

**ANALISIS DAMPAK KEBIJAKAN PEMERINTAH PADA TRANSPORTASI PUBLIK
TRANS KOETARADJA TERHADAP LABI-LABI (STUDI KASUS : TERMINAL
KEUDAH - DARUSSALAM)**

Muhajir^{1*}, Muhammad Nasir²

Fakultas Ekonomi dan Bisnis
Universitas Syiah Kuala

- 1) Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Syiah Kuala Banda Aceh
muhajir.anwar@yahoo.com
- 2) Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Syiah Kuala Banda Aceh
nasirmsi@unsyiah.ac.id

Abstract

Government policy by operating Trans Koetaradja transport aims to reduce congestion, but the government does not see the impact of the policy, one of which is transportation of Labi-labi. The aim of this research is to know government policy on Trans koetaradja transportation will influence to Labi-labi driver in Banda Aceh City. The variables studied in this research are income, operational cost, and other work. Respondents in this study were Labi-labi transportation drivers who operated from Keudah-Darussalam terminal with 53 respondents using Slovin method. The method of analysis used is descriptive analysis. The results showed that with the presence of Trans Koetaradja transport has a positive and significant impact on income, the operational cost of the transportation drivers of labi-labi in Banda Aceh City, and most of their respondents have to find side jobs to get additional income in order to meet the daily needs of daily life, day.

Keywords : *Income, Transportation, Deskriptif, Banda Aceh.*

Abstrak

Kebijakan pemerintah dengan mengoperasikan transportasi Trans Koetaradja bertujuan untuk mengurangi kemacetan, akan tetapi pemerintah tidak melihat dampak dari kebijakan tersebut salah satunya transportasi Labi-labi. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui kebijakan pemerintah pada transportasi Trans koetaradja akan memengaruhi terhadap supir Labi-labi di Kota Banda Aceh. Variabel yang diteliti dalam penelitian ini adalah pendapatan, biaya operasional, dan pekerjaan lain. Responden dalam penelitian ini adalah supir transportasi Labi-labi yang beroperasi dari terminal Keudah-Darussalam yaitu sebanyak 53 responden dengan menggunakan metode *Slovin*. Metode analisis yang digunakan adalah analisis *Deskriptif*. Hasil Penelitian menunjukkan bahwa dengan hadirnya transportasi Trans Koetaradja berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan, biaya operasional supir transportasi labi-labi yang ada di Kota Banda Aceh, dan kebanyakan dari responden mereka harus mencari pekerjaan sampingan untuk mendapat pendapatan tambahan guna untuk memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari.

Kata Kunci : *Pendapatan, Transportasi, Deskriptif, Banda Aceh.*

PENDAHULUAN

Transportasi merupakan bidang kegiatan yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat Indonesia. Pentingnya transportasi bagi masyarakat Indonesia disebabkan oleh beberapa faktor antara lain, keadaan geografis Indonesia yang terdiri dari ribuan pulau kecil dan besar, perairan yang terdiri dari sebagian besar laut, sungai, dan danau yang memungkinkan pengangkutan dilakukan melalui darat, laut, dan udara guna menjangkau seluruh wilayah Indonesia. Angkutan memiliki peranan dalam proses distribusi barang, jasa, dan tenaga kerja, dan menjadi inti dari pergerakan ekonomi kota (Ahmad & Remba, 2013).

Usaha pemerintah baik pusat maupun daerah untuk untuk memecahkan masalah transportasi perkotaan telah banyak dilakukan, baik dengan meningkatkan kapasitas jaringan jalan yang ada maupun dengan pembangunan jalan baru, ditambah dengan rekayasa dan manajemen lalu lintas terutama pengaturan efisiensi transportasi angkutan umum dan penambahan armadanya. Tetapi, berapa pun besarnya biaya yang dikeluarkan, kemacetan dan tundaan tetap tidak bisa dihindari. Ini disebabkan karena kebutuhan transportasi yang terus berkembang dengan pesat, sedangkan penyediaan fasilitas dan prasarana transportasi berkembang sangat lambat sehingga tidak bisa mengikutinya (Tamin, 1999).

Infrastruktur merupakan salah satu penunjang aktivitas ekonomi, dimana infrastruktur memiliki hubungan tidak langsung dengan pertumbuhan ekonomi suatu negara. Jumlah tenaga kerja yang tergolong dalam tenaga kerja transportasi juga cukup tinggi khususnya di Indonesia, sehingga diperlukan transportasi yang baik untuk menunjang mobilitas yang tinggi dari para pekerja tersebut. Salah satu jenis infrastruktur yang dibutuhkan oleh para tenaga kerja tersebut adalah transportasi umum yang baik dan memadai. Selain itu dengan adanya transportasi umum yang memadai akan mengurangi tingkat kemacetan di jalan raya (Andrian, 2014).

Transportasi menjadi salah satu pembicaraan penting di setiap daerah/kota yang ada di Indonesia, mulai dari pembicaraan pertumbuhan jumlah kendaraan pribadi yang tidak seimbang dengan pertumbuhan panjang jalan, kemacetan lalu lintas, hingga fokus pembicaraan mengerucut pada perlunya penggantian transportasi pribadi menjadi transportasi umum, dan salah satu daerah yang menjadi permasalahan transportasi adalah Provinsi Aceh.

Banda Aceh merupakan ibukota Provinsi Aceh yang menjadi pusat pemerintahan, ekonomi, politik, sosial dan budaya. Kota Banda Aceh terdiri dari 9 kecamatan, 17 mukim, 70 desa dan 20 kelurahan. Jumlah penduduk Kota setiap tahunnya mengalami peningkatan, hal ini disebabkan beberapa faktor salah satunya seperti urbanisasi. Pertumbuhan jumlah penduduk yang setiap tahunnya mengalami peningkatan menyebabkan meningkatnya akan sarana publik. Campur tangan pemerintah sangat menentukan untuk membawa Kota Banda Aceh untuk menjadi kota yang mendukung perkembangan ekonomi. Kebijakan yang diambil oleh pemerintah direncanakan dan dilaksanakan bertahap untuk mengurangi dampak secara langsung dan tercapainya target yang diinginkan.

Pembangunan ekonomi membutuhkan jasa angkutan yang cukup serta memadai. Tanpa adanya transportasi sebagai sarana penunjang tidak dapat diharapkan tercapainya hasil yang memuaskan dalam usaha pengembangan ekonomi dari suatu bangsa. Untuk mencapai pengembangan ekonomi dari suatu negara memerlukan kapasitas angkutan yang optimal. Namun perlu diperhatikan bahwa penentuan kapasitas tersebut dan tingkat investasi bukanlah hal yang mudah (Salim, 1998).

Saat ini Kota Banda Aceh telah mengalami perkembangan yang pesat pasca bencana Tsunami. Hal ini ditunjukkan dengan perkembangan ekonomi yang cenderung meningkat setelah bencana Tsunami. Dengan semakin bertambahnya jumlah penduduk dan meningkatnya aktivitas

perekonomian Kota Banda Aceh, hal ini mengakibatkan adanya penambahan kepemilikan kendaraan pribadi yang cukup pesat. Dampak dari kecenderungan pertumbuhan kendaraan pribadi ini ditambah dengan menurunnya pelayanan angkutan umum di Kota Banda Aceh adalah meningkatnya volume kendaraan terutama di jalan-jalan utama. Apabila hal ini tidak didukung oleh sarana dan prasarana transportasi yang memadai akan menyebabkan timbulnya permasalahan lalu lintas yang cukup rumit di masa yang akan datang. Oleh karena itu, Pemerintah Kota Banda Aceh akan mengembangkan angkutan umum baru yaitu Bus Trans Koetaradja (Muhammad Irfan, 2016).

Layanan publik Trans Koetaradja di Kota Banda Aceh bertujuan untuk mengurangi kemacetan yang terjadi di beberapa pusat aktifitas. Adapun peran penting bus ini untuk mencegah peningkatan volume kendaraan di badan jalan nasional di Banda Aceh. Dengan tujuan lain yaitu untuk mengurangi beban biaya pendidikan khususnya di bidang transportasi, meningkatkan pertumbuhan dan pelayanan, mengatasi masalah transportasi perkotaan, kesemrawutan parkir, kecelakaan lalu lintas dan polusi udara. Selain itu juga, jalur yang dilalui oleh bus Trans koetaradja harus bebas hambatan dan bebas dari parkir serta adanya ketersediaan halte yang cukup di sepanjang jalur yang dilalui (Pratiwi, 2016).

Mungkin ini sebuah terobosan baru bagi pemerintah daerah untuk mengatasi kemacetan lalu lintas dengan mengembangkan angkutan umum Trans Kutaraja, tetapi di satu sisi ada transportasi lain yang akan menerima dampak negatif dari kebijakan pemerintah tersebut yaitu transportasi Labi-labi. Oleh karena itu pemerintah daerah harus bijak dalam membuat sebuah kebijakan dengan harus melihat dampak dari kebijakan itu sendiri.

TINJAUAN PUSTAKA

Transportasi

(Gito Sugiyanto, 2009) menyatakan bahwa angkutan merupakan salah satu urat nadi pertumbuhan perekonomian khususnya di daerah perkotaan. Angkutan umum tidak dapat dipisahkan dari perencanaan dan pertumbuhan wilayah, karena angkutan umum sangat besar peranannya dalam mendukung aktivitas masyarakat. Angkutan umum menjadi pilihan utama untuk kebutuhan bergerak bagi sebagian besar masyarakat, khususnya masyarakat golongan menengah ke bawah. Dalam konteks transportasi perkotaan, angkutan umum merupakan komponen vital yang mempengaruhi sistem transportasi perkotaan. Sistem angkutan umum yang baik, terencana, dan terkoordinasi akan meningkatkan efektivitas dan efisiensi sistem transportasi perkotaan.

Peranan dan Fungsi Transportasi

Transportasi mempunyai peranan yang sangat penting dan kedudukannya yang sangat menentukan bagi kehidupan masyarakat dan kelangsungan pembangunan. Seringkali dikatakan bahwa transportasi merupakan urat nadi perekonomian dan sebagai penunjang pembangunan, maka penyempurnaan jasa transportasi adalah mutlak dilaksanakan bukan hanya ditinjau secara sektoral, akan tetapi jasa transportasi yang efektif dan efisien sangat diperlukan untuk melayani kegiatan transportasi di berbagai sektor ekonomi (Adisasmista, 2010).

Permasalahan Transportasi

(Ikhsantono, 2009) menyatakan bahwa masalah transportasi di wilayah perkotaan cenderung berkembang menjadi masalah yang memerlukan perhatian dan penanganan yang lebih

bersungguh-sungguh agar dampak negatif yang timbul dapat dibatasi pada ambang batas toleransi. Di Indonesia transportasi dengan menggunakan moda jalan raya masih dominan dibandingkan dengan moda transportasi lainnya. Oleh karena itu, masalah yang dihadapi oleh kota besar di Indonesia sama yakni kemacetan, kesemrawutan, kecelakaan lalu lintas dan pencemaran udara akibat gas buangan kendaraan.

Permintaan Jasa Transportasi

Pada dasarnya permintaan atas jasa transportasi merupakan cerminan kebutuhan akan transportasi dari pemakai sistem tersebut, baik untuk angkutan manusia maupun barang. Oleh karena itu permintaan akan jasa transportasi merupakan dasar yang penting dalam mengevaluasi perencanaan transportasi dan perancangan fasilitas pelengkapannya. Transportasi manusia atau barang biasanya bukanlah merupakan tujuan akhir. Oleh karena itu, permintaan akan jasa transportasi dapat disebut sebagai Permintaan Turunan (Derived Demand) yang timbul akibat adanya permintaan akan komoditi atau jasa lainnya (Morlok, 1995).

(Adisasmita, 2010) menyatakan bahwa pelayanan akan mempunyai tingkat kepentingan yang berbeda-beda dalam mempengaruhi perilaku konsumen untuk sistem transportasi yang berbeda. Secara umum, waktu perjalanan, waktu menunggu, dan tariff merupakan variabel utama yang digunakan untuk memperkirakan perilaku penumpang dalam transportasi perkotaan, khususnya untuk pelayanan lalu lintas terusan konvensional. Banyak faktor yang berpengaruh terhadap pengambilan keputusan dalam melakukan perjalanan, yaitu: Kebutuhan perjalanan, jenis perjalanan, waktu perjalanan, tarif angkutan, tersedianya sarana angkutan (moda transportasi), dan sifat pelayanan.

Penawaran Jasa Transportasi

Penawaran jasa transportasi untuk memenuhi kebutuhan masyarakat ada kaitannya dengan permintaan akan jasa transportasi secara menyeluruh. Tiap model transportasi mempunyai sifat karakteristik dan aspek teknis yang berlainan, hal mana akan mempengaruhi terhadap jasa angkutan yang ditawarkan oleh pengangkutan. Dari sisi penawaran jasa angkutan dapat kita bedakan dari beberapa segi sebagai berikut (Abbas, 1993):

- Peralatan yang digunakan
- Kapasitas yang tersedia
- Kondisi teknis alat angkutan yang dipakai
- Produksi jasa yang dapat diserahkan oleh perusahaan angkut
- Sistem pembiayaan dalam pengoperasian alat angkut.

Biaya Operasional Angkutan Umum

Karakteristik lain yang diharapkan operator angkutan umum antara lain sebagai berikut (Cresswell, 1977):

1. Biaya investasi dan pemeliharaan angkutan yang meliputi biaya pengadaan sarana, biaya perijinan trayek, biaya pajak kendaraan, biaya perawatan dan penggantian suku cadang kendaraan sehingga kendaraan tersebut selalu berada dalam kondisi layak pakai.
2. Biaya mobilitas yang meliputi biaya yang dikeluarkan selama angkutan tersebut beroperasi pada wilayah pelayanan.
3. Keuntungan yang berkaitan dengan manajemen keuangan penyedia angkutan umum yang meliputi perolehan pendapatan dari hasil pengoperasian.

Elemen-elemen tersebut pada dasarnya terbagi menjadi dua macam, yaitu elemen yang

berkaitan dengan finansial dan elemen yang berkaitan dengan operasional kendaraan. Sesuai lingkup studi, maka pembahasan selanjutnya hanya difokuskan pada elemen yang berkaitan dengan operasional angkutan umum.

Pengangguran

Menurut (Lipsey, 1997) menyatakan pengangguran dapat dibedakan menjadi tiga macam yaitu pengangguran siklis, pengangguran friksional, dan pengangguran struktural. Pengangguran siklis adalah penganggur yang terjadi karena permintaan yang tidak memadai untuk membeli semua potensi output ekonomi, sehingga mengakibatkan senjang resesi di mana output aktual lebih kecil dari keluaran potensial. Kelompok penganggur ini juga dikatakan sebagai orang yang menganggur dengan terpaksa, dengan kata lain mereka ingin bekerja dengan tingkat upah yang berlaku tetapi pekerjaan yang mereka inginkan tidak tersedia. Pengangguran struktural mengacu pada pengangguran yang disebabkan akibat ketidaksesuaian antar struktur angkatan kerja berdasarkan jenis keterampilan, pekerjaan, industri atau lokasi geografis dan struktur permintaan tenaga kerja.

(Mankiw, 2000) menyatakan bahwa pengangguran akan selalu muncul dalam suatu perekonomian karena beberapa alasan. Alasan pertama adalah adanya proses pencarian kerja, yaitu dibutuhkan waktu untuk mencocokkan para pekerja dan pekerjaan. Alasan kedua adalah adanya kekakuan upah. Kekakuan upah ini dapat disebabkan oleh tiga hal, yaitu adanya kebijakan upah minimum, daya tawar kolektif dari serikat pekerja, dan upah efisiensi.

METODE PENELITIAN

Ruang Lingkup Penelitian

Ruang lingkup penelitian ini dilakukan Kota Banda Aceh pada supir transportasi Labi-labi yang beroperasi di koridor I rute terminal Keudah-Darussalam yang terdiri dari 16 halte pemberhentian.

Jenis Dan Sumber Data

Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh melalui pembagian *questioner* kepada responden Supir transportasi Labi-labi. Data primer yang digunakan bersifat kualitatif. Data kualitatif merupakan informasi yang diperoleh dari responden yang masih berupa fakta-fakta verba ataupun keterangan saja. Selanjutnya data tersebut diubah menjadi data kuantitatif dengan menggunakan pengelompokan-pengelompokan dan dinyatakan dalam bentuk angka, kemudian diolah dengan menggunakan sistematis atau statistik, sedangkan data sekunder adalah data pendukung penelitian ini yang diperoleh dari lembaga instansi terkait yang bersumber dari BPS serta diperoleh dari buku dan jurnal yang terkait dengan transportasi umum.

Metode pengumpulan Data

Metode pengumpulan data dalam penelitian ini yaitu:

1. Data diambil dari supir transportasi Labi-labi.
2. Sampel dipilih secara *stratified random sampling*.
3. Data dikumpulkan melalui kuesioner dan wawancara secara langsung kepada supir transportasi Labi-labi.
4. Pengolahan data dengan membuat deskripsi, gambaran atau lukisan secara sistematis dan dianalisis dengan model analisis *deskriptif*.

Model Analisis Data

Model analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah model analisis *Deskriptif*. Analisis deskriptif merupakan suatu metode yang digunakan untuk menggambarkan atau menganalisis suatu hasil penelitian dengan membuat deskripsi, gambaran atau lukisan secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta-fakta, sifat-sifat serta hubungan antar fenomena yang diteliti.

Definisi Operasional Variabel

Definisi konsep dan variabel yang digunakan dalam penelitian ini, sebagai berikut :

1. Pendapatan ialah hak, upah, atau hasil jeri payah yang diterima setelah bekerja.
2. Pengangguran ialah mereka yang tidak mempunyai pekerjaan dan sedang aktif mencari pekerjaan.
3. Supir ialah pengemudi profesional yang dibayar oleh majikan untuk mengemudi kendaraan bermotor, atau yang bekerja untuk perusahaan angkutan penumpang umum.
4. Biaya operasional ialah biaya pemeliharaan angkutan yang meliputi biaya pengadaan sarana, biaya bensin, biaya pajak kendaraan, biaya perawatan dan penggantian suku cadang kendaraan sehingga kendaraan tersebut selalu berada dalam kondisi layak pakai.

HASIL PEMBAHASAN

Pendapatan Kotor Responden Perhari

Pendapatan merupakan penghasilan yang diterima oleh responden selama kurun waktu satu hari dari pekerjaannya. Pendapatan mempengaruhi pengeluaran seseorang, semakin tinggi pendapatan pada umumnya akan mempengaruhi keinginan responden yang tinggi pula.

Tabel 1. Pendapatan Kotor Responden Perhari

No.	Sebelum Ada Trans Koetaradja			Sesudah Ada Trans Koetaradja		
	Pendapatan (Rp/Hari)	Jumlah (Jiwa)	Persen (%)	Pendapatan (Rp/Hari)	Jumlah (Jiwa)	Persen (%)
1.	150.000	0	0	150.000	6	11
	250.000					
2.	260.000-	7	13	260.000-	47	89
	350.000					
3.	360.000	43	81	360.000	0	0
	450.000					
4.	>460.000	3	6	>460.000	0	0
Total			53	100	Total	
			53	100		

Sumber: Data Lapangan, April 2017 (diolah)

Tabel 1 menunjukkan bahwa tingkat pendapatan kotor responden sebelum adanya Trans Koetaradja yang berkisar antara Rp 260.000 ó 350.000 sebanyak 7 orang dengan persentase 13 persen. Tingkat pendapatan yang berkisar Rp 360.000 ó 450.000 sebanyak 43 orang dengan persentase 81 persen dan pendapatan yang melebihi Rp. 460.000 sebanyak 3 orang dengan persentase 6 persen. Hal ini menunjukkan bahwa pendapatan kotor perhari yang lebih dominan di peroleh responden berkisar antara Rp 360.000 sampai 450.000 sebanyak 43 orang dengan persentase 81 persen.

Sedangkan sesudah adanya Trans Koetaradja pendapatan kotor responden berkurang, yang berkisar antara Rp 150.000 ó 250.000 sebanyak 6 orang dengan persentase 11 persen. Tingkat pendapatan yang berkisar Rp 260.000 ó 350.000 sebanyak 47 orang dengan persentase 89 persen. Hal ini menunjukkan bahwa pendapatan kotor perhari supir labi-labi sesudah adanya transportasi Trans Koetaradja lebih dominan diperoleh responden berkisar antara Rp 260.000 sampai 350.000 ini menunjukkan penurunan yang sangat signifikan sebelum adanya Transportasi Trans Koetaradja.

Biaya Operasional Transportasi

Biaya operasional ialah biaya pemeliharaan angkutan yang meliputi biaya bensin, biaya perawatan dan biaya lainnya yang tidak terencanakan sebelumnya, yang dikeluarkan setiap harinya oleh supir labi-labi seperti pada Tabel 2 berikut ini :

Tabel 2. Biaya Operasional Transportasi

No.	Sebelum Ada Trans Koetaradja			Sesudah Ada Trans Koetaradja		
	Pendapatan (Rp/Hari)	Jumlah (Jiwa)	Persen (%)	Pendapatan (Rp/Hari)	Jumlah (Jiwa)	Persen (%)
1.	50.000ó 100.000	0	0	50.000ó 100.000	4	8
2.	110.000- 160.000	28	53	110.000- 160.000	49	92
3.	170.000ó 220.000	25	47	170.000ó 220.000	0	0
4.	>230.000	0	0	>230.000	0	0
	Total	53	100	Total	53	100

Sumber: Data Lapangan, April 2017 (diolah)

Tabel 2 menunjukkan dari 53 responden mengeluarkan biaya operasional Rp 110.000 sampai Rp 160.000 sebanyak 28 orang atau 53 persen. Sedangkan sisanya 25 orang mengeluarkan sebesar Rp 170.000 sampai Rp 220.000 atau 47 persen untuk beroperasi setiap harinya.

Sedangkan sesudah adanya Trans Koetaradja mengeluarkan biaya operasional mengalami penurunan Rp 50.000 sampai Rp 100.000 sebanyak 4 orang atau 8 persen. Sedangkan sisanya 49 orang mengeluarkan sebesar Rp 110.000 sampai Rp 160.000 atau 92 persen untuk beroperasi

setiap harinya. Hal ini menunjukkan dengan adanya Trans Koetaradja biaya operasional setiap harinya mengalami penurunan yang sangat signifikan dikarenakan menurunnya pendapatan.

Laba Bersih Perhari

Tabel 3. Laba Bersih Perhari

No.	Sebelum Ada Trans Koetaradja			Sesudah Ada Trans Koetaradja		
	Pendapatan (Rp/Hari)	Jumlah (Jiwa)	Persen (%)	Pendapatan (Rp/Hari)	Jumlah (Jiwa)	Persen (%)
1.	50.000ó 150.000	0	0	50.000ó 150.000	44	83
2.	160.000- 250.000	41	77	160.000- 250.000	9	17
3.	260.000ó 350.000	12	23	260.000- 350.000	0	0
4.	>360.000	0	0	>360.000	0	0
Total		53	100	Total	53	100

Sumber: Data Lapangan, April 2017 (diolah)

Tabel 3 menunjukkan bahwa tingkat pendapatan bersih responden sebelum adanya Trans Koetaradja yang berkisar antara Rp 160.000 ó 250.000 sebanyak 41 orang dengan persentase 77 persen. Tingkat pendapatan yang berkisar Rp 260.000 ó 350.000 sebanyak 12 orang dengan persentase 23 persen. Hal ini menunjukkan bahwa pendapatan bersih perhari yang lebih dominan diperoleh responden berkisar antara Rp 160.000 sampai 250.000 sebanyak 41 orang dengan persentase 77 persen.

Sedangkan sesudah adanya Trans Koetaradja pendapatan bersih responden berkurang, yang berkisar antara Rp 50.000 ó 150.000 sebanyak 44 orang dengan persentase 83 persen. Tingkat pendapatan yang berkisar Rp 160.000 ó 250.000 sebanyak 9 orang dengan persentase 17 persen. Hal ini menunjukkan bahwa pendapatan bersih perhari supir labi-labi sesudah adanya transportasi Trans Koetaradja lebih dominan diperoleh responden berkisar antara Rp 50.000 sampai 150.000 ini menunjukkan penurunan yang sangat signifikan sebelum adanya Transportasi Trans Koetaradja.

Permintaan Transportasi Labi-labi Sesudah Ada Trans Koetaradja

Tabel 4. Permintaan Transportasi Labi-labi Sesudah Ada Trans Koetaradja

No.	Permintaan Transportasi Labi-labi	Jumlah (Jiwa)	Persentase (%)
1.	Berkurang	53	100
2.	Meningkat	0	0

3.	Tidak Berpengaruh	0	0
Total		53	100

Sumber: Data Lapangan, April 2017 (diolah)

Tabel 4 menunjukkan bahwa dari semua responden mereka menyatakan 100 persen berkurang dengan adanya transportasi trans koetaradja. Hal ini menunjukkan bahwa dengan adanya trans koetaradja supir labi-labi merasa tersaingi dan pendapatan mereka berkurang.

Pendapatan Lain

Pendapatan lain ialah pendapatan yang diperoleh responden dengan mencari kerja sampingan untuk mendapatkan pendapatan tambahan, untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari dan kebutuhan keluarga.

Tabel 5. Pendapatan lain

No.	Pendapatan lain	Jumlah (Jiwa)	Persentase (%)
1.	Ada	43	81
2.	Tidak Ada	10	19
Total		53	100

Sumber: Data Lapangan, April 2017(diolah)

Tabel 5 menunjukkan bahwa lebih banyak responden yang memiliki pendapatan lain yaitu 43 orang atau 81 persen, sedangkan sisanya 10 orang atau 19 persen tidak memiliki pendapatan lain untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari. Hal ini menunjukkan setelah adanya Trans koetaradja kebanyakan supir labi-labi mencari pekerjaan sampingan untuk mendapatkan pendapatan lebih untuk memenuhi kebutuhan sehari-harinya.

Permintaan Transportasi Labi-labi Sesudah Ada Trans Koetaradja

Tabel 6. Permintaan Transportasi Labi-labi Sesudah Ada Trans Koetaradja

No.	Permintaan Transportasi Labi-labi	Jumlah (Jiwa)	Persentase (%)
1.	Berkurang	53	100
2.	Meningkat	0	0
3.	Tidak Berpengaruh	0	0
Total		53	100

Sumber: Data Lapangan, April 2017 (diolah)

Tabel 6 menunjukkan bahwa dari semua responden mereka menyatakan 100 persen berkurang dengan adanya transportasi trans koetaradja. Hal ini menunjukkan bahwa dengan

adanya trans koetaradja supir labi-labi merasa tersaingi dan pendapatan mereka berkurang.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Dengan berdasarkan hasil dari penelitian dan dari beberapa pembahasan terkait sebelumnya yang berhubungan dengan transportasi di Kota Banda Aceh khusus nya transportasi Labi-labi dan Trans Koetaradja, maka kesimpulannya adalah sebagai berikut :

1. Berdasarkan hasil wawancara dengan dibantu kuesioner pada saat penelitian di lapangan rata-rata usia supir transportasi labi-labi yang beroperasi dari terminal Keudah ó Darussalam adalah 46 sampai 60 tahun.
2. Berdasarkan hasil wawancara dengan dibantu kuesioner pada saat penelitian di lapangan rata-rata lama menjadi supir transportasi Labi-labi yang beroperasi dari terminal Keudah ó Darussalam adalah 16 sampai 20 tahun.
3. Menurut data yang diperoleh dari hasil wawancara dan pembagian kuesioner rata-rata pendapatan bersih supir Labi-labi perhari sebelum ada Trans Koetaradja adalah sebesar Rp. 160.000 sampai 250.000 ribu per hari. Sedangkan sesudah ada Trans Koetaradja adalah sebesar Rp. 50.000 sampai 150.000 perhari.
4. Dari hasil pembagian kuesioner setelah adanya trans koetaradja rata-rata supir transportasi labi-labi kehilangan pendapatan yang sangat signifikan, dan mereka harus mencari kerja sampingan untuk mendapatkan pendapatan lebih untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari dan keluarga.

Saran

Berdasarkan kesimpulan yang telah diuraikan di atas, maka penulis menyarankan beberapa hal sebagai berikut :

1. Pemerintah adakala memperhatikan sektor transportasi khususnya transportasi Labi-labi yang semakin hari peminatnya semakin berkurang.
2. Kepada pemerintah terkait transportasi seharusnya membuat sebuah kebijakan baru khususnya bagi transportasi Labi-labi agar terus beropersi waupun dengan hadirnya Trans Koetaradja, supaya supir Labi-labi tidak kehilangan mata pencahariannya.
3. Untuk penelitian selanjutnya agar dapat mengkaji lebih dalam lagi bagaimana sektor transportasi di Kota Banda Aceh terutama di kota-kota lain yang ada di Aceh guna memajukan dan memberi ide-ide baru.

DAFTAR PUSTAKA

Abbas, S. (1993). *Manajemen Transportasi*. Jakarta: PT. Grafindo.

Adisasmista. (2010). *Dasar-Dasar Ekonomi Transportasi*. Yogyakarta: Graha Ilmu.

Ahmad, C. B., & R. Y. (2013). perumusan strategi unggulan jasa bus damri berbasis Analisi Swot Dan Quality Function Deployment (QFD). *Teknik Industri Universitas Brawijaya* , 80-91.

- Andrian, N. (2014). *Efektivitas dan Dampak Eksternalitas Angkutan Perbatasan Terintegrasi (Studi Kasus: Bus APTB terhadap Bus-Bus Terminal Baranangsiang Bogor)*. Bogor: Institut Pertanian Bogor.
- Cresswell, R. (1977). *Passenger Transport and The Environment*. New Jersey: Prentice Hall, Inc.
- Gito Sugiyanto, S. M. (2009). *Model Pemilihan Moda Antara Mobil Pribadi Dan Bis TransJogja Akibat Penerapan Biaya Kemacetan*. Yogyakarta: UGM, Yogyakarta.
- Ikhsantono. (2009). *Analisi Pengaruh Pengeluaran Pemerintah Pada Sektor Transportasi Terhadap Pertumbuhan Sektor Transportasi Di Kota Medan*. Kota Medan: USU Repository.
- Lipsey, C. P. (1997). *Pengantar Makroekonomi Jilid 1. Edisi ke-10*. Lipsey, R. G., P. N. Courant, D. D. Purvis, dan P. O. Steiner. 1997. *Pengantar Makroe*Jakarta: Lipsey, R. G., P. N. Courant, D. D. Purvis, dan P. O. Steiner. 1997. *Pengantar Makro*Binarupa Aksara, Jakarta.
- Mankiw, N. G. (2000). *Teori Makroekonomi*. Jakarta: Erlangga, Jakarta.
- Morlok. (1995). *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. New York: Mc.Graw Hill, Inc.
- Muhammad Irfan, I. P. (2016). *Kesesuaian Rencana Pengoperasian Trans Kutaraja Berdasarkan Tanggapan Pelaku Perjalanan di Kota Banda Aceh Studi Kasus : Koridor 1 Terminal Keudah-Darussalam*. Bandung: Perencanaan Wilayah dan Kota ITB.
- Pratiwi, G. D. (2016). *Analisis Permintaan Masyarakat Terhadap Transportasi Umum Di Kota Banda Aceh (Studi Kasus Trans Koetaradja)*. Kota Banda Aceh: Jurnal Ilmiah mahasiswa (JIM) Unsyiah.
- Salim, A. (1998). *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Tamin, O. Z. (1999). *Konsep Manajemen Kebutuhan Transportasi (MKT) Sebagai Alternatif Pemecahan Masalah Transportasi Perkotaan Di DKI Jakarta*. *Jurnal PWK Vol.10, No.1* , 10-22.