

EKSTERNALITAS NEGATIF PENGGUNAAN TRANSPORTASI PRIBADI DI KOTA BANDA ACEH

M.Harish^{1*}, Diana Sapha A.H²

1) Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Syiah Kuala Banda Aceh,
email: muhammadharish14@gmail.com

2) Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Syiah Kuala Banda Aceh,
email: dsapha78@gmail.com

Abstract

This study aims to find out and analyze the impact of the use of private transportation on negative externalities in the city of Banda Aceh. The data used in this study are primary data and secondary data, primary data obtained by giving questionnaires to 100 respondents of private transport users in Banda Aceh City. The method used in this study is descriptive qualitative and quantitative descriptive analysis. There is a significant relationship between the variables of education, employment income, the number of vehicles and distance to the willingness of the community to pay costs so that negative externalities are reduced in Banda Aceh. the greater the costs that the community is willing to pay. Based of these findings, it is expected that further researchers are advised to examine the effect of transportation financing on student achievement indexes.

Keywords: *Negative Externalities, Users of Private Transportation, Users of Public Transportation, Qualitative Analysis, Quantitative Analysis.*

Abstrak

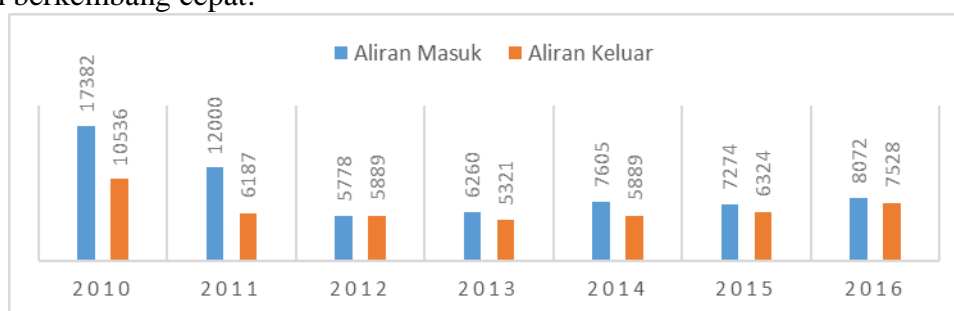
Penelitian ini bertujuan untuk untuk mengetahui dan menganalisis dampak penggunaan transportasi pribadi terhadap eksternalitas negatif di kota Banda Aceh. Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder, data primer diperoleh dengan cara memberikan kusioner kepada 100 responden pengguna transportasi pribadi di Kota Banda Aceh. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis deskriptif kualitatif dan deskriptif kuantitatif. Terdapat hubungan yang signifikan antara variabel pendidikan, pekerjaan pendapatan, jumlah kendaraan dan jarak terhadap kesediaan masyarakat untuk membayar biaya agar eksternalitas negatif menjadi berkurang di Kota Banda Aceh Variabel pendapatan memiliki hubungan yang paling erat kaitannya dengan besarnya biaya yang bersedia dibayar karena semakin tinggi pendapatan seseorang maka semakin besar pula biaya yang bersedia dibayar oleh masyarakat. Berdasarkan temuan ini diharapkan kepada peneliti selanjutnya disarankan untuk meneliti pengaruh pembiayaan transportasi terhadap indeks prestasi mahasiswa.

Kata Kunci: Eksternalitas Negatif, Pengguna Transportasi Pribadi, Pengguna Transportasi Umum, Analisis Kualitatif, Analisis Kuantitatif.

PENDAHULUAN

Penggunaan transportasi pribadi terus meningkat di Provinsi Aceh. Padatnya transportasi pribadi yang berada di Kabupaten/Kota di Provinsi Aceh menyebabkan meningkatnya pencemaran udara yang bersumber dari asap kendaraan bermotor dan memicu terjadinya eksternalitas sehingga menyebabkan kerusakan lingkungan yang berakibat pada gangguan kesehatan manusia. Pertambahan penduduk yang tinggi menjadi salah satu faktor penyumbang eksternalitas di wilayah Kota Banda Aceh. Pasca tsunami 2004 penduduk di Kota Banda Aceh terus mengalami peningkatan yaitu mencapai 2,36 persen. Pertambahan penduduk yang terjadi tidak hanya berasal dari tingginya angka kelahiran, melainkan juga masuknya pendatang yang berasal dari berbagai daerah ke Kota Banda Aceh.

Kota Banda Aceh akan menghadapi persoalan serius dalam menghadapi pertambahan penduduk di masa yang akan datang jika dikaitkan dengan visi kota jangka panjang dalam aspek mitigasi bencana dalam konteks perencanaan tata ruang (BPS, 2017). Kota Banda Aceh sebagai ibu kota provinsi Aceh sedang berkembang pesat, bahkan jauh lebih pesat dibandingkan dengan daerah kabupaten/kota lainnya di provinsi Aceh. Kehidupan Kota Banda Aceh yang modern merupakan daya tarik untuk melakukan urbanisasi. Hal ini membuat arus urbanisasi terus bertambah ke Kota Banda Aceh. Kondisi demikian mengakibatkan pertumbuhan penduduk Kota Banda Aceh berkembang cepat.



Sumber: BPS Kota Banda Aceh, 2017

Gambar 1 Aliran masuk dan keluar di Kota Banda Aceh tahun 2010-2016 (Jiwa)

Berdasarkan Gambar 1 jumlah penduduk masuk lebih tinggi jika dibandingkan dengan jumlah penduduk keluar, hal ini menyebabkan peningkatan jumlah penduduk semakin meningkat dan akan berdampak terhadap penambahan transportasi pribadi.

Volume penduduk yang terlalu padat di kota juga akan menambah volume kendaraan pribadi, ditambah lagi fasilitas transportasi umum yang masih minim mendorong penduduk kota untuk lebih memilih menggunakan transportasi pribadi daripada transportasi umum

Tabel 1 Jenis transportasi pribadi di Kota Banda Aceh tahun 2011-2016 (unit)

| NO | Jenis Kendaraan | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|---------------|-----------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| 1 | Sedan dan Jeep | 8.263 | 8.603 | 8.726 | 9.495 | 10.003 | 10.101 |
| 2 | Minibus dan Microbus | 17.987 | 19.835 | 21.433 | 21.556 | 24.347 | 25.854 |
| 3 | Bus, Pick Up da Truck | 5.397 | 5.710 | 6.014 | 6.649 | 7.054 | 7.238 |
| 4 | Alat Berat dan Ransus | 685 | 692 | 713 | 720 | 724 | 724 |
| 5 | Sepeda Motor | 140.103 | 148.369 | 152.232 | 155.744 | 166.823 | 175.733 |
| Jumlah | | 172.435 | 182.669 | 189.118 | 194.164 | 208.951 | 219.650 |

Sumber: Badan Pengelolaan Keuangan Aceh, 2017

Tabel 1 menunjukkan bahwa transportasi pribadi di Kota Banda Aceh terus mengalami

peningkatan setiap tahunnya. Jumlah transportasi pribadi yang beroperasi di Banda Aceh pada tahun 2016 sebesar 219.650 ribu unit. Transportasi jenis sepeda motor merupakan jenis transportasi yang paling banyak beroperasi di Kota Banda Aceh yaitu sebesar 175.733 ribu unit.

Tingginya permintaan akan transportasi pribadi di Kota Banda Aceh, disebabkan oleh beberapa hal, yaitu banyaknya perusahaan yang memberikan kredit sepeda motor dan mobil dengan fasilitas yang murah sehingga menyebabkan meningkatnya jumlah transportasi pribadi. Bertambahnya jumlah transportasi pribadi dan lambatnya program pelebaran jalan di Banda Aceh mengakibatkan banyak orang yang mengalami kecelakaan lalu lintas.

Tabel 2 Jumlah laka lintas Kota Banda Aceh tahun 2010-2016 (jiwa)

| TAHUN | JUMLAH | KORBAN | | | KERUGIAN MATERIIL | |
|-------|--------|-----------------|------------|-------------|-------------------|-------------|
| | LAKA | Meninggal Dunia | Luka Berat | Luka Ringan | | |
| 2010 | 56 | 66 | 38 | 47 | Rp | 56.920.000 |
| 2011 | 154 | 44 | 111 | 115 | Rp | 93.085.000 |
| 2012 | 162 | 46 | 117 | 122 | Rp | 158.600.000 |
| 2013 | 134 | 43 | 93 | 107 | Rp | 66.650.000 |
| 2014 | 129 | 41 | 84 | 105 | Rp | 108.500.000 |
| 2015 | 111 | 48 | 58 | 94 | Rp | 62.350.000 |
| 2016 | 230 | 37 | 67 | 276 | Rp | 111.625.000 |

Sumber: Direktorat Lalu Lintas Polda Aceh, 2017

Berdasarkan Tabel 2 jumlah laka lintas di Kota Banda tahun 2010-2016 mengalami fluktuasi yang berbeda-beda setiap tahunnya. Laka lintas yang terberat terjadi pada tahun 2016 yaitu 230 kecelakaan lalu lintas, dimana jumlah korban meninggal dunia sebanyak 37 orang, jumlah luka berat sebanyak 67 orang dan luka ringan sebanyak 276 orang dimana kerugian material yang diakibatkan dari laka lintas selama tahun 2016 yaitu sebesar Rp 111.625.000.

Sistem pelayanan pergerakan masyarakat Kota Banda Aceh pada tahun 2016 terdiri dari pengguna transportasi umum dan pengguna transportasi pribadi. Pengguna transportasi pribadi sebesar 82 persen dan pengguna transportasi umum sebesar 18 persen (Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh, 2016). Hal ini dikarenakan pelayanan yang buruk sehingga menyebabkan masyarakat Kota Banda Aceh memilih tidak menggunakan transportasi umum dan berusaha untuk memfasilitasi pergerakannya sendiri dengan transportasi pribadi

Eksternalitas negatif muncul ketika pasar tidak mampu mencapai keseimbangan yang efisien. Keseimbangan yang efisien adalah situasi di mana biaya sosial marjinal sama dengan manfaat sosial marjinal. Eksternalitas negatif adalah bentuk kegagalan pasar, yang berarti bahwa pasar tidak mampu mencapai keseimbangan yang efisien dimana ketika total benefit transportasi pribadi dimaksimalkan sehingga tidak ada cara untuk meningkatkan manfaat pengguna jalan tanpa mengurangi benefit pengguna jalan lainnya. Biaya eksternalitas pada masyarakat umumnya tidak tercemin dalam harga pasar saat ini di sektor transportasi (Maibach et al, 2008)

Eksternalitas negatif yang ditimbulkan dari peningkatan transportasi pribadi adalah penurunan kualitas kehidupan seperti terganggu tingkat kesehatan masyarakat karena masyarakat yang tinggal di daerah perkotaan sering terkena polusi udara sehingga mengakibatkan kesehatan masyarakat menurun, dengan menurunnya kesehatan masyarakat menyebabkan produktivitas menurun sehingga hal tersebut berpengaruh terhadap pendapatan masyarakat.

Eksternalitas juga meningkatkan korban kecelakaan lalu lintas yang disebabkan karena tingginya jumlah transportasi pribadi tidak sebanding dengan luas jalan sehingga menyebabkan

masyarakat harus mengeluarkan biaya yang besar, meningkatnya tekanan kejiwaan akibat kemacetan sehingga bisa mengakibatkan tingginya tingkat stress, penurunan kondisi tubuh karena lebih banyak di kendaraan sehingga dapat menurunkannya produktivitas dan yang paling parah yaitu pencemaran udara yang akan mengakibatkan gangguan kesehatan pada manusia.

TINJAUAN PUSTAKA

Peningkatan Transportasi

Peningkatan transportasi terjadi apabila adanya penambahan atau peningkatan terhadap kendaraan yang digunakan oleh manusia dalam memudahkan kegiatan sehari-hari dikarenakan meningkatnya pendapatan masyarakat. Peningkatan transportasi tidak hanya dilihat dalam jangka pendek saja namun harus dilihat dalam jangka panjang apa yang ditimbulkan atas peningkatan transportasi, dimana transportasi yang baik yaitu transportasi ramah lingkungan atau transportasi berkelanjutan yang tidak mengorbankan keutuhan masa depan (Adisasmita, 2011).

Hubungan Transportasi Dan Lingkungan

Transportasi sangat berkaitan dengan lingkungan perkotaan, karena dalam wilayah perkotaan, transportasi sangat memegang peranan penting. Kota yang baik dapat dilihat dari kondisi transportasinya. Transportasi yang ramah lingkungan merupakan solusi bagi padatnya penduduk diperkotaan. Transportasi berkelanjutan dapat meningkatkan tingkat efisiensi energi. Semakin efisien penggunaan energi maka tingkat produksi emisi yang dihasilkannya menjadi rendah sehingga lingkungan masyarakat menjadi semakin sehat.

Barang Publik dan Eksternalitas

Barang publik diartikan sebagai barang yang dapat dirasakan manfaatnya oleh semua orang dalam pemakaian tanpa pengecualian. Kebanyakan barang publik merupakan barang lingkungan seperti jalan raya. Berdasarkan dari sisi penggunaannya barang publik mempunyai dua ciri utama yaitu: *non rivalry* dan *non excludable*. *Non rivalry* adalah konsumsi sebuah barang tidak akan mengurangi ketersediaan barang tersebut untuk orang lain. *Non excludable* adalah tidak ada orang yang dapat dikecualikan dari penggunaan barang tersebut.

Eksternalitas umumnya dapat diartikan sebagai dampak atau pengaruh yang dirasakan pihak luar akibat adanya tindakan orang lain tanpa adanya kompensasi (ganti rugi) dari pihak yang merasa dirugikan. Biaya eksternal dikenal sebagai eksternalitas negatif dan *external diseconomy*. Biaya eksternal muncul ketika kegiatan oleh salah satu pihak menyebabkan hilangnya kesejahteraan dari pihak lain tanpa adanya biaya kompensasi. Sebagai contoh, apabila ada pihak yang merasa dirugikan maka pihak lain harus membayar biaya kompensasi, efek ini dikenal dengan internalisasi.

Transportasi Berkelanjutan

Transportasi berkelanjutan ialah transportasi yang diharapkan dapat menyelesaikan masalah lingkungan namun tidak meninggalkan masalah dimasa yang akan datang. Sektor transportasi merupakan sektor yang penting yang berkaitan dengan pembangunan berkelanjutan. Keberlanjutan merupakan hal yang sangat penting dalam pembangunan. Semakin meningkatnya jumlah penduduk maka semakin tinggi tingkat konsumsi masyarakat terhadap transportasi dalam memudahkan aktivitas masyarakat sehari-hari. Pergeseran dari transportasi pribadi ke transportasi umum, berjalan dan bersepeda dapat meningkatkan keberlanjutan transportasi dan dapat memperbaiki lingkungan, ekonomi dan kesehatan masyarakat (Elias dan Shiftan, 2012).

Infrastruktur Transportasi

Infrastruktur ialah sarana pendukung agar pembangunan ekonomi disuatu negara dapat terwujud. Infrastruktur terdiri dari berbagai subsektor, diantaranya adalah sektor transportasi. Infrastruktur transportasi meliputi jalan raya, jalan tol, jembatan, halte, terowongan dan infrastruktur pendukung seperti lampu jalan, rambu lalu lintas, trotoar dan lain sebagainya. Infrastruktur transportasi memiliki sifat eksternalitas, baik eksternalitas positif maupun eksternalitas negatif. Eksternalitas positif dari infrastruktur transportasi adalah seperti pembangunan jalan raya karena eksternalitas positif terjadi apabila pengaruh sampingnya memberikan manfaat pada orang lain sedangkan eksternalitas negatif terjadi apabila pengaruh sampingnya bersifat merugikan pihak lain baik kerugian kecil hingga kerugian besar.

METODE PENELITIAN

Ruang Lingkup Penelitian

Bidang ekonomi publik merupakan ruang lingkup dalam penelitian ini khususnya mengenai eksternalitas penggunaan transportasi pribadi di wilayah Kota Banda Aceh. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan menganalisis dampak penggunaan transportasi pribadi terhadap eksternalitas negatif di Kota Banda Aceh.

Sumber dan Jenis Data

Penelitian ini menggunakan data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh dari hasil wawancara secara langsung kepada responden yang merupakan masyarakat di Kota Banda Aceh. Data sekunder diperoleh dari beberapa instansi terkait yang berkaitan dengan penelitian ini adalah Badan Pusat Statistik (BPS), Direktorat Lalu Lintas Polda Aceh, Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh. Samsat Banda Aceh dan literature lain baik buku, dokumen, jurnal maupun artikel.

Model dan Analisis Data

Model dan analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah model deskriptif kuantitatif dan deskriptif kualitatif..

1. Deskriptif kuantitatif

Deskriptif kuantitatif yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan tabel distribusi frekuensi dan tabulasi silang (*Cross Tabulation*). Dengan *Chi Square* (X^2) untuk melihat keterkaitan antara komponen penelitian (*Widodo*, 2000:16)

Dimana, Kriteria Pengujian adalah:

Jika $X^2_{hitung} < \text{dari } X^2_{Tabel}$, maka H_0 diterima

Jika $X^2_{hitung} > \text{dari } X^2_{Tabel}$, maka H_a diterima

2. Deskriptif Kualitatif

Deskriptif kualitatif dilakukan berdasarkan hasil pengamatan terhadap sumber data terkait yang menjelaskan atau mendeskripsikan data-data penelitian melalui uraian dan penjelasan

HASIL PEMBAHASAN

Uji Reabilitas

Reabilitas yaitu indeks yang dapat menunjukkan pengukuran yang dapat diandalkan dengan mengukur secara konsisten. Instrumen dalam penelitian ini dikatakan reliabel apabila nilai alphanya lebih besar dari 0,60. Berdasarkan tabel dibawah ini dapat disimpulkan jika kuesioner penelitian ini cukup reliabel.

Tabel 3 Uji reliabilitas

| Cronbach's Alpha ^a | N of Item |
|-------------------------------|-----------|
| 0.794 | 17 |

Sumber: Data Output SPSS, 2018 (diolah).

Berdasarkan Tabel 3 dapat dilihat bahwa dari total 17 pertanyaan yang terdapat pada kusioner diketahui bahwa data cukup reliabel atau konsisten memiliki nilai “Alpha Cronbach” lebih besar dari 0,60 yang berarti 17 instrumen tersebut dinyatakan cukup reliabel atau memenuhi persyaratan untuk diteliti.

Uji Validitas

Ghozali (2009) mengatakan uji validitas dipergunakan untuk mengukur variabel yang ingin diteliti yaitu valid atau tidak validnya suatu kusioner dalam sebuah penelitian. Kusioner dikatakan valid apabila pertanyaan dalam sebuah penelitian dapat menjelaskan sesuatu yang ingin diukur dengan menggunakan SPSS, dengan output *corrected item correlation*

Perhitungan *person product-moment coefficient* melalui program SPSS yaitu hasil *r* hitung di bandingkan dengan *r* tabel *product moment*, dimana dengan $n = 100$ maka nilai validitasnya adalah ($df = n - 2$) jadi $df = 100 - 2 = 98$, jadi nilai $r = 0,1654$, Maka jika nilai *person correlation* $> 0,1654$ maka butir dinyatakan valid, sebaliknya jika nilai *person correlation* $< 0,1654$ maka dinyatakan tidak valid, dengan ketentuan:

Tabel 4 Uji Validitas

| Item | Nilai | Valid / Tidak Valid |
|---|-------|---------------------|
| C1 Pemahaman Tentang Eksternalitas Negatif | 0,538 | Valid |
| C2 Jenis Biaya Eksternalitas Negatif | 0,324 | Valid |
| C3 Jarak Tempuh | 0,697 | Valid |
| C4 Biaya BBM yang di Keluarkan | 0,885 | Valid |
| C5 Biaya Tambahan | 0,524 | Valid |
| C5A Biaya Tambahan yang di Keluarkan | 0.886 | Valid |
| C6 Biaya yang hilang | 0.797 | Valid |
| C7 Kesediaan Responden Membayar | 0.479 | Valid |
| C8 Harga yang Bersedia di Bayar | 0.885 | Valid |

| | | |
|---|-------|-------------|
| C9 Program Car Free Day | 0.315 | Valid |
| D1 Setuju atau Tidak Dengan Adanya Program Transportasi berkelanjutan | 0.076 | Tidak Valid |
| D2 Harga yang ingin dibayar Untuk mendapatkan Transportasi Berkelanjutan | 0.847 | Valid |
| D3 Kesediaan Beralih Menggunakan Transportasi Umum | 0,402 | Valid |
| D4 Tingkat keseringan Menggunakan Transportasi Umum | 0.755 | Valid |
| D5 Pendapatan yang dihemat ketika menggunakan transportasi umum | 0.779 | Valid |
| E1 Kebijakan Pajak Tambahan Kendaraan Bermotor | 0.610 | Valid |
| E2 Skenario Biaya Pakir Kendaraan | 0.562 | Valid |

Sumber: Data Output SPSS, 2018 (diolah).

Berdasarkan Tabel 4 dapat diketahui bahwa dari total 17 pertanyaan yang terdapat pada kusioner, hanya satu pertanyaan/variabel saja yang dinyatakan tidak valid dikarenakan ketika peneliti bertanya tentang setuju atau tidak dengan adanya program transportasi berkelanjutan, semua responden menjawab setuju dengan adanya transportasi berkelanjutan di Kota Banda Aceh karena semua responden mengharapkan adanya transportasi yang ramah lingkungan.

Hasil Analisis

Eksternalitas negatif sering terjadi di kota-kota besar yang transportasi umumnya masih kurang diminati, yang menjadi penyebabnya yaitu masyarakat lebih nyaman untuk menggunakan transportasi pribadinya daripada menggunakan transportasi umum, hal ini menyebabkan jumlah transportasi terus saja meningkat setiap waktunya dan semakin memperparah keadaan sehingga terjadi eksternalitas negatif

Pada variabel kepadatan penduduk memperlihatkan hasil yang hampir sama dengan penelitian yang dilakukan oleh Soltani (2017). Dalam penelitiannya Soltani mengatakan bahwa kepadatan penduduk berpengaruh besar pada kepemilikan kendaraan. Seperti yang telah dibahas sebelumnya bahwa kepemilikan transportasi pribadi memiliki pengaruh terhadap eksternalitas. Hal ini berarti ketika di suatu wilayah memiliki kepadatan penduduk yang tinggi maka wilayah tersebut juga akan memiliki tingkat kepemilikan kendaraan yang juga tinggi, kedua hal ini akan berakibat kepada eksternalitas negatif yaitu jumlah kecelakaan yang juga akan meningkat seiring meningkatnya kepadatan penduduk dan juga peningkatan kepemilikan kendaraan.

Hasil penelitian tentang kesediaan beralih menggunakan transportasi umum hanya 28 persen yang bersedia beralih mengatakan transportasi umum sisanya 78 persen mengatakan tidak bersedia beralih mengatakan transportasi umum. Ini menunjukkan bahwa pelayanan transportasi umum masih sangat kurang efisien baik dari jarak transisinya, jadwal keberangkatan yang belum terjadwal dengan baik, dan sebagainya.

Adapun alasan lain dari kurangnya minat masyarakat Kota Banda Aceh terhadap transportasi umum yaitu karena jarak tempat tinggal rata-rata penduduk yang jauh dari halte,

sehingga tidak memungkinkan mereka untuk berjalan kaki menuju ke halte, sehingga dibutuhkan solusi lain untuk mengurangi dampak yang ditimbulkan seperti dibuatnya sarana tempat parkir transportasi pribadi milik warga Banda Aceh disekitaran halte, sehingga masyarakat bisa menggunakan transportasi pribadi menuju halte bus kemudian masyarakat dapat menggunakan transportasi umum (trans kuta raja) tanpa harus berjalan kaki, hal ini dapat mengurangi peredaran transportasi pribadi dipusat kota.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Berdasarkan pembahasan dan hasil penelitian yang telah dijelaskan pada bab sebelumnya maka kesimpulan yang diperoleh dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Eksternalitas negatif yang sering dirasakan oleh warga Kota Banda Aceh ada lima kategori jenis biaya yaitu kategori pertama adalah eksternalitas kemacetan dapat dilihat dari segi menguras waktu, mengurangi jam kerja/belajar, mengurangi pendapatan, membuat stress dan menghabiskan biaya bahan bakar minyak. Kategori kedua yaitu kecelakaan dapat dilihat dari berapa banyak orang yang menggunakan kendaraan pribadi mengalami kecelakaan. Kategori ketiga yaitu jenis biaya kesehatan dapat dilihat berapa banyak orang yang mengalami sakit akibat kecelakaan dan dampak polusi. Kategori keempat yaitu jenis biaya sosial dan kategori kelima yaitu jenis biaya lainnya.
2. Terdapat hubungan yang signifikan antara pendidikan, pekerjaan pendapatan, jumlah kendaraan dan jarak terhadap kesediaan masyarakat untuk membayar biaya agar eksternalitas negatif berkurang di Kota Banda Aceh.
3. Berdasarkan hasil survei, diketahui bahwa rata-rata per orang akan membayar Rp 10.000/bulan agar eksternalitas negatif berkurang
4. Dampak ekonomi yang ditimbulkan oleh eksternalitas negatif transportasi merupakan meningkatnya biaya yang dikeluarkan dan berkurangnya pendapatan yang didapatkan. Dampak sosial yang ditimbulkan oleh eksternalitas negatif transportasi ialah perasaan tidak bahagia mendominasi. Dampak kesehatan yang ditimbulkan oleh eksternalitas negatif transportasi dominan menderita gangguan kesehatan yang disebabkan oleh debu.
5. Menggunakan transportasi pribadi lebih banyak mengeluarkan biaya seperti biaya bahan bakar minyak dan biaya perawatan transportasi pribadi daripada menggunakan transportasi umum yang biaya pengeluaran lebih sedikit sehingga masyarakat yang lebih memilih menggunakan transportasi umum dapat menghemat pendapatan untuk keperluan konsumsi lainnya.
6. Transportasi pribadi di Kota Banda Aceh terus mengalami peningkatan yang disebabkan karena masyarakat membutuhkan alat transportasi yang nyaman digunakan dan sesuai dengan kemampuan yang dimiliki untuk menuju ketempat tujuan, sehingga jumlah permintaan terhadap transportasi pribadi terus meningkat
7. Kurang baiknya fasilitas umum transportasi umum di Kota Banda Aceh juga menyebabkan sebagian besar masyarakat sangat jarang menggunakan transportasi umum dan lebih memilih menggunakan transportasi pribadi daripada transportasi umum. Fasilitas umum yang lebih baik mempengaruhi keinginan dari masyarakat Kota Banda Aceh untuk lebih memilih menggunakan transportasi umum sebagai transportasi menuju ketempat tujuan sehingga dapat mengurangi jumlah peredaran transportasi pribadi di Kota Banda Aceh.

Saran

Saran yang dapat penulis berikan setelah melakukan penelitian adalah sebagai berikut:

1. Saran dari permasalahan eksternalitas negatif dari transportasi adalah dengan menerapkan kebijakan Pajak Pigouvian, karena berdasarkan hasil penelitian masyarakat bersedia membayar untuk meminimalisir dampak dari eksternalitas negatif. Semakin banyak menggunakan transportasi pribadi maka akan semakin tinggi pula pajak yang di bayar sehingga dapat membatasi penggunaan transportasi pribadi.
2. Pemerintah Kota Banda Aceh harus mampu menerapkan kebijakan terhadap batasan kepemilikan transportasi pribadi dalam rumah tangga, dengan cara menerapkan undang-undang atau peraturan daerah yang mengatur kepemilikan transportasi pribadi. Karena dengan di batasinya pembelian transportasi pribadi serta dibatasinya banyak jumlah kepemilikan transportasi pribadi diharapkan masyarakat Kota Banda Aceh dapat menggunakan transportasi umum yang sudah tersedia.
3. Pemerintah Kota juga harus menyediakan transportasi umum yang layak dan efisien sehingga pengguna jalan yang menggunakan transportasi pribadi dapat beralih menggunakan transportasi umum. Jarak tempuh transportasi umum juga harus di perluas, sehingga masyarakat akan lebih mudah menjangkau untuk menggunakan transportasi umum dalam melakukan aktivitas sehari-hari.
4. Pemerintah Kota dapat menyediakan fasilitas pendukung seperti tempat parkir, jalur pejalan kaki, trotoar, dan taman yang memadai. Tempat parkir akan lebih membantu penumpang untuk melakukan perjalanan selanjutnya, yakni pengguna transportasi pribadi dapat menggunakan transportasi pribadi (sepeda motor, mobil) dari tempat asal menuju lokasi sekitar halte. Kemudian transportasi pribadi tersebut di parkir di fasilitas yang disediakan untuk selanjutnya menggunakan transportasi umum menuju tujuan berikutnya.
5. Berdasarkan temuan ini diharapkan kepada peneliti yang ingin melanjutkan penelitian ini disarankan untuk meneliti mengapa ada masyarakat Kota Banda Aceh tidak setuju dengan program car free day.
6. Berdasarkan temuan ini diharapkan kepada peneliti selanjutnya disarankan untuk meneliti pengaruh pembiayaan transportasi terhadap indeks prestasi mahasiswa

DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita. Sakti Adji. 2011. *Perencanaan Infrastruktur Transportasi Wilayah*. Yogyakarta, Graha Ilmu
- Bruno De Borge. 2013. Traffic externalities in cities: The economics of speed bumps, low emission zones and city bypasses. *Journal of Urban Economics*. 53-70
- Badan Pusat Statistik Provinsi Aceh. 2017. *Banda Aceh Dalam Angka 2017*, BPS, Aceh
- Badan Pengelola Keuangan Provinsi Aceh, 2017
- Direktorat Lalu Lintas Polda Aceh, 2017
- Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh, 2017

Carvito Jordi. 2013. Road transport externalities in Mexico: Estimates and international comparisons. *Transport policy*. 63-76

N.Gregory Mankiw, *Pengantar Teori Ekonomi*, Jakarta: Salemba Empat, 2004, hal 252

Tsai, J. F., Chu, C. P., & Hu, S. R. (2015). Road pricing for congestion and accident externalities for mixed traffic of motorcycles and automobiles. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 71, 153-166.