

INTISARI

Salah satu moda transportasi massal terbaru yang hadir sejak bulan Mei tahun 2019 yaitu *Bus Rapid Transit* (BRT) Banjarkakula yang dikelola oleh Pemerintah Provinsi Kalimantan Selatan dan Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Selatan. BRT Banjarkakula melayani beberapa rute tujuan strategis di lokasi jalan utama yakni Jalan Ahmad Yani dari ruas Kota Banjarmasin, Kabupaten Banjar, dan Kota Banjarbaru. Namun pada perjalanannya, BRT Banjarkakula masih belum bisa mencapai harapannya yaitu menurunkan jumlah penggunaan kendaraan pribadi dengan menjadikan BRT banjarkakula sebagai pilihan utama dalam bertransportasi sehari-hari. Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan untuk merumuskan model yang dapat menjelaskan probabilitas pemilihan moda kendaraan pribadi dan BRT Banjarbaru.

Menggunakan metode *Stated preference* untuk menggambarkan preferensi pemilihan moda kendaraan pribadi dan BRT mengumpulkan data primer dengan bantuan kuisioner yang terdiri dari 8 (delapan) skenario pelayanan dengan kombinasi atribut jarak berjalan kaki (X_1), waktu tempuh (X_2), tarif/biaya (X_3) dan waktu tunggu/*headway* (X_4) kepada 200 pengguna kendaraan pribadi berupa sepeda motor dan mobil pribadi. Kemudian dimodelkan dengan model logit biner untuk mendapatkan probabilitas kesediaan pengguna kendaraan pribadi untuk menggunakan BRT banjarkakula.

Dari hasil analisis diperoleh persamaan fungsi selisih utilitas kendaraan pribadi dan BRT sebagai berikut : $Y = 0,543 - 0,014X_2 - 0,013X_4$. Jika terjadi pengurangan waktu tempuh perjalanan maka akan meningkatkan kesediaan pengguna kendaraan pribadi untuk menggunakan BRT sebesar 0,014. Jika terjadi pengurangan waktu tunggu maka akan meningkatkan kesediaan pengguna kendaraan pribadi untuk menggunakan BRT sebesar 0,013. Hasil penelitian ini menyimpulkan skenario terbaik mempunyai probabilitas tertinggi sebesar 70,3% adalah skenario 4 dengan kombinasi pengurangan 15 waktu tempuh BRT dan pengurangan waktu tunggu/*headway* 45 menit. Yang artinya Probabilitas responden pengguna kendaraan pribadi yang bersedia menggunakan BRT sebesar 70,3% pada skenario 4 jika jarak berjalan kaki 300-400 meter (jarak eksisting), tarif 6000 Rupiah (tarif eksisting), Waktu tempuh 45 menit (15 menit lebih cepat), dan waktu tunggu 15 menit (45 menit lebih cepat).

Kata kunci: BRT Banjarkakula, Pemilihan Moda, *Stated Preference*, logit biner

ABSTRAK

One of the newest modes of mass transportation that has been present since May 2019 is the Banjarbakula Bus Rapid Transit (BRT), which is managed by the South Kalimantan Provincial Government and the South Kalimantan Provincial Transportation Service. BRT Banjarbakula serves several strategic destination routes in the location of the main road, namely Jalan Ahmad Yani from the Banjarmasin City, Banjar Regency, and Banjarbaru City sections. However, on its journey, BRT Banjarbakula still has not been able to achieve its goal of reducing the number of private vehicle use by making BRT Banjarbakula the main choice for daily transportation. Therefore, this study aims to formulate a model that can explain the probability of choosing a private vehicle mode and Banjarbaru BRT.

Using the Stated preference method to describe preferences for private vehicle mode selection and BRT collects primary data with the help of a questionnaire consisting of 8 (eight) service scenarios with a combination of attributes of walking distance (X_1), travel time (X_2), fare/cost (X_3) and waiting time/headway (X_4) for 200 private vehicle users in the form of motorbikes and private cars. Then modeled with a binary logit model to obtain the probability of the willingness of private vehicle users to use the Banjarbakula BRT.

From the results of the analysis, the equation for the function of the difference between the utility of private vehicles and BRT is as follows: $Y = 0,543 - 0,014X_2 - 0,013X_4$. If there is a reduction in travel time, it will increase the willingness of private vehicle users to use BRT by 0.014. If there is a reduction in waiting time, it will increase the willingness of private vehicle users to use BRT by 0.013. The results of this study conclude that the best scenario has the highest probability of 70.3% is scenario 4 with a combination of 15 reductions in BRT travel time and 45 minutes of waiting/headway reduction. Which means that the probability of respondents using private vehicles who are willing to use BRT is 70.3% in scenario 4 if the walking distance is 300-400 meters (the existing distance), the fare is 6000 Rupiah (the existing tariff), the travel time is 45 minutes (15 minutes faster), and a waiting time of 15 minutes (45 minutes faster).

Keywords: BRT Banjarbakula, Choice modelling, Stated Preference, Logit biner.