

ANALISIS INDIKATOR TRANSPORTASI UNTUK PENGEMBANGAN EKONOMI WILAYAH DI KOTA BANDA ACEH

Rizki Mulya¹, Cut Zakia Rizki^{2*}

- 1) Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Syiah Kuala Banda Aceh, Email: riski.mulyaa@yahoo.co.id
- 2) Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Syiah Kuala Banda Aceh, Email : zakia_rizki@yahoo.com

Abstract

The purpose of this research is to find out the influence of the indicator transportation of economic development in the city of Banda Aceh. The variable used in this research Accessibility variable in terms the length of the road and Mobility in term the number of vehicles and locally-generated revenue variable to see the economic development region. Data used in this research is secondary data from 2005-2014. The analysis model used in this research is multiple linear regression or Ordinary Least Square (OLS). Based the result of the regression estimation conclude that variable path length has a significant negative impact on Locally-generated revenue in the city of Banda Aceh. Each additional path length 1 Km will cause decrease of Locally-generated revenue. Because the addition of the road means burdening Locally-generated revenue or increasing expenditure incurred area for the increased cost of road networks or road maintenance cost. Path length in this research mean didn't increased income areas in term of economy sectors. While the number of motor vehicles has positive effect on Locally-generated revenue in the city of Banda Aceh because every additional 1 unit of motor vehicles will increase on Locally-generated revenue.

Keywords : *Number of Vehicles, Path Length, Locally-Generated Revenue.*

Abstrak

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui pengaruh indikator transportasi terhadap pengembangan ekonomi di Kota Banda Aceh. Adapun variabel yang digunakan adalah variabel Aksesibilitas dalam hal ini dilihat dari panjang jalan dan Mobilitas dilihat dari jumlah kendaraan dan variabel Pendapatan Asli Daerah untuk melihat pengembangan ekonomi wilayah. Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder dari tahun 2005-2014. Sedangkan model yang digunakan dalam penelitian ini yaitu model analisis regresi linear berganda atau *Ordinary Least Square* (OLS). Berdasarkan hasil dari estimasi regresi dapat disimpulkan bahwa variabel panjang jalan memiliki berpengaruh yang negatif dan signifikan terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD) di Kota Banda Aceh. Setiap penambahan Panjang Jalan sebesar 1 Km maka akan mengakibatkan penurunan PAD. Sedangkan Jumlah Kendaraan bermotor mempengaruhi positif terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD) di Kota Banda Aceh.

Kata Kunci : Jumlah Kendaraan, Panjang Jalan, Pendapatan Asli Daerah(PAD)

PENDAHULUAN

Sistem transportasi nasional memiliki peranan yang sangat penting dalam mendukung pembangunan nasional. Transportasi sangat dibutuhkan untuk menjamin terselenggaranya

mobilitas penduduk maupun barang. Sebagai bagian dari sistem perekonomian, transportasi memiliki fungsi sangat penting dalam pembangunan nasional. Indonesia merupakan negara kepulauan dimana pembangunan sektor transportasi dirancang untuk tujuan mendukung gerak perekonomian, stabilitas nasional dan juga mengurangi ketimpangan pembangunan antar wilayah dengan memperluas jangkauan arus distribusi barang dan jasa keseluruh pelosok nusantara (Statistik Transportasi Darat, 2014).

Transportasi peranannya penting bagi daerah baik itu perdesaan atau daerah semi urban atau Negara berkembang lainnya karena menyediakan akses bagi masyarakat untuk memenuhi kebutuhan barang dan jasa untuk meningkatkan kehidupan ekonomi. Transportasi di Indonesia yang semakin berkembang secara tidak langsung membantu pengembangan wilayah apalagi dibantu dengan indikator transportasi yang terus berkembang. Dengan dibangunnya sarana transportasi, kegiatan ekonomi masyarakat, pemberdayaan masyarakat khususnya dalam pembangunan pada kawasan yang potensi ekonominya tinggi akan lebih mudah dikembangkan. Kegiatan ekonomi masyarakat akan berkembang dengan didukung oleh indikator transportasi dan prasarana dan sarana transportasi yang memadai dan baik untuk aksesibilitas. Aksesibilitas ini dapat memacu proses interaksi antar wilayah.

Fungsi transportasi semakin penting sebagai penghubung antar ruang yaitu, pertama sebagai alat penghubung antardaerah yang memiliki potensi sumberdaya yang berbeda sehingga memungkinkan eksploitasi sumberdaya tersebut. Kedua sebagai penghubung antarsimpul yang merupakan pusat kegiatan atau pusat dari daerah belakangnya. Ketiga sebagai alat penghubung antarwilayah yang terdiri dari komponen yang saling berhubungan.

Dengan adanya fungsi transportasi sangat membantu pertumbuhan transportasi di Indonesia. Tidak hanya dapat menjadi alat penghubung transportasi untuk mobilitas masyarakat saja tapi dapat membantu melancarkan proses perekonomian yang dapat membantu meningkatnya produktivitas. Tidak hanya di Indonesia perkembangan transportasi terus meningkat salah satunya di Aceh yang merupakan salah satu provinsi di Indonesia. Salah satunya Kota Banda Aceh merupakan pusat kegiatan dan fasilitas yang ada di Provinsi Nanggroe Aceh Darussalam. Sebagai pusat pemerintahan Kota Banda Aceh selain menjadi pusat segala kegiatan ekonomi, politik, sosial dan budaya dikenal pula sebagai kota perdagangan. Kota yang terletak di ujung Pulau Sumatera dengan luas wilayah 61.36 kilometer persegi dan jumlah penduduk 220.000 jiwa ini mempunyai keadaan topografi yang relative datar dan dibelah oleh sejumlah sungai besar dan kecil. Guna tanah di Kota ini didominasi untuk perumahan 32.15 persen yang tidak terkonsentrasi pada satu lokasi tertentu, melainkan tersebar diseluruh kota. Intensitas guna tanah yang tinggi terutama berada di pusat kota, kawasan sepanjang sungai, dan sepanjang jalan arteri (BPS 2007).

Untuk menunjang berbagai kegiatan di Kota ini maka sangat diperlukan sarana dan prasarana transportasi yang memadai. Jaringan jalan yaitu panjang jalan yang telah dibangun di wilayah Kota Banda Aceh adalah sepanjang 245.44 kilometer yang terbentuk dari 296 ruas jalan atau mencapai 12.856 persen dari luas wilayah kota. Jika dibandingkan sarana transportasi Kota Banda Aceh dengan Kabupaten/Kota lain di dalam Provinsi Aceh, fasilitas transportasi yang tersedia di kota ini sangat memadai. Hampir setiap sarana transportasi terkecuali fasilitas kereta api. Namun demikian, dibandingkan dengan Provinsi lain, sarana transportasi yang ada di Kota Banda Aceh tidak cukup lengkap dan memadai guna mendukung aktivitas masyarakat (BPS 2007).

**Tabel 1. Panjang Jalan Menurut Kondisi Jalan di Kota Banda Aceh
Tahun 2007-2014 (km)**

JENIS		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
NO	PERMUKAAN								
1	Baik	594. 743	594.7 43	681.14 6	701.33 2	705,2 3	705.22 1	705.22 1	707.34 3
2	Sedang	112. 6	112.6	0	6.011	2.11	2.122	2.122	0
3	Rusak	0	0	26.197	0	0	0	0	0
4	Rusak Berat	0	0	0	0	0	0	0	0
Jumlah		707. 343	707.3 43	707.34 3	707.34 3	707.3 4	707.34 3	707.34 3	707.34 3

Sumber: Badan Pusat Statistik Banda Aceh berbagai edisi

Kondisi jalan yang kurang memadai juga menjadi masalah di Kota Banda Aceh, kondisi jalan yang tidak mendukung akan penambahan kendaraan bermotor memunculkan dampak tersendiri dalam transportasi. Pengaruh penambahan kendaraan yang berlebih juga akan menimbulkan masalah tersendiri jika tidak diikuti dengan penambahan panjang jalan. Seperti pada tabel 2 :

**Tabel 2. Banyaknya Kendaraan Bermotor di Kota Banda Aceh
Tahun 2009-2013 (unit)**

NO	Kendaraan Bermotor	2009	2010	2011	2012	2013
1	Sedan/Sedan station	4.419	4.528	4.618	4.773	4.794
2	Jeep	3.427	3.540	3.645	3.830	3.932
3	St.Wagon,Minibus, Bemo	13.819	15.178	16.72	18.556	20.142
4	Bus, Microbus	1.222	1.219	1.215	1.279	1.291
5	PickUp,Trukk Deliverian,Double Cabin,Dump Truck,TruckTangki	7.496	8.044	8.365	8.862	9.446
6	SepedaMotor RodaDua dan Roda Tiga	115.694	128.897	140.103	151.369	160.224
7	Alat-Alat Berat	109	134	141	148	162
Jumlah		146.186	161.540	174.859	188.817	199.991

Sumber: Badan Pusat Statistik Banda Aceh berbagai edisi

Tabel 2 menunjukkan bahwa setiap tahunnya kendaraan bermotor di Kota Banda Aceh terus mengalami peningkatan, hanya pada jenis kendaraan bus, mikrobus saja yang mengalami penurunan pada tahun 2010 dan 2011, tetapi pada tahun 2012 dan 2013 kembali mengalami

peningkatan. Pertumbuhan jumlah kendaraan lambat laun akan meningkatkan pergerakan intensitas lalu lintas. Bila tidak diimbangi dengan penyediaan prasarana jalan yang memadai akan menurunkan tingkat pelayanan jalan dan menimbulkan persoalan-persoalan lalu lintas lainnya sehingga dapat mempengaruhi kelancaran pergerakan lalu lintas di Kota Banda Aceh.

Hal ini perlu diperhatikan, karena fasilitas transportasi yang memadai sangat dibutuhkan guna meningkatkan proses pembangunan daerah. Oleh karena itu perhatian dari pemerintah sangat dibutuhkan untuk memperbaiki sarana transportasi di Kota Banda Aceh. Kebutuhan transportasi dengan sendirinya meningkat sejalan dengan peningkatan pergerakan yang dilakukan oleh manusia. Transportasi terkait dengan ketersediaan dan kecepatan mobilitas orang dan barang dari satu tempat ketempat lain dengan tujuan yang berbeda.

Transportasi juga mengandung aspek pemerataan, baik yang berhubungan dengan kegiatan ekonomi maupun dalam hal penyebaran penduduk. Oleh sebab itu penyebaran transportasi harus ditempatkan pada daerah-daerah produktif, yang potensi daya dukung sumberdaya alamnya tidak saja mampu mendorong kegiatan ekonomi tetapi juga berdampak pada kesejahteraan kehidupan masyarakat dalam jangka panjang (Miraza, 2002). Kebijakan transportasi bisa berdampak langsung dan tidak langsung. Dampak langsung antara lain melalui besaran nilai investasi langsung di sector transportasi sebagaimana di gambarkan dalam penerimaan PDB(GDP) sub sector transportasi. Dampak tidak langsung pada ekonomi ialah melalui mekanisme perubahan aksesibilitas, yang justru memberikan dampak lebih besar pada ekonomi melalui efek multiplier pada sektor lainnya.

Pada dasarnya indikator yang umumnya sering digunakan ialah mobilitas selain *indikator traffic* dan *aksesibilitas*. Sudah menjadi keyakinan umum bahwa peningkatan mobilitas transportasi berperan besar pada pertumbuhan ekonomi suatu daerah. Pembangunan transportasi dinegara berkembang menjadi beban terbesar dalam pembangunan ekonominya (Judiantono, 2010).

Hasil analisis menunjukkan bahwa variable aksesibilitas kapasitas jalan, mobilitas jalan dan jaringan jalan sangat dibutuhkan dalam rangka pembangunan perekonomian atau pengembangan ekonomi masyarakat dan juga pemanfaatan lahan terutama bagi aktivitas ekonomi para petani, pedagang dan nelayan perdesaan. Hasil analisis menunjukkan bahwa variabel aksesibilitas kapasitas jalan merupakan faktor yang sudah mendukung aktivitas ekonomi masyarakat.

Bagi daerah perkotaan transportasi memegang peranan yang cukup menentukan. Tjahjati (1993:83) mengatakan bahwa transportasi perkotaan merupakan suatu kunci bagi peningkatan produktivitas suatu kota. Oleh karena itu transportasi sangat berperan penting untuk pertumbuhan ekonomi.

TINJAUAN PUSTAKA

Pengertian Transportasi

Pengertian transportasi yang dikemukakan oleh Nasution (1996) diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Sehingga dengan kegiatan tersebut maka terdapat tiga hal yaitu adanya muatan yang diangkut, tersedianya kendaraan sebagai alat angkut, dan terdapat jalan yang dapat dilalui.

Menurut Soesilo (1999) transportasi didefinisikan pergerakan tingkah laku orang dalam ruang baik dalam membawa dirinya sendiri maupun membawa orang. Sedangkan Tamin (1997:5) mengutarakan bahwa prasarana transportasi mempunyai dua peran utama yaitu sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan di daerah perkotaan dan sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan barang yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah perkotaan tersebut.

Dari dua peran transportasi diatas dapat melihat bahwa peran pertama sering digunakan oleh perencana untuk mengembangkan wilayah baru menjadi wilayah yang sesuai dengan rencana.

Kegiatan ekonomi dan transportasi memiliki keterkaitan yang sangat erat dimana keduanya dapat saling mempengaruhi. Seperti yang dikemukakan oleh Tamin (1997:4) bahwa pertumbuhan ekonomi memiliki keterkaitan dengan transportasi karena akibat pertumbuhan ekonomi maka mobilitas seseorang meningkat dan kebutuhan pergerakannya pun menjadi meningkat melebihi kapasitas prasarana transportasi yang tersedia. Pengaruh transportasi terhadap pengembangan ekonomi sangatlah berdampak kepada pertumbuhan suatu daerah. Apabila laju pertumbuhan transportasi berbanding terbalik dengan pertumbuhan ekonomi maka hal tersebut berdampak kepada pertumbuhan di wilayah tersebut.

Teori Pertumbuhan Ekonomi Wilayah

Pertumbuhan ekonomi wilayah adalah pertambahan pendapatan masyarakat yang terjadi di suatu wilayah, yaitu kenaikan seluruh nilai tambah (*added value*) yang terjadi di wilayah tersebut (Taringan, 2005:46). Perhitungan pendapatan wilayah pada awalnya dibuat dalam harga berlaku. Namun agar dapat melihat pertambahan dari kurun waktu ke kurun waktu berikutnya, harus dinyatakan dalam nilai riil, artinya dinyatakan dalam harga konstan.

Hubungan transportasi dengan pengembangan ekonomi

Pertumbuhan ekonomi dengan transportasi sangat terkait erat. Dengan adanya transportasi yang memadai akan membuat pertumbuhan yang baik pula untuk pengembangan ekonomi. Hubungan antara pembangunan ekonomi dengan jasa transportasi sangatlah erat dan saling bergantung satu sama lain. Untuk membangun perekonomian perlu di dukung dengan perbaikan transportasi.

Transportasi yang berkembang memberi dampak positif terhadap pengembangan ekonomi. Dengan adanya indikator transportasi yang baik yang mempengaruhinya. Sepertinya misalnya hubungan relasi positif antara peningkatan jumlah kendaraan dan peningkatan Penghasilan Asli Daerah (PAD) dan belanja daerah sebaliknya, penambahan panjang jalan akan (berkorelasi negatif) terhadap PAD, PDRB, dan kontribusi sector transportasi pada Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) (Judiantono, 2010).

Aksesibilitas dan Mobilitas

Black (1981) dalam Tamin (2000:32) mengatakan bahwa aksesibilitas adalah suatu ukuran atau kenyamanan atau kemudahan mengenai cara lokasi tata guna lahan berinteraksi satu sama lain dan mudah atau susah nya lokasi tersebut dicapai melalui sistem jaringan transportasi. Sedangkan mobilitas adalah ukuran kemampuan seseorang untuk bergerak.

Menurut Tamin (2000:39) aksesibilitas alat untuk mengukur potensial dalam melakukan perjalanan dengan menggabungkan sebaran geografis tata guna lahan dengan kualitas sistem jaringan transportasi yang menghubungkannya. Konsep ini juga dapat digunakan mengidentifikasi suatu daerah di dalam suatu wilayah perkotaan atau sekelompok manusia yang mempunyai masalah aksesibilitas atau mobilitas terhadap aktivitas tertentu.

METODOLOGI PENELITIAN

Ruang Lingkup Penelitian

Ruang lingkup penelitian ini adalah untuk menganalisis indikator-indikator transportasi untuk pengembangan ekonomi dikota Banda Aceh. Adapun data yang digunakan dalam penelitian ini mengambil data mulai dari periode 2005-2014 yaitu data Pertambahan banyaknya jumlah kendaraan dan Panjang jalan menurut Status Jalan di Kota Banda Aceh.

Jenis dan Sumber Data

Jenis data yang digunakan adalah data skunder. Data primer diperoleh dari hasil dari sumber seperti Badan Pusat Statistik (BPS), Kantor Instansi, jurnal dan lain-lain.

Model Analisis Data

Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode regresi linear berganda dengan menguji asumsi klasik. Model analisis regresi linear berganda ini digunakan untuk melihat apakah adanya pengaruh indikator-indikator transportasi terhadap pengembangan ekonomi wilayah yang dalam hal ini dilihat dari Pendapatan Asli Daerah (PAD).

Secara umum analisis regresi linear berganda yang ditunjukkan dalam persamaan berikut (Gujarati,2006):

$$Y = \beta_0 + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \beta_3 X_3 + \beta_4 X_4 + \varepsilon \dots\dots\dots \text{Pers (1)}$$

Keterangan:

- Y = Variabel terikat
- β_0 = Konstanta
- $\beta_1, \beta_2, \beta_3, \beta_4$ = Koefisien Regresi
- X_1, X_2, X_3, X_4 = Variabel Bebas
- ε = *Error Term*

Transformasi model:

$$Y = \beta_0 + \beta_1 PJ + \beta_2 JK + \varepsilon \dots\dots\dots \text{Pers (2)}$$

Keterangan:

- Y = Pendapatan Asli Daerah (PAD)
- β_0 = Konstanta
- β_1, β_2 = Koefisien Regresi
- PJ = Panjang Jalan
- JK = Jumlah Kendaraan
- ε = *Error Term*

Teknik Analisis Data

Uji asumsi klasik dilakukan agar dapat mengambil kesimpulan berdasarkan hasil regresi model persamaan harus terbebas dari persamaan asumsi klasik. Uji yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari Uji Normalitas, Uji Multikolinieritas, Uji Heteroskedastisitas dan Uji Autokorelasi.

a. Normalitas

Uji normalitas dimasukkan untuk mengetahui apakah nilai residual data terdistribusi secara normal atau tidak. Jadi uji normalitas bukan digunakan pada masing-masing variabel tetapi pada nilai residualnya.

b. Multikolinieritas

Uji multikolinieritas digunakan untuk menguji suatu model apakah terjadi hubungan yang sempurna atau hamper sempurna antara variabel bebas, sehingga sulit untuk memisahkan pengaruh antara variabel-variabel itu secara individu terhadap variabel terikat. Pengujian ini untuk mengetahui apakah antar variabel bebas dalam persamaan regresi tersebut tidak saling berkorelasi.

c. Heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas digunakan untuk mengetahui apakah terjadi penyimpangan model dalam penelitian ini karena gangguan varian yang berbeda antar variabel satu ke variabel lain

d. Autokorelasi

Autokorelasi digunakan untuk menguji suatu model apakah antara variabel pengganggu masing-masing variabel bebas saling memengaruhi atau tidak. Dari uji autokorelasi tersebut dapat terlihat masing-masing variabel.

Definisi Operasional Variabel

Definisi Operasional Variabel yang digunakan dalam penelitian adalah sebagai berikut:

1. Transportasi adalah kegiatan yang dipengaruhi oleh Aksesibilitas prasarana (panjang jalan) dan Mobilitas sarana (jumlah kendaraan) yang berfungsi untuk mempermudah akses masyarakat dalam transportasi
2. Aksesibilitas dalam penelitian ini adalah Panjang jalan yang dilihat dari status jalan per kecamatan dalam satuan (Km) di Kota Banda Aceh
3. Mobilitas dalam penelitian ini adalah Jumlah Kendaraan yaitu total Motor, Mobil baik kendaraan pribadi maupun Umum dalam satuan (Unit) yang ada di Kota Banda Aceh
4. Pengembangan Ekonomi wilayah dilihat dari Perkembangan Realisasi Pendapatan Asli Daerah (PAD).

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

1. Perkembangan Banyaknya Jumlah Kendaraan Bermotor di Kota Banda Aceh

Perkembangan jumlah kendaraan bermotor di Kota Banda Aceh dari tahun 2005 hingga dengan 2014 terus mengalami penambahan. Seperti yang terlihat pada Tabel 3 di bawah.

**Tabel 3. Banyaknya Kendaraan Bermotor di Kota Banda Aceh
Tahun 2005-2014**

Tahun	Jumlah kendaraan Bermotor (unit)
2005	71.274
2006	88.947
2007	112.054
2008	129.258
2009	146.186
2010	161.540
2011	174.859
2012	188.817
2013	199.991
2014	211.530
Rata-Rata	1484.456

Sumber: Badan Pusat Statistik Banda Aceh berbagai edisi (diolah)

Dari tabel 3 dapat dilihat bahwa dari tahun 2005 hingga 2014 jumlah kendaraan bermotor terus bertambah dengan rata-rata 1484.456 unit. Setelah kondisi membaik dari dampak bencana yang terjadi jumlah kendaraan di Kota Banda Aceh mengalami pemulihan sedikit demi sedikit dan mengalami penambahan. Dari tahun 2005 hingga 2014 mengalami peningkatan yang tinggi jumlah kendaraan di Kota Banda Aceh pada tahun 2005 sebanyak 71.274 unit seiring

berjalannya waktu jumlah kendaraan terus meningkat dan peningkatan paling tinggi terjadi pada tahun 2014 sebanyak 211.530 unit.

2. Perkembangan Panjang Jalan di Kota Banda Aceh

Perkembangan panjang jalan di Kota Banda Aceh pada tahun 2005 hingga 2009 mengalami penambahan. Namun pada tahun 2009 hingga 2014 tidak adanya penambahan terhadap panjang jalan di Kota Banda Aceh. Hal ini tidak sebanding dengan jumlah kendaraan yang setiap tahunnya mengalami peningkatan yang menyebabkan jalan tidak dapat menampung jumlah kendaraan yang bertambah karena jalan tidak adanya penambahan panjang, sehingga berdampak pada terjadinya kemacetan yang tidak dapat dihindari terutama pada jam-jam sibuk, pada pagi saat masyarakat beraktifitas dan pada jam pulang disore hari.

**Tabel 4. Panjang Jalan di Kota Banda Aceh
Tahun 2005-2014**

Tahun	Panjang Jalan (Km)
2005	320.000
2006	331.700
2007	424.920
2008	745.999
2009	765.665
2010	765.665
2011	765.665
2012	765.665
2013	765.665
2014	765.665
Rata-Rata	641.6609

Sumber: Badan Pusat Statistik Banda Aceh berbagai edisi.(diolah)

Dari Tabel 4 dapat dilihat bahwa panjang jalan di Kota Banda Aceh mengalami peningkatan dari tahun 2005 hingga 2014. Pasca tsunami pada tahun 2005 panjang jalan di Kota Banda Aceh mulai mengalami peningkatan kembali. Namun dari tahun 2009 hingga 2014 tidak ada lagi penambahan panjang jalan di Kota Banda Aceh, panjang jalan di Kota Banda Aceh pada tahun 2009 hingga 2014 adalah 765.665 Km. sedangkan rata-rata panjang jalan di Kota Banda Aceh dari tahun 2005 hingga 2014 adalah 641.6609 km.

3. Perkembangan Wilayah (PAD)

Ekonomi

Perkembangan ekonomi wilayah berperan penting dalam meningkatkan suatu wilayah. Dalam hal ini perkembangan ekonomi wilayah dilihat dari Pendapatan Asli Daerah yang mengalami peningkatan yang dilihat dari Realisasi pendapatan asli daerah. Hubungannya dengan panjang jalan dan jumlah kendaraannya melihat bagaimana pengaruhnya antara panjang jalan dan jumlah kendaraan terhadap perkembangan ekonomi wilayah yang dalam hal ini dilihat dari Pendapatan Asli Daerah (PAD)

Tabel 5. Realisasi Pendapatan Asli Daerah (PAD) 2005-2014

2005	6.014.370.178
2006	17.257.162.182
2007	30.859.032.422
2008	43.097.704.361
2009	49.482.544.620
2010	61.794.487.546
2011	85.560.269.620
2012	99.022.803.953
2013	129.170.160.462
2014	171.777.275.449

Banda Aceh berbagai

Rata-rata	69.403.581.079
-----------	----------------

Sumber: Badan Pusat Statistik edisi.(diolah)

Dari tabel 1.5 dapat dilihat bahwa Pendapatan Asli Daerah (PAD) yang dilihat dari realisasi pendapatan asli daerah untuk perkembangan ekonomi wilayah di Kota Banda Aceh mengalami peningkatan yang terjadi secara terus menerus. Dari tahun 2005 hingga 2014 pendapatan terendah PAD di Kota Banda Aceh terjadi pada tahun 2005 sebesar 6.014.370.178 rupiah, dan kemudian mengalami peningkatan secara terus menerus dengan pemulihan akibat bencana yang terjadi di Kota Banda Aceh pada tahun 2014 mencapai angka paling tinggi yaitu sebesar 171.777.275.449 rupiah dengan rata-rata keseluruhan yaitu sebesar 69.403.581.079 rupiah.

4. Hasil Estimasi dan Analisis

Untuk mengetahui pengaruh indikator transportasi terhadap pengembangan ekonomi wilayah di Kota Banda Aceh maka perlu dilakukan estimasi dan analisis yaitu dengan menggunakan program *statistical product and service solution* (SPSS), dengan uji asumsi klasik yang dilakukan dengan menggunakan data panjang jalan dan jumlah kendaraan sebagai indikatornya.

Analisis yang digunakan dalam penelitian ini yaitu analisis dengan model Ordinary Last Square (OLS) dengan menggunakan dengan aplikasi pengolahan data *statistical product and service solution*(SPSS). Adapun hasil analisis tersebut dapat dilihat pada tabel 4.6 dibawah ini:

Tabel 6. Hasil Estimasi Fungsi Regresi

Variabel	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	T statistic	Sig.	Keterangan
	B	Std. Error	Beta			
Konstanta	-7,048E10	1,677E10		-4,203	,004	Signifikan
PJ	-124449,549	49338,294	-,470	-2,522	,040	Signifikan
JK	1480288,404	204623,894	1,347	7,234	,000	Signifikan
R ²	= 0.939		Sampel (N)	= 10		
Adj R ²	= 0.922		T tabel	= 1.812		
α.	= 0.05		F tabel	= 4.737		
D-W	= 1.510		F hitung	= 54.094		

Sumber : Hasil Pengolahan Data dengan SPSS, 2016

Berdasarkan hasil analisis pada tabel 6 dapat dilihat bahwa:

1. Nilai konstanta (β_0) dapat diartikan bahwa, jika panjang jalan (PJ) dan Jumlah Kendaraan (JK) maka nilai PAD menurun sebesar -7,048E10 Rupiah

2. Koefisien $PJ(\beta_1)$ sebesar -124449,549 menggambarkan bahwa Panjang jalan (PJ) mempunyai pengaruh *negatif* terhadap PAD, artinya jika setiap penambahan Panjang Jalan sebesar 1 Km maka akan mengakibatkan penurunan PAD sebesar Rp124449,549 dengan asumsi variabel Jumlah kendaraan dianggap tetap (*ceteris paribus*).
3. Koefisien $JK(\beta_2)$ sebesar 1480288,404 menggambarkan bahwa Jumlah Kendaraan (JK) mempunyai pengaruh *positif* terhadap PAD, artinya jika setiap penambahan Jumlah Kendaraan sebesar 1 unit maka akan mengakibatkan penambahan PAD sebesar Rp. 1480288,404 dengan asumsi variabel Panjang Jalan dianggap tetap (*ceteris paribus*).

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Indikator- indikator Transportasi transportasi di Kota Banda Aceh yang mempengaruhi pengembangan ekonomi wilayah (PAD) adalah Aksesibilitas dalam hal ini dilihat dari Panjang Jalan dan Mobilitas dilihat dari Jumlah Kendaraan.

Panjang jalan memiliki pengaruh yang negatif dan signifikan terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD) di Kota Banda Aceh. Setiap penambahan Panjang Jalan sebesar 1 Km maka akan mengakibatkan penurunan PAD. Hal ini disebabkan karena jika adanya penambahan jalan berarti membebani PAD atau meningkatkan belanja daerah yang keluar untuk biaya peningkatan jaringan jalan atau untuk biaya pemeliharaan jalan. Berarti panjang jalan dipenelitian ini tidak meningkatkan pendapatan wilayah dari segi sektor ekonomi.

Jumlah Kendaraan pengaruh *positif* dan signifikan terhadap PAD di Kota Banda Aceh, artinya jika setiap penambahan Jumlah Kendaraan sebesar 1 unit maka PAD akan meningkat.

Saran

Berdasarkan kesimpulan yang telah diuraikan, maka ada beberapa saran yang dapat dikemukakan :

1. Pemerintah harus mampu meningkatkan pertambahan panjang jalan, karena ketika penduduk bertambah maka kendaraan juga akan bertambah. Karena aksesibilitas dalam transportasi sangat dibutuhkan, maka pemerintah harus cermat dalam mengelola panjang jalan agar tidak menurunkan Pendapatan Asli Daerah (PAD) di Kota Banda Aceh.
2. Pemerintah harus mampu menerapkan kebijakan terhadap batasan kepemilikan kendaraan bermotor dalam rumah tangga, dengan cara menerapkan undang-undang yang mengatur kepemilikan kendaraan bermotor. Karena dengan di batasinya pembelian kendaraan serta dibatasinya banyak jumlah kepemilikan kendaraan diharapkan masyarakat Kota Banda Aceh dapat menggunakan transportasi umum yang sudah tersedia.
3. Ketika pemerintah tidak mampu mengatasi jumlah kendaraan yang terus meningkat, maka pemerintah harus mampu mengambil kebijakan-kebijakan lain yang bisa mengatasi kepadatan yang terjadi di jalan yang dapat mengakibatkan kemacetan karena tingkat jumlah kendaraan yang terus meningkat, maka pemerintah harus mampu mengambil kebijakan-kebijakan lain yang bisa mengatasi kepadatan yang terjadi di jalan yang dapat mengakibatkan kemacetan karena tingkat jumlah kendaraan yang bertambah tidak dengan diikuti oleh penambahan panjang jalan.

DAFTAR PUSTAKA

Black, J. A. (1981). *Urban Transport Planning : Theory and Plactice*. London : Cromm Helm

BPS.2013.Badan Pusat Statistik.Dalam BPS,Aceh.

- Darat, S. T. (2013). Aceh: Badan Pusat Statistik.
- Gujarati, D. N. (1995). *Basic Econometrics*. USA: MacGraw-Hill.
- Gujarati, D. N. (2006). *Dasar-Dasar Ekonometrika*. Jakarta: Erlangga.
- Gujarati, D. N. (2012). *Dasar-Dasar Ekonometrika Edisi ke-5*. Jakarta Selatan: Salemba Empat.
- Judiantono, T. (2010). *Analisis Indikator Transportasi Jalan Raya dan Pertumbuhan Ekonomi Jawa Barat*. Jawa Barat: Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota UNISBA.
- Miraza, B. H. (2002). *Selamat pagi walikota Medan*. Medan: Waspada.
- Nasution, A. (1996). *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Suliyanto. (2011). *Ekonometrika Terapan Teori dan Aplikasi dengan SPSS*. Yogyakarta: CV.Andi OFFSET.
- Tamin, O. Z. (2000). *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi Edisi ke-2*. Bandung: ITB.
- Tamin, O. Z. (1997). *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi hal 4-5*. Bandung: ITB.
- Taringan, R. D. (2005). *Ekonomi Regional Teori dan Aplikasi*. Jakarta: PT.Bumi Aksara.
- Tjahjati, S. B. (1993). *Perkembangan Kota dan Sistem Angkutan Umum Prosiding Plano-32*. Bandung.