YASIN
Jurnal Pendidikan dan Sosial Budaya

p-ISSN: 2808-2346
e-ISSN: 2808-1854

Terindeks: SINTA 5, Copernicus, Dimensions, Scilit, Lens, Crossref, Semantic, Garuda, Google, Base, etc.

https://doi.org/10.58578/yasin.v5i5.6915

EKSTERNALITAS KEBERADAAN TRANS PADANG KORIDOR III SEBAGAI TRANSPORTASI PUBLIK

Externalities of the Presence of Trans Padang Corridor III as Public Transportation

Muhammad Thariq Al-Khairi & Yuliarti
Universitas Negeri Padang
mhdthariq26@gmail.com; yuliarti@fis.unp.ac.id

Article Info:

Submitted:	Revised:	Accepted:	Published:
Jun 18, 2025	Jul 12, 2025	Jul 24, 2025	Jul 29, 2025

Abstract

The increasing number of private vehicles and the limited availability of public transportation in Padang City have prompted the government to introduce a Bus Rapid Transit (BRT) system through the operation of Trans Padang, including Corridor III, which was officially launched in April 2024. This study aims to analyze the positive and negative externalities of Trans Padang Corridor III as a public transportation system. A descriptive qualitative approach was used, with data collected through field observations, semi-structured interviews with 17 informants, including representatives from the Department of Transportation, service users, *angkot* drivers, and the general public as well as document analysis. Data were analyzed through the stages of reduction, presentation, and conclusion drawing/verification, with data validity ensured through source triangulation. The findings indicate that negative externalities include traffic disruptions caused by bus operations on narrow roads such as Jalan Maransi, accident risks, and decreased income for city transport (*angkot*) drivers due to unequal competition. On the positive side, externalities include increased public access to essential facilities, reduced household transportation expenditures, and the stimulation of microeconomic activity around Trans Padang bus stops. The study concludes that participatory public transport policies based on actual infrastructure conditions are

Yasin Journal is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0 International License

necessary to minimize negative impacts and optimize the socio-economic benefits of the BRT system. Recommendations include regular route evaluations, involving informal transport operators in planning, and improving road infrastructure to support a more inclusive and adaptive BRT operation.

Keywords: Public Transportation; Externalities; Trans Padang; BRT; Socio-Economic Impact

Abstrak: Peningkatan jumlah kendaraan pribadi serta keterbatasan moda transportasi publik di Kota Padang mendorong pemerintah menghadirkan sistem *Bus Rapid Transit* (BRT) melalui pengoperasian Trans Padang, termasuk Koridor III yang resmi diluncurkan pada April 2024. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis bentuk eksternalitas positif dan negatif dari keberadaan Trans Padang Koridor III sebagai transportasi publik. Pendekatan yang digunakan adalah kualitatif deskriptif, dengan teknik pengumpulan data melalui observasi lapangan, wawancara semi-terstruktur terhadap 17 informan yang terdiri dari perwakilan Dinas Perhubungan, pengguna jasa, sopir angkot, dan masyarakat umum, serta studi dokumentasi. Analisis data dilakukan melalui tahap reduksi, penyajian, dan penarikan kesimpulan/verifikasi, dengan validitas data diuji menggunakan triangulasi sumber. Hasil penelitian menunjukkan bahwa eksternalitas negatif mencakup gangguan lalu lintas akibat operasional bus di jalan sempit seperti di Jalan Maransi, risiko kecelakaan, serta penurunan pendapatan angkutan kota akibat persaingan yang tidak seimbang. Di sisi lain, eksternalitas positif meliputi peningkatan aksesibilitas masyarakat terhadap fasilitas publik, efisiensi pengeluaran rumah tangga untuk transportasi, serta pertumbuhan ekonomi mikro di sekitar halte Trans Padang. Penelitian ini menyimpulkan bahwa diperlukan kebijakan transportasi publik yang partisipatif dan berbasis pada kondisi infrastruktur aktual guna meminimalkan dampak negatif serta mengoptimalkan manfaat sosial-ekonomi dari sistem BRT. Rekomendasi mencakup evaluasi berkala terhadap rute, pelibatan pelaku transportasi informal dalam perencanaan, dan peningkatan kualitas infrastruktur jalan untuk mendukung operasional BRT yang lebih inklusif dan adaptif.

Kata Kunci: Transportasi Publik; Eksternalitas; Trans Padang; BRT; Dampak Sosial Ekonomi.

PENDAHULUAN

Keberadaan Transportasi Publik merupakan suatu hal yang sangat penting dalam meningkatkan perekonomian dan mobilitas Masyarakat (Kristiano & Suryana, 2019; Margaretha & Nugroho, 2023). Transportasi Publik mempunyai manfaat, baik secara individu maupun bagi negara secara menyuluruh (Syafira, 2022). Manfaat Transportasi Publik yang paling penting adalah dapat mencegah kemacetan lalu lintas, mengurangi dampak lingkungan, aksesibilitas Transportasi Publik dan efisiensi penggunaan lahan pada suatu daerah (Safar et al., 2024).

Dalam perkembangan transportasi publik di Indonesia, pemerintah menghadirkan sebuah sistem angkutan umum massal yang di kenal dengan istilah *Bus Rapid Transit* (BRT).

Kehadiran transportasi publik di Indonesia dengan sistem *Bus Rapid Transit*, tidak terlepas dari kemunculan Trans Jakarta yang pertama kali beroperasi pada Tanggal 15 Januari 2004. Sistem dari Trans Jakarta dimodelkan seperti sistem Trans Milenio di Bogota-Kolombia. Kota Bogota dan Jakarta memiliki kesamaan masalah perkotaan seperti kepadatan penduduk tinggi, pertumbuhan kendaraan pribadi yang pesat dan juga Trans Milenio merupakan sistem *Bus Rapid Transit* (BRT) terbesar di dunia menurut kajian *Boston Consulting Group*.

Bus Rapid Transit (BRT) merupakan sistem transportasi berbasis bus yang berkemampuan dan berkecepatan tinggi, serta memiliki kualitas layanan yang baik dengan biaya yang relatif murah (Adaba et al., 2024; Sinaga et al., 2020). Menurut Levinson (2003), BRT merupakan moda transportasi cepat berbasis roda yang menggabungkan stasiun, kendaraan, pelayanan, lajur, dan ITS (*intelligent transportation system*) (Azka & Handayeni, 2021). BRT memiliki nama-nama seperti *High-Capacity Bus System, High-Quality Bus System, Metro-Bus, Express Bus System, dan Busway System.* Semua sistem BRT harus memiliki karakteristik seperti lajur khusus bus, shelter yang bersih, aman dan nyaman, sistem angkut penumpang yang efisien, pengemudi bus yang di latih khusus, informasi jadwal bus yang jelas, prioritas khusus pada persimpangan dan terminal atau stasiun yang terintegrasi.

Penerapan konsep BRT yang diupayakan pemerintah Indonesia, secara empiris memiliki kemampuan untuk mempengaruhi kebijakan nasional. Keberhasilan Trans Jakarta dalam mengubah manajemen dan operasional layanan publik di sektor transportasi terus berlanjut setelah Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pemerintah menjamin ketersediaan angkutan massal berbasis jalan untuk memenuhi kebutuhan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum di kawasan perkotaan dan angkutan massal harus didukung dengan mobil bus yang berkapasitas angkutan massal, mempunyai lajur khusus, trayek angkutan umum lain yang tidak berimpitan dengan trayek angkutan massal dan angkutan penumpang (Nikitas & Karlsson, 2015).

Permasalahan yang dihadapi berbagai kota di Indonesia, termasuk kota Padang, memiliki karakteristik yang serupa sebelum diterapkannya sistem BRT, seperti tingginya pertumbuhan kendaraan pribadi, terbatasnya pilihan transportasi umum yang nyaman dan efisien serta meningkatnya kemacetan dan polusi udara. Menurut data BPS Sumatera Barat, jumlah kendaraan bermotor di Kota Padang berdasarkan jenisnya pada tahun 2021 berjumlah 286.513 unit, tahun 2022 berjumlah 294.589 unit, dan tahun 203.001 unit. Sedangkan pada tahun 2024 menurut *Electronic Registration and Identification* (ERI) Korlantas Polri, jumlah kendaraan bermotor berdasarkan jenisnya di Kota Padang mencapai 841,14 ribu unit

(Sumber: databoks, 2024). Kendaraan prbadi menjadi kendaraan bermotor yang jumlahnya dominan.

Sebagai langkah konkret pemerintah Kota Padang meluncurkan Trans Padang sebagai solusi permasalahan transportasi. Trans Padang merupakan angkutan massal *Bus Rapid Transit* (BRT) yang resmi mulai beroperasi pada Tanggal 14 Februari 2014 dengan sepuluh armada pada koridor I. Pengelolaan Trans Padang awalnya berada dibawah naungan UPT Trans Padang, namun sejak tahun 2021 dialihkan ke Perusahaan Umum Daerah Padang Sejahtera Mandiri (Perumda PSM) berdasarkan Peraturan Walikota Padang Nomor 13 Tahun 2020 tentang "Penugasan Pengelolaan Trans Padang Kepada Perusahaan Umum Daerah Padang Sejahtera Mandiri". Berdasarkan peraturan tersebut, pada pasal 4 ayat 1 menugaskan Perumda PSM untuk melaksanakan pengelolaan Trans Padang meliputi koridor I sampai VI.

Awal keberadaan Trans Padang ini mendapatkan antusiasme dari masyarakat. Dirjen Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan, Suryo Alimoeso mewawancarai salah seorang calon penumpang, menurutnya naik Trans Padang lebih nyaman dibandingkan dengan naik angkutan perkotaan lainnya, dan kondisi bus juga nyaman karena dilengkapi pendinginan (AC) dan juga aman. Berdasarkan data jumlah penumpang Trans Padang pada bulan Februari berjumlah sebanyak 21.559 (umum) dan 13.675 (pelajar), pada bulan Maret 85.653 (umum) dan 46.701 (pelajar) (Kementerian Perhubungan, 2014).

Dari keberhasilan Trans Padang koridor I pada awal peresmian ini, pemerintah berupaya menerapkan koridor lainnya sesuai Peraturan Daerah Nomor 4 Tahun 2012 tentang "Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Padang Tahun 2010-2030", dimana pengembangannya terdiri dari koridor I sampai VI. Pada saat ini 6 koridor Trans Padang tersebut sudah beroperasi semuanya. Penambahan koridor Trans Padang ini tentu bertujuan memberikan pelayanan yang baik dan manfaat kepada masyarakat dengan meningkatnya aksesibilitas masyarakat di Kota Padang. Tetapi penambahan koridor Trans Padang ini juga memberikan potensi yang merugikan dan mengganggu aktivitas sosial ekonomi masyarakat. Koridor yang dimaksud adalah koridor III yang baru diresmikan oleh Walikota Padang, Hendri Septa pada kamis 18 April 2024.

Rute koridor III ini menghubungkan Pusat Kota dengan Pusat Pemerintahan, dimana terdapat koneksi antara pusat kota, wilayah perumahan, sektor perdagangan, pendidikan dan kesehatan. Berdasarkan hasil wawancara, Keberadaan Trans Padang koridor III memberikan ketidaknyamanan bagi masyarakat sebagai pengguna jalan. Keberadaan Trans Padang di jalan yang sempit dan tingginya aktivitas masyarakat di jalan tersebut

berpotensi menganggu ketertiban lalu lintas yang akan menyebabkan masalah kecelakaan lalu lintas dan kemacetan yang akan berdampak pada aktivitas sosial dan ekonomi masyarakat sekitar. Kondisi jalan yang baik dan luas pun masih bisa menyebabkan potensi kecelakaan. Trans Padang pernah mengalami kecelakaan terhadap sepeda motor di Jl. By Pass Km 14 depan SMK Kesehatan Darma Bakti Nusantara, Kelurahan Air Pacah pada Senin, (15/11/2021) yang menyebabkan korban jiwa. Kecelakaan ini terjadi karna Trans Padang menyenggol pengguna sepeda motor (Isra Chaniago, 2021). Dengan kondisi Jl. Maransi yang dilalui Trans Padang menjadi tantangan dalam keselamatan pengguna jalan lain dan masyarakat sekitar.

Dalam melayani penumpang Trans Padang koridor III, ada beberapa halte yang menjadi tempat berhenti bus dalam menaikan dan menurunkan penumpang. Beberapa kondisi halte disepanjang koridor III tersebut juga kurang memadai karna tidak adanya kanopi dan tempat duduk penumpang dalam menunggu kedatangan Trans Padang. Dalam penelitian yang dilakukan Muqita Ahad Hasibuan yang berjudul "Studi Kinerja Pelayanan Berdasarkan Persepsi Penumpang Pada Bus Trans Padang Koridor III" menemukan bahwa perlu peningkatan kenyamanan halte (Hasibuan, M. A. 2025. Posisi halte hanya ditandai dengan palang pemberhentian bus dan penempatan halte yang sangat dekat dengan rumah atau usaha masyarakat. Dalam penelitian yang dilakukan Zayu, W.P, (2017) tentang "Analisa Kebutuhan Layanan Trans Padang Koridor Pusat Kota-Pusat Pemerintah" juga menyebutkan terdapat kendala dalam penentuan titik halte, diatantaranya keteresediaan lahan yang relatif sempit, adanya pohon pelindung dan aktivitas pedagang dibahu jalan. Ketika bus Trans Padang berhenti di halte memakan badan jalan yang akan menganggu ketertiban lalu lintas dan aktivitas ekonomi masyarakat.

Penerapan konsep BRT oleh pemerintah Kota Padang melalui Trans Padang belum memenuhi syarat minimum untuk dianggap sebagai BRT, karena berdasarkan *Institute for Transportation and Development Policy* syarat minimum dianggap sebagai BRT harus memiliki jalur khusus bus sepanjang 3 km. Walaupun ada beberapa prinsip BRT yang diadopsi seperti pengaturan jadwal, pengelolaan rute, dan armada yang bersih. Permasalahan Trans Padang koridor III yang penulis paparkan merupakan efek samping dari penerapan koridor yang tidak sesuai standar BRT yang berpengaruh kepada aktivitas sosial dan ekonomi masyarakat.

Keberadaan Trans Padang dalam melayani kebutuhan masyarakat tentu akan berdampak pada kondisi sosial dan ekonomi seperti penurunan kondisi lalu lintas karena beralih ke transportasi publik dan penurunan biaya tranportasi masyarakat karena murah.

Sebagai transportasi publik keberadaan Trans Padang Koridor III terdapat eksternalitas yang muncul. Jalan kecil yang padat penduduk di sepanjang rute Koridor III menciptakan tantangan tersendiri. Kepadatan penduduk di sekitar jalan tersebut menyebabkan interaksi langsung antara operasional Trans Padang dan aktivitas masyarakat setempat. Hal ini memunculkan berbagai isu, seperti gangguan pada akses lokal, perubahan pola sosial ekonomi, hingga dampak terhadap kualitas hidup masyarakat sekitar.

Munculnya eksternalitas dari keberadaan Trans Padang koridor III perlu dilakukan penelitian dengan mengidentifikasi eksternalitas apa saja yang muncul. Hal ini agar melihat dampak yang muncul dari keberadaan Trans Padang pada rute perjalanan koridor. Trans Padang sebagai transportasi publik tentu harus memberikan manfaat, tetapi bukan manfaat dari pelayanannya saja tapi juga eksternalitasnya. Berdasarkan latar belakang diatas, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis "Eksternalitas Keberadaan Trans Padang Koridor III Sebagai Transportasi Publik".

METODE

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif yang bertujuan untuk menggambarkan fenomena eksternalitas yang muncul akibat keberadaan Trans Padang Koridor III sebagai transportasi publik. Metode ini dipilih karena mampu memberikan gambaran menyeluruh mengenai dampak sosial dan ekonomi yang dialami masyarakat di sepanjang rute tersebut, baik dampak positif maupun negatif. Fokus penelitian diarahkan pada eksternalitas sosial dan ekonomi, sebagai bentuk pembatasan masalah agar tetap sejalan dengan tujuan yang telah ditetapkan. Penelitian dilakukan di Kota Padang, khususnya di sepanjang jalur operasional Trans Padang Koridor III, termasuk halte-halte penting dan kawasan pemukiman serta perdagangan. Subjek penelitian terdiri dari 17 informan yang ditentukan melalui purposive sampling, dengan mempertimbangkan relevansi dan kapasitas mereka dalam memberikan informasi. Informan tersebut meliputi pihak Dinas Perhubungan, staf operasional, sopir, pengguna jasa, pedagang sekitar halte, masyarakat sekitar, serta sopir angkot yang turut terdampak oleh layanan Trans Padang.

Data primer diperoleh melalui observasi langsung dan wawancara semi-terstruktur. Observasi dilakukan dengan mencatat kondisi lapangan dan aktivitas sosial di sekitar rute Koridor III, sedangkan wawancara difokuskan pada pengalaman, persepsi, serta penilaian informan terhadap kehadiran Trans Padang. Data sekunder didapat dari dokumen

pendukung seperti buku, jurnal ilmiah, peraturan, serta data statistik dan arsip media massa. Untuk teknik pengumpulan data, peneliti menggunakan tiga cara utama: observasi, wawancara, dan studi dokumentasi. Observasi dibantu dengan dokumentasi visual menggunakan kamera smartphone; wawancara dilaksanakan kepada informan kunci; dan dokumentasi dilakukan dengan menelaah dokumen dan referensi yang relevan. Guna memastikan validitas data, peneliti menerapkan triangulasi sumber, yakni membandingkan data dari berbagai teknik pengumpulan untuk menguji konsistensi dan keakuratannya. Temuan dari wawancara dikonfirmasi melalui observasi lapangan dan dokumen tertulis.

Analisis data dilakukan secara kualitatif melalui tiga tahap: reduksi data, yaitu proses seleksi dan penyederhanaan data penting; penyajian data, berupa narasi sistematis dan tematik; serta penarikan kesimpulan/verifikasi, di mana peneliti menyusun temuan akhir berdasarkan pola dan hubungan antar kategori data yang telah dianalisis. Penelitian ini berlangsung selama bulan Juli hingga Agustus 2025, dengan peneliti hadir langsung di lapangan sebagai instrumen utama yang aktif dalam proses pengumpulan data.

HASIL

Bagian ini menyajikan temuan utama yang diperoleh berdasarkan hasil observasi, wawancara, dan dokumentasi, yang dianalisis untuk menjawab fokus penelitian mengenai eksternalitas keberadaan Trans Padang Koridor III sebagai transportasi publik di Kota Padang. Hasil penelitian disajikan dalam bentuk subtopik yang merepresentasikan eksternalitas positif dan negatif pada aspek sosial dan ekonomi.

1. Deskripsi Umum Keberadaan Trans Padang Koridor III

Trans Padang Koridor III merupakan bagian dari sistem Bus Rapid Transit (BRT) yang diluncurkan secara resmi oleh Pemerintah Kota Padang pada 18 April 2024. Koridor ini bertujuan untuk menghubungkan kawasan pusat kota dengan pusat pemerintahan baru di Aie Pacah. Sebelum pengoperasian koridor ini, belum tersedia moda transportasi publik yang secara langsung menghubungkan dua kawasan tersebut. Masyarakat sebelumnya harus menggunakan beberapa moda transportasi secara bergantian, seperti angkot Siteba atau transportasi informal lainnya, yang tidak efisien dan menyulitkan dalam hal waktu tempuh dan kenyamanan.

Berdasarkan hasil wawancara dengan pihak Dinas Perhubungan, rute dan titik pemberhentian (halte) Trans Padang Koridor III telah dirancang melalui kajian teknis yang mempertimbangkan permintaan masyarakat, kepadatan penduduk, serta keberadaan fasilitas umum. Penentuan titik halte dilakukan melalui survei lapangan oleh tim teknis Dishub yang meninjau kelayakan fisik, lalu lintas, serta potensi penumpang. Gambar 1 menunjukkan peta rute perjalanan koridor ini.



Gambar 1. Peta Rute Trans Padang Koridor III

Sumber: Olahan Peneliti (2025)

Titik-titik halte tersebar di kawasan strategis seperti pusat perbelanjaan, sekolah, rumah sakit, dan perkantoran. Bus yang digunakan berjenis low-deck dengan kapasitas sekitar 40 penumpang. Tabel 1 merangkum perbedaan rute perjalanan pergi dan pulang Trans Padang Koridor III.

Tabel 1. Rute Pergi dan Pulang Trans Padang Koridor III

Rute Pergi	Rute Pulang
Jalan Hasanuddin, Sudirman, M. Yamin, Imam Bonjol, Karya, Gereja, Hayam Wuruk, Samudera, Muaro Lasak, Simp. NPM, S. Parman, Simp. Belanti, Khatib Sulaiman, Simp. Presiden, Jhoni Anwar, Simp. Tinju, Gajah Mada, Berok Raya, Kurao Pagang, Maransi, By Pass Siti Rahmah	By Pass Siti Rahmah, Pusat Pemerintahan Aie Pacah, Simp. RM. Novel, RSUD Rasidin, UT, Balai Baru, Siteba, Gajah Mada, Simp. Tinju, Khatib Sulaiman, Ujung Gurun, Veteran, Olo Ladang, Samudera, Imam Bonjol, Hasanuddin

Sumber: Dishub Kota Padang (2024)

Salah satu karakteristik utama dari koridor ini adalah pola pergerakan satu arah yang berbeda dari koridor lainnya yang biasanya memiliki sistem dua arah. Hal ini menyebabkan beberapa tantangan dalam pelayanan, seperti keterbatasan pilihan rute balik bagi pengguna, serta persepsi masyarakat terhadap efisiensi layanan.

2. Eksternalitas Negatif

a. Aspek Sosial: Jalan Sempit dan Rawan Konflik

Penggunaan ruas Jalan Maransi sebagai bagian dari rute koridor III menjadi salah satu sumber eksternalitas negatif yang signifikan. Jalan ini sempit dan kurang mendukung operasional bus berukuran besar, yang menimbulkan rasa tidak aman bagi pejalan kaki, pengendara lain, serta masyarakat sekitar. Beberapa warga melaporkan terganggunya kenyamanan, timbulnya debu, serta kekhawatiran terhadap keselamatan anak-anak yang bermain di sekitar jalan. Gambar 2 menggambarkan kondisi Jalan Maransi.



Gambar 2. Kondisi Jalan Maransi

Sumber: Dokumentasi Pribadi (2025)

Selain itu, keberadaan Trans Padang di jalan ini juga memicu konflik sosial ringan seperti senggolan antar kendaraan, pertengkaran verbal, dan gesekan dengan sopir pribadi. Situasi ini diperparah oleh kurangnya fasilitas pendukung seperti trotoar dan rambu keselamatan.

b. Aspek Ekonomi: Penurunan Pendapatan Angkot

Eksternalitas negatif juga dirasakan oleh sopir angkot, khususnya angkot Siteba dan angkot lapai yang rutenya beririsan langsung dengan koridor III. Kehadiran Trans Padang menyebabkan penurunan signifikan dalam jumlah penumpang mereka. Hal ini disebabkan oleh tarif Trans Padang yang lebih murah (Rp3.500 untuk umum dan Rp1.500 untuk pelajar), serta fasilitas yang lebih nyaman dan aman. Tabel 2 menunjukkan perbandingan tarif dan volume penumpang.

Tabel 2. Perbandingan Tarif dan Volume Penumpang

Moda Transportasi	Tarif Umum	Tarif Pelajar	Volume Penumpang (2024)
Trans Padang K3	Rp3.500	Rp1.500	305.574
Angkot Siteba	Rp5.000	Rp3.000	Tidak Tersedia (menurun signifikan)

NO	KORIDOR	REALISASI					TARGET TAHUNAN	CAPAIAN PENUMPANG
		TRIWULAN I	TRIWULAN II	TRIWULAN III	TRIWULAN IV	REALISASI		
1	KORIDOR I	482.833	435.393	566.228	589.484,00	**2.073.938,00**	**2.718.360,00**	76%
2	KORIDOR II	19.323	0	38.149	239.214,00	**296.686,00**	**430.800,00**	69%
3	KORIDOR III	9.391	55.421	105.688	135.074,00	**305.574,00**	**906.900,00**	34%
4	KORIDOR IV	99.376	93.484	119.793	110.819,00	**423.472,00**	**439.200,00**	96%
5	KORIDOR V	127.643	120.653	156.476	165.140,00	**569.912,00**	**658.800,00**	87%
6	KORIDOR VI	150.712	171.377	199.147	233.671,00	**754.907,00**	**768.600,00**	98%
JUMLAH		***889.278***	***876.328***	***1.185.481***	***1.473.402***	***4.424.489***	***5.922.660***	***75%***

Gambar 3. Jumlah Penumpang Trans Padang 2024

Sumber: Dishub Kota Padang (2024)

3. Eksternalitas Positif

a. Aspek Sosial: Aksesibilitas dan Efisiensi Transportasi

Keberadaan Trans Padang memberikan peningkatan signifikan dalam aksesibilitas transportasi publik, khususnya bagi pelajar, pegawai pemerintah, dan masyarakat menengah ke bawah. Masyarakat merasa terbantu dengan hadirnya layanan transportasi yang terjangkau, nyaman, dan langsung menuju pusat kota maupun pusat pemerintahan. Hal ini juga mendorong peralihan dari penggunaan kendaraan pribadi ke transportasi publik.

b. Aspek Ekonomi: Pertumbuhan Usaha Lokal dan Penghematan

Peningkatan jumlah pengguna Trans Padang di titik-titik halte strategis memicu tumbuhnya aktivitas ekonomi lokal. Warung, kios makanan, pedagang kaki lima, serta layanan isi ulang kartu Brizzi mulai bermunculan di sekitar halte. Tabel 3 menunjukkan contoh titik halte yang mengalami pertumbuhan usaha.

Tabel 3. Titik Halte dan Dampak Ekonomi Lokal

Titik Halte	Dampak Ekonomi
RTH Imam Bonjol	Peningkatan warung, pedagang kaki lima
SJS Plaza Lapai	Pusat belanja warga, peningkatan pelanggan toko
Maransi	Tumbuhnya kios, warung

Selain itu, penggunaan Trans Padang juga menghemat pengeluaran rumah tangga dan usaha kecil. Biaya transportasi menuju pasar atau pusat belanja dapat ditekan hingga 50%, sehingga memberi ruang bagi masyarakat untuk mengalokasikan dana ke kebutuhan lain.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa keberadaan Trans Padang Koridor III membawa dampak yang bersifat dualistik. Di satu sisi, koridor ini memperluas akses

masyarakat terhadap transportasi publik, meningkatkan mobilitas sosial, serta mendorong tumbuhnya ekonomi lokal di sepanjang rutenya. Namun di sisi lain, keberadaannya juga menimbulkan eksternalitas negatif seperti penurunan pendapatan angkot, konflik sosial di jalan sempit, dan kemacetan di titik padat lalu lintas. Temuan ini menggarisbawahi pentingnya perencanaan infrastruktur transportasi yang adaptif dan partisipatif. Pemerintah perlu mempertimbangkan penyesuaian rute, peningkatan kualitas infrastruktur jalan, serta penyusunan regulasi yang melibatkan seluruh pemangku kepentingan untuk mengurangi dampak negatif sekaligus mengoptimalkan manfaat yang dihasilkan dari keberadaan Trans Padang Koridor III.

PEMBAHASAN

1. Eksternalitas Positif dan Negatif Pada Aspek Sosial dan Ekonomi Dari Keberadaan Trans Padang Koridor III Sebagai Transportasi Publik

Berdasarkan hasil temuan khusus dalam penelitian, Keberadaan Trans Padang Koridor III sebagai sistem transportasi publik telah memunculkan berbagai bentuk eksternalitas yang berdampak pada aspek sosial dan ekonomi. Untuk melihat dampak pada kedua aspek dari aktivitas ekonomi tersebut kepada kelompok yang tidak telibat dalam sistem pasar, peneliti memfokuskan pada eksternalitas negatif dan eksternalitas positif.

a. Eksternalitas Negatif

Menurut Girikallo, Adrianus S., et al (2023) eksternalitas negatif terjadi ketika aktivitas ekonomi menyebabkan dampak negatif bagi pihak lain di sekitarnya yang tidak terlibat dalam transaksi. Jika di kaitkan dengan aspek sosial, eksternalitas negatif merujuk pada dampak sosial yang merugikan masyarakat akibat aktivitas Trans Padang koridor III yang tidak diperantarai oleh mekanisme pasar. Dalam hal ini masyarakat yang tidak terlibat langsung dalam layanan Trans Padang koridor III turut menerima dampak negatifnya.

Dalam temuan penelitian, salah satu eksternalitas negatif muncul akibat kebijakan pemerintah, khususnya berdasarkan Surat Keputusan Kepala Dinas Perhubungan Kota Padang Nomor 21 Tahun 2024 tentang "Penetapan Jumlah Armada Angkutan Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur di Kota Padang". Berdasarkan isi SK tersebut salah satunya diatur rute pulang dan pergi dari Trans Padang koridor III. Salah satu rute yang menjadi sorotan adalah jalan Maransi dengan kondisi infrastruktur jalan sempit dan kurang memadai untuk dilalui bus berukuran besar seperti koridor III. Padahal pemilihan jalan merupakan

konsep penting dalam menerapkan transportasi publik berbasis BRT sebagaimana standar BRT menurut *Institute for Transportation and Development Policy* mengatakan bahwa syarat minimum sebuah koridor dianggap sebagai BRT harus memiliki jalur khusus bus sepanjang 3km. Tujuan jalur khusus tentu untuk memastikan kelancaran, kecepatan, dan kenyamanan perjalanan bus tanpa hambataan dari lalu lintas umum.

Berdasarkan hasil temuan dilapangan, beroperasinya Trans Padang koridor III di jalan Maransi yang memiliki kapasitas jalan kecil kurang cocok untuk dilewati bus Trans Padang koridor III tetap dipaksakan beroperasi melewati jalan Maransi tersebut karna rute tersebut memiliki demand yang tinggi. Walaupun sudah dilakukan kajian terhadap dua jalur alternatif lainnya namun dinilai memiliki demand yang rendah. Walaupun Trans Padang memberikan sebuah layanan kebutuhan transportasi bagi masyarakat, tidak dapat dipungkiri harus tetap mencari keuntungan karna keberadaan Trans Padang merupakan kolaborasi pemerintah dengan pihak swasta.

Kebijakan yang memaksakan Trans Padang koridor III melalui rute tidak ideal ini merupakan bentuk kegagalan pemerintah sebagai penyelenggara transportasi publik. Sebagaimana dijelaskan Ridwan, R., & Nawir, I. S. (2021) dalam buku "Ekonomi Publik", salah satu faktor penyebab terjadinya eksternalitas adalah kegagalan pemerintah. Kegagalan pemerintah banyak terjadi akibat tarikan kepentingan pemerintah itu sendiri atau kelompok tertentu yang memanfaatkan pemerintah untuk mencari keuntungan.

Beroperasinya Trans Padang koridor III dengan kondisi infrastruktur jalan yang kurang ideal tersebut akhirnya berdampak pada warga yang bermukim maupun beraktivitas disepanjang jalan Maransi. Berdasarkan temuan lapangan peneliti, masyarakat mengungkapkan kekhawatiran akan risiko kecelakaan dan keselamatan pejalan kaki saat beraktivitas yang menyebabkan gangguan kenyamanan bagi warga sekitar. Dibeberapa rute berdasarkan temuan penelitian juga terlihat aksi ugal-ugalan oleh beberapa bus Trans Padang koridor III. Hal tersebut didukung hasil penelitian Syamsul Anwar (2019) yang menyebutkan bahwa pada kenyataannya, seringkali ditemukan bahwa pemerintah kota kurang memperhatikan ketersediaan infrastruktur pendukung, terutama ketika ada tekanan untuk mempertahankan kapasitas jalan bagi lalu lintas umum di area yang terbatas. Kondisi perencanaan perkotaan dan pengelolaan ruang jalan yang tidak optimal ini dapat berdampak signifikan pada penduduk, khususnya masyarakat dan pedagang dari kalangan kurang mampu.

Penyelenggaraan Trans Padang koridor III tentu harus memperhatikan kepentingan keselamatan dan keamanan masyarakat sebagai pejalan kaki serta pengguna jalan lain sebagaimana di amanatkan Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Kecelakaan lalu lintas tidak hanya disebabkan oleh kondisi jalan tetapi juga manusia, kendaraan dan lingkungannya. Hal ini juga di ungkapkan Safar et al., (2024) bahwa aspek pelayanan yang buruk bagi transportasi publik adalah perilaku operator yang ugal ugalan maupun tidak taat berlalu lintas, fasilitas informasi layanan operasional yang buruk dan rendahnya penegakan hukum terkait peraturan penerapan standar pelayanan minimum.

Dengan kondisi jalan Maransi yang di lewati Trans Padang koridor III juga mengakibatkan meningkatnya kepadatan lalu lintas yang menyebabkan kemacetan lalu lintas akibat beroperasinya bus berukuran besar di jalan-jalan sempit. Badan jalan yang sempit tidak proporsional dengan dimensi kendaraan Trans Padang memperburuk lalu lintas dan menciptakan tekanan sosial terhadap pengguna jalan lainnya. Berdasarkan temuan penelitian, seringkali terjadi senggolan antara bus Trans Padang koridor II dengan kendaraan lain yang menyebabkan konflik di jalan raya. Hal ini senada dengan yang disampaikan Noya et al., (2023); Qadhri & Seftarita, (2018); Setyawan & Sabrie, (2022) eksternalitas seperti kecelakaan ini muncul setiap kali adanya penambahan kendaraan dijalan secara tidak langsung memperbesar potensi kecelakaan yang dapat menimpa pengguna lain.

Terjadinya kemacetan lalu lintas baik akibat keberadaan Trans Padang koridor III ataupun akibat banyaknya kendaraan bermotor merupakan bentuk tidak tercapainya manfaat dari transportasi publik. Menurut Safar A, et al (2024), salah satu manfaat transportasi publik adalah mengurangi kemacetan lalu lintas. Menurutnya kemacetan lalu lintas adalah arus lalu lintas yang melebihi kapasitas rancangan jalan yang mengakibatkan kecepatan mendekati 0 Km/jam sehingga menyebabkan antrian.

Dalam hal ini keberadaan Trans Padang koridor III sebagai transportasi publik tidak mampu memunculkan eksternalitas positif dengan beralihnya pengguna kendaraan pribadi ke transportasi publik yang akan mampu mengurangi kepadatan lalu lintas. Hal ini sesuai dengan data dari BPS 2024, di Kota Padang masih terjadi peningkatan jumlah kendaraan bermotor yang di dominasi oleh kendaraan pribadi.

Pada aspek ekonomi, keberadaan Trans Padang koridor III telah memberikan kerugian atau dampak negatif terhadap penururan pendapatan angkot. Kelompok angkot yang merasakan penurunan pendapatan adalah angkot jalur siteba. Terdapat dua rute angkot yang bersinggungan langsung dengan Trans Padang yaitu rute di jalan Siteba dan rute jalan

Lapai. Dengan tarif yang jauh lebih murah dan fasilitas yang lebih nyaman, penumpang cenderung beralih dari angkot ke Trans Padang. Hal ini menyebabkan penurunan jumlah penumpang secara signifikan, bahkan dalam beberapa kasus, kendaraan terpaksa tidak beroperasi karena sepi penumpang.

Sebagaimana yang disebutkan Achyar & Silvia (2018); Matondang et al., (2024) aspek penting dalam analisis eksternalitas adalah pengaruhnya terhadap keseimbangan pasar. Dalam kondisi eksternalitas, pasar bisa saja mencapai titik keseimbangan yang tampak normal, namun sebenarnya tidak efisien. Hal ini karena harga pasar tidak mencerminkan biaya atau manfaat eksternal yang dihasilkan dari kegiatan ekonomi tersebut. Bahkan dalam kasus eksternalitas positif, keuntungan tambahan yang didapatkan pihak lain dapat menyebabkan peningkatan permintaan barang atau jasa, sebaliknya dalam kasus eksternalitas negatif, dampak negatif yang dirasakan pihak lain dapat menyebabkan penurunan penawaran barang atau jasa.

Berdasarkan temuan penelitian, pernyataan mengenai ketidakefsienan pasar akibat eksternalitas sejalan dengan kondisi keberadaan Trans Padang koridor III. Masyarakat yang merasakan manfaat dari keberadaan layanan ini mengharapkan agar pemerintah terus meningkatkan jumlah armada untuk meningkatkan aksesibilitas pusat kota dan pusat pemerintahan yang masih minim dengan layanan transportasi publik. Peningkatan armada ini penting untuk menunjang mobilitas yang nyaman dan terjangkau. Namun, disisi lain angkot yang merasakan dampak negatif dari keberadaan koridor III malah meminta pemerintah untuk tidak lagi menambah jumlah armada bus koridor III. Mereka berpendapat bahwa peningkatan layanan bus akan semakin mengurangi jumlah penumpangnya dan ini akan menyebabkan matinya mata pencaharian mereka sebagai sopir angkot. Dalam hal ini peneliti menanggapi bahwa jika pemerintah terus mendorong peningkatan layanan Trans Padang sebagai BRT, sebaiknya para sopir angkutan kota dialihkan semuanya ke layanan BRT ini termasuk dengan armada mereka atau adanya integrasi tarif antara angkot dan Trans Padang.

Dari hasil temuan penelitian dalam hal ini penerapan Trans Padang sebagai transportasi publilk berbasis BRT yang memunculkan eksternalitas negatif dari operasionalnya merupakan bentuk tidak maksimalnya penerapan BRT di Kota Padang. Sebagaimana yang disampaikan Nikitas & Karlsson, (2015), menyatakan bahwa masalah pelaksanaan sistem BRT di negara berkembang kerap menghadapi berbagai tantangan, seperti perencanaan yang terburu-buru, keterbatasan anggaran, kepadatan penumpang yang tinggi, kerusakan infrastruktur yang terjadi lebih awal dari seharusnya, keterlambatan dalam

penerapan sistem pembayaran, lemahnya komunikasi antar pemangku kepentingan, serta minimnya integrasi antar moda transportasi.

b. Eksternalitas Positif

Dalam konteks eksternalitas positif, keberadaan Trans Padang koridor III membawa manfaat yang tidak selalu diperhitungkan secara langsung oleh pemerintah, tetapi dirasakan langsung oleh masyarakat. Menurut Girikallo (2023) eksternalitas positif terjadi ketika aktivitas ekonomi menyebabkan manfaat tambahan bagi pihak lain yang tidak terlibat dalam transaksi. Dalam hal ini keberadaan Trans Padang koridor III sebagai transportasi publik mencerminkan bentuk nyata dari eksternalitas positif. Hal tersebut relevan konsep barang publik atau barang semi publik, dimana manfaat layanan transportasi meluas melampaui pengguna langsungnya dan menciptakan nilai bagi komunitas secara keseluruhan (Andhika, 2017; Hidayat, 2019). Dalam aspek sosial, keberadaan Trans Padang koridor III telah memperluas kemudahan berpindah tempat ke berbagai fasilitas publik.

Berdasarkan temuan penelitian dari hasil wawancara mendalam yang dilakukan dengan berbagai pihak, ditemukan bahwa keberadaan Trans Padang koridor III memberikan eksternalitas positif pada aspek sosial yang signifikan bagi masyarakat di rute operasionalnya. Dampak tersebut berkaitan dengan peningkatan aksesibilitas transportasi, kemudahan mobilitas harian dan peningkatan kenyamanan serta keterjangkauan biaya perjalanan.

Menurut Safar et al. (2024) Aksesibilitas transportasi publik adalah kemampuan individu atau kelompok masyarakat untuk dengan mudah dan efisiensi mengakses dan menggunakan sistem transportasi publik yang tersedia di suatu daerah atau kota. Aksesibilitas ini mencakup sejumlah faktor yang mempengaruhi ketersediaan, kenyamanan, dan kemudahan penggunaan transportasi publik, seperti jarak antara tempat tinggal atau pekerjaan dengan stasiun transportasi publik, ketersediaan jadwal, biaya tiket, fasilitas pejalan kaki dan sepeda, kualitas layanan, dan kemudahan transfer antar moda transportasi.

Dalam temuan penelitian, adanya rute koridor III yang menghubungkan pusat kota dengan pusat pemerintahan memberikan kemudahan akses masyarakat menuju fasilitas publik seperti, Balai Kota Pemerintahan, sekolah, Rumah Sakit, pasar dan pusat aktivitas sehari-hari. Selain itu biaya ongkos yang lebih terjangkau dibandingkan moda transportasi lain juga menjadi nilai tambah yang meringankan beban ekonomi, terutama bagi orang tua dan masyarakat berpenghasilan menengah ke bawah. Fenomena ini sejalan dengan temuan Anwar (2020) dalam kajiannya tentang ekuitas sosial ekonomi menekankan bahwa BRT dapat menawarkan manfaat signifikan bagi kelompok berpenghasilan rendah melalui peningkatan

aksesibilitas dan biaya yang lebih murah. Meskipun sebagian masyarakat masih mengeluhkan kondisi jalan yang sempit dan rawan macet saat bus melintas, mereka tetap mengakui bahwa keberadaan Trans Padang koridor III telah membuka peluang mobilitas dan aksesibilitas yang sebelumnya terbatas. Masyarakat di daerah yang sebelumnya minim transportasi publik, seperti kawasan pemerintahan baru dan sekitarnya, kini merasa lebih terhubung dengan pusat-pusat aktivitas kota.

Berdasarkan uraian diatas, eksternalitas positif yang dirasakan masyarakat akan membuat permintaan dan penawaran akibat munculnya eksternalitas positif, hal ini sejalan dengan yang dipaparkan Girikallo (2023), bahwa dalam kasus eksternalitas positif, manfaat tambahan yang dirasakan pihak lain dapat menyebabkan peningkatan permintaan barang dan jasa, namun pada eksternalitas negatif ini sangat berdampak pada angkutan umum lainnya.

Eksternalitas positif tidak hanya muncul pada aspek sosial, namun juga memiliki manfaat terhadap aspek ekonomi. Keberadaan transportas publik Trans Padang koridor III telah membawa dampak yang baik tidak hanya pada aksesibilitas dan mobilitas masyarakat tetapi juga dinamika ekonomi masyarakat yang memanfaatkan lahan di sepanjang jalur koridor III. Sebagaimana yang di sampaikan Safar et al. (2024) salah satu manfaat dari transportasi publik adalah efisiensi penggunaan lahan, yaitu mengacu pada bagaimana lahan, baik perkotaan maupun pedesaan, digunakan dan dikelola secara optimal untuk memenuhi kebutuhan manusia, lingkungan, dan ekonomi. Ini mencakup cara-cara untuk memaksimalkan manfaat dari setiap area tanah yang tersedia, sambil meminimalkan pemborosan sumber daya lahan.

Berdasarkan temuan penelitian dilapangan, beroperasinya Trans Padang koridor III telah menciptakan pertumbuhan ekonomi bagi masyarakat dengan munculnya aktvitas ekonomi di sekitar rute perjalanan maupun titik henti bus. Sebagaimana hasil wawancara dan observasi lapangan, terlihat bahwa beberapa titik halte pada koridor III telah menjadi tempat strategis bagi para pedagang, baik pedagang kaki lima maupun warung kecil. Munculnya aktivitas ekonomi dari beroperasinya Trans Padang sangat terlihat di kawasan RTH Imam Bonjol yang menjadi titik pusat pemberhentian dan juga terlihat meunculnya pedagang berjualan di titik pemberhentian di pusat pemerintahan baru. Seorang pedagang yang berjualan di halte RTH Imam Bonjol merasakan bahwa terjadinya peningkatan pendapatan akibat aktivitas Trans Padang tersebut. Titik titik pemberhentian di sepanjang rute juga dirasakan manfaat nya oleh pedagang karena menurut mereka dengan dekatnya posisi

dagangan mereka dengan halte para penumpang Trans Padang saat menunggu bus pasti berbelanja tuturnya.

Selain hidupnya aktivitas ekonomi masyarakat, eksternalitas positif dari keberadaan aktivitas bus Trans Padang koridor III juga terlihat dalam bentuk penghematan pengeluran ekonomi usaha maupun rumah tangga. Berdasarkan temuan peneltiain banyak masyarakat yang memanfaatkan Trans Padang sebagai sarana utama untuk berbelanja kebutuhan pokok, baik untuk rumah tangga maupun usaha. Tarif Trans Padang yang terjangkau memberikan ruang penghematan yang signifikan. Seorang pedagang, Darmawi, menyebut bahwa istrinya kini hanya perlu mengeluarkan Rp7.000 untuk perjalanan pulang-pergi ke Pasar Raya, dibandingkan sebelumnya yang menghabiskan Rp15.000 sekali jalan menggunakan transportasi lain. Dalam jangka panjang, penghematan ini tentu memberikan dampak positif terhadap efisiensi pengeluaran rumah tangga dan operasional usaha kecil.

Hadirnya Trans Padang Koridor III tidak hanya memberikan layanan transportasi semata, tetapi juga membawa dampak sosial dan ekonomi yang dirasakan langsung oleh masyarakat, terutama dalam hal kemudahan mobilitas dan akses menuju fasilitas publik. Manfaat ini, meskipun tidak selalu dihitung secara formal dalam kebijakan pemerintah, nyata terasa dalam kehidupan sehari-hari. Situasi ini menunjukkan bahwa eksternalitas positif dari layanan transportasi publik seperti Trans Padang dapat meningkatkan kualitas hidup warga, memperkuat konektivitas sosial, dan membuka peluang aktivitas ekonomi maupun sosial yang sebelumnya terbatas. Oleh karena itu, keberadaan transportasi publik yang inklusif dan terjangkau seperti ini layak untuk terus dikembangkan dan didukung.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil temuan dan analisis terhadap operasional Trans Padang Koridor III, dapat disimpulkan bahwa sistem transportasi publik ini memberikan dampak eksternalitas yang kompleks baik positif maupun negatif terutama dalam aspek sosial dan ekonomi masyarakat yang tinggal dan beraktivitas di sepanjang rutenya. Eksternalitas negatif secara dominan muncul pada wilayah yang infrastrukturnya tidak memadai, seperti di Jalan Maransi, yang memperlihatkan berbagai permasalahan mulai dari penurunan keselamatan pejalan kaki, meningkatnya kemacetan, hingga konflik horizontal antar pengguna jalan. Di sisi lain, secara ekonomi, kehadiran Trans Padang memicu ketimpangan kompetisi dengan angkutan kota (angkot) yang kehilangan basis penumpangnya, sehingga menimbulkan

ketidakseimbangan pasar dan mengancam keberlangsungan ekonomi sektor transportasi informal.

Namun demikian, tidak dapat diabaikan bahwa eksternalitas positif juga muncul dalam skala signifikan. Aksesibilitas masyarakat terhadap fasilitas publik meningkat pesat, terutama bagi kelompok berpenghasilan rendah. Selain itu, keberadaan halte dan rute tetap turut menciptakan peluang ekonomi baru di sekitar titik-titik pemberhentian, mendorong aktivitas usaha mikro dan meningkatkan efisiensi belanja rumah tangga serta operasional usaha kecil.

Secara teoritis, penelitian ini berkontribusi dalam memperkaya kajian mengenai dampak eksternalitas dalam sistem transportasi publik berbasis Bus Rapid Transit (BRT), khususnya dalam konteks kota berkembang di Indonesia. Temuan ini menunjukkan bahwa perencanaan rute, penyesuaian infrastruktur, dan pemetaan sosial-ekonomi harus menjadi bagian integral dalam pengembangan transportasi publik yang berkelanjutan. Penelitian ini juga mempertegas pentingnya pendekatan multi-stakeholder dalam implementasi kebijakan transportasi publik untuk menghindari konflik sosial dan kerugian ekonomi jangka panjang.

Sebagai rekomendasi, penelitian selanjutnya dapat memperluas lingkup kajian dengan pendekatan kuantitatif-spasial yang lebih mendalam, seperti pemetaan GIS untuk mengidentifikasi titik rawan konflik atau area pertumbuhan ekonomi baru akibat operasional Trans Padang. Penelitian lanjutan juga diharapkan dapat melibatkan perspektif pengguna jasa secara langsung, melalui survei kepuasan atau analisis perilaku pengguna transportasi publik, guna memperoleh gambaran lebih holistik mengenai efektivitas sistem transportasi ini dalam meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

DAFTAR PUSTAKA

Achyar, M., & Silvia, V. (2018). Dampak Eksternalitas Proyek Pembangunan Fly over dan Under Pass di Kota Banda Aceh (Studi kasus: Gampong Suka Damai dan Gampong Lamseupeung Kecamatan Lueng Bata Kota Banda Aceh). *Jurnal Ilmiah Mahasiswa Ekonomi Pembangunan*, *3*(1), 135–145. https://jim.usk.ac.id/ekp/article/view/8091

Adaba, P. Y., Kusumaningtyas, A. N., & Aulia, D. (2024). Tantangan Rencana Penerapan Kebijakan Tarif Transportasi Umum Berbasis Nomor Induk Kependudukan di Indonesia: Sebuah Kajian Awal. *Journal of Political Research*, *21*(1), 37–53.

Andhika, L. R. (2017). Meta-Theory: Kebijakan barang publik untuk kesejahteraan Rakyat. *Jurnal Ekonomi Dan Kebijakan Publik*, *8*(1), 41–55. https://jurnal.dpr.go.id/index.php/jekp/article/view/1348

Anwar, S. (2020). Analisis Bukti Empiris Tentang Dampak Ekuitas Sosial Ekonomi Operasional Bus Rapid Transit (Brt) Di Negara Berkembang. *Eduka: Jurnal Pendidikan, Hukum, Dan Bisnis*, *4*(2).

Azka, F. M., & Handayeni, K. (2021). Pemodelan Kepuasan Pengguna BRT Trans Jateng Koridor 1 Purwokerto-Purbalingga Dengan Metode Structural Equation Modelling. *J. Penataan Ruang*, *16*(2), 104. https://jurnal.untidar.ac.id/index.php/jpr/article/view/3540

Girikallo, A. S. (2023). The Influence of Sustainable Tourists Destination Attractiveness and Tourism Marketing Strategy on Tourism Sustainability in South Sulawesi Indonesia. *Jurnal Riset Ekonomi Dan Akuntansi*, *1*(4), 375–394.

Hidayat, A. (2019). Evaluasi Perencanaan Umum Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah pada Universitas Brawijaya. *Jurnal Ilmiah Administrasi Publik*, *5*(1), 97–105. https://administrasibisnis.studentjournal.ub.ac.id/index.php/jimap/article/view/1027

Kristiano, R., & Suryana, S. (2019). Perkembangan Sarana Dan Prasarana Transportasi Dalam Hubungannya Dengan Tingkat Perekonomian Masyarakat Di Desa Kolang Kecamatan Kuwus Barat, Kabupaten Manggarai Barat, Provinsi Nusa Tenggara Timur. *Jurnal Geografi Gea*, *19*(2), 131–140. https://ejournal.upi.edu/index.php/geo/article/view/21163

Margaretha, A. M., & Nugroho, A. A. (2023). Transportasi Publik Terintegrasi: Optimalisasi Implementasi Smart Mobility di DKI Jakarta. *Journal Of Public Policy and Applied Administration*, 47–58.

Matondang, K. A., Andriani, C., Sagala, D. N., Simamora, I. P., & Lubis, Y. A. (2024). Efektivitas Pajak sebagai Alat Pengendalian Eksternalitas dalam Sistem Perpajakan di Indonesia: Sebuah Studi Literatur. *Innovative: Journal Of Social Science Research*, *4*(6), 4230–4248. https://ijssrjournal.com/index.php/ijssr/article/view/838

Nikitas, A., & Karlsson, M. (2015). A worldwide state-of-the-art analysis for bus rapid transit: Looking for the success formula. *Journal of Public Transportation*, *18*(1), 1–33. https://doi.org/10.5038/2375-0901.18.1.1

Noya, A. O. L. I., Wahyuni, D. A. G., & Nugraha, H. T. (2023). Kajian Ekstensifikasi Barang Kena Cukai Pada Ban Karet. *Jurnal Perspektif Bea Dan Cukai*, *7*(2), 189–212. https://jurnal.pknstan.ac.id/index.php/perspektif/article/view/333

Qadhri, N. P., & Seftarita, C. (2018). ANALISIS PENYEBAB KEMACETAN LALU LINTAS DI KOTA BANDA ACEH. *Jurnal Ilmiah Mahasiswa Ekonomi Pembangunan*, *3*(4), 464–474. https://jim.usk.ac.id/ekp/article/view/10199

Safar, A., Saudi, A. I., Ampangallo, B. A., Yunus, A. Y., Sampe, R., & Rachman, R. M. (2024). *Transportasi Publik*. TOHAR MEDIA.

Setyawan, B., & Sabrie, G. M. (2022). Kajian potensi kendaraan bermotor menjadi barang kena cukai. *Jurnal Perspektif Bea Dan Cukai*, *6*(2), 365–385. https://jurnal.pknstan.ac.id/index.php/perspektif/article/view/284

Sinaga, S. M., Hamdi, M., Wasistiono, S., & Lukman, S. (2020). Implementasi Kebijakan Angkutan Umum Massal Berbasis Bus Rapid Transit (Brt) Dalam Mewujudkan Sistem Transportasi Publik Perkotaan Yang Berkeadilan Dan Berkelanjutan Di Provinsi Dki Jakarta. *PAPATUNG: Jurnal Ilmu Administrasi Publik, Pemerintahan Dan Politik*, *2*(3), 203–220.

https://jurnal.umsu.ac.id/index.php/papatung/article/view/4280

Syafira, A. (2022). Peran Dinas Perhubungan Kota Medan Dalam Pengawasan Transportasi Umum Rute Marelan-Amplas (Studidi Dinas Perhubungan Di Kota Medan). *Jurnal Ilmiah Mahasiswa Hukum [JIMHUM]*, *2*(1). https://jurnal.umsu.ac.id/index.php/jimh/article/view/10082