

Analisis Kesiediaan dan Kemampuan Membayar terhadap Persepsi Kewajaran Tarif LRT Jabodebek pada Jam Sibuk dan Non-Sibuk (Studi Kasus: Stasiun Harjamukti)

Sehati Sumaryani, Pio Ranap Tua Naibaho*

Program Studi Magister Teknik Sipil, Universitas Tama Jagakarsa, Jakarta

ARTICLE INFO

Kata Kunci:

Ability to Pay, Harga Tiket, LRT Jabodebek, Stasiun Harjamukti, *Willingness to Pay*.

*Correspondence email:

pioranaptua@jagakarsa.ac.id

Submitted: 09 Juni 2026

Revised: 31 Juli 2026

Accepted: 31 Juli 2026

Published: 01 Agustus 2026

ABSTRAK

Mobilitas tinggi di wilayah Jabodetabek yang didominasi kendaraan pribadi menyebabkan kemacetan dan inefisiensi transportasi. Kehadiran LRT Jabodebek diharapkan menjadi solusi, namun tingkat keterisian penumpang masih belum optimal. Penelitian ini bertujuan menganalisis pengaruh *Willingness to Pay* (WTP) dan *Ability to Pay* (ATP) terhadap persepsi kewajaran tarif pada jam sibuk dan non-sibuk, serta mengidentifikasi variabel yang paling dominan. Metode yang digunakan adalah kuantitatif dengan pendekatan deskriptif dan verifikatif melalui kuesioner skala Likert kepada pengguna di Stasiun Harjamukti, kemudian dianalisis menggunakan regresi linear berganda. Hasil menunjukkan bahwa WTP dan ATP berpengaruh positif dan signifikan terhadap persepsi kewajaran tarif. Pada jam sibuk, WTP menjadi variabel dominan, sedangkan pada jam non-sibuk ATP lebih dominan. Tarif Rp20.000 pada jam sibuk cenderung ditolak, sementara tarif Rp10.000 pada jam non-sibuk lebih dapat diterima. Temuan ini menunjukkan perlunya evaluasi kebijakan tarif berbasis waktu untuk meningkatkan keterjangkauan dan penerimaan pengguna.

ABSTRACT

Keywords:

Ability to Pay, Harjamukti Station, Jabodebek LRT, Ticket Fare, *Willingness to Pay*.

High mobility in the Greater Jakarta (Jabodetabek) area, which is dominated by private vehicle use, has led to congestion and transportation inefficiency. The LRT Jabodebek was introduced as a mass transit alternative; however, its passenger occupancy rate remains suboptimal. This study aims to analyze the influence of Willingness to Pay (WTP) and Ability to Pay (ATP) on fare fairness perception during peak and off-peak hours, as well as to identify the dominant variable. A quantitative method with descriptive and verificative approaches was employed through a Likert-scale questionnaire distributed to users at Harjamukti Station. The data were analyzed using multiple linear regression. The results indicate that both WTP and ATP have a positive and significant effect on fare fairness perception. During peak hours, WTP is the dominant variable, whereas ATP is more dominant during off-peak hours. A fare of IDR 20,000 during peak hours tends to be rejected, while a fare of IDR 10,000 during off-peak hours is more acceptable. These findings suggest the need for a time-based fare policy to improve affordability and user acceptance.

PENDAHULUAN

Mobilitas di wilayah Jabodetabek yang sangat tinggi menyebabkan ketergantungan pada kendaraan pribadi mencapai lebih dari 70%, yang berujung pada kemacetan dan polusi. Pemerintah merespons hal ini dengan membangun LRT Jabodebek sebagai solusi transportasi massal yang efisien. Namun, sejak beroperasi pada 2023, okupansi penumpang belum optimal, salah satunya karena persepsi tarif yang dianggap mahal oleh sebagian masyarakat.

Menurut (Ranjan & Sinha, 2025), keputusan moda transportasi merupakan proses multifaset yang dipengaruhi oleh preferensi individu, karakteristik perjalanan, dan kondisi sistem transportasi. Preferensi pengguna terhadap suatu moda transportasi tidak hanya dipengaruhi oleh kualitas layanan, tetapi juga oleh aspek ekonomi yang berkaitan dengan biaya perjalanan yang harus dikeluarkan pengguna.

Faktor biaya perjalanan merupakan salah satu determinan utama dalam pemilihan moda transportasi. Penelitian (Helmmie & Joewono, 2022) menunjukkan bahwa elastisitas waktu dan biaya perjalanan bagi pengguna kendaraan pribadi dan transportasi publik memberikan gambaran seberapa kuat respon pengguna terhadap perubahan biaya dan waktu. Hasil penelitian tersebut menunjukkan bahwa perubahan biaya perjalanan dapat memengaruhi keputusan masyarakat dalam memilih moda transportasi yang digunakan.

Temuan tersebut diperkuat oleh penelitian (Ulahannan & Birrell, 2022) yang menjelaskan bahwa atribut seperti tarif (*fare*), waktu perjalanan (*time*), dan waktu akses (*access time*) memiliki pengaruh negatif signifikan terhadap

utilitas moda transportasi artinya kenaikan tarif atau waktu perjalanan menurunkan pilihan moda. Dengan demikian, analisis tarif dan fasilitas moda publik harus mempertimbangkan tidak hanya aspek harga saja tetapi juga bagaimana pengguna menilai keseluruhan manfaat perjalanan yang mencerminkan utilitas mereka.

Dalam perspektif ekonomi transportasi, hubungan antara tarif dan permintaan perjalanan dijelaskan melalui konsep elastisitas permintaan. (Makhlouf, 2025) menemukan bahwa elastisitas tarif angkutan umum di wilayah Tunisia cukup signifikan, menunjukkan bahwa perubahan tarif akan berdampak nyata terhadap permintaan transportasi publik. Semakin tinggi tarif yang dikenakan, maka jumlah pengguna transportasi publik cenderung menurun, sedangkan tarif yang lebih rendah berpotensi meningkatkan penggunaan layanan transportasi publik. Temuan tersebut menunjukkan bahwa kebijakan tarif merupakan instrumen penting dalam pengelolaan sistem transportasi massal.

Selain memengaruhi jumlah pengguna, tarif juga berkaitan erat dengan persepsi nilai yang diterima masyarakat dari suatu layanan transportasi. (Weber, 2025) menjelaskan bahwa persepsi terhadap struktur tarif dan akses digital tiket mempengaruhi kepuasan pengguna dan pilihan moda. Oleh karena itu, persepsi kewajaran tarif menjadi salah satu faktor penting dalam membentuk keputusan perjalanan pengguna.

Persepsi kewajaran harga dalam konteks transportasi publik mengacu pada sejauh mana pengguna menilai bahwa tarif yang dibayar adalah adil, sesuai dengan manfaat layanan, transparan, dan proporsional dengan biaya serta kualitas yang diterima. Penelitian (Yoristar, 2016) menunjukkan bahwa persepsi harga memengaruhi tingkat kepuasan pelanggan dan loyalitas terhadap layanan.

Konsep yang umum digunakan untuk mengevaluasi kebijakan tarif transportasi publik adalah *Willingness to Pay* (WTP) dan *Ability to Pay* (ATP). WTP adalah ukuran maksimal yang bersedia dibayar oleh pengguna untuk memperoleh atau mempertahankan sebuah layanan dalam hal ini layanan transportasi publik, berdasarkan manfaat yang mereka rasakan (kenyamanan, waktu hemat, keandalan). Sedangkan, ATP merujuk pada kemampuan ekonomi pengguna atau kelompok masyarakat untuk membayar tarif layanan transportasi tanpa mengganggu kebutuhan dasar mereka. ATP sering diukur berdasarkan pendapatan rumah tangga, pengeluaran transportasi relatif terhadap total pengeluaran, atau metode *travel cost*. Sebuah studi tentang moda transportasi di Indonesia menggunakan metode *Contingent Valuation Method* (CVM) pada pengguna KRL menunjukkan bahwa faktor kebersihan, kenyamanan, waktu perjalanan, dan pendapatan berpengaruh signifikan terhadap WTP (Saptutyingsih & Karimah, 2019).

Penelitian (Kumar & Sinha, 2021) menunjukkan bahwa WTP untuk peningkatan kualitas pelayanan transportasi menurun seiring dengan waktu tempuh dan biaya yang lebih tinggi.

Di sisi lain, (Permani dkk., 2024) menjelaskan bahwa pada trayek angkutan umum di Kabupaten Ciamis menggunakan ATP dan WTP sebagai dasar penentuan tarif menunjukkan bahwa tarif yang layak harus mempertimbangkan batas kemampuan membayar pengguna. Dengan demikian, dalam pengaturan tarif transportasi publik, penting untuk memastikan bahwa tarif tidak melampaui ATP mayoritas pengguna agar layanan tetap terjangkau dan tidak menimbulkan beban sosial.

Hubungan antara ATP dan WTP telah banyak digunakan sebagai dasar evaluasi tarif transportasi publik. (Sarwandy dkk., 2019) dalam penelitian mengenai tarif LRT Palembang menemukan bahwa rendahnya integrasi tarif dan persepsi biaya relatif terhadap manfaat menjadi hambatan peningkatan penumpang. Hasil yang serupa juga ditemukan oleh (Rahma dkk., 2024) pada sistem MRT Jakarta, di mana ATP dan WTP menjadi indikator penting dalam menentukan tingkat keterjangkauan serta penerimaan masyarakat terhadap kebijakan tarif transportasi massal.

Perkembangan kebijakan tarif transportasi saat ini juga mulai mengarah pada penerapan *dynamic pricing* atau tarif dinamis. Menurut (Zhang & Zhao, 2024), efek *dynamic pricing* terhadap WTP pengguna bersifat terukur, tetapi implementasi praktis memerlukan mitigasi isu keadilan dan proteksi kelompok berpendapatan rendah.

Dalam konteks transportasi perkotaan modern, integrasi layanan dan keterjangkauan tarif menjadi faktor penting dalam meningkatkan minat masyarakat menggunakan transportasi publik. (Nur dkk., 2021) menjelaskan bahwa sistem adalah suatu bentuk keterikatan dan keterkaitan antara satu variabel dengan variabel lain dalam tatanan yang terstruktur, sedangkan transportasi adalah suatu usaha untuk memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain.

Sementara itu, (Kartiningrum dkk., 2022) menegaskan bahwa analisis hubungan antarvariabel sosial ekonomi dan persepsi pengguna dapat dilakukan melalui pendekatan statistik dan regresi untuk memperoleh model yang mampu menjelaskan faktor-faktor yang memengaruhi keputusan pengguna secara lebih objektif.

Berdasarkan berbagai penelitian tersebut, dapat disimpulkan bahwa tarif merupakan salah satu faktor yang memiliki pengaruh signifikan terhadap perilaku pengguna transportasi publik. Namun demikian, kajian yang secara khusus membandingkan pengaruh WTP dan ATP terhadap persepsi kewajaran tarif LRT Jabodebek pada kondisi jam sibuk dan jam non-sibuk masih relatif terbatas, khususnya pada pengguna di Stasiun Harjamukti yang merupakan salah satu simpul mobilitas penting di wilayah timur Jakarta.

Tarif yang ideal harus mencerminkan keseimbangan antara *Willingness to Pay* (WTP) — kesediaan membayar berdasarkan manfaat layanan dan *Ability to Pay* (ATP) kemampuan finansial pengguna. Penelitian ini secara spesifik

mengkaji Stasiun Harjamukti sebagai simpul penting mobilitas dari wilayah timur Jakarta. Fokus utama adalah membandingkan pengaruh WTP dan ATP pada jam sibuk yang didominasi komuter, serta jam non-sibuk yang didominasi pengguna rekreasi.

METODE

Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif dengan pendekatan deskriptif dan verifikatif, yang bertujuan untuk menganalisis hubungan dan pengaruh antara kesiediaan membayar (*Willingness to Pay* / WTP) serta kemampuan membayar (*Ability to Pay* / ATP) terhadap persepsi kewajaran harga tiket LRT Jabodebek pada jam sibuk dan non-sibuk.

Pendekatan kuantitatif digunakan karena data yang dikumpulkan berupa angka hasil kuesioner skala *Likert* (1–5) yang kemudian diolah secara statistik menggunakan model regresi linear berganda.

Pendekatan deskriptif digunakan untuk menggambarkan karakteristik responden dan pola distribusi variabel, sedangkan pendekatan verifikatif digunakan untuk menguji hipotesis mengenai pengaruh antara variabel bebas (WTP dan ATP) terhadap variabel terikat (persepsi kewajaran harga tiket).

Sumber Data

Data yang digunakan dalam penelitian berupa data sekunder dan data primer sebagai berikut :

1. Data sekunder yang diperoleh dari data operasional LRT

Data sekunder yaitu data pendukung yang diperoleh dari instansi terkait dan sumber terpercaya seperti PT Kereta Api Indonesia (Persero) dan LRT Jabodebek terkait kebijakan tarif dan volume penumpang.

2. Data primer yang diperoleh dari hasil survei.

Data primer yaitu data yang diperoleh secara langsung dari responden melalui penyebaran kuesioner kepada pengguna LRT Jabodebek di Stasiun Harjamukti. Kuesioner berisi pertanyaan mengenai tingkat kesiediaan dan kemampuan membayar, serta persepsi kewajaran harga tiket pada jam sibuk dan non-sibuk.

Teknik Pengumpulan Data

1. Penyebaran Kuesioner

Kuesioner disusun menggunakan skala *Likert* 1–5, di mana nilai 1 menunjukkan “sangat tidak setuju” dan nilai 5 menunjukkan “sangat setuju”. Pertanyaan dibagi menjadi tiga bagian utama, yaitu:

- Karakteristik responden (usia, pendapatan, pekerjaan, frekuensi penggunaan LRT).
- Indikator WTP (*Willingness to Pay*) yang mengukur kesiediaan responden membayar tarif tertentu.
- Indikator ATP (*Ability to Pay*) yang mengukur kemampuan ekonomi responden dalam membayar tarif saat ini.
- Persepsi terhadap kewajaran harga tiket (Y) pada jam sibuk dan non-sibuk.

2. Teknik Sampling

Penelitian menggunakan metode *purposive sampling*, yaitu pemilihan responden berdasarkan kriteria tertentu, yakni:

- Pengguna aktif LRT Jabodebek minimal 2 kali dalam seminggu.
- Pernah menggunakan LRT pada jam sibuk maupun non-sibuk.
- Jumlah sampel dalam penelitian ini adalah 150 responden pengguna LRT Jabodebek di Stasiun Harjamukti. Jumlah tersebut digunakan sebagai dasar analisis statistik, termasuk uji validitas, reliabilitas, uji asumsi klasik, dan regresi linear berganda.

3. Observasi Lapangan

Dilakukan pengamatan langsung di area Stasiun Harjamukti untuk memastikan profil pengguna, kondisi fasilitas, serta validitas konteks pertanyaan kuesioner.

4. Dokumentasi dan Studi Literatur

Meliputi pengumpulan data sekunder berupa laporan, statistik resmi, dan hasil penelitian terdahulu yang relevan dengan tema WTP, ATP, dan tarif transportasi publik.

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan analisis regresi linear berganda.

- Variabel Independen: *Willingness to Pay* (X1) dan *Ability to Pay* (X2).
- Variabel Dependen: Persepsi kewajaran harga tiket pada jam sibuk (Y1) dan non-sibuk (Y2).

Dengan demikian, penelitian ini menggunakan dua model regresi linear berganda, yaitu model regresi untuk menganalisis pengaruh WTP dan ATP terhadap persepsi kewajaran harga tiket pada jam sibuk serta model regresi untuk menganalisis pengaruh WTP dan ATP terhadap persepsi kewajaran harga tiket pada jam non-sibuk.

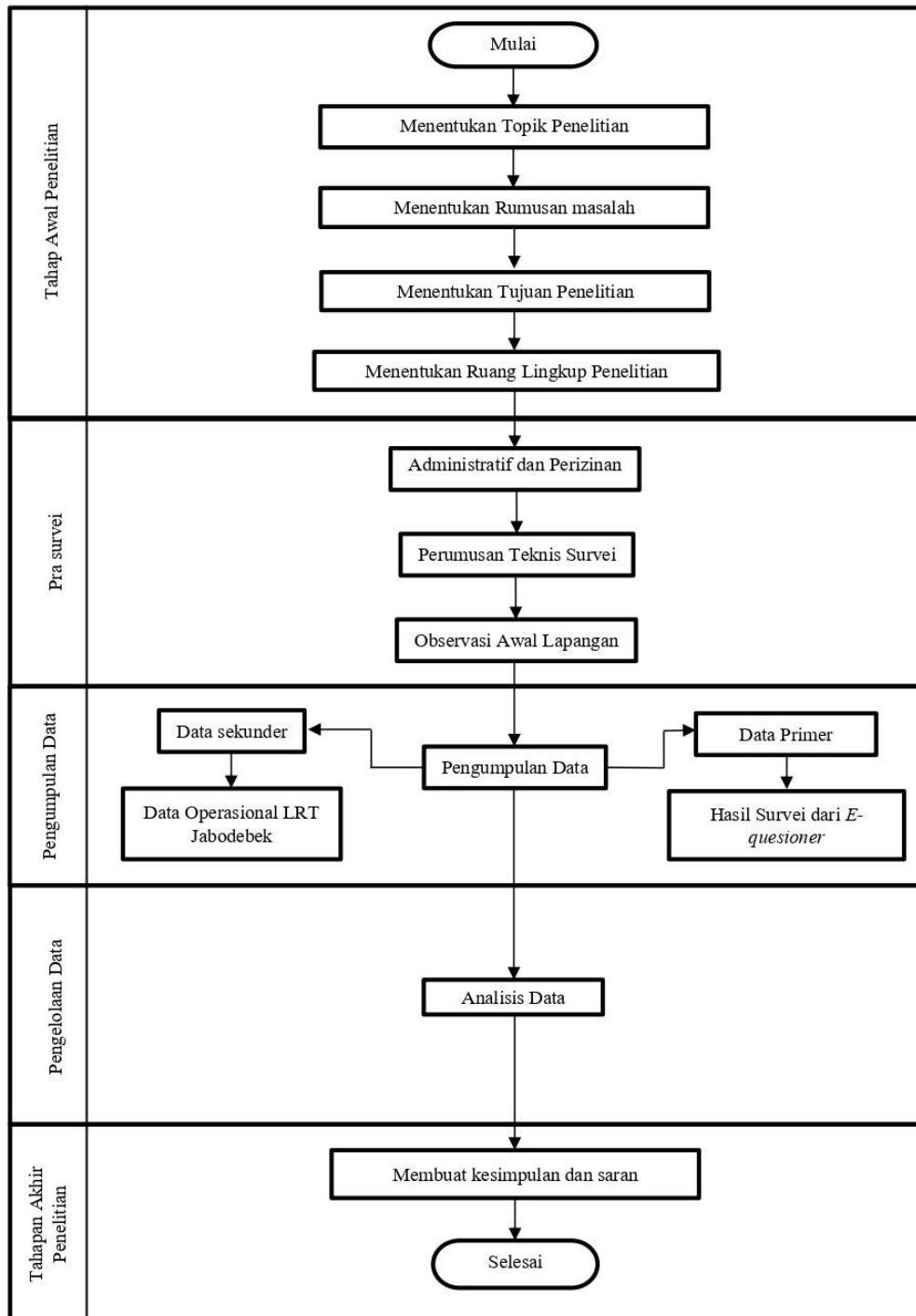
Model regresi yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

- 1) Model 1 (Jam Sibuk)

$$Y_1 = \alpha + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + e$$
- 2) Model 2 (Jam Non-Sibuk)

$$Y_2 = \alpha + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + e$$

- Sampel penelitian terdiri atas 150 responden yang dipilih menggunakan teknik *purposive sampling*, yaitu responden yang merupakan pengguna LRT Jabodebek di Stasiun Harjamukti, pernah menggunakan layanan pada jam sibuk dan non-sibuk, serta bersedia mengisi kuesioner penelitian.
- Analisis Data: Meliputi uji validitas (Korelasi Pearson), uji reliabilitas (*Cronbach's Alpha*), uji asumsi klasik (normalitas, heteroskedastisitas, multikolinearitas), serta uji hipotesis (Uji t dan Uji F) menggunakan bantuan *software SPSS*.

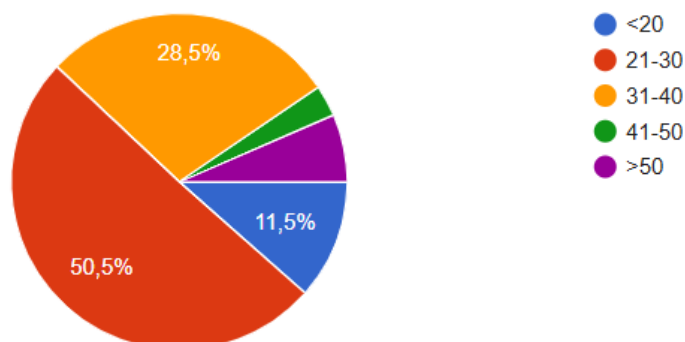


Gambar 1. Diagram Alir Penelitian

HASIL

Karakteristik Responden

Berdasarkan data penelitian, responden didominasi oleh kelompok usia produktif dan pengguna rutin (komuter). Tingkat pendapatan mayoritas berada pada rentang menengah, yang mencerminkan profil pengguna utama transportasi massal di Jabodetabek.



Gambar 2. Grafik Distribusi Usia Responden
Sumber: Hasil Analisis Pribadi

Analisis Validitas dan Reliabilitas

Hasil pra-survei menunjukkan seluruh item variabel (X1, X2, Y1, Y2) memiliki nilai r hitung $> r$ tabel (0,159), sehingga dinyatakan valid. Nilai *Cronbach's Alpha* untuk setiap variabel berada di atas 0,7, menunjukkan konsistensi instrumen yang tinggi.

Hasil Uji Hipotesis

- **Pengaruh WTP (X1):** Hipotesis H1 dan H3 diterima. WTP berpengaruh positif signifikan terhadap persepsi harga tiket baik pada jam sibuk maupun non-sibuk. Hal ini mengindikasikan bahwa semakin tinggi nilai manfaat (efisiensi waktu, keamanan) yang dirasakan, semakin tinggi pula toleransi pengguna terhadap tarif.

Tabel 1. Uji Validitas X1 *Willingness to Pay* (Kesiediaan Membayar)

Item	r-hitung	r-tabel	Sig.	Keterangan
A1	0,834	0,159	0,000	Valid
A2	0,723	0,159	0,000	Valid
A3	0,739	0,159	0,000	Valid
A4	0,826	0,159	0,000	Valid
A5	0,827	0,159	0,000	Valid

Sumber: Hasil Analisis SPSS (2026)

- **Pengaruh ATP (X2):** Hipotesis H2 dan H4 diterima. Kemampuan ekonomi secara signifikan memengaruhi persepsi kewajaran tarif. Pengguna dengan pendapatan stabil cenderung menganggap tarif saat ini masih dalam batas wajar.

Tabel 2. Uji Validitas X2 *Ability to Pay* (Kemampuan Membayar)

Item	r-hitung	r-tabel	Sig.	Keterangan
B1	0,767	0,159	0,000	Valid
B2	0,744	0,159	0,000	Valid
B3	0,738	0,159	0,000	Valid
B4	0,778	0,159	0,000	Valid
B5	0,754	0,159	0,000	Valid

Sumber: Hasil Analisis SPSS (2026)

- **Persepsi Tarif Ideal:** Berdasarkan data saran responden, mayoritas pengguna mengharapkan tarif yang lebih kompetitif namun tetap mencerminkan kualitas layanan. Beberapa responden mengusulkan angka antara Rp8.000–Rp15.000 sebagai tarif ideal yang lebih merakyat.

Tabel 3. Uji Validitas Y1 Persepsi Kewajaran Harga pada Jam Sibuk

Item	r-hitung	r-tabel	Sig.	Keterangan
C1	0,860	0,159	0,000	Valid
C2	0,809	0,159	0,000	Valid

Item	r-hitung	r-tabel	Sig.	Keterangan
C3	0,803	0,159	0,000	Valid
C4	0,804	0,159	0,000	Valid
C5	0,828	0,159	0,000	Valid

Sumber: Hasil Analisis SPSS (2026)

Tabel 4. Uji Validitas Y2 Persepsi Kewajaran Harga pada Jam Non-Sibuk

Item	r-hitung	r-tabel	Sig.	Keterangan
D1	0,736	0,159	0,000	Valid
D2	0,773	0,159	0,000	Valid
D3	0,752	0,159	0,000	Valid
D4	0,716	0,159	0,000	Valid
D5	0,809	0,159	0,000	Valid

Sumber: Hasil Analisis SPSS (2026)

Tabel 5. Hasil Uji Reliabilitas Instrumen

Variabel	Jumlah Item	Cronbach's Alpha	Kriteria	Keterangan
WTP/X1	0,717	5	> 0,70	Reliabel
ATP/X2	0,827	5	> 0,70	Reliabel
Persepsi tarif jam sibuk/Y1	0,921	5	> 0,70	Reliabel
Persepsi tarif non-sibuk/Y2	0,885	5	> 0,70	Reliabel

Sumber: Hasil Analisis SPSS (2026)

Berdasarkan hasil uji reliabilitas, seluruh variabel memiliki nilai Cronbach's Alpha lebih besar dari 0,70. Dengan demikian, instrumen penelitian dinyatakan reliabel dan layak digunakan untuk analisis lanjutan.

Uji Asumsi Klasik

Tabel 6. Hasil Uji Reliabilitas Instrumen

Uji Asumsi	Indikator	Kriteria	Hasil	Kesimpulan
Normalitas	<i>Kolmogorov-Smirnov / Shapiro-Wilk</i>	Sig. > 0,05	Sig. = 0,053	Normal
Multikolinearitas	<i>Tolerance</i>	> 0,10	X1 = 0,218; X2 = 0,218	Tidak terjadi multikolinearitas
Multikolinearitas	<i>VIF</i>	< 10	X1 = 4,584; X2 = 4,584	Tidak terjadi multikolinearitas
Heteroskedastisitas	Uji Glejser	Sig. > 0,05	X1 = 0,055; X2 = 0,094	Tidak terjadi heteroskedastisitas

Sumber: Hasil Analisis SPSS (2026)

Hasil uji asumsi klasik menunjukkan bahwa data memenuhi asumsi regresi linear berganda. Nilai signifikansi uji normalitas berada di atas 0,05, nilai VIF berada di bawah 10, nilai tolerance berada di atas 0,10, dan hasil uji heteroskedastisitas menunjukkan nilai signifikansi di atas 0,05. Dengan demikian, model regresi layak digunakan untuk pengujian hipotesis.

Regresi Linear Berganda Jam Sibuk

Tabel 7. Analisis Regresi Linear Berganda pada Jam Sibuk (Y1)

Variabel	Koefisien B	t-hitung	Sig.	Keterangan
Konstanta	0,170	0,340	0,734	-
WTP/X1	0,640	10,267	0,000	Signifikan
ATP/X2	0,382	5,821	0,000	Signifikan

Sumber: Hasil Analisis SPSS (2026)

Tabel 8. Ringkasan Regresi Linear Berganda pada Jam Sibuk (Y1)

R	R ²	Adjusted R ²	F-hitung	Sig. F
0,940	0,884	0,883	561,492	0,000

Sumber: Hasil Analisis SPSS (2026)

Hasil regresi pada model jam sibuk menunjukkan bahwa WTP dan ATP berpengaruh positif terhadap persepsi kewajaran harga tiket. Variabel WTP memiliki koefisien lebih besar dibandingkan ATP, sehingga WTP menjadi variabel yang lebih dominan dalam menjelaskan persepsi kewajaran tarif pada jam sibuk. Hal ini menunjukkan bahwa pada kondisi perjalanan rutin dan padat, pengguna lebih mempertimbangkan manfaat layanan seperti efisiensi waktu, keandalan, dan kenyamanan.

Regresi Linear Berganda Jam Non-Sibuk

Tabel 9. Analisis Regresi Linear Berganda pada Jam Non-Sibuk (Y2)

Variabel	Koefisien B	t-hitung	Sig.	Keterangan
Konstanta	2,084	3,662	0,000	-
WTP/X1	0,269	3,788	0,000	Signifikan
ATP/X2	0,639	8,566	0,000	Signifikan

Sumber: Hasil Analisis SPSS (2026)

Tabel 10. Ringkasan Regresi Linear Berganda pada Jam Non-Sibuk (Y2)

R	R ²	Adjusted R ²	F-hitung	Sig. F
0,905	0,819	0,817	332,598	0,000

Sumber: Hasil Analisis SPSS (2026)

Hasil regresi pada model jam non-sibuk menunjukkan bahwa ATP memiliki koefisien lebih besar dibandingkan WTP. Dengan demikian, kemampuan membayar pengguna menjadi faktor yang lebih dominan dalam membentuk persepsi kewajaran tarif pada jam non-sibuk. Kondisi ini menunjukkan bahwa pengguna non-rutin atau pengguna rekreasional cenderung lebih sensitif terhadap keterjangkauan tarif.

Pembahasan

Hasil penelitian menunjukkan bahwa WTP dan ATP berpengaruh positif dan signifikan terhadap persepsi kewajaran harga tiket LRT Jabodebek, baik pada jam sibuk maupun jam non-sibuk. Pada model jam sibuk (Y1), WTP lebih dominan dibandingkan ATP dengan koefisien regresi masing-masing sebesar 0,640 dan 0,382. Sebaliknya, pada model jam non-sibuk (Y2), ATP lebih dominan dibandingkan WTP dengan koefisien regresi sebesar 0,639 dan 0,269.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa WTP berpengaruh signifikan terhadap persepsi kewajaran tarif, terutama pada jam sibuk. Temuan ini menunjukkan bahwa pengguna pada jam sibuk, yang umumnya merupakan komuter, lebih menilai tarif berdasarkan manfaat layanan yang diterima. Efisiensi waktu, kepastian perjalanan, keamanan, dan kenyamanan menjadi faktor yang meningkatkan toleransi pengguna terhadap tarif LRT Jabodebek. Temuan ini sejalan dengan penelitian (Alhassan dkk., 2022) yang menyatakan bahwa kesediaan membayar pengguna meningkat ketika layanan transportasi memberikan manfaat yang lebih besar melalui peningkatan kualitas layanan dan efisiensi perjalanan.

Sementara itu, ATP lebih dominan pada jam non-sibuk. Hal ini menunjukkan bahwa pada perjalanan yang tidak bersifat rutin atau tidak mendesak, pengguna lebih mempertimbangkan kemampuan ekonomi dalam menilai kewajaran tarif. Dengan kata lain, semakin rendah urgensi perjalanan, semakin besar sensitivitas pengguna terhadap harga tiket. Temuan ini didukung oleh penelitian (Hadas dkk., 2023), yang menunjukkan bahwa pengguna menjadi lebih sensitif terhadap perubahan tarif ketika manfaat perjalanan yang dirasakan relatif lebih rendah.

Temuan ini memperkuat pentingnya kebijakan tarif berbasis waktu (*dynamic pricing*). Tarif pada jam sibuk dapat diarahkan untuk mencerminkan nilai layanan dan efisiensi perjalanan, tetapi tetap perlu memperhatikan kelompok berpendapatan rendah. Sementara itu, tarif pada jam non-sibuk perlu dipertahankan pada tingkat yang lebih terjangkau agar dapat menarik pengguna rekreasional dan meningkatkan okupansi layanan. Dengan demikian, kebijakan tarif LRT Jabodebek sebaiknya tidak hanya mempertimbangkan aspek pendapatan operasional, tetapi juga keseimbangan antara WTP dan ATP pengguna. Evaluasi berkala terhadap kedua aspek tersebut diperlukan agar tarif tetap adil, terjangkau, dan mampu mendukung peningkatan jumlah penumpang.

SIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis, WTP dan ATP terbukti berpengaruh positif terhadap persepsi kewajaran tarif LRT Jabodebek di Stasiun Harjamukti. Pada model jam sibuk, WTP menjadi variabel yang lebih dominan, yang menunjukkan bahwa pengguna komuter lebih mempertimbangkan manfaat layanan seperti efisiensi waktu, kenyamanan, keamanan, dan keandalan perjalanan. Sebaliknya, pada model jam non-sibuk, ATP menjadi variabel yang lebih dominan, yang menunjukkan bahwa kemampuan ekonomi pengguna lebih menentukan persepsi kewajaran tarif pada perjalanan non-rutin.

Hasil penelitian juga menunjukkan bahwa tarif Rp20.000 pada jam sibuk masih perlu dievaluasi karena sebagian pengguna, terutama kelompok berpendapatan rendah, cenderung merasa keberatan. Sementara itu, tarif Rp10.000 pada jam non-sibuk relatif lebih dapat diterima. Oleh karena itu, kebijakan tarif berbasis waktu perlu dioptimalkan dengan tetap mempertimbangkan keseimbangan antara kesiediaan membayar, kemampuan membayar, keterjangkauan layanan, dan keberlanjutan operasional LRT Jabodebek.

DAFTAR PUSTAKA

- Alhassan, I. B., Matthews, B., Toner, J. P., & Susilo, Y. O. (2022). *Public Transport Users' Willingness-To-Pay for a Multi-County and Multi-Operator Integrated Ticket: Valuation and policy implications. Research in Transportation Business & Management*, 45, 100836. <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2022.100836>
- Hadas, Y., Tillman, A., Tsadikovich, D., & Ozalvo, A. (2023). *Assessing Public Transport Passenger Attitudes Towards a Dynamic Fare Model Based on In-Vehicle Crowdedness Levels And Additional Waiting Time. International Journal of Transportation Science and Technology*, 12(3), 836–847. <https://doi.org/10.1016/j.ijtst.2022.08.003>
- Helmie, E., & Joewono, T. B. (2022). Elasticity of Travel Time and Travel Cost of Private Vehicles and Public Transportation in Bandung, Indonesia. *Civil Engineering Dimension*, 24(2), 101–108. <https://doi.org/10.9744/ced.24.2.101-108>
- Kartiningrum, E. D., Basuki, H., Bambang, N., Otok, W., Nurul, E., & Yuswatiningsih, K. E. (2022). *Penerbit STIKES Majapahit Mojokerto Aplikasi Regresi dan Korelasi Dalam Analisis Data Hasil Penelitian*.
- Kumar, S., & Sinha, S. (2021). Willingness to pay for improvement in service quality of intermediate public transport (Ipt) modes. *Civil Engineering Journal (Iran)*, 7(5), 866–879. <https://doi.org/10.28991/cej-2021-03091696>
- Makhlouf, L. (2025). Public Transport Demand Elasticities in Developing Agglomerations: the Case of Tunisian Regions. *ECONOMICS - Innovative and Economics Research Journal*, 13(1), 111–130. <https://doi.org/10.2478/eoik-2025-0008>
- Nur, N. K., Rangan, P. R., & Mahyuddin. (2021). Sistem Transportasi. Dalam *Gastronomía ecuatoriana y turismo local*. (Vol. 1, Nomor 69).
- Permani, I., Sutrisna, D., & Martha, T. (2024). Analisa Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan, Ability To Pay, Dan Willingness To Pay (Studi Kasus Trayek Angkutan Perkotaan 012 Di Kabupaten Ciamis). *Jurnal Ilmiah Teknik Sipil*, 012, 1–10. [https://etd.umm.ac.id/id/eprint/6596/%0Ahttps://etd.umm.ac.id/id/eprint/6596/3/BAB II.pdf](https://etd.umm.ac.id/id/eprint/6596/%0Ahttps://etd.umm.ac.id/id/eprint/6596/3/BAB%20II.pdf)
- Rahma, N. N., Kuswati, A. R. S., & Kurniawan, S. (2024). *Ability To Pay (ATP) and Willingness To Pay (WTP) Jakarta Mass Rapid Transit* (Vol. 2023, Nomor 4). Atlantis Press International BV. https://doi.org/10.2991/978-94-6463-384-9_30
- Ranjan, R., & Sinha, S. (2025). *A systematic review of mode choice behavior in urban transportation with emphasis on individual preferences and influencing factor*.
- Saptutyningsih, E., & Karimah, L. (2019). Valuing Public Transportation Using Contingent Valuation Method: a Study of Commuter Line (Krl) in Tangerang Selatan, West Java Indonesia. Dalam *Jurnal Ekonomi & Studi Pembangunan* (Vol. 20, Nomor 1). <https://doi.org/10.18196/jesp.20.1.5017>
- Sarwandy, M. H. A., Arliansyah, J., & Fitriani, H. (2019). The Analysis of Ability to Pay (ATP) and Willingness to Pay (WTP) on Light Rail Transit (LRT) Tariff in Palembang. *Journal of Physics: Conference Series*, 1198(8). <https://doi.org/10.1088/1742-6596/1198/8/082023>
- Ulahannan, A., & Birrell, S. (2022). Designing Better Public Transport: Understanding Mode Choice Preferences Following the COVID-19 Pandemic. *Sustainability (Switzerland)*, 14(10). <https://doi.org/10.3390/su14105952>
- Weber, J. (2025). Pricing Perceptions and Digital Access in Public Transport: A Mixed-Methods Analysis of Satisfaction Drivers. Dalam *International Journal of Accounting and Economics Studies* (Vol. 12, Nomor 4, hlm. 421–426). <https://doi.org/10.14419/fxj55j70>
- Yoristar, D. (2016). The Influence of Price Fairness to Customer Satisfaction. *Business and Entrepreneurial Review*, 7(1), 8–15. <https://doi.org/10.25105/ber.v7i1.1150>
- Zhang, Y., & Zhao, Z. (2024). Optimal dynamic pricing for public transportation considering consumer social learning. *PLoS ONE*, 19(1 January), 1–19. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0296263>