

KAJIAN MOBILITAS PENDUDUK PADA SISTEM TRANSPORTASI DARAT PASCA TSUNAMI DI PROPINSI ACEH

Wesli

Dosen Jurusan Teknik Sipil, Universitas Malikussaleh
email : ir_wesli@yahoo.co.id

Abstrak

Rehabilitasi dan rekonstruksi prasarana jalan, jembatan dan perumahan penduduk yang hancur akibat tsunami akan berdampak terhadap pola mobilitas dan kebutuhan perjalanan masyarakat. Relokasi pemukiman menjadi kompleks-komplek perumahan yang menjadi sumber bangkitan bagi lalu lintas dan membentuk pola-pola mobilitas tersendiri. Kebutuhan sarana transportasi masyarakat khususnya sepeda motor meningkat pesat seiring dengan mudahnya kepemilikan melalui sistem kredit sehingga tingkat permintaan terhadap sepeda motor khususnya cukup signifikan dan memicu terjadinya kemacetan terutama di pusat-pusat kota baik di propinsi maupun di kabupaten/kota. Metode kajian melalui kajian literatur berdasarkan penelusuran dokumen pada instansi terkait yang dihubungkan terhadap literatur referensi dan teori-teori yang dianalisis secara langsung. Hasil kajian menunjukkan bahwa kompleks pemukiman berdampak pada terkonsentrasinya aktivitas penduduk pada suatu wilayah sehingga menimbulkan bangkitan baru, peningkatan mobilitas, peningkatan permintaan kendaraan bermotor yang berakibat kepada terjadinya kemacetan pada ruas-ruas tertentu serta tingginya tingkat kecelakaan di wilayah perkotaan. Aspek manajemen sistem transportasi belum ada upaya pemerintah daerah. Rehabilitasi dan rekonstruksi sangat berpengaruh terhadap aksesibilitas sehingga secara signifikan mendukung pertumbuhan ekonomi di propinsi Aceh

Kata Kunci : *Mobilitas, Sistem Transportasi*

1. Pendahuluan

Transportasi merupakan kebutuhan untuk mengatasi disparitas jarak dan komunikasi antara tempat asal dan tempat tujuan sehingga dikembangkan sistem transportasi dan komunikasi dalam wujud sarana (kendaraan) dan prasarana (jalan). Dengan terwujudnya sistem transportasi maka akan dapat menumbuhkan jasa angkutan untuk memenuhi kebutuhan perangkutan (transportasi) dari satu tempat ke tempat lain. Transportasi dan tata guna lahan merupakan dua hal yang tidak dapat dipisahkan, di mana kegiatan transportasi yang diwujudkan dalam bentuk lalu lintas kendaraan, pada dasarnya merupakan kegiatan yang menghubungkan dua lokasi dari tata guna lahan yang mungkin sama atau berbeda yang bermakna bahwa memindahkan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain, berarti memindahkannya dari satu tata guna lahan ke tata guna lahan yang lain, yang berarti pula mengubah nilai ekonomi orang atau barang tersebut.

Propinsi Aceh yang sebelumnya bernama Nanggroe Aceh Darussalam, pada tanggal 26 Desember 2004 dilanda bencana tsunami yang diakibatkan oleh gempa bumi tektonik berkekuatan 8,9 SR berpusat di Samudra Hindia tepatnya pada 2,9 LU dan 95,6 BT di kedalaman 20 km di laut berjarak sekitar 149 km selatan kota Meulaboh, Gempa bumi tektonik yang disertai gelombang Tsunami melanda

beberapa wilayah lepas pantai Indonesia di Aceh dan Nias Sumatera Utara, Jumlah korban tewas akibat gelombang tsunami diperkirakan sebanyak 168.183 jiwa sementara total korban luka-luka sebanyak 124.057 orang. Bencana tersebut meluluh lantakkan sektor sosial, ekonomi, pemerintahan, budaya, dan lainnya, yang ditunjukkan dengan rusaknya 15.000 unit rumah, 12 pelabuhan, 800 km jalan kabupaten dan desa, 266 km jalan provinsi, 403 jembatan, 1.052 gedung pemerintah, 755 sekolah, 2 unit rumah sakit, 173 puskesmas, 219 unit pasar, hilangnya mata pencaharian rakyat. Gelombang tsunami telah merusak jaringan jalan maupun jembatan sehingga akses dari satu tempat ketempat lain menjadi lumpuh. Sampai dengan akhir tahun 2006, total jalan yang telah ditangani mencapai 957 km dan pada tahun 2007 diselesaikan rehabilitasi dan rekonstruksi jalan sepanjang 778 km, sehingga sampai akhir tahun 2007 telah ditangani jalan sepanjang 1.735 km jalan dengan total biaya mencapai 3,31 triliun Rupiah.

2. Tinjauan Kepustakaan

Menurut Gakenheimer (1999), bahwa masalah-masalah yang mempengaruhi tingkat mobilitas adalah tingkat permintaan kendaraan bermotor, kondisi permintaan lokal yang jauh melebihi kapasitas fasilitas, ketidakcocokan struktur perkotaan dengan peningkatan permintaan kendaraan serta kebutuhan lahan untuk infrastruktur transportasi yang mempunyai hubungan kuat terhadap meningkatnya permintaan kendaraan di kota-kota berkembang, kurangnya pemeliharaan jalan yang memadai dan kesepakatan terbatas antara pejabat yang bertanggung jawab dan berwenang dalam membentuk pendekatan yang tepat terhadap masalah tersebut.

Menurut Tamin (2000), bangkitan perjalanan memiliki pengertian jumlah perjalanan yang dibangkitkan (ditimbulkan) oleh zona pemukiman, baik sebagai asal maupun tujuan perjalanan atau jumlah perjalanan yang dibangkitkan (ditimbulkan) oleh aktivitas pada akhir perjalanan di zona pemukiman, pusat perdagangan, pusat pertokoan, pusat pendidikan, pusat industri dan lain sebagainya. Perumahan baru berarti tempat tinggal tetap atau kediaman yang terdiri dari beberapa rumah yang belum lama selesai dikerjakan (masih baru).

Menurut Mattsson (1999) bahwa rumah tangga membuat pilihan terhadap lokasi (zona dan tipe rumah), kepemilikan mobil/sepeda motor dan pola perjalanan yang diharapkan. Pola perjalanan mencakup frekuensi perjalanan, pilihan tujuan dan pilihan modus untuk beberapa jenis perjalanan. Semua pilihan ini diperlakukan dalam kerangka mikro ekonomi, yang memungkinkan rumah tangga untuk kegiatan bisnis misalnya, aksesibilitas untuk perumahan murah atau lebih baik.

Menurut Meyer (1999), Dalam arti luas bahwa *Transportation Demand Management* (TDM) adalah tindakan atau serangkaian tindakan yang bertujuan untuk mempengaruhi perilaku perjalanan masyarakat sedemikian rupa sehingga alternatif pilihan mobilitas untuk mengurangi kemacetan. Tiga kategori tindakan tersebut meliputi pelancong menawarkan satu atau lebih moda transportasi alternatif atau jasa yang jumlah penumpang perkendaraan lebih banyak, memberikan insentif/disinsentif untuk mengurangi perjalanan atau untuk mendorong perjalanan pada jam tidak sibuk atau mencapai tujuan perjalanan melalui cara-cara non-transportasi seperti mengganti penggunaan telekomunikasi untuk perjalanan kerja atau belanja

3. Batasan dan Metode Kajian

Metode kajian dilakukan melalui kajian literatur berdasarkan penelusuran dokumen pada instansi terkait yang dihubungkan terhadap literatur referensi dan teori-teori yang dianalisis secara langsung pada tiap bagian pembahasan berdasarkan faktual sebagai bentuk penggambaran kondisi system transportasi pasca tsunami di mana telah dilakukan rehabilitasi maupun rekonstruksi terhadap prasarana jalan dan rencana pemerintah ke depan terhadap sistem transportasi darat di propinsi Aceh

4. Analisis dan Pembahasan

Sistem transportasi di propinsi Aceh pasca tsunami secara infrastruktur jaringan jalan semakin hari semakin membaik namun seiring dengan perkembangannya dan tingkat mobilitas yang tinggi lambat laun memperlihatkan permasalahan khususnya diperkotaan seperti kota Banda Aceh dan kota Lhokseumawe di mana secara faktual telah menimbulkan kemacetan yang signifikan. Pembangunan infrastruktur tidak diimbangi dengan penataan manajemen dari berbagai aspek termasuk kondisi sosial ekonomi masyarakat sehingga keseimbangan terhadap *supply* dan *demand* pada sitem transportasi darat masih perlu mendapat perhatian dari Pemerintah.

4.1 Mobilitas Penduduk

Dari data dari Samsat Banda Aceh pada tahun 2010 sampai dengan bulan April jumlah kendaraan baru yang terdaftar bersumber dari hasil penjualan kendaraan bermotor di kabupaten/kota mencapai 46.444 unit. Permintaan sepeda motor di Aceh dari berbagai merek mencapai 11.611 unit/bulan. Kondisi serupa juga terjadi pada jenis mobil mini bus baru yang terdaftar mencapai 1.286 unit. Kondisi ini memperlihatkan bahwa dalam satu bulan, mobil baru yang terdaftar untuk mendapatkan Nomor Polisi BL baru, mencapai 321 unit. Permintaan mobil jenis usaha seperti pick-up pada periode Januari-April 2010, juga tinggi mencapai 522 unit. Permintaan jenis truk sedang mencapai 407 unit dan truk besar 141 unit, namun untuk kendaraan usaha jenis oplet (di Aceh disebut labi-labi) permintaannya masih rendah, dimana dalam periode Januari- April 2010 hanya 47 unit. Sementara untuk kendaraan pribadi jenis sedan, penjualannya tetap tinggi mencapai 131 unit dan jenis jeep 141 unit. Pada satu sisi hal ini merupakan sumber pendapatan daerah yang potensial dari sektor pajak kendaraan bermotor (PKB) dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) menyumbang hampir 45 persen lebih dari total Pendapatan Asli Daerah (PAD) Aceh dan merupakan penyumbang terbesar terhadap PAD propinsi Aceh. Sampai bulan April 2010 tercatat penerimaan dari PKB telah mencapai Rp 49,8 miliar atau 34,16 persen dari total target Rp 145,8 miliar. Sementara pada BBNKB mencapai Rp 70,6 miliar atau sebesar 36,49 persen dari targetnya Rp 193,7 miliar. Di sisi lain tingginya permintaan kendaraan bermotor di Aceh berdampak kepada tingginya mobilitas masyarakat pengguna kendaraan khususnya sepeda motor sehingga terjadi kemacetan yang tinggi pada sistem transportasi perkotaan

4.2 Rumah Tinggal dan Pilihan Perjalan Masyarakat

Rumah merupakan kebutuhan dasar manusia yang harus dipenuhi. Suatu lokasi perumahan dapat dikatakan baik apabila mempunyai aksesibilitas yang baik

dan mudah serta aman untuk mencapai tempat kerja (aktivitas). Hal ini berarti sistem transportasi di kawasan perumahan harus diatur dengan sebaik-baiknya.

Lokasi rumah masyarakat yang dibangun oleh pemerintah terletak pada daerah yang bebas bencana tsunami. Perumahan masyarakat yang pada awalnya tersebar diberbagai wilayah kini dibangun dalam bentuk kompleks-komplek perumahan sehingga masyarakat terkonsentrasi dan menimbulkan bangkitan baru bagi sistem transportasi khususnya diwilayah perkotaan. Aktivitas masyarakat untuk bangkit kembali dalam menata perekonomian keluarga mempengaruhi secara perekonomian wilayah. Pertumbuhan ekonomi menyebabkan mobilitas seseorang meningkat melebihi sistem prasarana transportasi yang ada. Kurangnya investasi pada suatu sistem jaringan transportasi dalam waktu yang cukup lama dapat mengakibatkan sistem prasarana transportasi tersebut menjadi sangat rentan terhadap terjadinya lalulintas. Hal ini terjadi karena volume arus lalulintas meningkat melebihi kapasitas jalan yang ada. Perkiraan akan bertambahnya jumlah dan jenis kendaraan yang akan beroperasi dan semakin meningkatnya jumlah angkutan perjalanan dari pusat kota ke perumahan-perumahan harus benar-benar diperhatikan oleh pemerintahan kota, sehingga tuntutan kebutuhan dan pelayanan transportasi dapat terpenuhi. Pemilihan lokasi perumahan juga salah satu faktor yang harus mendapat perhatian khusus, karena kondisi lingkungan perumahan dalam struktur kota akan dapat mempengaruhi perkembangan kota tersebut dan sering menimbulkan masalah-masalah lalulintas seperti kemacetan pada jalur-jalur yang dilewati oleh penduduk perumahan tersebut. Hal yang utama dalam masalah perjalanan adalah adanya hubungan antara tempat asal dan tujuan, yang memperlihatkan adanya lintasan, alat angkut (kendaraan) dan kecepatan. Pola perjalanan di daerah perkotaan dipengaruhi oleh tata letak pusat-pusat kegiatan di perkotaan (permukiman, perbelanjaan, perkantoran, sekolah, rumah sakit, dan lain-lain).

4.3 Kebijakan Sistem Transportasi

Secara manajemen sistem transportasi pada wilayah-wilayah yang mempunyai tingkat kemacetan yang tinggi maka perlu diatur atau dibuat kebijakan *Transportation Demand Management* (TDM) dalam bentuk program Rideshare yaitu penggunaan kendaraan secara bersama-sama misalnya pada suatu kompleks perumahan maka pekerja yang mempunyai tujuan dan arah tempat kerja yang sama dapat menggunakan kendaraan secara bersama-sama dari pada menggunakan mobil pribadi masing-masing, hal ini dapat mengurangi kemacetan demikian juga untuk perjalanan ke tempat pendidikan.

Dari perspektif kebijakan publik, TDM memiliki beberapa karakteristik yang mempengaruhi substansi dan ruang lingkup intervensi kebijakan. Pertama, TDM dapat dilihat dari dua skenario pelaksanaan: tindakan yang diterapkan di lokasi tertentu (misalnya di lokasi kerja), atau strategi yang diimplementasikan pada tingkat daerah yang lebih luas

4.4 Kondisi Transportasi Darat Pasca Tsunami

Panjang Jalan di seluruh propinsi Aceh adalah 13.819 km yang berdasarkan wewenang pembinaannya terdiri dari Jalan Nasional wewenang Pemerintah Pusat,

Jalan Propinsi wewenang Pemerintah Propinsi dan Jalan Kabupaten wewenang Pemerintah Kabupaten/Kota Jalan Nasional seluruhnya mempunyai total panjang 1.782 km dengan rincian kondisi terdiri dari sepanjang 1.399 km kondisi mantap, 102 km kondisi baik, 1.297 km kondisi sedang, 383 km tidak mantap, 120 km kondisi rusak ringan dan 262,8 km kondisi rusak berat. Untuk Jalan Propinsi secara keseluruhan mempunyai total panjang 1.701,8 km dengan rincian kondisi terdiri dari: 640 km kondisi mantap, 111 km kondisi baik, 529 km kondisi sedang, 1.061 km kondisi tidak mantap, 96,9 km kondisi rusak ringan dan 964,7 km kondisi rusak berat. Sementara itu Jalan Kabupaten mempunyai total panjang 10.336 km dengan rincian kondisi terdiri dari 5.974 km kondisi mantap, 2.978 km kondisi baik, 2.995 km kondisi sedang, 4.362 km kondisi tidak mantap, 3.337 km kondisi rusak ringan dan 1.024 km kondisi rusak berat

Tabel 1 Pola Pergerakan Penumpang

O/D	Aceh Selatan	Aceh Tenggara	Aceh Timur	Aceh Tengah	Aceh Barat	Aceh Besar	Pidie	Aceh Utara	Banda Aceh	Oi
Aceh Selatan	-	30,219	23,505	22,798	927,754	55,944	24,413	46,788	367,157	1,498,578
A.aceh Tenggara	96,730	-	69,084	15,645	9,547	5,670	42,691	33,244	104,701	377,312
Aceh Timur	32,483	35,555	-	32,866	23,913	31,577	82,752	1,396,687	307,229	1,943,062
A.aceh Tengah	43,750	46,491	20,898	-	12,573	8,804	52,626	385,938	429,098	1,000,178
Aceh Barat	559,697	15,483	36,498	36,242	-	58,852	38,272	74,659	340,381	1,160,084
Aceh Besar	20,979	13,306	52,461	25,429	195,221	-	113,965	198,150	221,801	841,312
Pidie	10,386	10,511	103,538	40,035	15,113	48,181	-	1,584,815	513,403	2,325,982
Aceh Utara	224,852	99,652	745,170	235,182	136,660	156,880	165,117	-	209,131	1,972,644
Banda Aceh	213,949	39,729	204,267	144,706	1,190,098	129,429	785,004	805,303	-	3,512,485
Dd	1,202,826	290,946	1,255,421	552,903	2,510,879	495,337	1,304,840	4,525,584	2,492,901	4,631,637

Sumber: Dinas Perhubungan Aceh

Tabel 2 Pola Pergerakan Angkutan Barang

O/D	Aceh Selatan	Aceh Tenggara	Aceh Timur	Aceh Tengah	Aceh Barat	Aceh Besar	Pidie	Aceh Utara	Banda Aceh	Oi
A.Selatan	-	136,356	17,676	-	236,453	-	-	58,127	48,760	497,372
A.Tenggara	-	-	-	-	53,421	-	-	-	112,784	166,205
A. Timur	-	-	-	19,508	-	-	30,712	344,429	50,623	445,272
A. Tengah	-	-	-	-	-	-	50,727	468,024	53,586	572,337
A. Barat	702,064	-	156,008	-	-	624,051	45,827	6,461	28,116	1,562,527
A.Besar	20,907	2,215	38,998	12,181	205,425	-	84,353	154,521	4,774	523,374
Pidie	-	-	61,093	41,675	27,068	102,063	-	328,615	37,530	598,044
A.Utara	19,508	47,759	529,876	1,267,610	58,075	120,419	336,401	-	191,269	2,570,917
B. Aceh	16,229	8,639	150,158	19,508	188,803	780,077	75,040	75,465	-	1,313,919
Dd	758,708	194,969	953,809	1,360,482	769,245	1,626,610	623,060	1,435,642	527,442	8,249,967

Sumber: Dinas Perhubungan Aceh

Pola pergerakan barang berdasarkan bangkitan dan tarikan hasil dari *survey Origin Destination* (OD) yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan pada tahun 2006 menunjukkan angka bangkitan terbanyak terjadi di wilayah Banda Aceh dengan jumlah sebesar 3.512.485 orang/trip dan untuk angka tarikan terbanyak terjadi di wilayah Aceh Utara yaitu sebesar 4.525.584 orang/trip. Pola pergerakan penumpang secara keseluruhan di kabupaten/kota pada propinsi Aceh diperlihatkan pada Tabel 1. Di wilayah Aceh Utara dengan jumlah sebesar 2.570.917 trip dan untuk angka tarikan terbanyak terjadi di wilayah Aceh Besar yaitu sebesar 1.626.610 trip. Pola pergerakan barang secara keseluruhan di kabupaten/kota pada propinsi Aceh diperlihatkan pada Tabel 2

Kecelakaan lalulintas tidak mungkin untuk dihilangkan karena berkaitan dengan perilaku manusia namun dapat diminimalisir dengan melakukan treatment melalui kebijakan pemerintah. Untuk mereduksi agar peningkatan keselamatan jalan dapat dilakukan dengan terarah dan mencapai sasaran perlu dilakukan melalui 5 strategi yaitu *Engineering*, Penegakkan Hukum (*Law Enforcement*), *Public Relations*, Pendidikan dan Partisipasi Masyarakat, Pelayanan bantuan gawat darurat dan Evaluasi dan informasi

Jumlah kecelakaan lalu lintas dan kerugian materi di propinsi aceh diperlihatkan pada Tabel 3

Tabel 3 Jumlah Lakalantas dan Kerugian Materi di Propinsi Aceh

Tahun	Jumlah Laka Lantas	Kendaraan Terlibat	Kerugian Materi
2003	155	234	737,520,000
2004	212	331	833,400,000
2005	1355	366	869,040,000
2006	2152	929	1,797,195,000
2007	695	1353	2,551,810,000

Sumber: Dinas Perhubungan Aceh

Sementara untuk fatalitas akibat kecelakaan lalu lintas sejak tahun 2001 sampai dengan 2007 di propinsi aceh diperlihatkan pada Tabel 4

Tabel 4 Kecelakaan Lalulintas Berdasarkan Fatalitas

Tahun	Meninggal	Luka Berat	Luka Ringan
2001	104	119	117
2002	113	157	216
2003	147	148	207
2004	196	167	314
2005	214	179	148
2006	411	746	941
2007	505	441	564

Sumber: Dinas Perhubungan Aceh

4.5 Transportasi Sebagai Pendukung Pengembangan Ekonomi Wilayah

Berdasarkan hasil studi yang dilakukan pemerintah daerah propinsi Aceh terhadap angka perkiraan V/C Ratio seperti diperlihatkan pada Tabel 5 memperlihatkan bahwa pada dasarnya kondisi angkutan darat di propinsi Aceh masih dapat diandalkan sebagai pendukung dari pengembangan ekonomi. Sementara ini untuk sampai tahun 2010 yang diperlukan adalah pemeliharaan saja untuk mempertahankan V/C dan peningkatan berupa pelebaran pada beberapa ruas utama yaitu ruas Banda Aceh-Aceh Besar-Sigli-Bireun-lhokseumawe dan pembangunan ruas Banda Aceh-Lhoknga (Aceh Besar)-Calang (Aceh Jaya)-Meulaboh (Aceh Barat). Selain itu juga perlu diperhatikan peningkatan ruas jalan Malahayati-Pidie. Ruas jalan ini adalah satu-satunya akses jalan menuju Kawasan Industri Blang Ulam yang direncanakan oleh BP KAPET. Dengan ditingkatkannya ruas jalan ini, diharapkan dapat mempercepat pertumbuhan Kawasan Industri Blang Ulam tersebut.

Tabel 5 Perkiraan V/C Ratio Jalan Raya Antar Daerah sampai 2010

Asal/Tujuan	Kota Sabang	Kota Banda Aceh	Kab. Aceh Besar	Kab. Pidie	Kab. Bireun	Kab. Aceh Tengah	Kab. Aceh Barat	Kab. Aceh Jaya
Kota Sabang								
Kota Banda Aceh			0,87	0,23	0,05	0,14	0,14	0,03
Kab. Aceh Besar		0,04		0,31	0,01	0,12	0,27	0,00
Kab. Pidie		0,13	0,36		0,09	0,50	0,05	0,00
Kab. Bireun		0,01	0,01	0,01		0,03	0,00	0,00
Kab. Aceh Tengah		0,26	0,00	0,41	0,03		0,00	0,00
Kab. Aceh Barat		0,04	0,80	0,08	0,00	0,01		0,01
Kab. Aceh Jaya		0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,02	

Sumber: Dinas Perhubungan Aceh

4.6 Rencana Pemerintah Aceh terhadap Sistem Transportasi Masa Depan

Sejalan dengan RTRWN yang ada, dokumen RTRW Provinsi Aceh juga menyusun sejumlah rencana penyediaan infrastruktur yang ditujukan untuk mendukung kegiatan pengembangan ekonomi yang dilakukan dalam wilayah provinsi Aceh secara keseluruhan.

4.6.1 pembangunan *highway* (jalan bebas hambatan) Banda Aceh – Medan

Untuk meningkatkan akses antar propinsi khususnya propinsi Sumatera Utara, Pemerintah berencana melakukan pembangunan *highway* (jalan bebas hambatan) yang akan menghubungkan Banda Aceh - Medan, Sumatera Utara sepanjang 400 km dengan empat lajur dan masing-masing dua jalur dengan lebar 60 meter. Investasi terhadap pembangunan jalan tersebut dilakukan oleh Vogo Kora Group yang merupakan gabungan sejumlah perusahaan besar dari Korea Selatan (Korsel) dengan dana investasi tahap awal sebesar Rp 4,5 triliun (US\$ 500 juta) dari perkiraan kebutuhan seluruhnya Rp 20 triliun lebih. Kesiapan Vogo Kora Konsorsium tersebut tertera dalam salah satu pasal Memorandum of Agreement (MOA) antara Pemerintah Aceh Vogo Kora Group. Kesepakatan kerja sama ini merupakan tindak lanjut MoU yang pernah ditandatangani kedua belah pihak pada tahun 2007. Disamping itu juga akan dilakukan pembangunan

ringroad (jalan lingkar) sepanjang lebih kurang 48 kilometer di Kota Banda Aceh akan menghabiskan anggaran sekitar Rp 1,6 triliun namun kesepakatan tahap awal yang tertuang dalam MoA sebesar US\$ 20 juta.

4.6.2 Transportasi Kereta Api

Kereta Api Aceh dibangun pada 1876 yang pada awalnya sebagai sarana mengangkut peralatan militer dari pelabuhan Ulee Lheue ke Kutaraja atau Banda Aceh dengan kata lain kereta api dibangun untuk kepentingan perang daripada kepentingan ekonomi dan social hingga pada akhirnya juga memberikan keuntungan ekonomi dan politik yang besar. Kereta Api Aceh pernah berjaya melayani jalur Banda Aceh - Medan (Sumatera Utara) sejak penjajahan Belanda sampai dihapuskan dari sistem transportasi yang ada di provinsi Aceh pada tahun 1974. Angkutan kereta api sangat potensial untuk angkutan barang yang murah, khususnya angkutan hasil bumi dan angkutan wisata.

Perkiraan biaya yang dibutuhkan untuk membangun jalan kereta api lintas batas Sumut – Banda Aceh adalah sebesar Rp. 5,8 trilyun untuk skenario sigle track (belum termasuk lokomotif, gerbong, depo). Pada pertengahan bulan Mei 2005 Tim SNCF Perancis telah melakukan studi kelayakan pembangunan kembali kereta api Aceh yang dibiayai oleh SNCF dalam bentuk hibah (grant). Hasil studi dipresentasikan di Banda Aceh pada tanggal 12 Mei 2005 dan dilanjutkan di Jakarta.

Pemerintah Perancis (melalui Misi AFD/*Agence FranCaise de Development*) telah menyatakan komitmennya untuk membantu pembangunan fisik jalan kereta api Aceh lintas Besitang (Batas Sumut)-Banda Aceh dengan memberikan pinjaman lunak sebesar 169 juta *Euro* (Rp 2.095.600.000.000,- asumsi 1 *Euro* = Rp 12.400,-) Namun kesepakatan ini masih dalam tahapan *Aide Memoire* yang perlu ditindaklanjuti. Kebutuhan dana sesuai hasil studi yang telah dilakukan SNCF diperkirakan sebesar 1,082 Milyar *Euro* (Rp 13.416.800.000.000 asumsi 1 *Euro* = Rp 12.400,-) untuk skenario double track, sedangkan untuk skenario sigle track diperkirakan sebesar 672 Juta *Euro* (Rp 8.332.800.000.000 asumsi 1 *Euro* = Rp 12.400,-) dengan lintasan Medan-Banda Aceh.

Rencana awal Dirjen Perkeretaapian Departemen Perhubungan RI akan mengoperasikan kereta api Aceh antara bulan April-Juni 2009 melalui penyediaan dana operasi subsidi namun sampai saat ini belum terealisasi karena dalam pengoperasian kereta api di Indonesia oleh PT Kereta Api tidak dikenal istilah bantuan dana subsidi operasi, melainkan hanya *public service obligation* (PSO). Dari panjang 14 km rel yang telah dibangun di Aceh, baru siap untuk dioperasikan sepanjang 11,5 km, yaitu dari Krueng Mane-Bungkah (Aceh Utara) ke Krueng Geukuh (Kota Lhokseumawe). Pada tiga lokasi itu juga telah dibangun terminal mini tempat singgah kereta api. Lokomotif dan gerbong kereta api sudah tiba pada Februari 2009 di Krueng Geukuh.

Program Perkeretaapian Aceh merupakan bagian dari program Trans Sumatera *Railway Development*. Pembangunan jalan kereta api Aceh dianggap solusi tepat saat ini dan juga di masa depan, di mana angkutan kereta api ini

bersifat massal, murah, aman dan efektif. Pembangunan kembali jaringan pelayanan kereta api Aceh diyakini memberikan dampak positif bagi masyarakat.

5. Kesimpulan dan Saran

Berdasarkan hasil kajian di atas maka dapat diambil beberapa kesimpulan dan saran sebagai berikut:

5.1 Kesimpulan

Hasil kajian berdasarkan penelusuran dokumen terhadap system transportasi di Aceh pasca tsunami dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Pembangunan perumahan/pemukiman penduduk sebagai rumah bantuan dari pemerintah kepada masyarakat korban tsunami yang dibuat dalam bentuk kompleks-komplek perumahan/pemukiman berdampak pada terkonsentrasinya aktivitas penduduk pada suatu wilayah sehingga menimbulkan bangkitan baru yang berakibat kepada terjadinya kemacetan pada ruas-ruas tertentu di wilayah perkotaan
2. Pasca tsunami di Aceh terjadi peningkatan permintaan kendaraan bermotor yang signifikan dengan peningkatan mobilitas penduduk yang tinggi dan mengakibatkan terjadinya kemacetan khususnya di wilayah perkotaan
3. Tingginya mobilitas penduduk berdampak pada tingginya tingkat kecelakaan lalulintas sehingga berimplikasi terhadap terjadinya kerugian materi yang cukup besar
4. Secara manajemen sistem transportasi pada wilayah-wilayah kabupaten/kota mempunyai tingkat kemacetan yang tinggi namun belum ada upaya terhadap kebijakan pemerintah daerah dalam bentuk program seperti program Rideshare yaitu penggunaan kendaraan secara bersama-sama untuk mereduksi tingkat kemacetan, yang dikedepankan hanya penanganan secara infrastruktur
5. Sistem transportasi di Aceh pasca tsunami secara umum belum mengganggu aspek lingkungan, aspek pencemaran seperti polusi udara maupun polusi kebisingan, kondisinya masih dalam batas normal
6. Rencana pemerintah daerah membangun highway (jalan tol) yang menghubungkan propinsi Aceh (Banda Aceh) dengan propinsi Sumatera Utara (Medan) dan membangun kembali moda jalan Rel (Kereta Api Aceh) sebagai transportasi massal (*mass rapid*) merupakan terobosan yang sangat baik untuk meningkatkan aksesibilitas sebagai pendukung pertumbuhan ekonomi Aceh.
7. Rencana pengembangan kawasan secara integrasi dengan membagi kawasan secara potensi yaitu Kawasan Pesisir, Kawasan Tengah dan Kawasan Pedalaman merupakan upaya yang sangat baik sehingga arah pembangunan infrastruktur transportasi yang nantinya dapat mendukung aspek perekonomian daerah bisa dilakukan secara berkelanjutan (*sustainable*) untuk tujuan kesejahteraan rakyat

5.2 Saran

Berdasarkan permasalahan yang terjadi dan kesimpulan-kesimpulan di atas dapat disarankan sebagai bentuk rekomendasi sebagai berikut:

1. Meningkatnya pertumbuhan pergerakan di Provinsi Aceh yang sangat pesat pasca tsunami, khususnya pada ruas jalan Lintas Barat NAD tidak sebanding dengan laju pertumbuhan pembangunan prasarana jalan. Oleh karena itu perlu adanya suatu antisipasi pembangunan suatu ruas jalan yang dapat memberikan pelayanan pergerakan yang efektif dan efisien terhadap pengguna kendaraan
2. Pemerintah daerah perlu membuat kajian terhadap kemacetan dari perspektif manajemen transportasi sehingga nantinya dapat membuat kebijakan-kebijakan dalam bentuk Perda (Qanun) yang mengatur aspek-aspek yang berpengaruh terhadap sistem transportasi dalam bentuk TDM (*Transportation Demand Manajemen*) sehingga dapat menghasilkan program seperti program *Rideshare* dalam mengatasi persoalan-persoalan transportasi khususnya persoalan kemacetan.
3. Untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi di propinsi Aceh diharapkan pemerintah daerah dapat memprioritaskan pembangunan jaringan jalan yang strategis terhadap pusat-pusat kegiatan ekonomi
4. Rencana pemerintah daerah terhadap pembangunan *highway* dan menghidupkan kembali Kereta Api Aceh hendaknya dapat direalisasikan dan pada saat pembangunannya hendaknya selalu memperhatikan aspek lingkungan sehingga tujuan memberikan kesejahteraan (*welfare*) kepada masyarakat dapat terwujud.

Daftar Kepustakaan

1. Dinas Perhubungan dan Telekomunikasi Propinsi Aceh, 2007, *Data Transportasi Darat Propinsi Aceh*, Pemerintah Daerah Propinsi Aceh
2. Gakenheimer, Ralph, 1999, *Urban mobility in the developing world*, Department of Urban Studies and Planning, Massachusetts Institute of Technology, 10-403 Cambridge, MA 02139, USA
3. Mattsson, Lars-Goran., Eliasson, Jonas, 1999, *A Model For Integrated Analysis of Household Location and Travel Choices*, Department of Infrastructure and Planning, Royal Institute of Technology, SE-100 44 Stockholm, Sweden
4. Meyer Michael D, 1999, *Demand management as an element of transportation policy: using carrots and sticks to influence travel behavior*, School of Civil and Environmental Engineering, Georgia Institute of Technology, Atlanta, GA 30332, USA
5. Tamin,O.Z., 2000, *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi Edisi Kedua*, Institut Teknologi Bandung, Bandung