarif tersebut. Sedangkan sisanya (sebesar 20%) tidak mau membayar tarif tersebut.

Pada penelitian yang dilakukan oleh Tamin et al., 1999, disimpulkan bahwa ATP pada setiap kategori penghasilan bervariasi namun menunjukkan korelasi positif terhadap penghasilan. Pada penelitian ini, meskipun berkorelasi positif antara penghasilan dan ATP, namun tidak signifikan. Hal ini disebabkan karena perhitungan ATP dilakukan berdasarkan pengeluaran nyata yang dikeluarkan responden dalam melakukan aktifitas sehari-hari. Oleh karena itu, jarak asal dan tujuan responden mempengaruhi moda pilihan

untuk pergerakan sehari-hari yang pada akhirnya mempengaruhi besarnya biaya yang dikeluarkan untuk melakukan pergerakan. Faktor lain yang mungkin mempengaruhi adalah kurang detilnya pilihan penghasilan responden karena hanya dibagi dalam lima kategori penghasilan.

Biaya Operasional Kendaraan (BOK)

Biaya operasional kendaraan (BOK) dihitung dengan menggunakan armada dan trayek acuan. Armada acuan yang digunakan dalam perhitungan ini adalah Armada Mitsubishi FE 83BC 110PS yang digunakan oleh PT. Trans Bandar Lampung dalam melayani rute Rajabasa – Panjang lewat *bypass*. Trayek ini juga dijadikan sebagai trayek acuan dalam hitungan BOK yang dilakukan.

Data jumlah penumpang, jumlah perjalanan dalam satu hari, dan data-data lainnya menggunakan data sekunder yang bersumber dari penelitian Widodo, 2018. Data-data lain yang digunakan dalam perhitungan BOK didapatkan dari berbagai sumber diantaranya situs belanja *online* Tokopedia, Blibli, maupun Lazada. Data spesifikasi kendaraan dan suku cadangnya disesuaikan dengan kendaraan yang saat ini digunakan oleh PT. Trans Bandar Lampung. Data besaran retribusi berdasarkan Perda No.06 tahun 2011 dan Perwali No. 15 tahun 2018 yaitu sebesar Rp. 1.500,00 sekali masuk.

Panjang trayek diukur dengan menggunakan *Google Earth*. Dari hasil digitasi diperoleh jarak antar terminal (Terminal Rajabasa dan Terminal Panjang) adalah 20,6 km. Jadi, total jarak pulang pergi dari Rajabasa ke Panjang adalah sebesar 41,2 km.

Hasil perhitungan BOK ditabelkan pada tabel-tabel berikut ini.

Tabel 1. Rekapitulasi komponen biaya operasional dengan LF = 70%

KOMPONEN BIAYA	Rp/Bus-Km	Rp/pnp-km	%
A. BIAYA LANGSUNG			
a) Biaya Penyusutan	Rp 6.291,92	Rp 224,71	34,80%
b) Bunga modal **)	Rp 2.831,36	Rp 101,12	15,66%
c) Gaji dan tunjangan awak bus	Rp 2.549,47	Rp 91,05	14,10%
d) Biaya Bahan Bakar Minyak (BBM)	Rp 1.360,00	Rp 48,57	7,52%
e) Ban	Rp 300,50	Rp 10,73	1,66%
f) Service kecil	Rp 127,67	Rp 4,56	0,71%
g) Service besar	Rp 257,48	Rp 9,20	1,42%
h) Biaya pemeriksaan umum (overhaul mesin)	Rp 50,25	Rp 1,79	0,28%
i) Biaya pemeriksaan umum (overhaul body)	Rp 501,78	Rp 17,92	2,78%
j) Penambahan oli mesin	Rp 103,69	Rp 3,70	0,57%
k) Cuci bus	Rp 471,30	Rp 16,83	2,61%
l) Biaya SC (2% harga chassis)	Rp 189,46	Rp 6,77	1,05%
m) Biaya pemeliharaan body (1% harga karoseri)	Rp 262,76	Rp 9,38	1,45%
n) Retribusi terminal	Rp 70,69	Rp 2,52	0,39%
o) STNK/Pajak kendaraan	Rp 196,62	Rp 7,02	1,09%
p) Biaya kir bus	Rp 1,13	Rp 0,04	0,01%
q) Asuransi	Rp 136,35	Rp 4,87	0,75%
B. BIAYA TIDAK LANGSUNG			
a) Biaya pegawai selain awak bus	Rp 2.288,08	Rp 81,72	12,66%
b) Biaya pengelolaan	Rp 88,13	Rp 3,15	0,49%
JUMLAH	Rp 18.078,66	Rp 645,67	100,00%

Sumber : Hasil Analisis, 2022

Dari hasil perhitungan didapatkan biaya operasional kendaraan per penumpang untuk *loading factor* sebesar 70% adalah sebesar **Rp. 645,67**. Sementara itu, meninjau kondisi nyata saat ini (berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Widodo, 2018) diketahui bahwa rata-rata *loading factor*/LF BRT adalah sebesar 16,45%. Dengan LF sebesar itu maka BOK yang dibutuhkan per penumpang km adalah sebesar **Rp. 2.747,52** (lihat **Tabel 2**).

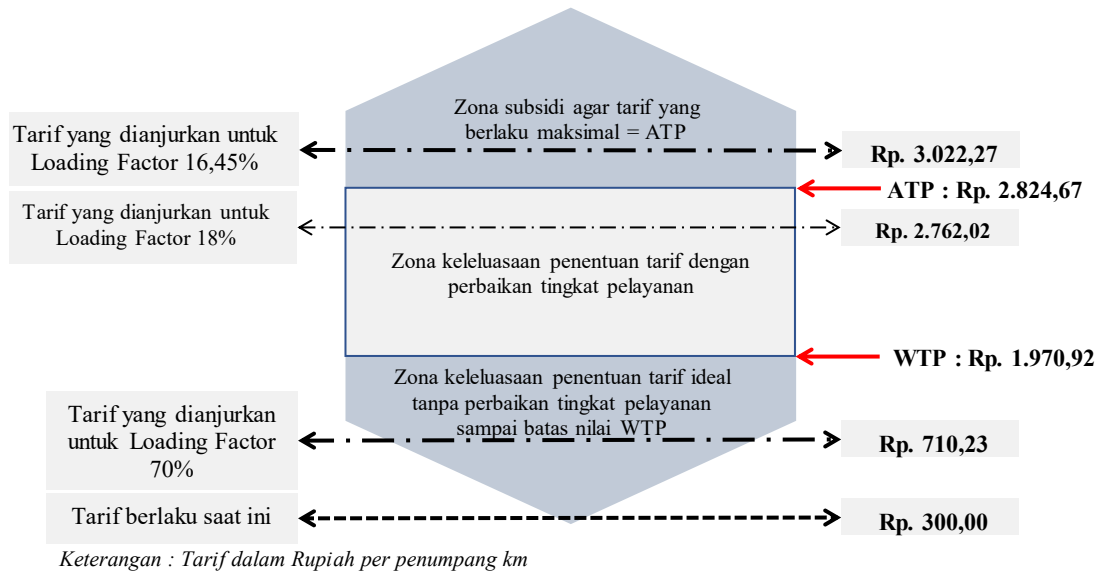
KOMPARASI KEMAUAN DAN KEMAMPUAN MEMBAYAR ANGKUTAN UMUM TERHADAP BIAYA OPERASIONAL KENDARAAN DI BANDAR LAMPUNG

Tabel 2. Rekapitulasi komponen biaya langsung dengan LF = 16,45 %

KOMPONEN BIAYA	Rp/Bus-Km	Rp/pnp-km	%
A. BIAYA LANGSUNG			
a) Biaya Penyusutan	Rp 6.291,92	Rp 956,22	34,80%
b) Bunga modal **)	Rp 2.831,36	Rp 430,30	15,66%
c) Gaji dan tunjangan awak bus	Rp 2.549,47	Rp 387,46	14,10%
d) Biaya Bahan Bakar Minyak (BBM)	Rp 1.360,00	Rp 206,69	7,52%
e) Ban	Rp 300,50	Rp 45,67	1,66%
f) Service kecil	Rp 127,67	Rp 19,40	0,71%
g) Service besar	Rp 257,48	Rp 39,13	1,42%
h) Biaya pemeriksaan umum (overhaul mesin)	Rp 50,25	Rp 7,64	0,28%
i) Biaya pemeriksaan umum (overhaul body)	Rp 501,78	Rp 76,26	2,78%
j) Penambahan oli mesin	Rp 103,69	Rp 15,76	0,57%
k) Cuci bus	Rp 471,30	Rp 71,63	2,61%
l) Biaya SC (2% harga chassis)	Rp 189,46	Rp 28,79	1,05%
m) Biaya pemeliharaan body (1% harga karoseri)	Rp 262,76	Rp 39,93	1,45%
n) Retribusi terminal	Rp 70,69	Rp 10,74	0,39%
o) STNK/Pajak kendaraan	Rp 196,62	Rp 29,88	1,09%
p) Biaya kir bus	Rp 1,13	Rp 0,17	0,01%
q) Asuransi	Rp 136,35	Rp 20,72	0,75%
B. BIAYA TIDAK LANGSUNG			
a) Biaya pegawai selain awak bus	Rp 2.288,08	Rp 347,73	12,66%
b) Biaya pengelolaan	Rp 88,13	Rp 13,39	0,49%
JUMLAH	Rp 18.078,66	Rp 2.747,52	100,00%

Komparasi ATP, WTP, dan BOK.

Nilai tarif berdasarkan BOK selanjutnya dibandingkan terhadap nilai ATP dan WTP. Perbandingan tersebut diperlihatkan melalui sebuah diagram seperti terlihat pada gambar berikut.



Gambar 5. Perbandingan antara BOK, ATP, dan WTP.

Gambar di atas dapat dijelaskan sebagai berikut :

- Nilai tarif berlaku saat ini (Rp. 6.000,00 untuk jarak Rajabasa – Panjang sejauh 20 Km) adalah sebesar Rp. 300,00. Nilai ini masih di bawah ATP (Rp. 2.824,67) dan WTP (Rp. 1.970,92) warga Kota Bandar Lampung.
- Jika diterapkan tarif sebesar batas WTP yaitu sebesar Rp. 1.970,92 maka setidaknya loading factor harus mencapai 25,24 %. Jika kurang dari angka tersebut maka BOK tidak akan dapat ditutupi oleh pendapatan dari tarif.
- Batas atas kemampuan warga untuk membayar angkutan biaya perjalanan (ATP) adalah sebesar Rp. 2.824,67. Jika *loading factor* tetap pada angka 16,45% (sesuai hasil penelitian yang dilakukan oleh Widodo, 2018) agar BOK dapat ditutupi oleh pendapatan dari tarif, setidaknya tarif yang diberlakukan adalah sebesar Rp. 3.022,27. Ini berarti tarif yang berlaku di atas kemampuan warga untuk membayar.
- Jika *loading factor* telah sesuai dengan standar World Bank (70%), maka BEP/*Break Event Point* bagi penyedia jasa akan tercapai jika tarif yang berlaku adalah sebesar Rp. 710,23.

KESIMPULAN DAN SARAN

Telah dapat dibuktikan bahwa ATP dan WTP masyarakat Kota Bandar Lampung masih berada diatas tarif yang diberlakukan saat ini. Namun, biaya operasional kendaraan hanya dapat ditutupi dengan tarif sebesar Rp. 710,23 dengan loading factor sebesar 70%. Untuk kondisi saat ini, dimana loading factor hanya sebesar 16,45%, maka diperlukan tarif sebesar Rp. 3.022,27, yang berada diatas kemampuan masyarakat untuk membayarnya.

WTP yang masih berada diatas BOK memungkinkan untuk menarik pembiayaan dari pengaturan kembali tarif. Namun, jika tidak dibarengi dengan perbaikan pada layanan maka angka *loading factor* akan semakin kecil yang artinya BOK akan makin tidak tertutupi.

UCAPAN TERIMA KASIH

Artikel ini merupakan bagian dari tesis penulis yang diselesaikan sebagai syarat dalam menyelesaikan pendidikan magister.

DAFTAR REFERENSI

- Arifin, D. I., Agung, K. J., & Lampung, K. (2020). Analisis Kinerja Jalan pada Kawasan Pendidikan (Studi Kasus: Sekolah di Jalan Cendana – Jalan Ir. H. Juanda Kota Bandar Lampung). *Prosiding Simposium Forum Studi Transportasi Institut Teknologi Sumatera (ITERA)*, 23–24.
- BPS. (2022). *Kota Bandar Lampung Dalam Angka, 2022* (Vol. 16, Issue 1). <https://doi.org/10.25104/mtm.v16i1.840>
- Dharma, B., Widyawati, R., & Septiana, T. (2022). Analisis Hambatan Samping Terhadap Kinerja Jalan Raden Intan. *Seminar Nasional Keinsinyuran (SNIP)*, 2(1), 1–4. <https://snip.eng.unila.ac.id/ojs/index.php/snip/article/download/27/66>
- Eliasson, J. (2021). Efficient transport pricing—why, what, and when? *Communications in Transportation Research*, 1(August). <https://doi.org/10.1016/j.commtr.2021.100006>
- Sugiyono. (2012). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Alfabeta, CV.
- Tamin, O. Z., Rahman, H., Kusumawati, A., Munandar, A. S., & Setiadj, B. H. (1999). ‘ Ability To Pay ’ (Atp) Dan ‘ Willingnes To Pay ’ (Wtp). *Jurnal Transportasi, Forum Studi Transportasi Antar Perguruan Tinggi (FSTPT)*, 1(2), 121–139.
- Tuan, V. A., Van Truong, N., Tetsuo, S., & An, N. N. (2022). Public transport service quality: Policy prioritization strategy in the importance-performance analysis and the three-factor theory frameworks. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 166(October 2021), 118–134. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2022.10.006>
- Ubbels, B., Nijkamp, P., Verhoef, E., Potter, S., & Enoch, M. (2001). Alternative Ways of Funding Public Transport A Case Study Assessment. *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, 1(1), 73–89.
- Warpani, S. P. (2002). *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan* (W. Edi (ed.); First Edit). ITB Press.
- Widodo. (2018). *Kajian Kepuasan Pengguna Bus Rapid Transit (BRT) Bandar Lampung Terhadap Kualitas Layanan Menggunakan Metode Structural Equation Modeling (SEM)*. University of Lampung.