

PERBANDINGAN ANALISIS TINGKAT PELAYANAN DAN PENDAPAT MASYARAKAT TERHADAP *BUS RAPID TRANSIT* (BRT) DAN TAKSI KUNING KOTA BANJARMASIN

Mohamad Yatman¹, Adhi Surya,ST.,MT², Robiatul Adawiyah,ST.,MT³
¹Mahasiswa Prodi Teknik Sipil Fakultas Teknik
Universitas Islam Kalimantan Muhammad Arsyad Al Banjari Banjarmasin
^{2,3}Dosen Prodi Teknik Sipil Fakultas Teknik
Universitas Islam Kalimantan Muhammad Arsyad Al Banjari Banjarmasin
E- mail :16640104mohamadyatman@gmail.com

ABSTRAK

Pengoperasian *Bus Rapid Transit* diharapkan mampu menarik kembali minat masyarakat dalam menggunakan angkutan umum dimana sebelumnya tingkat pelayanan yang diberikan taksi kuning sebagai moda angkutan umum yang sudah lama beroperasi di Kota Banjarmasin di nilai kurang memuaskan bagi sebagian masyarakat.

Tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis perbandingan Tingkat Pelayanan dan perbandingan Pendapat Masyarakat antara moda angkutan umum *Bus Rapid Transit* (BRT) dan taksi di Kota Banjarmasin. Jenis data yang digunakan terdiri dari data Primer yaitu pembagian kuesioner dan wawancara secara langsung kepada responden dilapangan, serta data Sekunder yang bersumber pada penelitian terdahulu, jurnal,buku maupun media online.

Metode penelitian yang digunakan yaitu dengan cara menganalisis hasil kuesioner yang dibagikan pada responden, kemudian data di rekapitulasi dan dicari bobotnya sehingga dapat diketahui tingkat perbandingan persentase antara moda angkutan umum *Bus Rapid Transit* dan taksi kuning.

Hasil penelitian menunjukkan Perbandingan perolehan skor Tingkat Pelayanan antara *Bus Rapid Transit* (BRT) dan taksi kuning Kota Banjarmasin pada seluruh indikator pertanyaan tingkat pelayanan, *Bus Rapid Transit* (BRT) memperoleh jumlah skor sebesar 1781(53,12%) mengungguli perolehan skor taksi kuning sebesar 1572 (46,88%). Selanjutnya dari hasil pertanyaan mengenai perbandingan Pendapat Masyarakat terhadap *Bus Rapid Transit* (BRT) dan taksi kuning Kota Banjarmasin pada indikator pertanyaan waktu tunggu, jaminan keamanan, kenyamanan, tarif dan kehandalan, *Bus Rapid Transit* (BRT) memperoleh jumlah skor sebesar 2343 (60,29%) lebih tinggi dari skor pendapat masyarakat terhadap taksi kuning sebesar 1543 (39,71%). Sehingga dapat disimpulkan secara keseluruhan baik mengenai perbandingan tingkat pelayanan maupun perbandingan pendapat masyarakat, *Bus Rapid Transit* lebih unggul dari pada taksi kuning, masyarakat kota Banjarmasin lebih memilih layanan angkutan umum *Bus Rapid Transit* (BRT) dari pada taksi kuning sebagai moda angkutan umum yang digunakan.

Kata Kunci : Perbandingan, Tingkat Pelayanan, Pendapat Masyarakat , BRT, Taksi Kuning

ABSTRACT

The operation of the *Bus Rapid Transit* is expected to be able to attract public interest in using public transportation where previously the level of service provided by yellow taxis as a mode of public transportation that has long been operating in Banjarmasin City is considered unsatisfactory for some people.

The purpose of this study is to analyze the comparison of Service Levels and comparison of Public Opinions between public transport *Bus Rapid Transit* (BRT) and taxis in Banjarmasin City. The type of data used consists of primary data, namely the distribution of questionnaires and direct interviews to respondents in the field, as well as secondary data from previous research, journals, books and online media.

The research method used is by analyzing the results of the questionnaires distributed to respondents, then the data is recapitulated and weighted so that the percentage comparison level between the public bus *Rapid Transit* and yellow taxis can be seen.

The results showed that the Comparison of Service Level scores between Bus Rapid Transit (BRT) and Banjarmasin city yellow taxis on all indicators of service level questions, Bus Rapid Transit (BRT) obtained a total score of 1781 (53.12%) outperforming the acquisition of a yellow taxi score of 1781 (53.12%). 1572 (46.88%). Furthermore, from the results of questions regarding the comparison of Public Opinion on Bus Rapid Transit (BRT) and Banjarmasin city yellow taxis on the indicators of waiting time, security assurance, comfort, tariff and reliability, Bus Rapid Transit (BRT) obtained a total score of 2343 (60.29). %) higher than the public opinion score on the yellow taxi of 1543 (39.71%). So that it can be concluded as a whole, both regarding the comparison of service levels and comparison of people's opinions, Bus Rapid Transit is superior to yellow taxis, people in Banjarmasin city prefer public transportation services Bus Rapid Transit (BRT) rather than yellow taxis as the mode of public transportation used.

Keywords : Comparison, Service Level, Public Opinion, BRT, Yellow Taxi

PENDAHULUAN

Bagi sebuah kota, kinerja dan pelayanan angkutan umum penumpang yang baik dapat membuat lalu lintas kota menjadi lebih terkendali, serta dapat menunjang kegiatan perekonomian menjadi lebih efektif dan efisien. Dengan telah beroperasinya BRT Trans Banjarmasin yang menggunakan sistem angkutan umum massal diharapkan masyarakat Kota Banjarmasin dapat secara langsung maupun tidak langsung untuk pindah dari penggunaan kendaraan pribadi ke kendaraan angkutan umum guna mengurangi sedikitnya kemacetan lalu lintas yang mulai terasa di ruas jalan Kota Banjarmasin.

Ada tiga dimensi yang dapat menentukan keberhasilan angkutan umum, pertama dimensi evaluasi pelayanan, yang akan ditentukan oleh pengguna jasa angkutan umum (user), kedua dimensi kinerja pelayanan yang lebih banyak ditinjau dari segi pemilik angkutan umum (operator), dan ketiga dimensi kebijakan yang di buat pemerintah (regulator). Masyarakat yang bertindak sebagai pengguna jasa transportasi angkutan umum, akan menentukan bagaimana permintaan yang muncul. Adapun bagian penting yang diharapkan masyarakat sebagai pengguna transportasi angkutan umum di antaranya adalah bagaimana memperpendek waktu perjalanan dan waktu tunggu, meningkatkan kecepatan perjalanan, meningkatkan kenyamanan, kemudahan dalam mencapai halte,serta adanya informasi yang baik mengenai jadwal dan rute perjalanan yang di lalui oleh angkutan umum.

METODE

3.1 Lokasi Penelitian

Lokasi Penelitian dilakukan pada terminal Pasar Antasari, terminal Km 6 Banjarmasin, terminal Handil Bakti, Belitung dan Suaka Insan.

3.2 Pengumpulan Data

Untuk mengukur persepsi masyarakat digunakan kuesioner yang berisikan pertanyaan mengenai tingkat pelayanan dan persepsi masyarakat dengan skala pengukuran sebagai berikut :

SB (Sangat Baik) = Skor 5, B (Baik) = Skor 4, CB (Cukup Baik) = Skor 3, KB (Kurang Baik) = Skor 2 TB (Tidak Baik) = Skor 1

Kemudian dari kelima pertanyaan mengenai indikator Penilaian Tingkat Pelayanan dan Pendapat masyarakat yang dari peneliti kemudian dicari skor jawaban sebagai berikut

1. Untuk Variabel Tingkat Pelayanan :

Total skor tertinggi = $5 \times 100 = 500$
 Total skor paling rendah = $1 \times 100 = 100$
 Jangkauan (Range) = $500 - 100 = 400$
 Jumlah Kategori = 5
 Jangkauan (Range) = $400/5 = 80$

Tabel 3.1 Kategori skor tingkat pelayanan dan pendapat masyarakat :

No.	Kategori	Skor
1	Tidak Baik	100 – 180
2	Kurang Baik	180,1 - 260
3	Cukup Baik	260,1 - 340
4	Baik	340,1 - 420
5	Sangat Baik	420,1 - 500

Sumber : Sugiono, 2010

Untuk mendapatkan kategori persentase jawaban responden digunakan rumus persentase
Dari hasil skor total yang diperoleh jawaban rata-rata hasil responden kemudian dicari persentasenya dengan rumus sebagai berikut :

$$P = \frac{\text{Skor Perolehan}}{\text{Skor Keseluruhan}} \times 100\% \dots\dots\dots(3.1)$$

Tabel 3.2 Kategori Persentase tingkat Pelayanan dan pendapat masyarakat

No.	Kategori	Persentase (%)
1	Tidak Baik	0 - 20
2	Kurang Baik	21- 40
3	Cukup Baik	41- 60
4	Baik	61- 80
5	Sangat Baik	81- 100

Sumber : Sugiono, 2010

Untuk memperoleh jumlah sampel pada penelitian ini di gunakan rumus *Slovin* karena dalam penarikan sampel, jumlahnya harus *representative* agar hasil penelitian dapat di generalisasi dan perhitungannya pun tidak memerlukan tabel jumlah sampel, namun dapat dilakukan dengan rumus dan perhitungan sederhana. Rumus Slovin untuk menentukan sampel adalah sebagai berikut :

$$n = \frac{N}{1+N(e^2)}$$

di mana:

n = Ukuran sampel atau jumlah responden

N = Ukuran populasi

E = Persentase kelonggaran ketelitian kesalahan pengambilan sampel yang masih bisa ditolerir ; e = 0,1

Dalam rumus Slovin ada ketentuan sebagai berikut :

Nilai e = 0,1 (10%) digunakan untuk populasi dalam jumlah besar

Nilai e = 0,2 (20%) digunakan untuk populasi dalam jumlah kecil

Jadi rentang sampel yang dapat diambil dari teknik Slovin adalah antara 10- 20 % dari populasi penelitian.

Berdasarkan hasil pengamatan dilapangan pada penelitian ini jumlah populasinya adalah sebanyak 2300 penumpang yang diambil datanya dari rata- rata penumpang yang diketahui menaiki taksi kuning dan BRT dalam satu hari dikalikan dengan jumlah armada yang aktif beroperasi , sehingga persentase kelonggaran yang digunakan pada penelitian ini adalah 10 %, hasil perhitungan dapat dibulatkan untuk mencapai kesesuaian. Maka untuk mengetahui sampel penelitian, digunakan perhitungan sebagai berikut:

$$n = \frac{2300}{1+2300(0,1^2)}$$

n = 95,8 ; disesuaikan menjadi 100 responden

Berdasarkan hasil perhitungan di atas jumlah sampel pada penelitian ini di sesuaikan menjadi sebanyak 100 orang responden, hal ini dilakukan dengan tujuan untuk mempermudah dalam pengolahan data dan untuk mendapatkan hasil pengujian yang lebih baik. Sampel penelitian diambil menggunakan teknik *probability sampling; simple random sampling*, di mana peneliti memberikan peluang yang sama bagi setiap anggota populasi (penumpang) untuk dipilih menjadi sampel yang dilakukan secara acak tanpa memperhatikan strata yang ada dalam populasi itu sendiri.

Pengambilan sampel ini dilakukan dengan teknik *insidental*, *sampling insidental* adalah penentuan sampel berdasarkan kebetulan, yaitu siapa saja yang secara kebetulan / *incidental* bertemu dengan peneliti maka dapat digunakan sebagai sampel, bila dipandang orang yang kebetulan ditemui itu cocok sebagai sumber data. Menurut Sugiyono (2011).

3.3 Tahapan Penelitian

1. Tahap Persiapan

Tahapan persiapan meliputi :

a) Studi Literatur

Mengumpulkan, membaca, dan menganalisis sumber- sumber pustaka yang berkaitan dengan judul dan tema penelitian ini, baik melalui buku, makalah hasil seminar, jurnal, karya tulis, SK Dirjen Perhubungan Darat No.687 Tahun 2002 maupun bahan- bahan yang didapat dari bangku perkuliahan. Hal ini bertujuan untuk memberikan pengetahuan dan pemahaman terhadap permasalahan yang diangkat, sehingga didapat suatu landasan teori yang kuat dan dapat dipertanggung jawabkan.

b) Survey Pendahuluan

Kegiatan *survey* di lapangan dilakukan untuk menghimpun data- data lapangan secara visual di lokasi tempat penelitian. Adapun hal- hal yang dilakukan dalam *survey* pendahuluan, yaitu :

1) Melihat langsung kondisi jalur trayek angkutan BRT dan taksi Kuning.

2) Mengambil foto- foto keadaan lapangan di sekitar lokasi penelitian.

2. Tahap Pengumpulan Data

Pengumpulan data, terdiri dari :

a) Data Primer

Data primer adalah data- data yang diperoleh langsung di lapangan melalui interaksi langsung dengan objek penelitian. Data primer pada penelitian ini berupa hasil wawancara langsung dan pengisian kuesioner oleh peneliti berdasarkan persepsi responden yang didapatkan dari jawaban responden yang terdiri dari penumpang, penyelenggara dan instansi perhubungan terkait.

b) Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang di dapat dari studi literatur, buku jurnal penelitian yang pernah dilakukan, undang- undang yang berhubungan dengan penelitian seperti SK Dirjen Perhubungan Darat No.687 Tahun 2002 serta media online dan surat kabar yang berhubungan dengan penelitian ini.

3. Tahap Analisis Data

Data primer yang diperoleh dari observasi dan wawancara serta data sekunder yang diperoleh dari studi literatur, instansi terkait yang menjadi referensi untuk analisis deskriptif kuantitatif dikumpulkan, selanjutnya dilakukan analisis sebagai berikut :

a. Tingkat pelayanan dari segi sarana dan prasarana seperti : keadaan terminal dan Halte, Jangkauan rute kendaraan, kondisi fisik kendaraan, Kebersihan dalam angkutan. Fasilitas tempat duduk yang disediakan

Kemudian kedua fasilitas kedua moda angkutan dibandingkan untuk diketahui mana yang lebih baik dan efisien. .

2. Mengukur Pendapat masyarakat

Pendapat Masyarakat diukur berdasarkan pertanyaan- pertanyaan sebagai berikut : Waktu tunggu perjalanan, Jaminan keamanan yang ditawarkan, Kenyamanan (Fasilitas) yang ditawarkan, Tarif yang diberlakukan pengelola saat ini ,Kehandalan pelayanan

Persepsi masyarakat terhadap *Bus rapid transit* BRT dan taksi kuning kemudian diukur dengan mengumpulkan jawaban dari responden menggunakan kuesioner kepada penumpang di setiap terminal dan koridor kemudian data direkapitulasi dan diolah untuk didapatkan jumlah persentase dan kategorinya.

4. Hasil Analisis Data

Setelah analisis data selesai dilakukan, maka akan didapatkan hasil berupa:

a) Gambaran perbandingan tingkat pelayanan antara BRT dan Taksi Kuning terhadap masyarakat kota Banjarmasin

b) Perbandingan persentase persepsi masyarakat sebagai responden tentang kualitas layanan antara BRT dan Taksi Kuning di Kota Banjarmasin.

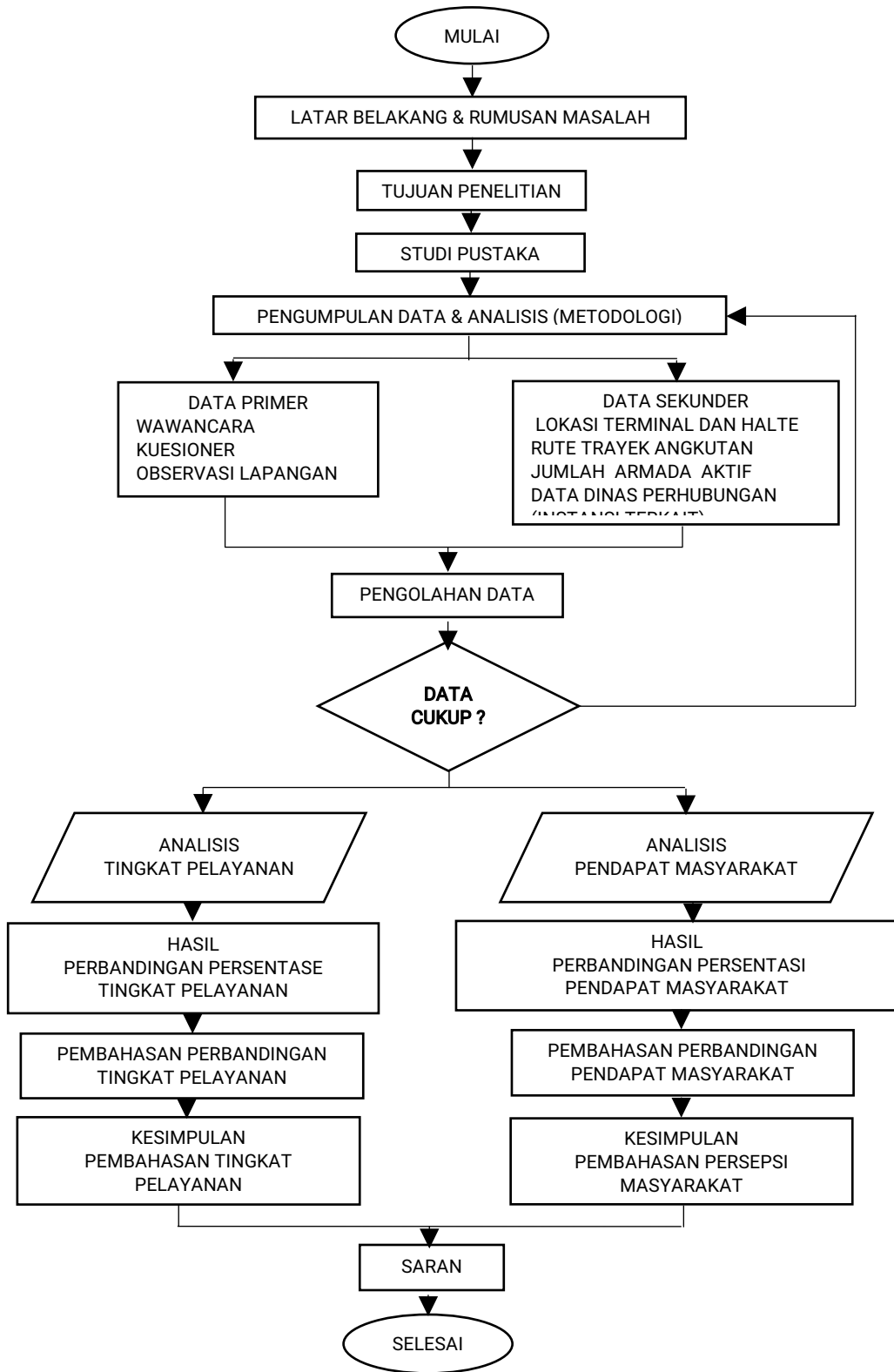
5. Kesimpulan dan Saran

a) Kesimpulan

Kesimpulan memberikan pernyataan singkat, jelas dan sistematis dari keseluruhan hasil analisis data, pembahasan, dan evaluasi dalam sebuah penelitian.

b) Saran

Saran adalah pendapat yang relevan dari keseluruhan hasil analisis data, pembahasan, dan evaluasi.



Gambar 3.1 Diagram Alir Penelitian

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Hasil

1. Perbandingan Tingkat Pelayanan Antara *Bus Rapid Transit (BRT)* dan Taksi Kuning terhadap masyarakat Kota Banjarmasin.

Hasil pengolahan kuesioner berdasarkan persepsi responden tentang perbandingan tingkat pelayanan BRT dan Taksi Kuning dapat dilihat pada tabel 4.1 berikut ini :

Tabel 4.1 Distribusi Jawaban Responden mengenai perbandingan Tingkat Pelayanan BRT dan Taksi Kuning

No.	Pertanyaan	Jenis Angkutan										
		BRT					Taksi Kuning					
		SB	B	CB	KB	TB	SB	B	CB	KB	TB	
A	Tingkat Pelayanan											
1	Bagaimana pendapat Bapak /Ibu/Saudara mengenai keadaan terminal dan Halte	1	51	48	-	-	-	5	65	30	-	
2	Bagaimana pendapat Bapak /Ibu/Saudara mengenai jangkauan rute kendaraan angkutan	2	36	25	37	-	11	46	40	3	-	
3	Bagaimana pendapat Bapak /Ibu/Saudara mengenai kondisi fisik kendaraan angkutan	21	15	62	2	-	7	14	79	-	-	
4	Bagaimana pendapat Bapak /Ibu/Saudara mengenai Kebersihan dalam angkutan	6	52	42	-	-	-	10	38	52	-	
5	Bagaimana pendapat Bapak /Ibu/Saudara mengenai Fasilitas tempat duduk yang disediakan	18	71	10	1	-	5	73	20	2	-	

(Sumber : Analisis, 2020)

Dari Tabel 4.1 diatas dapat dilihat bahwa pertanyaan mengenai :

- “Bagaimana pendapat Bapak /Ibu/Saudara mengenai keadaan terminal dan Halte” pada BRT yang menjawab **Sangat Baik** sebanyak 1 orang, menjawab **Baik** sebanyak 51 orang dan menjawab **Cukup Baik** sebanyak 48 orang sedangkan pada taksi kuning yang menjawab **Baik** sebanyak 5 orang, menjawab **Cukup Baik** 65 orang dan menjawab **Kurang Baik** sebanyak 30 orang.
- Pada pertanyaan mengenai “Bagaimana pendapat Bapak /Ibu/Saudara mengenai jangkauan rute kendaraan angkutan” pada BRT yang menjawab **Sangat Baik** sebanyak 2 orang, **Baik** sebanyak 36 orang, **Cukup Baik** sebanyak 25 orang dan menjawab **Kurang Baik** sebanyak 37 orang sedangkan pada taksi kuning yang menjawab **Sangat Baik** sebanyak 11 orang, **Baik** sebanyak 46 orang, menjawab **Cukup Baik** sebanyak 40 orang dan menjawab **Kurang Baik** sebanyak 3 orang.
- Pada pertanyaan mengenai “Bagaimana pendapat Bapak /Ibu/Saudara mengenai kondisi fisik kendaraan angkutan” pada BRT yang menjawab **Sangat Baik** sebanyak 21 orang , **Baik** sebanyak 15 orang, menjawab **Cukup Baik** sebanyak 62 orang dan menjawab **Kurang Baik** sebanyak 2 orang sedangkan pada taksi kuning yang menjawab **Sangat Baik** sebanyak 7 orang, menjawab **Baik** sebanyak 14 orang dan **Cukup Baik** sebanyak 79 orang .
- Pada pertanyaan mengenai “Bagaimana pendapat Bapak /Ibu/Saudara mengenai Kebersihan dalam angkutan” pada BRT yang menjawab **Sangat Baik** sebanyak 6 orang, menjawab **Baik** sebanyak 52 orang dan menjawab **Cukup Baik** sebanyak 42 orang sedangkan pada taksi kuning yang menjawab **Baik** sebanyak 10 orang, **Cukup Baik** sebanyak 38 orang, dan menjawab **Kurang Baik** sebanyak 52 orang.
- Pada pertanyaan mengenai “Bagaimana pendapat Bapak /Ibu/Saudara mengenai Fasilitas tempat duduk yang disediakan” pada BRT yang menjawab **Sangat Baik** sebanyak 18 orang, **Baik** sebanyak 71 orang , **Cukup Baik** sebanyak 10 orang dan menjawab **Kurang Baik** sebanyak 1 orang sedangkan pada taksi kuning yang menjawab **Sangat Baik** sebanyak 5

orang , **Baik** sebanyak 73 orang, menjawab **Cukup Baik** sebanyak 20 orang dan menjawab **Kurang Baik** sebanyak 2 orang.

Tabel 4.2 dan Table 4.3 menggambarkan distribusi frekuensi hasil jawaban responden terhadap pertanyaan mengenai perbandingan tingkat pelayanan antara BRT dan taksi kuning atas pertanyaan- pertanyaan sebagai berikut :

Tabel 4.2 Indikator Tingkat Pelayanan BRT

No.	Pertanyaan	Jenis angkutan						
		BRT				Total	%	Kategori
		SB	B	CB	KB	Skor		
A	Tingkat Pelayanan BRT							
1	Keadaan terminal dan halte	5	204	144		353	56,21	Baik
2	Rute kendaraan	10	144	75	74	303	45,36	Cukup Baik
3	Kondisi Fisik	105	60	186	4	355	54,78	Baik
4	Kebersihan	30	208	126		364	58,52	Baik
5	Tempat duduk	90	284	30	2	406	51,59	Baik

(Sumber : Analisis, 2020)

Tabel 4.3 Indikator Tingkat Pelayanan Taksi Kuning

No.	Pertanyaan	Taksi Kuning					Total	%	Kategori
		SB	B	CB	KB	TB	Skor		
		A	Tingkat Pelayanan Taksi Kuning						
1	Keadaan terminal dan halte		20	195	60		275	43,79	Cukup Baik
2	Rute Kendaraan	55	184	120	6		365	54,64	Baik
3	Kondisi Fisik		56	237			293	45,22	Cukup Baik
4	Kebersihan		40	114	104		258	41,48	Kurang Baik
5	Tempat Duduk	25	292	60	4		381	48,41	Baik

(Sumber : Analisis, 2020)

Dari Tabel 4.2 mengenai frekuensi indikator tingkat pelayanan BRT dan Tabel 4.3 mengenai frekuensi indikator tingkat pelayanan Taksi Kuning didapatkan perbandingan indikator pertanyaan sebagai berikut :

- pada indikator keadaan terminal angkutan BRT memperoleh skor 353 (56,21%) dengan kategori **Baik** sedangkan taksi kuning memperoleh skor 275 (43,79%) dengan kategori **Cukup Baik**
- pada indikator Rute Kendaraan skor BRT sebesar 303 (45,36%) dengan kategori **Baik** sedangkan angkutan Taksi Kuning memperoleh Skor 365 (54,64%) dengan kategori **Baik**
- pada indikator kondisi fisik, angkutan BRT memperoleh skor 355 (54,78%) dengan kategori **Baik** sedangkan Taksi Kuning dengan skor 298 (45,22%) dengan kategori **Cukup Baik**.
- pada indikator kebersihan angkutan, BRT memperoleh skor 364 (58,52%) dengan kategori **Baik** sedangkan taksi kuning memperoleh skor 258 (41,48%) dengan kategori **Kurang Baik**
- pada indikator tempat duduk, angkutan BRT memperoleh skor sebesar 406 (51,59%) dengan kategori **Baik** sedangkan taksi kuning dengan skor sebesar 381 (48,41%) dengan kategori **Baik**.

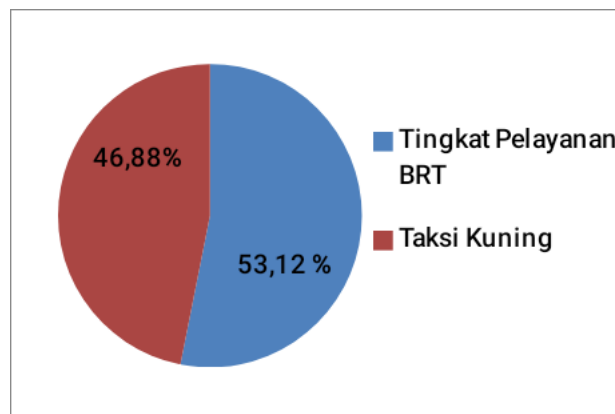
Dari data diatas dapat ditarik kesimpulan bahwa BRT lebih unggul dalam indikator , keadaan

terminal, kondisi fisik, kebersihan angkutan dan tempat duduk sedangkan pada rute kendaraan taksi kuning lebih baik. Adapun hasil pengolahan kuesioner berdasarkan perbandingan skor total tingkat pelayanan BRT dan taksi kuning dapat dilihat pada tabel 4.4 berikut ini :

Tabel 4.4 Perbandingan skor total tingkat Pelayanan BRT dan Taksi Kuning

No.	Pertanyaan	Jenis angkutan									
		BRT					Taksi Kuning				
		SB	B	CB	KB	TB	SB	B	CB	KB	TB
A	Tingkat Pelayanan										
1	keadaan terminal dan Halte	5	204	144		-		20	195	60	
2	jangkauan rute kendaraan angkutan	10	144	75	74	-	55	184	120	6	
3	kondisi fisik kendaraan angkutan	105	60	186	4	-		56	237		
4	Kebersihan dalam angkutan	30	208	126		-		40	114	104	
5	Fasilitas tempat duduk yang disediakan	90	284	30	2	-	25	292	60	4	
Skor (Bobot x Frekuensi)		240	900	561	80	0	80	592	726	174	0
Total Skor		1781					1572				
Perbandingan		53,12%					46,88%				

(Sumber : Analisis, 2020)



Gambar 4.1 Perbandingan Skor tingkat Pelayanan BRT dengan Taksi Kuning
Sumber : Analisis, 2020

Dari Tabel 4.4 dan Gambar 4.1 mengenai pembobotan total jawaban responden diatas dapat dilihat bahwa indikator pelayanan *Bus Rapid Transit* (BRT) memperoleh jumlah skor sebesar 1781 (53,12%) lebih tinggi dari Skor Pelayanan Taksi Kuning sebesar 1572 (46,88%), sehingga dapat disimpulkan bahwa dari indikator pelayanan *Bus Rapid Transit* (BRT) lebih baik atau unggul dari pada taksi kuning.

2. Perbandingan Persepsi Masyarakat terhadap *Bus Rapid Transit (BRT)* dan Taksi Kuning Kota Banjarmasin

Hasil pengolahan kuesioner berdasarkan pendapat masyarakat tentang pelayanan BRT dan taksi kuning dapat dilihat pada tabel 4.5 berikut ini :

Tabel 4.5 Distribusi Jawaban Responden mengenai perbandingan persepsi masyarakat terhadap BRT dan Taksi Kuning

No.	Pertanyaan tentang	Jenis angkutan									
		BRT					Taksi Kuning				
		SB	B	CB	KB	TB	SB	B	CB	KB	TB
B	Pendapat Masyarakat										
1	Bagaimana pendapat Bapak/Ibu/Saudara tentang waktu tunggu perjalanan	11	62	25	2			4	35	59	2
2	Bagaimana pendapat Bapak/Ibu/Saudara dengan jaminan keamanan yang ditawarkan	2	72	26				38	26	36	
3	Bagaimana pendapat Bapak/Ibu/Saudara kenyaamanan yang ditawarkan	7	42	50	1			13	32	55	
4	Bagaimana pendapat Bapak/Ibu/Saudara dengan tarif yang diberlakukan pengelola saat ini	66	29	2	3		62	33	1	4	
5	Bagaimana pendapat Bapak/Ibu/Saudara mengenai keandalan	6	53	40	1			26	37	37	

(Sumber : Analisis, 2020)

Dari Tabel 4.5 diatas dapat dilihat bahwa pertanyaan mengenai :

- Pada pertanyaan mengenai "Bagaimana pendapat Bapak /Ibu/Saudara mengenai waktu tunggu perjalanan" pada BRT yang menjawab **Sangat Baik** sebanyak 11 orang, menjawab **Baik** sebanyak 62 orang menjawab **Cukup Baik** sebanyak 25 orang dan menjawab **Kurang Baik** sebanyak 2 orang sedangkan pada taksi kuning yang menjawab **Baik** sebanyak 4 orang, menjawab **Cukup Baik** 35 orang menjawab **Kurang Baik** sebanyak 59 orang dan menjawab **Tidak Baik** 2 orang.
- Pada pertanyaan mengenai "Bagaimana pendapat Bapak /Ibu/Saudara mengenai jaminan keamanan yang ditawarkan" pada BRT yang menjawab **Sangat Baik** sebanyak 2 orang, menjawab **Baik** sebanyak 72 orang dan menjawab **Cukup Baik** sebanyak 26 orang. sedangkan pada taksi kuning yang menjawab **Baik** sebanyak 38 orang, **Cukup Baik** sebanyak 26 orang, dan menjawab **Kurang Baik** sebanyak 36 orang.
- Pada pertanyaan mengenai "Bagaimana pendapat Bapak /Ibu/Saudara mengenai kenyamanan yang ditawarkan" pada BRT yang menjawab **Sangat Baik** sebanyak 7orang , menjawab **Baik** sebanyak 42 orang, **Cukup Baik** sebanyak 50 orang dan menjawab **Kurang Baik** sebanyak 1 orang. Sedangkan pada taksi kuning yang menjawab **Baik** sebanyak 13 orang, menjawab **Cukup Baik** sebanyak 32 orang dan menjawab **Kurang Baik** sebanyak 55 orang .
- Pada pertanyaan mengenai "Bagaimana pendapat Bapak /Ibu/Saudara mengenai tarif yang diberlakukan pengelola saat ini" pada BRT yang menjawab Sangat Baik sebanyak 66 orang, menjawab Baik sebanyak 29 orang, menjawab Cukup Baik sebanyak 2 orang dan Kurang Baik sebanyak 3 orang. Sedangkan pada taksi kuning yang menjawab Sangat Baik sebanyak 62 orang, menjawab Baik sebanyak 33 orang, menjawab Cukup Baik sebanyak 1 orang dan Kurang Baik Sebanyak 4 orang.
- Pada pertanyaan mengenai "Bagaimana pendapat Bapak /Ibu/Saudara mengenai Keandalan " pada BRT yang menjawab **Sangat Baik** sebanyak 6 orang, menjawab **Baik** sebanyak 53 orang , menjawab **Cukup Baik** sebanyak 40 orang dan menjawab **Kurang Baik** sebanyak 1 orang. Sedangkan pada taksi kuning yang menjawab **Baik** sebanyak 26 orang , **Cukup Baik** sebanyak 37 orang dan menjawab **Kurang Baik** sebanyak 37 orang.

Tabel 4.6 dan Table 4.7 menggambarkan distribusi frekuensi hasil jawaban responden terhadap pertanyaan mengenai pendapat masyarakat terhadap BRT dan taksi kuning atas pertanyaan- pertanyaan sebagai berikut :

Tabel 4.6 Indikator Tingkat Persepsi BRT

No.	Pertanyaan	Jenis angkutan						
		BRT				Total	%	Kategori
		SB	B	CB	KB	Skor		
B	Pendapat Masyarakat							
1	Waktu Perjalanan	55	204	75	4	382	61,51	Baik
2	Jaminan Keamanan	10	288	78		376	55,46	Baik
3	Kenyamanan	35	140	130	2	307	54,34	Cukup Baik
4	Tarif	330	116	6	6	458	50,27	Sangat Baik
5	Keandalan	30	212	120	2	364	55,74	Baik

(Sumber : Analisis, 2020)

Tabel 4.7 Indikator Tingkat Persepsi Taksi Kuning

No.	Pertanyaan	Jenis angkutan							
		Taksi Kuning					Total	%	Kategori
		SB	B	CB	KB	TB	Skor		
B	Pendapat Masyarakat								
1	Waktu Perjalanan		16	105	118	2	239	38,49	Kurang Baik
2	Jaminan Keamanan		152	78	72		302	44,54	Cukup Baik
3	Kenyamanan		52	96	110		258	45,66	Kurang Baik
4	Tarif	310	132	3	8		453	49,73	Sangat Baik
5	Keandalan		104	111	74		289	44,26	Cukup Baik

(Sumber : Analisis, 2020)

Dari Tabel 4.6 tentang frekuensi perbandingan pendapat masyarakat terhadap BRT dan Tabel 4.7 mengenai frekuensi perbandingan pendapat masyarakat terhadap Taksi kuning didapatkan perbandingan indikator pertanyaan sebagai berikut :

- pada indikator waktu perjalanan angkutan BRT memperoleh skor 382 (61,51%) dengan kategori **Baik** sedangkan taksi kuning memperoleh skor 239 (38,49%) dengan kategori **Kurang Baik**.
- pada indikator Jaminan keamanan skor BRT sebesar 376 (55,46%) dengan kategori **Baik** sedangkan angkutan Taksi Kuning memperoleh Skor 302 (44,54%) dengan kategori **Cukup Baik**.
- pada indikator kenyamanan, angkutan BRT memperoleh skor 307 (54,34%) dengan kategori **Cukup Baik** sedangkan Taksi Kuning dengan skor 258 (45,66%) dengan kategori **Kurang Baik**.
- pada indikator tarif/biaya angkutan, BRT memperoleh skor 458 (50,27%) dengan kategori **Sangat Baik** sedangkan taksi kuning memperoleh skor 453 (49,73%) dengan kategori **Sangat Baik**.
- pada indikator keandalan, angkutan BRT memperoleh skor sebesar 364 (55,74%) dengan

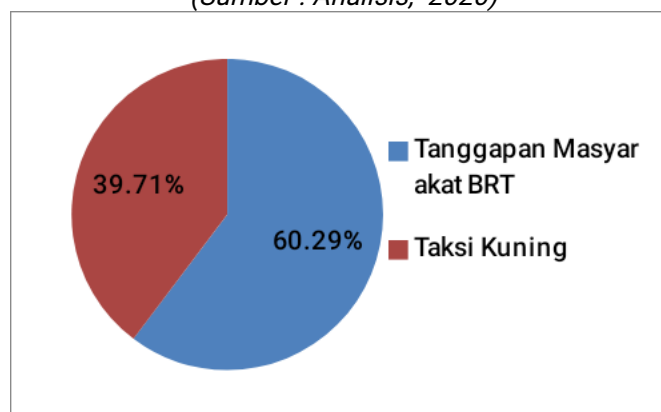
kategori **Baik** sedangkan taksi kuning dengan skor sebesar 289 (44,261%) dengan kategori **Cukup Baik**.

Dari data diatas dapat ditarik kesimpulan bahwa BRT lebih unggul dalam segala indikator persepsi masyarakat, kecuali pada indikator tarif/biaya sama- sama masuk dalam kategori Sangat Baik, namun BRT lebih tinggi sebesar 1%. Adapun hasil pembobotan dari pengolahan kuesioner berdasarkan perbandingan skor total pendapat masyarakat antara BRT dan taksi kuning dapat dilihat pada tabel 4.8 berikut ini :

Tabel 4.8 Perbandingan skor total pendapat masyarakat terhadap BRT dan Taksi Kuning

No.	Pertanyaan	Jenis angkutan									
		BRT					Taksi Kuning				
		SB	B	CB	KB	T B	SB	B	CB	KB	TB
B	Pendapat Masyarakat										
1	Waktu perjalanan	55	204	75	4	-		16	105	118	2
2	Jaminan Keamanan	10	288	78		-		152	78	72	
3	Kenyamanan	535	140	130	2	-		52	96	110	
4	Tarif	330	116	6	6	-		132	3	8	
5	Keandalan	30	212	120	2	-	310	104	111	74	
Skor (Bobot x Frekuensi)		960	960	409	14	0	310	456	393	382	2
Total Skor		2343					1543				
Perbandingan		60,29%					39,71%				

(Sumber : Analisis, 2020)



Gambar 4.2 perbandingan tanggapan masyarakat terhadap BRT dan Taksi Kuning

Sumber : Analisis, 2020

Dari Tabel 4.8 dan gambar 4.2 mengenai pembobotan total jawaban responden diatas dapat dilihat bahwa semua indikator pertanyaan mengenai pendapat masyarakat terhadap waktu perjalanan, jaminan keamanan, kenyamanan, tarif dan keandalan, *Bus Rapid Transit* (BRT) memperoleh jumlah skor sebesar 2343 (60,29%) lebih tinggi dari skor pendapat masyarakat tentang taksi kuning sebesar 1543 (39,71%), sehingga dapat disimpulkan bahwa pada semua indikator pendapat masyarakat *Bus Rapid Transit* (BRT) dipandang lebih baik dari pada taksi kuning.

4.2 Pembahasan

1) Perbandingan Tingkat Pelayanan BRT dan Taksi Kuning

Berdasarkan hasil penelitian dan pengolahan koesioner didapatkan hasil pada seluruh aspek tingkat pelayanan, *Bus Rapid Transit* (BRT) memperoleh jumlah skor sebesar 1781 (53,12%) lebih

tinggi dari skor pelayanan taksi kuning yang hanya sebesar 1572 (46,88%), sehingga dapat disimpulkan bahwa dari aspek pelayanan *Bus Rapid Transit* (BRT) dipandang lebih baik dari pada taksi kuning.

Walaupun dari segi pelayanan BRT lebih unggul ketimbang taksi kuning bukan berarti layanan Trans Banjarmasin tidak memiliki kekurangan, salah satu yang paling dirasakan oleh peneliti maupun pengguna jasa lainnya adalah mengenai fasilitas keberadaan untuk menunggu bus dimana pada koridor 1 sendiri masih kekurangan halte disepanjang ruas jalan yang dilalui Trans Banjarmasin, pihak dinas perhubungan hanya menyediakan tanda rambu bus stop sebagai pengganti keberadaan halte, hal ini tentu saja membuat calon penumpang merasa tidak nyaman saat menunggu kedatangan bus dimana keberadaan bus stop ini tidak bisa melindungi calon penumpang dari cuaca panas maupun hujan. Sementara untuk koridor 2 sendiri keberadaan halte sebagai tempat menunggu bus sudah dirasa cukup baik dan nyaman bagi penumpang, persebaran halte yang ada di sepanjang ruas jalan yang dilalui Trans Banjarmasin pada koridor 2 cukup merata hal ini tentu saja berpengaruh positif terhadap layanan Trans Banjarmasin.

Hasil analisa masalah halte pada penelitian ini selaras dengan penelitian Weldi Anugra Riawan (2018) hasil analisisnya pada layanan Trans Batam disimpulkan cakupan pelayanan yang baik dapat dilihat dari jangkauan keberadaan halte. Hal tersebut dianggap penting karena pengguna Trans Batam di kawasan Batam Center harus turun dan naik bus pada halte - halte. keberadaan halte di kawasan Batam Center memberikan pengaruh terhadap pergerakan dengan lingkungan sekitar.

Selanjutnya dari hasil survey dan wawancara yang dilakukan di lapangan untuk kondisi jaringan trayek yang dilalui layanan Trans Banjarmasin juga masih dirasa kurang bagi masyarakat. Hal ini bukan tanpa sebab mengingat layanan Trans Banjarmasin merupakan angkutan umum baru yang beroperasi di Kota Banjarmasin, selain itu keterbatasan jumlah armada membuat pemerintah Kota Banjarmasin hanya mengoperasikan 2 koridor saja untuk saat ini. Jika dibandingkan dengan cakupan layanan taksi kuning yang sudah lama beroperasi tentu saja taksi kuning lebih unggul dari pada layanan BRT karena taksi kuning mampu melayani penumpangnya sampai ke pemukiman warga.

Analisa masalah keluhan trayek pada penelitian ini sejalan dengan penelitian **Nunuj nurdjanah (2016)**. Berdasarkan hasil Analisis, persepsi masyarakat sebagai pengguna Angkutan Kota Banjarbaru, tercatat responden yang tidak bersedia menggunakan Angkutan Kota sebanyak 44%. Rendahnya penggunaan Angkutan Kota di Kota Banjarbaru salah satunya dipengaruhi oleh terbatasnya trayek jaringan Angkutan Kota Banjarbaru yang hanya terdiri dari dua trayek (Trayek A dan B) serta kurangnya jangkauan menuju wilayah permukiman. Masalah yang sama juga terjadi pada Penelitian **Buamona (2017)** di Kota Ternate. Hasil analisisnya menyebutkan kendala yang ditemui angkutan kota Ternate adalah trayek yang hanya cenderung melewati kawasan yang padat dengan pusat kegiatan seperti pasar, ruko dan bangunan penting lainnya sedangkan jaringan lokal primer yang ada dipinggiran pusat kota sama sekali tidak melayani angkutan kota.

Menurut pendapat **Zuul Fitriana Umari (2020:1)** Rute (trayek) merupakan salah satu faktor yang sangat mempengaruhi tingkat kinerja angkutan umum . Oleh sebab itu keefektifan maupun keefisienan dari suatu rute sangat mempengaruhi kinerja dari angkutan umum penumpang yang melewati suatu rute tersebut. Selanjutnya untuk pertanyaan indikator, kebersihan, kondisi fisik kendaraan dan tempat duduk yang disediakan tentunya sebagian masyarakat lebih memilih naik BRT ketimbang taksi kuning karena fisik kendaraan taksi kuning dinilai tidak layak operasi bagi sebagian masyarakat kondisi angkutan yang sudah tua tentu saja dapat mengurangi tingkat kenyamanan yang dirasakan penumpang contohnya seperti kondisi kursi yang kurang diperhatikan, kondisi lantai angkot dan pintu yang rusak serta alat pendingin yang tidak tersedia membuat citra angkot semakin buruk di mata masyarakat.

Hasil pendapat masyarakat ini sejalan dengan Teori Gray (1997), dalam **Anggi Firmasnyah (2015 :5)** mengenai faktor- faktor yang mempengaruhi penggunaan angkutan umum, salah satunya adalah faktor kenyamanan yang mencakup kenyamanan fisik penumpang di dalam kendaraan dan ditempat pemberhentian (kualitas perjalanan pada saat naik, pengawasan lingkungan yang memadai, keadaan tempat duduk, tempat masuk dan keluar serta akomodasi paket/barang), kualitas estetika dari sistem (kebersihan dan hiburan di dalam kendaraan, tempat pemberhentian yang menarik, terminal dan fasilitas lainnya), perlindungan lingkungan bagi pengguna (kebisingan dan gas buang), fasilitas terhadap gangguan dan layanan yang baik dari operator.

Jadi dapat di simpulkan menurut peneliti tingkat kepuasan masyarakat terhadap layanan BRT Trans Banjarmasin sudah cukup baik atau setidaknya lebih baik dari angkutan kota taksi kuning yang sudah lama beroperasi di Kota Banjarmasin sehingga untuk kedepannya diharapkan hasil positif yang ada saat ini bisa dipertahankan oleh pihak pengelola.

2) Pendapat masyarakat terhadap BRT dan Taksi Kuning

Berdasarkan analisis, semua aspek mengenai pendapat masyarakat berdasarkan indikator waktu tunggu, jaminan keamanan, kenyamanan, tarif dan kehandalan *Bus Rapid Transit* (BRT) memperoleh jumlah skor sebesar 2343 (60,29%) lebih tinggi dari skor pendapat masyarakat tentang taksi kuning sebesar 1543 (39,71%), sehingga dapat disimpulkan bahwa pada semua aspek pendapat masyarakat *Bus Rapid Transit* (BRT) dipandang lebih baik dari pada taksi kuning.

Rendahnya penilaian masyarakat terhadap taksi kuning pada penelitian ini salah satunya dipengaruhi oleh waktu tunggu dan kenyamanan yang dirasa kurang bagi penumpang. Hasil analisa ini sejalan dengan hasil penelitian sebelumnya oleh **Robiatul Adawiyah (2018)**, pada pusat terminal Kota Antasari berdasarkan hasil pengamatan dan wawancara kepada penumpang yang ada dilapangan mengatakan ketidaknyamanan dengan waktu tunggu yang relatif lama dan dari segi pelayanan penumpang juga merasa tidak nyaman dengan sarana tunggu di terminal maupun di dalam angkutan yang kurang memadai. Berdasarkan hasil analisa ini dapat di simpulkan faktor waktu dan kenyamanan dalam angkutan menjadi pertimbangan utama dalam pemilihan moda transportasi yang akan di gunakan oleh penumpang. Bagi mereka yang mempunyai waktu sedikit biasanya akan memilih atau mencari moda transportasi yang lebih cepat, jadi dapat disimpulkan faktor kecepatan dan kenyamana di dalam angkutan menentukan pemilihan moda transpor dan begitu pun sebaliknya. **Puji Astuti dkk (2018)**.

Selain dari segi waktu dan kenyamanan persepsi harga/tarif juga berpengaruh terhadap jenis pemilihan moda angkutan. Harga yang relatif murah biasanya akan meningkatkan kesempatan lebih besar pemilihan moda tersebut. Sebaliknya apabila harga relative mahal maka kemungkinan pemilihan angkutan umum tersebut akan semakin rendah. Dari segi keamanan juga mempengaruhi minat masyarakat dalam menggunakan angkutan umum

PENUTUP

Kesimpulan

1. Perbandingan Tingkat Pelayanan Antara Bus Rapid Transit (BRT) dan Taksi Kuning terhadap masyarakat Kota Banjarmasin pada seluruh indikator tingkat pelayanan, BRT memperoleh jumlah skor sebesar 1781 (53,12%) lebih tinggi dari Skor Taksi Kuning sebesar 1572 (46,88%), sehingga dapat disimpulkan bahwa dari aspek pelayanan Bus Rapid Transit (BRT) lebih baik dari pada taksi kuning.
2. Perbandingan pendapat masyarakat terhadap BRT dan Taksi Kuning Kota Banjarmasin pada seluruh indikator pertanyaan mengenai Persepsi Masyarakat, BRT memperoleh jumlah skor sebesar 2343 (60, 29%) lebih tinggi dari skor pendapat masyarakat tentang taksi kuning sebesar 1543 (39,71%), Sehingga dapat disimpulkan pada semua aspek pendapat masyarakat BRT dipandang lebih baik dari taksi kuning, jadi dapat disimpulkan secara keseluruhan baik perbandingan tingkat pelayanan maupun perbandingan pendapat masyarakat, masyarakat sebagai pengguna angkutan umum lebih memilih layanan BRT daripada taksi kuning, sehingga BRT berpotensi dikembangkan sebagai Transportasi masa depan di kota Banjarmasin.

Saran

1. Diharapkan Pemerintah Kota Banjarmasin agar terus mengembangkan dan meningkatkan pelayanan BRT Trans Banjarmasin dengan memperbaiki layanan informasi yang jelas, tepat dan efektif kepada penumpang dan menetapkan harga yang terjangkau agar masyarakat menengah kebawah dapat terlayani.
2. Agar pendapat masyarakat yang baik terhadap BRT dapat dipertahankan perlu adanya usaha yang maksimal bagi pengelola BRT untuk terus ber inovasi dan mengembangkan strategi untuk memperbaiki waktu tunggu, jaminan keamanan, kenyamanan, tarif dan kualitas layanan yang diberikan kepada pengguna transportasi BRT Trans Banjarmasin
3. Hasil penelitian ini masih jauh dari kesempurnaan ,sehingga perlu dilakukan penelitian lanjutan untuk lebih di sempurnakan.

REFERENSI

Akhmad Faisal 11 Januari 2020. Dinilai tak Standar Lagi, Taksi Kuning Bakal Dikonversi Jadi Bus Mini.(<http://jejakrekam.com>) diakses 28 Maret 2020

Anggi Firmansyah, Khairul Fahmi, Dan Arie S. Sibarani (2015).;KajianAngkutan Umum Penumpang Mini Bus Superben Dan Mini Bus Travel (Study Kasus Rute Pasir Pengaraian- pekanbaru, Jurnal Teknik Sipil Universitas Pasir Pengairan Universitas Dr.Soetomo Surabaya

Badan Pusat Statistik (2020). Kota Banjarmasin Dalam Angka 2020 Penyediaan Data Untuk

Perencanaan dan Pembangunan. Banjarmasin, Bps Kota Banjarmasin

Banjarhits.id 17 Februari 2020. Besok, BRT Banjarmasin Layani 2 Rute Koridor (<https://kumparan.com>) diakses 13 April 2020

Bima Arya Prasetyo (2018). Analisa Kinerja Pelayanan Angkutan Kota di Pusat Terminal Antasari Kota Banjarmasin. Skripsi, Universitas Islam Kalimantan Muhammad Arsyad Al- Banjari

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (2002). Peraturan Menteri Perhubungan Indonesia Nomor SK.687/AJ.206/DRJD/2002. Jakarta, Kementerian Perhubungan RI

Dody Taufik Absor Sibuea (2019). Studi Karakteristik Pengguna Angkutan Umum Dalam Pemilihan Moda Transportasi. Jurnal Teknik Sipil Universitas Negeri Medan

Dr.Andriansyah.M.Si (2015) Manajemen Transportasi Dalam Kajian Dan Teori. Jakarta Pusat, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Prof.Dr.Moestopo

Indri Nurvia Puspita (2007) Analisis Persepsi Penumpang Terhadap Tingkat Pelayanan Bus Way (Studi Kasus Bus Way Trans Jakarta Koridor I). Tesis, Universitas Diponegoro

Marlok, Edwar K (1995). Pengantar Teknik dan Perencanaan transportasi. Jakarta, Erlangga

Muhammad Syaiful Buamona, Dr. Ir. James Timboeleng, DEA, Hendriek Karongkong, ST., MT (2017). Analisis Pelayanan Transportasi Angkutan Kota di Kota Ternate. Jurnal Perencanaan Wilayah & Kota, Universitas Sam Ratulangi Manado

Nunuj Nurdjanah, Fita kurniawati (2016). Kinerja Pelayanan Angkutan Kota di Kota Banjarbaru Provinsi Kalimantan Selatan Jurnal Puslitbang Transportasi Jalan dan Perkeretaapian, Sekretariat Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Jl. Medan Merdeka Timur No. 5, Jakarta- Indonesia

Ofyar Z. Tamin (2014) Perencanaan dan Pemodelan Transportasi. Bandung, ITB

Panondang, Cok Nando (2018). Studi Kinerja Operasional dan Kualitas Kepuasan Layanan Bus Trans Mebidang Koridor 1 dan Koridor 2 Menggunakan Persepsi Penumpang.Skripsi Universitas Universitas Sumatera Utara

Puji Astuti, Reka Marsela, Mardianto,Thalia Amanda Putri (2018). Persepsi Masyarakat Terhadap Fasilitas Dan Pelayanan Angkutan Umum Trans Metro Pekanbaru Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota, Universitas Islam Riau

Republik Indonesia (2015). Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 29 Tahun 2015 tentang perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek. Jakarta, Kementerian Perhubungan RI

Rita Fazlinan (2017) Tingkat Layanan dan Persepsi Masyarakat terhadap Angkutan Umum di Kota Meulaboh Jurnal Teknik Sipil Universitas Teuku Umar Meulaboh

Robiatul Adawiyah (2018). Evaluasi Kinerja Pelayanan Angkutan Kota di Pusat Terminal Antasari Kota Banjarmasin Jurnal Teknik Sipil, Universitas Islam Kalimantan Muhammad Arsyad Al- Banjari

Republik Indonesia (2019). Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 15 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang g dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek. Jakarta, Kementerian Perhubungan RI

Suara.com. 17 Februari 2020. Konsep Smart City,Kota Ini Luncurkan Bus Trans Banjarmasin. (<https://www.suara.com>) diakses 20 Maret 2020

Sugiono (2008). Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R & D. Bandung, Alfabeta

Taufikurrahman (2016). Analisis Persepsi Masyarakat Terhadap Pelayanan Angkutan Umum Di Kota Malang, Jurnal Fakultas Teknik, Universitas Wisnuwardhana Malang

Warpani ,S (1990) Merencanakan Sistem Pegangkutan, Badung, ITB

Weldy Anugra Riawan (2018). Analisis Pelayanan Bus Rapid Transit Kapasitas Sedang pada Sistem Transportasi Perkotaan. Jurnal Teknik Sipil, Universitas Diponegoro

Zuul Fitriana Umari, Reni Andayani, dan Aidil Irham (2020). Evaluasi Kinerja Pelayanan Angkutan Kota Trayek Ampera–Km 5 Kota Palembang, Jurnal Desiminasi Teknologi 8.1,Fakultas Teknik,Universitas Tridinanti Palembang