

## EVALUASI PEMILIHAN MODA TRANSPORTASI ANTARA BUS RAPID TRANSIT (BRT) TRANS BANJARMASIN DAN KENDARAAN PRIBADI

### EVALUATION OF TRANSPORTATION MODE CHOICE BETWEEN TRANS BANJARMASIN RAPID TRANSIT BUS AND PRIVATE VEHICLES

Niken Meillisa Putri<sup>1</sup>, Nur Endah Widyawati<sup>2</sup>, Fitriani Hayati<sup>3</sup>

<sup>1,2,3</sup>Polteknik Negeri Banjarmasin, Jalan Brigjen H. Hasan Basri Kayu Tangi Banjarmasin, 70123, Indonesia

Email: [nurendahwidyawati@poliban.ac.id](mailto:nurendahwidyawati@poliban.ac.id)

Received: 13 Juni 2025 Revised: 27 Juni 2025 Accepted: 31 Agustus 2025 Published: 01 September 2025

#### ABSTRAK

Peningkatan jumlah kendaraan pribadi di Kota Banjarmasin mengindikasikan perlunya melakukan evaluasi terhadap tingkat minat masyarakat untuk beralih ke moda transportasi publik, khususnya BRT (Bus Rapid Transit) Trans Banjarmasin. Tujuan pada penelitian ini adalah untuk mengevaluasi berbagai faktor yang memengaruhi preferensi masyarakat dalam memilih antara Bus Rapid Transit (BRT) dan kendaraan pribadi, serta untuk mengidentifikasi prioritas perbaikan layanan berdasarkan kebutuhan para pengguna. Adapun Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah regresi logistik, yang dianalisis menggunakan perangkat lunak SPSS. Hasil analisis menunjukkan bahwa terdapat lima faktor signifikan yang memengaruhi minat menggunakan BRT, yaitu tarif, waktu tunggu di halte, keberadaan jalur khusus, kenyamanan halte, dan ketersediaan tempat duduk (1,268). Kelima faktor ini berkontribusi positif dalam membentuk persepsi masyarakat terhadap kualitas layanan BRT. Berdasarkan factor-faktor tersebut maka prioritas peningkatan layanan BRT mencakup penetapan tarif yang terjangkau, optimalisasi waktu kedatangan bus dengan rentang 20–25 menit, penyediaan jalur khusus untuk meningkatkan efisiensi perjalanan, perbaikan fasilitas halte agar lebih bersih dan nyaman serta penyediaan tempat duduk yang memadai untuk mendukung kenyamanan pengguna saat menunggu. Hasil dari penelitian ini dapat menjadi acuan peningkatan sistem transportasi publik yang lebih efisien, aman, dan berkelanjutan untuk Kota Banjarmasin.

**Kata kunci:** Bus Rapid Transit (BRT), Pemilihan Moda, Regresi Logistik, Transportasi Publik

#### ABSTRACT

The increasing number of private vehicles in Banjarmasin City indicates the need to evaluate the level of public interest in switching to public transport modes, particularly the Trans Banjarmasin Bus Rapid Transit (BRT). The objectives of this study are to evaluate the various factors that influence people's preferences in choosing between BRT and private vehicles, and to identify priorities for service improvement based on the needs of users. The method used in this study was logistic regression, which was analysed using SPSS software. The results of the analysis show that there are five significant factors that influence interest in using BRT, namely tariffs, waiting time at bus stops, the presence of special lanes, convenience of bus stops, and availability of seats (1.268). These five factors contribute positively to shaping public perceptions of BRT service quality. Based on these factors, BRT service improvement priorities include setting affordable fares, optimising bus arrival times with a range of 20-25 minutes, providing special lanes to improve travel efficiency, improving bus stop facilities to make them cleaner and more comfortable and providing adequate seating. The results of this study can serve as a reference for improving a more efficient, safe, and sustainable public transport system.

**Keywords:** Bus Rapid Transit (BRT), Logistic Regression, Mode Choice, Public Transportation

### PENDAHULUAN

Kota Banjarmasin merupakan pusat kegiatan pendidikan, politik, dan ekonomi sekaligus menjadi pusat pemerintahan Provinsi Kalimantan Selatan, yang berperan besar dalam membentuk pola mobilitas masyarakat. Dalam konteks transportasi, pemilihan moda menjadi langkah strategis yang memengaruhi arah kebijakan serta pengembangan prasarana transportasi. Pilihan moda sangat dipengaruhi oleh karakteristik pengguna, yang memiliki kebebasan untuk memilih berdasarkan kebutuhan dan kenyamanan. Transportasi publik adalah sarana untuk memfasilitasi masyarakat umum, mendorong inklusi sosial, dan meningkatkan kualitas hidup dengan adanya akses yang mudah. Salah satu cara mengukur keberhasilan pemerintah dalam pelayanan transportasi adalah melalui penilaian masyarakat dengan konsep *public value* (Putri dkk., 2024).

Saat ini, penduduk kota Banjarmasin menunjukkan preferensi untuk menggunakan kendaraan pribadi, terutama sepeda motor, di samping memanfaatkan pilihan transportasi umum, seperti bus Trans Banjarmasin. Salah satu solusi yang semakin banyak diimplementasikan di berbagai kota besar adalah sistem *Bus Rapid Transit* (BRT), dikarenakan efisiensi biaya, kapasitas tinggi, cakupan luas, fleksibilitas, serta keterjangkauan (Sinaga dkk., 2019). Di negara berkembang di Asia, BRT menjadi pilihan utama dalam pengembangan transportasi publik karena memiliki biaya investasi lebih rendah dibandingkan kereta api serta dapat diterapkan dengan lebih cepat dan adaptif (Suzuki dkk., 2013).

Urbanisasi yang cepat menyebabkan kepadatan lalu lintas meningkat secara signifikan, sementara pengembangan infrastruktur tidak sebanding dengan pertumbuhan permintaan transportasi (Akhiary dan Ardan, 2025). Kondisi ini diperburuk dengan rendahnya kualitas

layanan transportasi umum, yang mendorong masyarakat untuk lebih memilih kendaraan pribadi. Bagi penyandang disabilitas, minimnya fasilitas pendukung dan layanan ramah disabilitas menjadi penghalang dalam menggunakan transportasi umum (Sianipar dkk., 2022).

Berbagai penelitian menunjukkan bahwa peningkatan kualitas layanan BRT—seperti penurunan waktu tunggu dan tarif yang kompetitif—dapat meningkatkan preferensi masyarakat terhadap penggunaannya dibandingkan kendaraan pribadi (Syarifullah, 2023) dan Selain itu, strategi integrasi transportasi, seperti penghubung antara angkutan lokal dan koridor BRT, terbukti efektif dalam merespons perkembangan wilayah perkotaan, sebagaimana ditunjukkan dalam studi kasus di Bangkok (Hanselmann, 2024).

Untuk menciptakan sistem transportasi publik yang efisien dan inklusif, sangat penting untuk memahami faktor-faktor yang memengaruhi perilaku pemilihan moda transportasi, termasuk kompromi yang dilakukan pengguna saat memilih moda. Beberapa penelitian juga menggunakan pendekatan data *Revealed Preference* (RP) dan *Stated Preference* (SP) untuk menganalisis preferensi moda dengan mempertimbangkan pendapatan, tujuan, dan jarak perjalanan (Rahman dkk., 2020).

Faktor-faktor utama yang memengaruhi pemilihan moda transportasi angkutan umum di kota Kendari adalah biaya, waktu tempuh, dan kenyamanan. Penelitian ini menunjukkan bahwa pengguna lebih cenderung memilih moda yang memberikan perjalanan yang lebih cepat dan dengan biaya yang lebih terjangkau. Dalam konteks BRT, hal ini menunjukkan bahwa BRT bisa menjadi alternatif yang menarik jika dapat menawarkan waktu perjalanan yang lebih efisien dan tarif yang terjangkau, serta fasilitas yang lebih nyaman dibandingkan dengan angkutan umum lainnya (Maisara dkk., 2023).

## Evaluasi Pemilihan Moda (Putri/ hal. 87-96)

Pemilihan moda transportasi di daerah Golewa Selatan dipengaruhi oleh biaya, waktu tempuh, dan frekuensi perjalanan. Penumpang lebih memilih moda yang memiliki biaya rendah dan waktu tempuh yang lebih cepat. BRT bisa menjadi solusi yang baik di daerah tersebut jika dapat menyediakan tarif yang kompetitif dan memastikan waktu tempuh yang lebih singkat, serta meningkatkan frekuensi keberangkatan agar lebih dapat diandalkan oleh masyarakat. (Tangi dkk., 2022). Dalam Penelitian ini mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi antara kendaraan pribadi dan BRT. Hasilnya menunjukkan bahwa faktor-faktor seperti jarak halte, waktu tunggu, dan tarif menjadi pertimbangan utama dalam pemilihan moda (Dinar dkk., 2020).

Pemilihan moda transportasi antara bus dan kereta api dipengaruhi oleh biaya, kenyamanan, dan waktu tempuh. Penumpang lebih memilih moda yang menawarkan harga terjangkau dan perjalanan yang tidak terlalu lama. BRT bisa dioptimalkan untuk menyesuaikan keinginan ini, dengan menawarkan jalur yang lebih cepat dan terjangkau dibandingkan dengan bus konvensional, serta memberikan kenyamanan seperti halnya kereta api (Muntsari dkk., 2021). Analisis menggunakan metode AHP mengidentifikasi keselamatan sebagai faktor paling berpengaruh dalam optimalisasi fasilitas. Faktor lainnya, seperti kemudahan akses, kesetaraan penggunaan ruang, dan kemudahan informasi (Amrullah dan Rafli, 2025). Hasil analisis kinerja pelayanan BRT banjarbakula kota Banjarmasin dari indikator hanya ada 1 (waktu tempuh) yang memenuhi standar yang ditetapkan, sedangkan untuk tingkat kepuasan masyarakat merasa puas dengan harga tiket (Candra dan Muttaqien, 2024).

Sehingga perlu dilakukan studi mengenai pilihan moda antara kendaraan pribadi dan BRT Trans Banjarmasin. Maka dari itu, penelitian ini mengangkat judul “Evaluasi Pemilihan Moda Transportasi Antara *Bus Rapid Transit* (BRT) Trans Banjarmasin dan Kendaraan Pribadi”, dengan lokasi studi di koridor Jalan A. Yani km 00 hingga km 02 yang merupakan jalur strategis dan padat lalu lintas di kota Banjarmasin. Tujuan utama dari penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi faktor-faktor yang perlu ditingkatkan dalam layanan *Bus Rapid Transit* (BRT) di kota Banjarmasin serta prioritas penanganan layanan *Bus Rapid Transit* (BRT) yang sesuai dengan keinginan pengguna di kota Banjarmasin.

## METODE

Penelitian ini berlokasi di Kota Banjarmasin Jl. A. Yani km 00 sampai dengan km 02. Sumber data yang diambil pada penelitian ini adalah data sekunder dan data primer. Data tersebut merupakan hasil survei melalui penyebaran kuisioner kepada sebanyak 85 orang responden dengan Metode pengambilan sampel yang digunakan yaitu *Cluster Random Sampling*, yang melibatkan pemilihan sampel acak. Regresi linier logistik digunakan dalam analisis data dengan menggunakan perangkat lunak SPSS.

Penelitian ini menggunakan data primer yaitu variabel bebas dan tidak bebas. Sedangkan data sekunder merupakan data yang mempengaruhi karakteristik responden pengguna angkutan di Banjarmasin. Dapat dilihat pada Tabel 1 merupakan variabel bebas pada penelitian .

Tabel 1. Variabel Bebas

Variabel Indikator		Pernyataan
<b>Sosial Demografi</b>		
Jenis kelamin	X1	Jenis kelamin dari penumpang angkutan umum
Umur	X2	Umur dari penumpang angkutan umum
Pekerjaan	X3	Pekerjaan dari penumpang angkutan umum
Penghasilan	X4	Penghasilan dari penumpang angkutan umum
Tujuan Perjalanan	X5	Tujuan perjalanan dari penumpang angkutan umum
<b>Standar Pelayanan Minimum</b>		
Waktu tunggu	X7	Waktu tunggu untuk penumpang
Tarif	X8	Tarif terjangkau
Angkutan umum	X9	Angkutan umum memiliki jalur khusus di jalan
	X10	Tersedianya <i>wi-fi</i> di angkutan umum
Integrasi aplikasi	X11	Aplikasi memberikan kemudahan penumpang yang terintegrasi dengan angkutan umum, seperti tersedianya informasi pelayanan, lokasi angkutan umum secara <i>real time</i> serta sistem pembayaran dan pembelian tiket yang dapat diakses melalui aplikasi
Lama perjalanan kendaraan terhadap BRT Trans Banjarmasin	X12	Perbandingan kecepatan perjalanan antara kendaraan pribadi dengan angkutan umum
Konsistensi jam layanan dan ketersediaan BRT Trans Banjarmasin setiap hari.	X13	Kosistensi jam layanan dan ketersediaan harian BRT Trans Banjarmasin.
Halte yang bersih dan nyaman	X14	Halte yang bersih dan nyaman bagi pengguna transportasi umum.
Halte terlindung dari panas dan hujan	X15	Ketersediaan halte yang memiliki atap atau pelindung agar penumpang tidak terkena panas matahari atau hujan.
Terdapat tempat duduk pada halte	X16	Halte dilengkapi dengan tempat duduk bagi penumpang yang menunggu kendaraan umum.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Penelitian ini melibatkan sebanyak 85 orang responden yang terdiri dari individu yang menggunakan maupun yang tidak menggunakan angkutan umum dalam aktivitas perjalanannya. Setiap partisipan diberikan kuesioner, yang diisi secara langsung atau melalui wawancara tidak langsung. Data yang sudah terkumpul lalu

dianalisa menggunakan metode regresi logistik dengan mengikuti beberapa tahapan analisis yang telah ditetapkan. Dalam analisis regresi logistik untuk angkutan umum BRT pada Model 1, berikut langkah-langkah yang diuji.

### 1. *Goodness of Fit* Model Penelitian

Tahap awal dalam analisis regresi logistik adalah mengevaluasi kelayakan model. Evaluasi ini dilakukan dengan

## Evaluasi Pemilihan Moda (Putri/ hal. 87-96)

menguji *Goodness of Fit* menggunakan metode *Hosmer and Lemeshow*. Pada Tabel

2 terlihat hasil pengujian pada penelitian ini.

Tabel 2. *Goodness Of Fit* Pengguna BRT

<b>Hosmer and Lemeshow Test</b>			
<b>Step</b>	<b>Chi-square</b>	<b>df</b>	<b>Sig.</b>
1	11.128	8	.195

Berdasarkan Tabel 2, nilai signifikansi yang diperoleh adalah 0,195. Suatu model regresi dianggap layak jika nilai signifikansi dari uji *Hosmer and Lemeshow* melebihi 5%. Karena hasil pengujian melebihi ambang batas tersebut, maka dapat disimpulkan bahwa model menunjukkan kecocokan yang layak digunakan untuk analisis lebih lanjut.

### 2. *Overall Model Keseluruhan Model Penelitian*

Langkah selanjutnya dalam analisis regresi logistik adalah evaluasi terhadap kesesuaian model regresi secara keseluruhan (*overall model fit*), dengan membandingkan nilai *-2 Log Likelihood* pada blok ke-0 dan blok ke-1, seperti yang terlihat Tabel 3.

Tabel 3. *Overall Model* Pengguna BRT

<b>Iteration History</b>	<b>-2 Log Likelihood</b>
<i>Step 0</i>	235,670
<i>Step 1</i>	134,945

Seperti yang terlihat pada Tabel 3, nilai *-2 Log Likelihood* untuk blok ke-0 adalah 235,670 dan menurun menjadi 134,945 pada blok ke-1. Penurunan ini menandakan adanya peningkatan kecocokan model. Oleh karena itu, secara keseluruhan model regresi dinyatakan layak dalam menguji data pengguna transportasi umum.

### 3. *Uji Omnibus dari Koefisien Model*

Tujuan dari uji ini untuk menilai apakah variabel independen secara bersamaan, atau setidaknya ada satu yang berpengaruh terhadap variabel dependen. Hasil dari pengujian ini terhadap data pengguna transportasi umum ditampilkan pada Tabel 4.

Tabel 4. Uji Omnibus dari Koefisien Model

		<b>Chi-square</b>	<b>df</b>	<b>Sig.</b>
<b>Step 1</b>	<b>Step</b>	100.725	16	.000
	<b>Block</b>	100.725	16	.000
	<b>Model</b>	100.725	16	.000

Dari Tabel 4 dapat dilihat bahwa nilai signifikansi model sebesar 0.000, yang berada di bawah tingkat signifikansi 0.05. Sehingga dapat disimpulkan bahwa variabel independen secara bersamaan berpengaruh

signifikan dalam minat responden dalam menggunakan BRT di Banjarmasin.

**4. Uji Cox and Snell R Square serta Nagelkerke R Square**

Penilaian koefisien determinasi penelitian ini dilakukan melalui uji *Cox and Snell R Square* serta *Nagelkerke R Square*. Tujuan dari uji ini adalah untuk mengukur

sejauh mana pengaruh variabel independen yang digunakan terhadap kesediaan responden dalam menggunakan angkutan umum di Kota Banjarmasin. Tabel 5 menunjukkan *Cox dan Snell R Square* serta *Nagelkerke R Square*.

Tabel 5. *Cox dan Snell R Square* serta *Nagelkerke R Square*

<i>Cox &amp; Snell R Square</i>	<i>Nagelkerke R Square</i>
.447	.596

Mengacu pada Tabel 5, nilai *Cox & Snell R-Square* yaitu 0,447 mengindikasikan bahwa variabel independen mempunyai hubungan yang cukup kuat terhadap kesediaan masyarakat untuk menggunakan angkutan umum BRT di Kota Banjarmasin, dengan kontribusi sebesar 44,7%. Sementara itu, nilai 0,596 pada uji *Nagelkerke R-Square* memperlihatkan bahwa ada pengaruh 59,6% dari keseluruhan variabel bebas terhadap keputusan responden dalam menggunakan BRT.

**5. Analisis Pengaruh Faktor**

Untuk mengetahui pengaruh faktor-faktor seperti Waktu Tunggu, Tarif, ketersediaan dan integrasi layanan BRT, serta kondisi halte terhadap kesediaan masyarakat menggunakan transportasi umum di Kota Banjarmasin, Tabel 6 menampilkan hasil analisis dari *Variables in the Equation*.

Tabel 6. Hasil Test Pengaruh Faktor pada Pengguna BRT pada Model 1

No.	Faktor	Koefisien	Exp (B)	Sig.	Keterangan
1.	Jenis kelamin	-.154	.858	.771	Tidak
2.	Usia	.594	1.812	.301	Tidak
3.	Pekerjaan	-.292	.747	.368	Tidak
4.	Tujuan perjalanan	.050	1.051	.845	Tidak
5.	Tarif	-1.167	.311	.000	Berpengaruh
6.	Waktu tunggu	-.878	.416	.001	Berpengaruh
7.	Moda angkutan	-.399	.671	.591	Tidak
8.	Alasan pemilihan moda transportasi	.244	1.276	.323	Tidak
9.	Karakteristik hubungan sosial dalam perjalanan	.150	1.162	.900	Tidak
10.	Jalur khusus BRT	1.298	3.663	.026	Berpengaruh
11.	Ketersediaan <i>wi-fi</i>	-.860	.423	.236	Tidak
12.	Terintegrasi aplikasi	.787	2.197	.223	Tidak
13.	Kepastian jadwal BRT	-1.096	.334	.164	Tidak
14.	Halte yang bersih dan nyaman	2.832	16.987	.000	Berpengaruh
15.	Halte terlindung dari panas dan hujan	.050	1.051	.939	Tidak
16.	Terdapat tempat duduk pada halte	1.771	5.877	.014	Berpengaruh

## Evaluasi Pemilihan Moda (Putri/ hal. 87-96)

Dari hasil yang didapatkan pada Model 1 masih belum memenuhi syarat, maka dilakukan trial and error uji regresi logistik pada Model 2 sampai dengan Model 21

seperti yang terlihat pada Tabel 7 dengan cara mengeliminasi variabel – variabel yang tidak signifikan satu persatu yang bernilai rendah seperti yang terlampir di lampiran.

Tabel 7. Hasil Trial and Error Model Penggunaan BRT di Kota Banjarmasin

Model	Variabel Ditinjau	Goodness of Fit Model	Overall Model		Omnibus Test of Model	Koefisien Determinan		$\Sigma$ Variabel Tidak Berpengaruh
			Step 0	Step 1		Cox & Snell R-Square	Nagelkerke R-Square	
2	15	0,343	235,670	134,951	0,000	0,447	0,596	10
3	14	0,349	235,670	134,967	0,000	0,447	0,596	9
4	13	0,196	235,670	135,000	0,000	0,447	0,596	8
5	12	0,117	235,670	135,086	0,000	0,447	0,595	7
6	11	0,180	235,670	135,385	0,000	0,447	0,594	6
7	10	0,269	235,670	136,411	0,000	0,442	0,590	5
8	9	0,315	235,670	136,544	0,000	0,442	0,589	4
9	8	0,050	235,670	137,515	0,000	0,439	0,585	3
10	7	0,153	235,670	138,275	0,000	0,436	0,581	2
11	6	0,284	235,670	139,727	0,000	0,431	0,575	1
12	5	0,105	235,670	141,701	0,000	0,425	0,566	0

Dari hasil uji regresi logistik Model 2 sampai dengan Model 12 seperti yang terlampir di lampiran maka didapatkan faktor-faktor yang berpengaruh untuk

penggunaan BRT di Banjarmasin terdapat pada Model 12 yang selanjutnya digunakan sebagai Model yang terpilih, seperti yang terlihat pada Tabel 8.

Tabel 8. Hasil Analisis Regresi Logistik Model Terpilih

Pengujian	Deskripsi Pengujian	Indikator / Model	Nilai
Goodnes of Fit	Sig > 0,05	Model	0,105
Overall Model Fit	$-2\log \text{ likelihood block 0} > -2\log \text{ likelihood block 1}$	Model	$235,670 > 141,701$
Uji Omnibus dari Koefisien Model	Sig > 0,05	Model	0,000
Uji Cox & Snell R Square dan Nagelkerke R Square	Pengaruh faktor dan faktor sebagai variabel independen	Model	Nilai Cox & Snell R Square 0,425 dan Nilai Nagelkerke R Square 0,566
Variable in the equation	Sig < 0,05	X.5 Tarif	0,000
		X.6 Waktu tunggu	0,001
		X.10 Jalur khusus BRT	0,048
		X.14 Halte yang bersih dan nyaman	0,000
		X.16 Tempat duduk	0,032

Berdasarkan hasil pengujian model yang tertera pada Tabel 8. dapat dijelaskan bahwa dari 17 indikator variabel yang dianalisis, hanya 5 variabel yang terbukti memiliki pengaruh yang relevan terhadap minat masyarakat dalam menggunakan BRT.

Maka didapat persamaan regresi logistik berdasarkan Tabel 8 hasil uji *Variable in Equation*, maka dapat disusun seperti Persamaan (1) sebagai berikut.

$$\ln \frac{p}{1-p} = 1,556\alpha - 1,012_{Tarif} - 0,807_{Waktu Tunggu} + 0,933_{Jalur Khusus BRT} + 2,247_{Kebersihan dan Kenyamanan Halte} + 1,268_{Terdapat tempat duduk di halte} \dots\dots\dots (1)$$

Keterangan:

Ln = rasio peluang

P = probabilitas

**6. Alternatif Penanganan Faktor-Faktor yang mempengaruhi**

Setelah menganalisis faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi terhadap kesediaan masyarakat dalam menggunakan layanan BRT. Selanjutnya dari faktor-faktor tersebut di analisis alternatif penanganannya dengan tujuan untuk meningkatkan minat masyarakat di Kota Banjarmasin untuk menggunakan BRT seperti yang ditunjukkan pada Tabel 9 di bawah ini.

Tabel 9. Alternatif Penanganan Faktor – Faktor yang Mempengaruhi

No.	Faktor yang Mempengaruhi	Alternatif Penanganan	Acuan/Dasar Regulasi/Panduan
1.	Tarif Layanan	Menetapkan tarif BRT sebesar <b>Rp5.000</b> , karena masih diterima oleh $\geq 85\%$ responden	Hasil survei responden (89% setuju pada tarif Rp5.000)
2.	Waktu Tunggu	Menjaga waktu tunggu <b>maksimal 25 menit</b> , dengan rentang optimal antara <b>20–25 menit</b> sesuai preferensi mayoritas	Ambang batas 85% penerimaan responden berdasarkan grafik waktu tunggu
3.	Jalur Khusus BRT	Menyusun regulasi daerah dan membangun <b>jalur khusus (<i>dedicated lane</i>)</b> untuk BRT agar lebih cepat dan efisien	<i>The BRT Standard 2024 Edition</i> (ITDP), Perda DKI Jakarta No. 10 Tahun 2014, Perwali Semarang No. 16 Tahun 2017
4.	Halte nyaman dan bersih	Menyediakan fasilitas halte nyaman dan bersih: penerangan, tempat sampah, ventilasi, dan ruang tunggu yang memadai	Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 10 Tahun 2012, Pasal 6
5.	Tempat Duduk di Halte	Menyediakan tempat duduk layak di halte	Keputusan Dirjen Perhubungan Darat No. 271/HK.105/DRJD/96

**SIMPULAN**

Berdasarkan analisis regresi logistik didapatkan hasil dimana terdapat lima

variabel utama yang secara signifikan memengaruhi kesediaan masyarakat untuk menggunakan *Bus Rapid Transit* (BRT) di Kota Banjarmasin. Kelima faktor tersebut

## Evaluasi Pemilihan Moda (Putri/ hal. 87-96)

mencakup tarif, waktu tunggu, keberadaan jalur khusus, kebersihan dan kenyamanan halte, serta ketersediaan tempat duduk di halte. Seluruh variabel ini berkontribusi positif terhadap penilaian masyarakat terhadap kualitas layanan BRT. Oleh karena itu, dibutuhkan langkah-langkah strategis seperti: penetapan tarif yang terjangkau sebesar Rp5.000,00 per penumpang; pengaturan interval kedatangan BRT di halte dalam kisaran 20–25 menit; penyediaan jalur khusus untuk memperlancar perjalanan dan mengurangi kemacetan; peningkatan standar kebersihan dan kenyamanan halte; serta penyediaan tempat duduk yang memadai. Peningkatan pada aspek-aspek ini diharapkan dapat mendorong masyarakat untuk lebih memilih transportasi umum yang efisien dan ramah lingkungan.

### DAFTAR PUSTAKA

- Akhiary, A. A. dan Ardan, M. (2025). Analisis Kinerja Lalu Lintas Akibat Pengalihan Arus Lalu Lintas di Jalan Perintis Kemerdekaan Kota Medan. *Portal: Jurnal Teknik Sipil*, 17(1), 28-34.
- Amrullah, I. dan Rafliis. (2025). Value Based Decision pada Fasilitas Difabel Tunanetra di DKI Jakarta. *Menara: Jurnal Teknik Sipil*, 20(2), 120–131.
- Candra, A. D. D. dan Muttaqien, A. R. P. (2024). Kinerja Pelayanan Bus Rapid Transit Dalam MenunjangKebutuhan Transportasi Perkotaan. *Jurnal Kajian Ruang*, 4(2), 153-170.
- Dinar, I., Malkhamah, S., dan Muthohar, I. (2020). Faktor - faktor yang Mempengaruhi Pemilihan Moda di Kota Banjarmasin dan Banjarbaru. *Jurnal Penelitian Sekolah Tinggi Transportasi Darat*, 13(1), 42–55.
- Hanselmann, T. (2024). Urban Mobility Challenges in Bangkok: A Comprehensive Study of Mobility Behavior and Mobility as a Service (MaaS). *University West*.
- Maisara, M., Hujiyanto, H., dan Hakiman, H. (2023). Analisis Pemilihan Moda Transportasi Angkutan Umum di Kota Kendari. *Sultra Civil Engineering Journal (SCiEJ)*, 4(2), 149-160.
- Muntsari, D. R. R. A., Kriswardhana, W., dan Hasanuddin, A. (2021). Analisis Pemilihan Moda Transportasi Penumpang Antara Bus dan Kereta Api Rute Surabaya-Jakarta. *Jurnal Teknik Sipil*, 10(1), 31-39.
- Putri, R. A. R., Dwimayanti, I. H., Puspo, B., dan Afrizal, T. (2024). Public Value Pengguna Layanan Bus Rapid Transit (BRT) Di Kota Semarang. *Journal of Public Policy and Management Review*, 13(2), 16–40.
- Rahman, F. I., Bari, M. M., Islam, M. A., dan Joyanto, T. P. (2020). Analysis of Mode Choice Behavior and Value of Time in Dhaka City, Bangladesh. *International Journal for Traffic and Transport Engineering*, 10(2), 138–152.
- Sianipar, J. A., Astuti, P., dan Turtiantoro. (2022). Analisis Kebijakan Pemerintah Daerah dalam Pemenuhan Aksesibilitas Penyandang Disabilitas Terhadap Layanan Moda Transportasi di DKI Jakarta. *Journal of Politic and Government Studies*, 11(2), 503-520.
- Sinaga, S. M., Hamdi, M., Wasistiono, S., dan Lukman, S. (2019). Implementasi Kebijakan Angkutan Umum Massal Berbasis Bus Rapid Transit (BRT) dalam Mewujudkan Sistem Transportasi Publik Perkotaan yang Berkeadilan dan Berkelanjutan di Provinsi DKI Jakarta. *Jurnal Papatung: Jurnal Ilmu Administrasi Publik, Pemerintahan, dan Politik*, 2(3), 203-220.

## Evaluasi Pemilihan Moda (Putri/ hal. 98-107)

Suzuki, H., Cervero, R., dan Iuchi, K. (2013). *Transforming Cities with Transit: Transit and Land-use Integration for Sustainable Urban Development*. Washington DC: International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank.

Syarifullah, M. (2023). Model Pemilihan

Moda Antara Kendaraan Pribadi dan Bus Rapid Transit (BRT) Trans Banjarmasin. *Universitas Lambung Mangkurat*.

Tangi, D. S., Karels, D. W., dan Hangge, E. E. (2022). Analisis pemilihan moda transportasi angkutan umum di Golewa Selatan Kabupaten Ngada. *Jurnal Teknik Sipil*, 11(1), 77-90.