

## **Analisis Kelayakan Tarif Berdasarkan *Ability To Pay* dan *Willingness To Pay* pada Bus Trans Jatim Koridor II**

**M. Samsul Ma’arif, Nugroho Utomo\*, Fithri Estikhamah**

Program Studi Teknik Sipil, Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jawa Timur

---

### **ARTICLE INFO**

**Kata Kunci:**

*Ability To Pay; Willingness To Pay; Tarif.*

**\*Correspondence email:**

nugroho.ts@upnjatim.ac.id

**Submitted:** 21-08-2024

**Revised:** 24-01-2025

**Accepted:** 04-02-2025

**Published:** 04-02-2025

---

### **ABSTRAK**

Transportasi merupakan salah satu tolak ukur dalam perkembangan ekonomi dan pembangunan suatu daerah. Pemerintah melalui Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur melakukan pengembangan angkutan umum berupa moda transportasi Bus Trans Jatim Koridor II. Namun dalam operasionalnya ditemui beberapa permasalahan, secara umum *load factor* pada koridor II ini hanya sebesar 40 – 50%. Hal tersebut berpengaruh pada pendapatan Bus Trans Jatim yang rendah. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui kelayakan tarif berdasarkan kemampuan dan kemauan penumpang dalam membayar angkutan. Pengumpulan data primer diperoleh dari survei wawancara (kuesioner) pada penumpang. Data yang diperoleh kemudian di analisis dengan metode pendekatan *ability to pay* dan *willingness to pay*. Hasil analisis penelitian ini diperoleh besaran tarif sesuai aspek *ability to pay* untuk kelompok umum adalah sebesar Rp11.400 dan untuk pelajar adalah sebesar Rp9.300. Sedangkan besaran tarif sesuai aspek *willingness to pay* untuk kelompok umum adalah sebesar Rp5.400 dan untuk pelajar adalah sebesar Rp4.000. Kemampuan serta kesediaan penumpang dalam membayar tarif berada di atas tarif yang belakar saat ini. Hal tersebut menunjukkan bahwa tarif yang berlaku saat ini dapat dinaikkan dengan syarat peningkatan fasilitas dan pelayanan.

---

### **ABSTRACT**

*Transportation is one of the benchmarks in the economic development and development of a region. The government through the East Java Provincial Transportation Agency is developing public transportation in the form of the Trans Jatim Corridor II Bus transportation mode. However, in its operation, several problems were encountered, in general the load factor on corridor II is only 40 - 50%. This affects the low income of the Trans Jatim Bus. This study aims to determine the feasibility of fares based on the ability and willingness of passengers to pay for transportation. Primary data collection was obtained from interview surveys (questionnaires) on passengers. The data obtained were then analyzed using the ability to pay and willingness to pay approaches. The results of this study analysis obtained the amount of fares according to the ability to pay aspect for the general group is IDR 11,400 and for students is IDR 9,300. While the amount of fares according to the willingness to pay aspect for the general group is IDR 5,400 and for students is IDR 4,000. The ability and willingness of passengers to pay fares are above the current applicable rates. This shows that the current applicable rates can be increased on condition that facilities and services are improved.*

---

**Keywords:**

*Ability To Pay; Willingness To Pay; Tariff.*

### **PENDAHULUAN**

Transportasi merupakan salah satu tolak ukur dalam perkembangan ekonomi dan pembangunan suatu daerah. Transportasi memegang peran penting baik untuk perorangan, masyarakat luas, perkembangan perekonomian maupun sosial politik suatu pada suatu daerah (Akbar, Handayani & Amalia 2021). Keberhasilan suatu daerah dalam bidang ekonomi selalu didukung dengan sistem transportasi yang baik karena seluruh kebutuhan masyarakat dapat terpenuhi. Semakin mudah dan maju sistem transportasi dapat mempermudah pembangunan infrastruktur di berbagai wilayah (Sangadji 2022). Dalam hal ini pemerintah terus berupaya untuk mengembangkan sistem transportasi yang baik khususnya pada wilayah Provinsi Jawa Timur. Berdasarkan pada Perpres Nomor 80 Tahun 2019 mengenai percepatan pembangunan ekonomi wilayah perkotaan di Jawa Timur, Pemerintah melalui Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur berencana melakukan pengembangan angkutan umum berupa *bus rapid transit* pada Kawasan Gerbangkertasusila. Salah satu implementasi dari perpres tersebut adalah moda transportasi Bus Trans Jatim (Akasah 2022).

Bus Trans Jatim Koridor I resmi beroperasi pada 19 Agustus 2022. Pada koridor I melayani perjalanan dengan rute Terminal Porong Kota Sidoarjo hingga Terminal Bunder Kota Gresik (MC Prov Jawa Timur 2022). Bus Trans Jatim merupakan sistem angkutan massal yang cepat, murah dan mudah dengan harapan meningkatkan antusiasme

masyarakat dalam menggunakan moda trasnportasi umum (Azmi 2023). Setelah Bus Trans Jatim sukses memberikan pelayanan pada koridor I, kini telah beroperasi koridor II yang menghubungkan Kota Surabaya dengan Kota Mojokerto pada 20 Agustus 2023.

Namun dalam pengoperasiannya ditemui beberapa permasalahan. Jumlah penumpang Bus Trans Jatim Koridor II lebih rendah jika dibandingkan dengan koridor I. Secara umum *load factor* pada koridor II ini hanya sebesar 40 – 50% sedangkan pada koridor I mencapai 130% (Jatim Newsroom 2023a). Rendahnya jumlah penumpang berpengaruh pada pendapatan Bus Trans Jatim yang rendah. Sehingga perlu dilakukan analisis kelayakan tarif terkait kemampuan serta kesediaan penumpang dalam membayar tarif sehingga besaran tarif yang ditetapkan berada di antara kemampuan serta kesediaan penumpang dalam membayar Bus Trans Jatim Koridor II dengan metode pendekatan *Ability To Pay* (ATP) dan *Willingness To Pay* (WTP). Berdasar pada uraian tersebut sehingga tujuan dilaksanakannya penelitian ini adalah untuk mengetahui kelayakan tarif berdasarkan aspek ATP dan WTP pada Bus Trans Jatim Koridor II.

## **Angkutan Umum**

Angkutan umum ialah sarana transportasi yang diperuntukkan untuk masyarakat kecil serta menengah sehingga memungkinkan untuk mereka melakukan aktivitas sesuai dengan peran dan fungsi dalam masyarakat (Andriansyah 2015). Angkutan umum merupakan sarana transportasi yang digunakan untuk memindahkan orang atau barang dengan dipungut bayaran (Warpani 2002). Sebuah kota dengan penduduk lebih dari 1 juta jiwa semestinya mempunyai sarana transportasi umum (Warpani 2002). Angkutan umum dapat digolongkan menjadi 2 yaitu *mass transit* dan *paratransit*. *Mass transit* adalah angkutan umum dengan rute, jadwal dan tarif yang tetap serta lokasi pemberhentian yang jelas, contoh *mass transit* adalah bus. Sedangkan *paratransit* adalah angkutan umum dengan rute, jadwal dan tarif serta lokasi pemberhentian yang dapat berubah sesuai keinginan pengguna jasa, contoh dari angkutan umum *paratransit* adalah taksi.

## **Bus Trans Jatim (BTJ)**

Bus Trans Jatim ialah sebuah sistem transportasi *Bus Rapid Transit* (BRT) antar kabupaten/kota dalam lingkup wilayah perkotaan di Jawa Timur seperti Gerbangkertasusila (Zen 2022). Beberapa komponen *Bus Rapid Transit* yang ada dalam Bus Trans Jatim seperti rute perjalanan Bus Trans Jatim mendapat prioritas lalu lintas khusus bus tetapi tidak memiliki jalur khusus sehingga masih bergabung dengan jalan raya dengan lalu lintas umum (Jatim Newsroom, 2023). Pada komponen halte, lokasi penempatan halte Bus Trans Jatim ditentukan dengan meninjau dari kebutuhan masyarakat. Lokasi halte Bus Trans Jatim berada dekat dengan pusat-pusat kegiatan masyarakat seperti pusat perdagangan, tempat pariwisata, layanan pendidikan, layanan kesehatan, hingga kantor pemerintahan (Habiburrahman 2023). Komponen lain yang ada dalam Bus Trans Jatim adalah transportasi sistem cerdas (ITS) berupa aplikasi *mobile* Transjatim – Ajaib. Aplikasi tersebut dapat mengakses berbagai informasi seputar Bus Trans Jatim seperti waktu kedatangan, lokasi bus, jumlah penumpang, informasi rute. Pembelian tiket juga dapat dilakukan melalui aplikasi tersebut dengan berbagai cara pembayaran seperti *Astrapay*, *Shopeepay*, dan *E-money* (Saputri 2023).

## **Ability To Pay (ATP)**

*Ability To Pay* merupakan kemampuan membayar seseorang terhadap pelayanan yang telah diterimanya berdasar pada pedapan yang dianggap ideal. Analisis *Ability To Pay* (ATP) menggunakan pendekatan yang berdasar pada biaya yang digunakan untuk transportasi dan pendapatan yang diterima, sehingga ATP dapat diartikan sebagai kemampuan seseorang dalam membayar biaya perjalanan yang telah dilakukannya (Safitri 2016). Faktor yang mempengaruhi nilai *Ability To Pay* (ATP) adalah sebagai berikut:

1. Besar pendapatan keluarga  
Apabila pendapatan keluarga semakin tinggi berpengaruh pada semakin besarnya biaya transportasi.
2. Anggota keluarga  
Apabila jumlah anggota keluarga semakin banyak tetapi biaya transportasi tetap maka berpengaruh pada kecilnya alokasi biaya pada tiap anggota keluarga.
3. Persentase biaya trasnportasi terhadap pendapatan  
Apabila besar pendapatan seseorang maka berpengaruh pada semakin besarnya alokasi biaya transportasi.
4. Persentase alokasi biaya angkutan umum terhadap biaya transportasi  
Apabila biaya transportasi yang dikeluarkan penumpang semakin besar untuk angkutan umum maka berpengaruh pada kecilnya frekuensi penumpang dalam menggunakan angkutan umum.
5. Frekuensi  
Apabila frekuensi perjalanan penumpang semakin besar maka berpengaruh pada semakin panjangnya perjalanan yang ditempuh. Jika alokasi biaya transportasinya tetap maka berdampak pada kemampuan membayar yang semakin rendah.

Adapun rumus besaran nilai *Ability To Pay* (ATP) sebagai berikut:

$$ATP_r = \frac{I_x \times P_p \times P_t}{F_r} \quad (1)$$

Dengan:

- $ATP_r$  = ATP pekerjaan responden (Rp/penumpang)  
 $I_x$  = Jumlah pendapatan responden perbulan  
 $P_p$  = Persentase biaya transportasi terhadap pendapatan  
 $P_t$  = Persentase biaya angkutan umum untuk biaya transportasi  
 $F_r$  = Jumlah perjalanan responden menggunakan transportasi umum

### Willingness To Pay (WTP)

Willingness To Pay merupakan kesediaan seseorang dalam membayar atas jasa transportasi yang diperolehnya (Lintang, Kadir & Tuloli 2021). Metode yang digunakan untuk menentukan besaran WTP adalah dengan metode tarif jasa angkutan umum yang dipersepsikan oleh pengguna. Beberapa faktor yang dapat mempengaruhi besaran nilai Willingness To Pay (WTP) adalah sebagai berikut:

1. Produk transportasi yang tersedia  
Banyaknya jumlah armada yang beroperasi tentu saja mendatangkan keuntungan bagi penggunanya.
2. Kuantitas serta kualitas layanan  
Dengan produksi jasa angkutan yang tinggi berdampak pada tingkat layanan yang lebih baik karena pengguna tidak berdesak-desakan sehingga meningkatkan kesediaan konsumen dalam membayar.
3. Manfaat bagi pengguna  
Jika keuntungan yang diperoleh bagi pengguna tinggi maka semakin tinggi pula kesediaan pengguna dalam membayar harga yang belaku.
4. Pendapatan  
Jika pengguna memiliki pendapatan yang tinggi, maka semakin besar kesediaan pengguna dalam membayar biaya perjalanan karena alokasi biaya perjalanan yang lebih besar.

Adapun rumus besaran nilai Willingness To Pay (WTP) sebagai berikut:

$$WTP_{tiap\ profesi} = \frac{\sum (\text{tarif yang dipilih} \times \text{jumlah responden})}{\text{jumlah seluruh responden tiap profesi}} \quad (2)$$

$$WTP_{semua\ profesi} = \frac{\sum (WTP\ profesi)}{\text{jumlah kategori profesi}} \quad (3)$$

### Hubungan Ability To Pay (ATP) dan Willingness To Pay (WTP)

Dalam menentukan besaran tarif sering terjadi perbedaan nilai ATP dan WTP (Jalil, Anggraini & Sugiarto 2018). Adapun perbedaan tersebut berupa:

1. Besaran ATP lebih dari WTP  
Dalam kondisi tersebut menunjukkan kemampuan membayar seseorang lebih besar dari pada kemauan membayarnya. Kondisi tersebut terjadi apabila pendapatan seseorang relatif tinggi tetapi utilitas terhadap angkutan umum rendah.
2. Besaran ATP sama dengan WTP  
Dalam kondisi tersebut menunjukkan kemampuan membayar seseorang sama dengan kemauan membayarnya. Pada kondisi tersebut terjadi keseimbangan antara utilitas dari seseorang dengan biaya yang dikeluarkannya dalam membayar angkutan umum.
3. Besaran ATP kurang dari WTP  
Dalam kondisi tersebut menunjukkan kemampuan membayar seseorang lebih kecil dari pada kemauan membayarnya. Kondisi tersebut dapat terjadi jika seseorang memiliki pendapatan yang rendah tetapi utilitas dalam menggunakan angkutan umum tinggi sehingga keinginan seseorang dalam membayar dipengaruhi oleh utilitas.

## METODE

Pada penelitian ini digunakan metode penelitian deskriptif kuantitatif untuk menentukan karakteristik responden dan besaran tarif berdasarkan aspek *Ability To Pay* (ATP) dan *Willingness To Pay* (WTP) pada Bus Trans Jatim Koridor II rute Surabaya – Mojokerto. Data primer diperoleh dari survei wawancara kepada penumpang Bus Trans Jatim Koridor II sebanyak 100 responden yang dilakukan di dalam kendaraan (*on-bus*). Survei ini dilakukan selama jam sibuk pagi (*morning peak*), jam tidak sibuk (*off peak*), serta jam sibuk sore (*evening peak*) pada Hari Sabtu, Minggu, dan Senin. Data kuesioner yang diperoleh kemudian di analisis untuk menentukan besaran tarif berdasarkan aspek ATP dan WTP pada Bus Trans Jatim Koridor II.

## HASIL

### Karakteristik Responden

Dari hasil analisis karakteristik responden menunjukkan bahwa penumpang dengan jenis kelamin laki – laki lebih dominan sebagai penumpang Bus Trans Jatim Koridor II sebesar 58%. Sebagian besar penumpang Bus Trans Jatim Koridor II merupakan para pekerja dengan usia produktif sebesar 29% dan bekerja sebagai karyawan swasta sebesar 40%. Hal ini sesuai dengan rute yang dilewati Bus Trans Jatim Koridor II adalah daerah industri dan pusat kegiatan masyarakat.

### Ability To Pay (ATP)

Berdasarkan hasil penyebaran kuesioner penumpang Bus Trans Jatim (BTJ) Koridor II didapatkan data besar pendapatan penumpang dalam satu bulan, persentase biaya trasnportasi terhadap pendapatan penumpang dalam satu bulan, persentase alokasi biaya dalam menggunakan Bus Trans Jatim Koridor II terhadap biaya transportasi dalam satu bulan, dan frekuensi perjalanan penumpang menggunakan Bus Trans Jatim Koridor II dalam satu bulan. Kemudian dilakukan analisis tarif menggunakan metode *Ability To Pay* (ATP). Sehingga diperoleh perhitungan rekapitulasi tarif berdasarkan *Ability To Pay* (Rp/penumpang) pada tabel 1:

**Tabel 1. Perhitungan Rekapitulasi Analisis Ability To Pay**

Jenis Pekerjaan	Jumlah Responden	Jumlah Pendapatan	% Biaya Utk Transport.	% Biaya Utk BTJ	Frekuensi Naik BTJ	ATP (Rp/pnp)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7 = $\frac{3 \times 4 \times 5}{6}$ )
ASN/TNI/POLRI/BUMN	10	4.650.000,00	21%	21%	20,8	9.799,59
Pelajar / Mahasiswa	20	1.100.000,00	48%	19%	10,8	9.217,22
Karyawan Swasta	40	4.175.000,00	20%	26%	21,8	10.089,96
Wiraswasta	16	3.531.250,00	28%	17%	17,25	9.630,52
Lainnya	14	2.714.285,71	38%	22%	14,3	15.857,67

Sumber: Hasil Analisis (2024)

Dari hasil perhitungan pada tabel 1, selanjutnya adalah pengelompokan umum dan pelajar pada tabel 2:

**Tabel 2. Nilai ATP Berdasarkan Kelompok**

Kelompok	Pekerjaan	ATP Tiap Profesi (Rp/pnp)	ATP Tiap Kelp. (Rp/pnp)	Dibulatkan (Rp/pnp)
Umum	ASN/TNI/POLRI/BUMN	9.799,59		
	Karyawan Swasta	10.089,96		
	Wiraswasta	9.630,52	11.344,44	11.400
Pelajar	Lainnya	15.857,67		
	Pelajar / Mahasiswa	9.217,22	9.217,22	9.300

Sumber: Hasil Analisis (2024)

Berdasarkan tabel 2 didapatkan besaran tarif menurut kemampuan penumpang dalam membayar untuk kelompok tarif umum adalah sebesar Rp11.400 per penumpang. Sedangkan besaran tarif menurut kemampuan penumpang dalam membayar untuk kelompok tarif pelajar adalah sebesar Rp9.300 per penumpang.

### Willingness To Pay (WTP)

Berdasarkan hasil penyebaran kuesioner penumpang Bus Trans Jatim Koridor II didapatkan data skenario variasi tarif berdasarkan kesediaan penumpang dalam membayar, mulai dari Rp2.500 sampai dengan lebih dari Rp10.000. Berikut skenario variasi tarif berdasarkan kesediaan penumpang dalam membayar pada tabel 3:

**Tabel 3. Skenario Variasi Tarif WTP**

Jenis Pekerjaan	Skenario Tarif WTP (Rp)							Total	
	2.500	4.000	5.000	6.000	7.000	8.000	10.000		
ASN/TNI/POLRI/BUMN	0	0	9	0	0	0	1	0	10
Pelajar /Mahasiswa	10	0	9	0	0	0	1	0	20
Karyawan Swasta	0	1	38	0	0	0	0	1	40
Wiraswasta	0	0	14	0	0	0	1	1	16
Lainnya	0	0	14	0	0	0	0	0	14
								Total	100

Sumber: Hasil Analisis (2024)

Berdasarkan tabel 3 menunjukkan besaran tarif sesuai dengan kesediaan penumpang dalam membayar Bus Trans Jatim Koridor II. Kemudian dilakukan analisis tarif menggunakan metode *Willingness To Pay* (WTP). Perhitungan tarif berdasarkan WTP pada tiap jenis pekerjaan. Selanjutnya digolongkan menjadi WTP untuk kelompok tarif umum dan WTP untuk kelompok tarif pelajar. Sehingga diperoleh perhitungan rekapitulasi tarif berdasarkan *Willingness To Pay* (Rp/penumpang) pada tabel 4:

**Tabel 4. Perhitungan Rekapitulasi Analisis Willingness To Pay**

Jenis Pekerjaan (1)	Kesediaan Membayar (2)	Jumlah Responden (3)	WTP (Rp/pnp) (4 = 2/3)
ASN/TNI/POLRI/BUMN	55.000	10	5.500
Pelajar /Mahasiswa	80.000	20	4.000
Karyawan Swasta	205.000	40	5.125
Wiraswasta	91.000	16	5.688
Lainnya	70.000	14	5.000

Sumber: Hasil Analisis (2024)

Dari hasil perhitungan pada tabel 4, selanjutnya adalah pengelompokan menjadi umum dan pelajar pada tabel 5:

**Tabel 5. Nilai WTP Berdasarkan Kelompok**

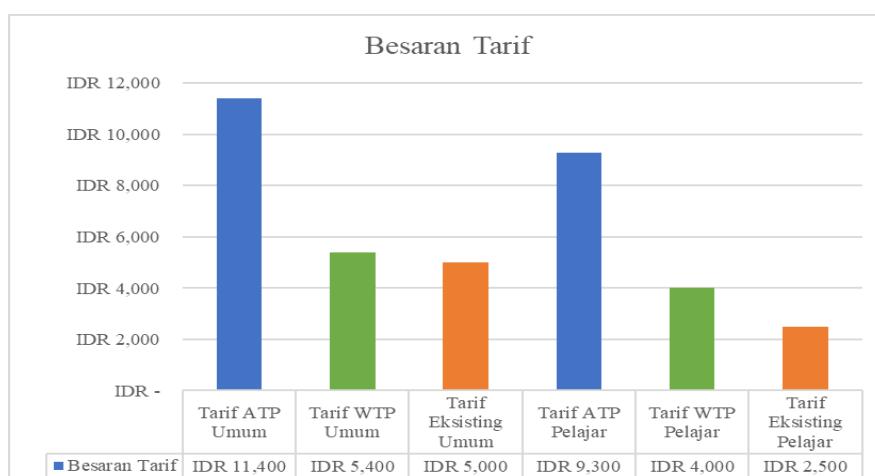
Kelompok	Pekerjaan	WTP Tiap Profesi (Rp/pnp)	WTP Tiap Kelp. (Rp/pnp)	Dibulatkan (Rp/pnp)
Umum	ASN/TNI/POLRI/BUMN	5.500		
	Karyawan Swasta	5.125		
	Wiraswasta	5.688	5.328	5.400
	Lainnya	5.000		
Pelajar	Pelajar / Mahasiswa	4.000	4.000	4.000

Sumber: Hasil Analisis (2024)

Berdasarkan tabel 5 didapatkan besaran tarif menurut kesediaan penumpang dalam membayar untuk kelompok tarif umum adalah sebesar Rp5.400 per penumpang. Sedangkan besaran tarif menurut kesediaan penumpang dalam membayar untuk kelompok tarif pelajar adalah sebesar Rp4.000 per penumpang.

### Perbandingan Besaran Tarif

Hasil analisis perhitungan rekapitulasi tarif berdasarkan *Ability To Pay* (ATP) dan *Willingness To Pay* (WTP) dapat disajikan dalam bentuk grafik seperti ditunjukkan pada gambar 1 berikut:



**Gambar 1. Perbandingan Besaran Tarif Bus Trans Jatim Koridor II**

Sumber: Hasil Analisis (2024)

Berdasarkan gambar 1 tentang perbandingan besaran tarif Bus Trans Jatim Koridor II diketahui kemampuan serta kesediaan pengguna dalam membayar tarif berada di atas tarif yang berlaku saat ini. Hal tersebut menunjukkan bahwa tarif yang berlaku saat ini dapat dinaikkan dengan syarat peningkatan fasilitas dan pelayanan. Kenaikan tarif juga sejalan dengan pernyataan Dr. Nyono, S.T., M.T. sebagai Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur,

kenaikan tarif tersebut bertujuan untuk menghemat subsidi sehingga bisa digunakan untuk membangun koridor lain (Jatim Newsroom 2023a).

## **SIMPULAN**

Setelah melakukan penelitian maka diperoleh kesimpulan bahwa besaran tarif sesuai aspek *Ability To Pay* (ATP) untuk kelompok tarif umum adalah sebesar Rp11.400 per penumpang dan untuk pelajar adalah sebesar Rp9.300 per penumpang. Sedangkan besaran tarif sesuai aspek *Willingness To Pay* (WTP) untuk kelompok tarif umum adalah sebesar Rp5.400 per penumpang dan untuk pelajar adalah sebesar Rp4.000 per penumpang. Kemampuan serta kesediaan penumpang dalam membayar tarif berada di atas tarif yang berlaku saat ini. Hal tersebut menunjukkan bahwa tarif yang berlaku saat ini dapat dinaikkan dengan syarat peningkatan fasilitas dan pelayanan.

## **DAFTAR PUSTAKA**

- Akasia, H., 2022, *Pemkab Gresik Dukung Operasional Angkutan Trans Jatim*, Radar Gresik.
- Akbar, R. Al, Handayani, E. & Amalia, K.R., 2021, ‘Kelayakan Transportasi Air Sungai Batanghari (Studi Kasus Angkutan Motor Ketek Di Desa Terusan Kabupaten Batanghari)’, *Jurnal Talenta Sipil*, 4(2), 137–144.
- Andriansyah, 2015, *Manajemen Transportasi dalam Kajian dan Teori*, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Prof. Dr Moestopo Beragama , Jakarta Pusat.
- Azmi, F., 2023, *Bus Trans Jatim yang Kian Jadi Primadona Transportasi Aglomerasi*, Detik Jatim.
- Habiburrahman, A., 2023, *40 Halte Siap Dibangun Layani Bus Trans Jatim Rute Mojokerto Gresik*, Nu Online Jatim.
- Jalil, E., Anggraini, R. & Sugiantoro, 2018, ‘Analisis Biaya Operasional Kedaraan, Ability To Pay Dan Willingness To Pay Untuk Penentuan Tarif Bus Trans Koetaradja Koridor III’, *Jurnal Arsip Rekayasa Sipil dan Perencanaan*, 1(4), 1–10.
- Jatim Newsroom, 2023a, *Dukung Pertumbuhan Wisata, Dishub Jatim Akan Siapkan Trayek Mojokerto - Batu, Dinas Kominfo Provinsi Jawa Timur*.
- Jatim Newsroom, 2023b, *Bus Trans Jatim Koridor II Surabaya - Mojokerto Resmi Beroperasi 20 Agustus 2023*, Dinas Kominfo Provinsi Jawa Timur.
- Lintang, N.F.F., Kadir, Y. & Tuloli, Moh.Y.T., 2021, ‘Analisis Penentuan Tarif Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan, Ability To Pay Dan Willingness To Pay Trans BRT Koridor I Provinsi Gorontalo’, *Composite Journal*, 1(2), 41–48.
- MC Prov Jawa Timur, 2022, *Gubernur Luncurkan Bus Trans Jatim Koridor I*, infopublik.id.
- Peraturan Presiden (PERPRES), 2019, *Peraturan Presiden (PERPRES) Nomor 80 Tahun 2019 tentang Percepatan Pembangunan Ekonomi di Kawasan Gresik - Bangkalan - Mojokerto - Surabaya - Sidoarjo - Lamongan, Kawasan Bromo - Tengger - Semeru, serta Kawasan Selingkar Wilis dan Lintas Selatan, BPK RI*.
- Safitri, R., 2016, ‘Evaluasi Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Ability To Pay (ATP) Dan Willingness To Pay (WTP) Di Kota Pangkalpinang’, *Jurnal Fropil*, 4(2), 156–164.
- Sangadji, A.R., 2022, *Transportasi Dan Peningkatan Ekonomi Masyarakat*, dishub.maltengkab.go.id.
- Saputri, M., 2023, *Bus Transjatim, Si Hijau Yang Membantu*, Limadetik.com.
- Warpani, S.P., 2002, *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, ITB, Bandung.
- Zen, 2022, *Segera Beroperasi Bus Trans Surabaya - Sidoarjo - Gresik dengan Aplikasi TransJatim-Ajaib*, Cakrawala.co.