

59077

JALAN MENUJU PEMULIHAN DI ACEH & NIAS PASCA-TSUNAMI

REKONSTRUKSI INFRASTRUKTUR MELALUI PROYEK-PROYEK IRFF



THE WORLD BANK | BANK DUNIA



Daftar Isi

Prakata	3
Singkatan dan Akronim	6
Jalan Menuju Pemulihan	7
Jalan Raya Pengharapan	11
Air dari Sungai (Krueng) Aceh	19
Jalur ke Calang	25
Hasil dari Penghalang Ombak Padang Lageun	31
Jalan Two-in-One	35
Dari Simpang Mamplam ke Keude Samalanga	41
Prasarana Bagi Kesejahteraan	47
Pelabuhan di Gunung Sitoli	55



JALAN MENUJU PEMULIHAN DI ACEH & NIAS PASCA-TSUNAMI

REKONSTRUKSI INFRASTRUKTUR MELALUI PROYEK-PROYEK IRFF

**Kantor Bank Dunia Jakarta**

Gedung Bursa Efek Indonesia Tower II / Lantai 12
Jl. Jend. Sudirman Kav. 52-53
Jakarta 12910 Indonesia
Tel: +62(21)5299-3000
Fax: +62(21)5299-3111
www.worldbank.org

Dicetak Tahun: 2010

Publikasi ini adalah produk Bank Dunia dan Multi Donor Fund untuk Aceh dan Nias

Pengakuan

Booklet ini disiapkan oleh kelompok kerja proyek yang terdiri dari Suhail Jme'an, Khairy Al-Jamal, Agus Sjamsudin, Kris Hedipriyantoko, Lixin Gu, Andre Bald.

Dengan dukungan dari:

Rebekka Hutabarat, Ira Marina

External Relations: Randy Salim, Puni Ayu Anjungsari Indrayanto

Pewawancara dan Penulis Kontributor: Yuli Ismartono

Design & Layout: Indra Irnawan & Aisuke

Penterjemahan: Marcellinus Jerry Winata & Hendrayatna Tafianoto

Foto: Edwin Karambe (GHD)

Didanai oleh: Multi Donor Trust Fund

**Kantor MDF Jakarta**

Gedung Bursa Efek Indonesia Tower I / Lantai 9
Jl. Jend. Sudirman Kav. 52-53
Jakarta 12910 Indonesia
Tel: +62(21)5229-3000
Fax: +62(21)5229-3111
www.multidonorfund.org

Prakata

Pemulihan bencana tsunami pada bulan Desember 2004 dan gempa lanjutan pada bulan Maret 2005 menjadi tantangan besar bagi Pemerintah Indonesia. Sebagai daerah bencana terparah, Provinsi Aceh dan Kepulauan Nias mengalami korban jiwa, kehilangan tempat tinggal, gangguan perekonomian, dan kehancuran luar biasa. Besarnya skala bencana tersebut sangat membuat kewalahan dan memerlukan bantuan dunia. Dari gelombang kehancuran itu, timbul gelombang solidaritas yang lebih besar dari kawan-kawan Indonesia di komunitas internasional.

Multi Donor Fund untuk Aceh & Nias dibentuk pada 10 Mei 2005 oleh Pemerintah Indonesia dan komunitas internasional untuk membantu mengkoordinasikan dana yang disediakan bagi rekonstruksi pascabencana. MDF menghimpun komitmen pemberian dana senilai kira-kira \$678 juta dari 15 donor bilateral dan multilateral (Komisi Eropa, Belanda, Inggris, Bank Dunia, Swedia, Denmark, Norwegia, Kanada, Bank Pembangunan Asia, Amerika Serikat, Jerman, Belgia, Finlandia, Selandia Baru, dan Irlandia), serta telah menunjukkan kemampuannya sebagai mitra terpercaya bagi Pemerintah Indonesia dalam proses pemulihan.

Sebagai tanggapannya, Pemerintah Indonesia mendirikan Badan Rehabilitasi dan Rekonstruksi (BRR) untuk memimpin dan mengelola semua aspek pemulihan. Prioritas BRR adalah memberi perumahan dan membangun kembali infrastruktur penting. Bank Dunia, yang merupakan mitra MDF dan juga Pemerintah Indonesia, berperan penting dalam program pemulihan pascabencana. Salah satu program tersebut adalah Fasilitas Pendanaan Rekonstruksi Infrastruktur (IRFF) yang berfokus pada rekonstruksi pasokan air utama dan sistem drainase, sumber daya air, serta infrastruktur jalan dan pelabuhan di Aceh dan Nias. Meskipun pelaksanaan IRFF mengalami banyak tantangan dan keterlambatan karena lemahnya kapasitas lokal dan kondisi yang sulit, proyeknya sudah hampir selesai dan sebagian besar hasil yang diharapkan sudah tercapai. Laporan ini memberikan gambaran berupa tanggapan penduduk setempat secara terbuka terhadap beberapa proyek di bawah IRFF dan dampaknya terhadap kehidupan mereka sehari-hari.

Tampak jelas bahwa IRFF telah menghasilkan dampak positif yang berarti. Kami berbahagia atas pencapaian ini dan bangga atas kerja sama, dedikasi, dan kerja keras berbagai pihak yang telah membantu membangun kembali masa depan yang lebih baik bagi Aceh dan Nias. Kami pun berterima kasih kepada kawan-kawan kami di komunitas internasional atas dukungan yang tak pernah putus.



Irwandi Yusuf
Gubernur Aceh



Agoes Widjanarko
Sekretaris Jenderal Kementerian
Pekerjaan Umum



Stefan G. Koeberle
Direktur Bank Dunia untuk
Indonesia



Singkatan dan Akronim

IREP	<i>Infrastructure Reconstruction Enabling Program</i> (Program Dukungan Rekonstruksi Infrastruktur)
IRFF	<i>Infrastructure Reconstruction Financing Facility</i> (Fasilitas Pendanaan Rekonstruksi Infrastruktur)
MDF	<i>Multi Donor Fund for Aceh & Nias</i> (Dana Multi Donor untuk Aceh & Nias)
NGO	<i>Non-Governmental Organization</i> (LSM/Lembaga Swadaya Masyarakat)
USAID	<i>US Agency for International Development</i> (Lembaga Amerika Serikat untuk Pembangunan Internasional)

Jalan Menuju Pemulihan

Rekonstruksi Infrastruktur di Aceh dan Nias Melalui Proyek- Proyek IRFF

Gempa bumi dan tsunami pada bulan Desember 2004 telah menyebabkan kematian dan kehancuran besar di daerah pantai di sekitar Samudera Hindia, termasuk di Indonesia, Thailand, Sri Lanka, dan Provinsi Tamil Nadu di India. Lebih dari 300.000 orang kehilangan nyawanya dan 230.000 di antaranya berasal dari Indonesia, yaitu dari Provinsi Aceh di ujung utara Pulau Sumatera. Gempa delapan menit berkekuatan 9,3 pada skala Richter ini merupakan gempa terbesar kedua di dunia yang pernah tercatat. Guncangannya menimbulkan gelombang setinggi 30 meter yang menerjang ke darat sampai sejauh dua kilometer dan menghancurkan semuanya: pelabuhan, jalan, jembatan, bendungan, bangunan,

dan rumah penduduk. Tak lama kemudian, pada bulan Maret 2005, terjadi lagi gempa yang menyebabkan kerusakan berat dan korban jiwa di Pulau Nias yang terletak di Provinsi Sumatera Utara dan sebagian wilayah Aceh. Karena itu, rekonstruksi infrastruktur yang rusak menjadi prioritas utama bagi Pemerintah Indonesia dalam upaya pemulihan setelah kedua bencana alam besar tersebut.

Kehancuran luar biasa di Aceh dan Nias telah mengundang simpati dunia sehingga terkumpul hampir US\$ 7 miliar untuk mendanai program rekonstruksi dan rehabilitasi. Pemerintah Indonesia mengkoordinasikan keseluruhan upaya rekonstruksi melalui Badan Rehabilitasi dan

Rekonstruksi (BRR), sebuah badan otonom yang dibentuk Pemerintah Indonesia untuk memimpin upaya pemulihan dan rekonstruksi. Mandat BRR berakhir pada April 2009 dan kini, Badan Perencanaan dan Pembangunan Nasional (Bappenas)-lah yang memegang tanggung jawab untuk mengkoordinasikan upaya rekonstruksi yang tersisa setelah berakhirnya masa tugas BRR.

Dana Amanah Multi-Donor untuk Aceh dan Nias (Multi-Donor Trust Fund for Aceh and Nias - MDF) dibentuk untuk mendukung upaya Pemerintah Indonesia dalam mengkoordinasikan dan menggerakkan bantuan donor bagi rekonstruksi dan rehabilitasi Aceh dan Nias. MDF mengumpulkan

kontribusi bernilai sekitar US\$678 juta dari 15 donor untuk menunjang pelaksanaan program pemulihan dan rekonstruksi pemerintah. MDF dipimpin oleh Komite Pengarah yang beranggotakan perwakilan dari pemerintah pusat dan provinsi, donor, dan masyarakat madani, serta dikelola oleh Bank Dunia selaku pemegang amanah (*trustee*). MDF menyumbangkan kira-kira sepuluh persen dari keseluruhan dana rekonstruksi untuk Aceh dan Nias. Dana tersebut disalurkan melalui 23 proyek di berbagai bidang yang mencakup pemulihan komunitas, infrastruktur besar dan transportasi, penguatan pemerintahan dan peningkatan kapasitas, pelestarian lingkungan, penyempurnaan proses pemulihan secara keseluruhan, serta pembangunan ekonomi dan mata pencaharian.

Tugas besar merekonstruksi infrastruktur utama di Aceh dan Nias dilaksanakan melalui upaya

terkoordinasi antara Pemerintah Indonesia dan MDF. Dana senilai US\$137 juta telah dialokasikan oleh MDF melalui Fasilitas Pendanaan Rekonstruksi Infrastruktur (IRFF), sedangkan Pemerintah Indonesia menyediakan tambahan US\$107.3 juta untuk pendanaan bersama melalui BRR. Selain itu, IRFF pun ditunjang oleh Program Dukungan Rekonstruksi Infrastruktur (IREP) senilai US\$ 42 juta yang juga didanai MDF. Kedua proyek ini dijalankan bersama-sama untuk mendukung perancangan, pembiayaan, dan pelaksanaan lebih dari 52 subproyek infrastruktur oleh Pemerintah Indonesia. Pelaksanaan proyek pada awalnya dilakukan melalui BRR, tetapi setelah selesainya masa tugas BRR, maka pelaksanaan ditransisikan ke Kementerian Pekerjaan Umum Pusat dalam koordinasi dengan Dinas Pekerjaan Umum Provinsi. Bank Dunia bertugas mengawasi sebagai Lembaga Mitra MDF bagi kedua proyek tersebut.

Proyek IRFF membiayai serangkaian pekerjaan rekonstruksi infrastruktur bermutu tinggi yang mencakup jalan nasional, provinsi, dan kabupaten, jembatan, pelabuhan, dan sistem air. Melalui berbagai pekerjaan tersebut, IRFF berkontribusi terhadap rekonstruksi jaringan transportasi strategis di Aceh dan Nias. IRFF menggunakan rencana investasi infrastruktur setempat dan strategi IREP yang dibuat bersama-sama dengan BRR, untuk mengidentifikasi proyek yang dapat dilaksanakan. Kajian dampak lingkungan dan rencana pengelolaan terkait memastikan bahwa perlindungan lingkungan sudah siap. Lingkungan operasi yang sulit menjadi tantangan bagi pelaksanaan proyek, baik secara fisik maupun kelembagaan. Bencana yang terjadi telah berdampak besar terhadap infrastruktur, terutama di daerah yang paling parah di sepanjang pantai barat Aceh. Jembatan,

jalan, pelabuhan, dan infrastruktur lainnya luluh lantak, sementara kapasitas kelembagaan setempat telah melemah akibat konflik selama beberapa dekade.

Proyek berfokus terutama pada rekonstruksi infrastruktur transpor yang penting untuk memberikan akses ke pusat kegiatan ekonomi. Dalam kasus tertentu, seperti di ibu kota provinsi Banda Aceh, dibangun jalan yang betul-betul baru. Langkah ini dimaksudkan untuk memastikan supaya para penduduk memiliki peluang keberhasilan yang lebih besar saat menjalani kembali hidupnya seperti sebelum tsunami. Selain itu, sejumlah jalan dipilih untuk perbaikan tak hanya karena mengalami kerusakan akibat gempa dan tsunami, tetapi juga karena jalan tersebut sudah lama terabaikan akibat konflik bersenjata selama 25 tahun di Aceh antara pemerintah dan Gerakan Aceh Merdeka (GAM). Program rekonstruksi infrastruktur juga

mencakup pembangunan kembali pelabuhan, sistem drainase, dan sistem air. Bagian dari garis pantai dan muara sungai yang rusak dibangun kembali dan diperkokoh lagi dengan penghalang ombak dan dinding pelindung pasang yang baru.

IRFF dan IREP telah memberikan hasil yang sangat berarti karena telah mendukung perancangan, pembiayaan, dan pelaksanaan lebih dari 52 subproyek infrastruktur oleh Pemerintah Indonesia. Sampai dengan 30 September 2010, 50 subproyek telah diselesaikan, sementara dua lagi masih dalam pembangunan, dan satu lagi sedang disiapkan untuk dimulai. Sejauh ini, kedua proyek yang dijalankan bersamaan tersebut telah membangun kira-kira 500 kilometer jalan tingkat nasional dan provinsi, 87 kilometer jalan tingkat kabupaten, lima pelabuhan, dan 11 sistem pasokan air. Investasi strategis terakhir oleh MDF dalam

infrastruktur skala besar telah dimulai, yaitu konstruksi jalan nasional oleh IRFF sepanjang 50 kilometer dari Calang ke Meulaboh di pantai barat Aceh, termasuk Jembatan Kuala Bubon. Proyek ini diperkirakan mampu memberikan manfaat bagi mata pencaharian dan akses terhadap layanan dasar bagi lebih dari 900.000 penduduk.

Saat ini belum banyak laporan mengenai dampak keseluruhan dari infrastruktur yang baru dibangun dan direkonstruksi di daerah yang terkena gempa dan tsunami. Dalam upaya mendokumentasikan pandangan jujur dari penduduk yang tinggal di daerah pelaksanaan proyek IRFF dan IREP, seorang jurnalis ditugaskan mengunjungi sejumlah lokasi proyek untuk mewawancarai para penduduk yang merasakan dampak pekerjaan infrastruktur, baik langsung maupun tidak langsung. Buklet ini menampilkan hasil pengumpulan informasi

tersebut, yang dimaksudkan untuk memberikan gambaran tentang tanggapan penduduk setempat terhadap beberapa proyek dan dampak proyek pada kehidupan sehari-hari mereka.

Laporan ini juga menampilkan pandangan pejabat publik setempat, seperti bupati dan pejabat senior. Namun, sebagian besar komentar berasal dari para penduduk yang mengungkapkan pendapatnya secara jujur dan terbuka tentang pandangan mereka terhadap perubahan yang terjadi di sekitar mereka setelah pembangunan dan rehabilitasi jalan perkotaan dan pedesaan, pelabuhan, sistem air, serta berbagai fasilitas lainnya.

Kumpulan cerita berikut ini tidak dimaksudkan sebagai analisis atau studi mendalam atas dampak berbagai proyek.

Tulisan ini hanyalah catatan jurnalistik yang dimaksudkan untuk mengumpulkan kesan dan persepsi penduduk di Aceh dan Nias mengenai dampak upaya pemulihan terhadap kehidupan mereka, juga harapan dan kekecewaan mereka, serta cara mereka menghadapi realita baru setelah bencana besar enam tahun lalu.

Penduduk Aceh dan Pulau Nias menghadapi tantangan besar seiring berakhirnya upaya pemulihan. Namun, dengan adanya fasilitas baru yang diberikan melalui berbagai proyek IRFF dan IREP, mereka kini memiliki dasar yang lebih kuat untuk membangun kembali kehidupan mereka dan berusaha mencapai pertumbuhan ekonomi berkelanjutan.

Jalan Raya Pengharapan

Nama Proyek	:	Jalan Akses Kota Baru, Banda Aceh
Biaya	:	US\$ 2,99 Juta
Tanggal Penyelesaian Pembangunan	:	31 Maret 2009
Serah Terima Manajemen Aset	:	9 April 2009



Sebelum



Sesudah



Jalan raya baru sepanjang dua kilometer di sebelah selatan Banda Aceh, ibu kota Provinsi Aceh, belum juga dinamai tiga bulan setelah resmi dibuka pada April 2009. Tetapi, jalan raya berlajur empat yang nama proyeknya adalah – Jalan Akses Kota Baru Tahap 2 – sudah mulai menarik berbagai kegiatan ekonomi.

Di kedua sisi jalan yang berawal dari perempatan Simpang Surabaya dan berakhir di jalan arteri Sukarno-Hatta ini tampak berbagai ruko, rumah, dan restoran yang baru dibangun. Beberapa bangunan yang cukup terkenal, di antaranya adalah Kantor Kejaksaan Negeri Aceh, ruang pameran dan dealer Toyota, serta sebuah pompa bensin Pertamina. Ada pula terminal bus besar untuk bus antar provinsi dari dan ke Medan, Sumatera Utara.

Jalan Akses Kota Baru Tahap 2 adalah jalan raya yang benar-benar baru, tidak seperti jalan raya pantai yang telah hancur dalam tsunami 2004 yang menelan korban jiwa hampir 200.000 orang di Aceh utara dan barat. Sebetulnya, jalan ini sejak dulu sudah direncanakan dalam rencana induk Banda Aceh untuk memperluas batas kota dan membangun jaringan jalan protokol sebagai penunjang perluasan.

“Pembangunannya dipercepat sehingga daerah itu dapat segera berkembang dan menghidupkan kembali ekonomi setempat,” kata Wakil Walikota Banda Aceh, Illiza Sa’aduddin Djamal. Sebagai perpanjangan Jalan Akses Kota Baru Tahap 1 yang dibangun oleh Badan Rehabilitasi dan Rekonstruksi (BRR), Jalan Tahap 2 diidentifikasi oleh otoritas

setempat sebagai proyek yang akan dibangun oleh Fasilitas Pendanaan Rekonstruksi Infrastruktur (IRFF) dengan bantuan dari Program Dukungan Rekonstruksi Infrastruktur (IREP).

Wakil Walikota Illiza punya harapan besar bahwa jalan tersebut akan menjadi bagian penting dari pengembangan industri pariwisata kota Banda Aceh. “Kami sedang bekerja sama dengan pemerintah di Kabupaten Aceh Besar dan Sabang untuk membuat paket wisata khusus yang mencakup ketiga daerah ini,” tuturnya. Hal yang sama juga dilakukan untuk jalan raya penghubung baru lainnya.

Illiza memimpikan dapat menarik wisatawan dalam negeri dan juga pengunjung dari negara tetangga seperti Malaysia dan negara

Asia lainnya untuk menikmati keindahan pantai dan laut di Sabang, keindahan alam di Aceh Besar, serta sejarah dan budaya di Banda Aceh. “Para pengunjung bisa datang kesini dan melihat sendiri bagaimana daerah yang hancur akibat perang saudara dan bencana alam dapat berubah menjadi masyarakat yang damai dan siap meraih kemakmuran,” tambahnya lagi.

Bagi penduduk Desa Batoh yang terletak tak jauh dari jalan raya baru itu, sudah banyak perubahan positif yang terjadi. Tarmiji, 52, pemilik warung kopi DhapuKopi, adalah salah satu contohnya. Ketika harga tanah turun drastis tak lama setelah terjadinya tsunami, Tarmiji mengambil kesempatan dan membeli dua toko di persimpangan strategis

antara Jalan Akses Kota Baru dan Simpang Surabaya-Batoh-Arteri Lampeuneureut. Sebagai pemilik sebuah minimarket di pusat kota Banda Aceh, ia tadinya berencana membuka satu cabang lagi di tempat baru dengan pertimbangan bahwa penduduk di kawasan itu akan terus bertambah. Banyak penduduk yang selamat dari tsunami mengalami trauma dan pindah menjauhi pinggir pantai untuk tinggal lebih ke tengah, beberapa dari antara mereka pindah ke daerah yang berbatasan dengan jalan baru.

Sekitar setahun lalu, Tarmiji berubah pikiran dan memutuskan untuk membuka warung kopi saja, bukan minimarket. Mengingat kebiasaan penduduk Aceh yang suka minum kopi, tampaknya itu keputusan yang tepat. Warung kopinya yang berlantai dua – hanya

ada satu warung kopi lain di Banda Aceh yang sama besarnya – sering kehabisan tempat duduk saat ia menayangkan pertandingan sepak bola di monitor layar datar besar berukuran 2 x 1,5 meter.

“Usahaku akan jauh lebih laris saat jalan baru sudah ramai,” kata Tarmiji. Karyawannya yang berjumlah 24 orang tidak digaji. Mereka menerima bagi hasil dari pendapatan warung kopi, sebuah cara untuk menanamkan tanggung jawab dan rasa memiliki dalam mengelola usaha itu.

Di ujung lain jalan itu, yang membentuk pertigaan dengan *ring road* Sukarno-Hatta, Juned Daud, seorang pensiunan guru yang memiliki toko perlengkapan sekolah, juga mengutarakan optimisme serupa. Sebagai Kepala Desa Lampeuneureut, ia melihat

sendiri bagaimana harga tanah di sekitar jalan baru, yang dulunya hanya rawa dan sawah, naik hampir sepuluh kali lipat dari harga semula Rp 200.000 per meter persegi dua tahun lalu. Meski demikian, orang tetap saja berlomba-lomba membeli tanah yang paling dekat dengan jalan. “Saya dengar ada orang mencari lahan yang cukup besar untuk dibangun mal dan siap membayar mahal,” kata Juned, yang masih terheran-heran melihat orang berburu tanah di sekitar jalan baru itu, padahal harganya sudah meroket.

Sebagai kepala desa, ia senang daerah tempat tinggalnya kini tidak lagi banjir di musim hujan berkat saluran pembuangan untuk menampung kelebihan air dan menyalurkannya ke tempat lain. Tempat di belakang rumahnya dulu sering tergenang pada saat

musim hujan dan airnya tidak dapat mengalir sehingga menjadi tempat berkembang biak nyamuk penyebab demam berdarah. Namun sekarang, tak ada lagi genangan air seperti itu dan tempat di belakang rumahnya kering sepanjang tahun.

Walau mengakui bahwa jalan baru itu telah membawa banyak manfaat, ia juga mengingatkan bahwa ada sisi negatif: kejahatan yang meningkat di dekat daerah ramai seperti terminal bus dan tempat usaha. “Kami khawatir para penjahat itu akan mulai menyebar ke lingkungan kami,” ungkapnya. Untuk berjaga-jaga terhadap masalah keamanan, ia dan orang-orang di desanya melakukan ronda. Sekelompok sukarelawan desa juga bergantian berpatroli secara rutin pada siang hari.



Bagi Mohammad Abubakar, jalan baru itu merupakan kabar baik. Ia seorang guru SD yang rumahnya berada di jalan kecil di sisi jalan baru. Sebelum jalan itu dibangun, ia perlu waktu satu jam setiap pagi untuk mengantar ketiga anaknya ke sekolah dengan sepeda motor. Sekarang, ia hanya memerlukan waktu setengah jam. Abubakar dan beberapa orang saudaranya pindah ke daerah itu setelah mereka kehilangan tiga orang anggota keluarganya akibat tsunami.

Rusnah, 35, seorang ibu rumah tangga yang suaminya bekerja tidak jauh dari lokasi proyek pembangunan jalan, berkata bahwa jalan baru itu berarti ketiga anaknya tidak perlu lagi berjalan melewati rawa untuk sampai ke sekolah. Ini juga mempersingkat perjalanan ke pusat kota untuk

berbelanja. “Saya tidak perlu lagi berjalan kaki dua kilometer melalui tanah rawa untuk menuju terminal minibus terdekat. Saya tinggal menunggu saja bus atau *labi-labi* (sejenis angkutan umum) di tepi jalan,” kata Rusnah.

Meskipun kehidupan saat ini lebih mudah dan menyenangkan bagi kebanyakan penduduk, terutama pasangan muda, mereka yang lebih tua merindukan kehidupan dahulu yang lebih bebas dan banyak mengandalkan alam untuk pangan. Usop, 56, dan istrinya Rusmiah, 47, telah menjual lahan mereka yang tidak termasuk dalam proyek pembangunan jalan. Karena tidak ingin pindah ke daerah lain, Usop membeli tanah yang masuk lebih jauh ke pedalaman. Ia dan istrinya masih terus membantu para petani yang luas sawahnya sudah berkurang drastis. Tetapi,





walaupun hampir semua orang senang karena rawa sudah tidak ada lagi, sebenarnya mereka justru merasa kehilangan. “Kami dulu tiap hari memetik bayam liar,” cerita Rusmiah, yang sekarang harus pergi ke pasar setempat untuk membeli keperluannya.

Sekarang ini, tantangan terbesar yang dihadapi masyarakat dan pemerintah Banda Aceh adalah untuk memastikan bahwa jalan baru itu, yang menghubungkan empat desa, dipelihara dan digunakan dengan baik. Tak lama setelah resmi dibuka, jalan itu mulai menjadi ajang balapan liar di malam hari. Tapi sekarang tidak lagi.

Illiza, Wakil Walikota Banda Aceh, telah siap menghadapi masalah ini dan ia tahu cara menanganinya.

“Setiap minggu sehabis salat Jumat, kami mengumpulkan para pemuda dan menyampaikan tentang perlunya menjaga fasilitas di sekitar lingkungan mereka,” kata Illiza. Ia mengklaim bahwa sosialisasi seperti itu dilakukan terus-menerus dan dapat dilaksanakan dengan berbagai cara. “Kami mensponsori perlombaan dan memberi hadiah bagi lingkungan yang berhasil mempertahankan kebersihan dan keamanan di daerah mereka,” jelasnya.

Dari sudut pandangnya, tujuan akhir kegiatan tersebut adalah menanamkan rasa kepemilikan kepada masyarakat berbagai fasilitas umum, seperti jalan baru, sehingga mereka akan secara sukarela menjaga fasilitas tersebut tanpa perlu diminta oleh pemerintah.



Air dari Sungai (Krueng) Aceh

Nama Proyek	:	Pasokan Air Siron, Aceh Besar
Biaya	:	US\$ 1,77 Juta
Tanggal Penyelesaian Pembangunan	:	30 September 2009
Serah Terima Manajemen Aset	:	13 April 2009



Sebelum



Sesudah

Tujuan Proyek:

Untuk menyediakan air minum bersih bagi 10.000 kepala keluarga di Banda Aceh dan Aceh Besar.

Di atas pintu masuk kantor PDAM di Kota Siron, Kabupaten Aceh Besar, tergantung spanduk yang mengimbau masyarakat agar membayar iuran air tepat waktu. Spanduk itu mengingatkan konsumen bahwa mereka harus membayar untuk kemudahan menggunakan air bersih yang disalurkan lewat pipa langsung ke rumah, sebuah hal baru bagi banyak keluarga yang sudah sejak lama hanya bergantung pada air sumur.

“Banyak penduduk yang beranggapan bahwa air adalah anugerah Tuhan dan sudah selayaknya gratis,” cerita Ayub dengan gusar. Ayub memimpin fasilitas pasokan air Siron yang selesai dibangun pada Maret 2009 dengan menggunakan dana dari

Fasilitas Pendanaan Rekonstruksi Infrastruktur (IRFF).

Proyek Pasokan Air Siron merupakan salah satu program rekonstruksi pasca-tsunami tahun 2004 yang dilaksanakan oleh pemerintah provinsi Aceh demi memperbaiki pelayanan bagi masyarakat. Proyek ini dibangun untuk memasok air bersih bagi sekitar 7.500 kepala keluarga di perumahan baru di daerah Baitussalam yang dulu hancur total akibat tsunami 2004, dan bagi sekitar 2.000 rumah yang berada di sekitar lokasi pengolahan air Siron.

Sumber airnya adalah Sungai (Krueng) Aceh, yang mengalir melewati fasilitas tersebut. Setelah dilewatkan melalui saluran masuk sepanjang 200 meter, air dengan debit 40 liter per detik mengalir menuju dua fasilitas pengolahan

dan penyaringan, lalu disimpan dalam tangki-tangki reservoir besar. Dari situ, air dialirkan melalui sistem pipa sepanjang 19,5 kilometer ke rumah-rumah di sekitar Siron dan ke perumahan Baitussalam yang berjarak kira-kira tiga kilometer.

“Mereka seharusnya berterima kasih, bukan?” tanya Ayub tanpa mengharapkan jawaban, “tapi mengajak mereka untuk membayar iuran tepat waktu rasanya sulit sekali.” Ia menawarkan berbagai hadiah, seperti payung gratis, jika mereka membayar tepat waktu, bahkan jika mereka hanya melakukannya satu kali dalam tiga bulan. Ayub mengklaim bahwa hanya 60 persen pelanggannya yang membayar tepat waktu -- itu pun jika memang membayar -- iuran bulanan yang rata-rata sebesar Rp 15.000 sampai 20.000.



Sebetulnya para penduduk bukannya tidak tahu tentang tanggung jawab mereka setelah memperoleh air bersih yang disalurkan melalui pipa ke rumah. Tim IRFF telah mengadakan kampanye kesadaran di antara berbagai kelompok penduduk desa jauh sebelum proyeknya selesai.

Keengganan konsumen, yang kebanyakan adalah buruh dan petani, untuk membayar air bersih adalah karena mereka harus membayar Rp 650.000 untuk biaya sambungan pipa. “Biaya itu terlalu besar bagi mereka,” kata Mawardi Ali, penduduk Siron dan anggota DPR Aceh. Ia mengatakan bahwa banyak penduduk yang berharap ada LSM yang bersedia mengganti biaya sambungan sebelum mereka berlangganan air bersih.

Alasan lainnya mengapa para penduduk tampaknya tidak terlalu peduli untuk membayar pemakaian

air adalah karena hampir semua pemilik rumah di Kabupaten Aceh Besar memiliki sumur sendiri. “Banyak penduduk Siron, seperti saya sendiri, yang menyambut gembira air bersih karena air sumur terasa seperti karat,” tutur Mawardi. Ia masih menggunakan air dari sumur untuk mencuci motor dan menyirami kebun, dan hanya menggunakan air pipa untuk minum dan memasak.

Penduduk Siron lain yang tampaknya senang dengan fasilitas pasokan air yang dibangun Bank Dunia ini adalah Mulyani, 35, ibu dua anak yang masih kecil dan istri pegawai negeri. Ia tinggal di jalan kecil di sisi jalan utama yang membelah desanya. Setelah anak-anaknya pergi ke sekolah pada pagi hari, ia pun menjaga warung yang menjual makanan kecil dan berbagai barang lain di halaman depan rumahnya.





“Senang rasanya bisa mendapat air bersih langsung di rumah,” kata Mulyani, yang kini tak lagi perlu membeli air minum dalam kemasan. Seperti Mawardi, ia kini menggunakan air sumur untuk menyirami kebun yang ditanami bunga dan tanaman bumbu.

Ia sangat gembira mendapat pasokan air bersih dari pipa karena sebelum pemasangan pipa, ketinggian air di sumurnya begitu rendah sampai-sampai ia dan suaminya mempertimbangkan untuk menggali sumur baru. Dan memang banyak rumah di situ yang memiliki lebih dari satu sumur. Tetapi, untuk menggali sumur diperlukan biaya Rp 1 juta dan mereka tidak punya uang sebanyak itu. Ketika proyek baru itu diumumkan, ia buru-buru mendaftar ke kepala desanya untuk menjadi pelanggan. “Saya yang pertama,” kenangnya dengan bangga.

Sebagian besar kepala keluarga di jalan kecil yang sama dengan Mulyani kini telah mendapat air bersih dan seperti dirinya, mereka sering menunggu tiga bulan atau lebih sampai iuran airnya menumpuk sebelum mendatangi kantor Ayub untuk membayar iuran tersebut. Kebanyakan penduduk Siron bukannya tidak mau membayar. Mereka menyadari bahwa ada ongkos yang perlu dibayar untuk kenyamanan, dan Mulyani paham bahwa sambungan air bersih berarti tidak perlu menggali sumur. Walaupun demikian, ia tetap memohon dengan lirih, “Tolong sampaikan supaya iuran bulanan bisa diturunkan.”

Pengetesan seluruh system sesuai perencanaan pada saat ini masih tergantung pada penyelesaian pembangunan jembatan perpipaan yang melintasi Krueng Aceh.



Jalur ke Calang

Nama Proyek	:	Dayah Baro-Ujong Serangga, Calang Aceh Jaya
Biaya	:	US\$ 0,71 Juta
Tanggal Penyelesaian Pembangunan	:	17 Maret 2008
Nota Kesepakatan Pengoperasian Aset / Pemeliharaan	:	26 Oktober 2007



Sebelum



Sesudah



Kehidupan Tarmiji, yang lahir dan besar di Calang, ibu kota Kabupaten Aceh Jaya, adalah potret orang yang tak kenal menyerah. Pada masa ketika pemberontak Gerakan Aceh Merdeka (GAM) sering memancing kekacauan di sejumlah daerah, Tarmiji hampir saja tertembak saat menjaga tokonya. Pada Desember 2004, setelah terjadinya gempa, Tarmiji melarikan istri dan anak-anaknya dengan sepeda motor menuju daerah perbukitan sehingga selamat dari tsunami yang menghancurkan Calang.

Selama masa sulit ketika baru terjadi bencana dan semua infrastruktur hancur sehingga barang-barang langka, Tarmiji menaiki motornya ke daerah yang tidak terlalu parah untuk membeli rokok dan menjualnya lagi di Calang. Toko pertamanya setelah tsunami adalah tenda darurat tempat dirinya berjualan sembako. Sekarang, Tarmiji adalah

wiraswastawan yang berhasil dan semua usahanya berada di jalan yang menjadi simbol pemulihan dan pembangunan mendatang di Calang. Setelah dihancurkan tsunami lima tahun yang lalu, jalan penyangga Dayah Baro-Ujung Serangga yang baru kini menghubungkan Calang ke jalan raya Banda Aceh-Calang. Jalan yang melewati enam desa berpenduduk lebih dari 5.000 jiwa ini menjadi saksi bagi orang-orang yang kembali dan berusaha menyambung lagi kehidupannya.

“Saya orang pertama yang membeli tanah di sini dan yang pertama pula membuka toko,” kata Tarmiji, yang tokonya menjual macam-macam, mulai dari peralatan rumah tangga hingga bahan bangunan sederhana. Di sebelah toko, berdiri sebuah supermarket yang juga ia miliki dan jalankan, yang memenuhi kebutuhan ribuan warga asing yang bekerja di berbagai LSM

dan organisasi internasional untuk membangun kembali Calang setelah tsunami.

Menurut Tarmiji, tanah di sekitar tempatnya yang dulu berharga Rp 300.000 per meter persegi itu sudah naik tiga kali lipat sejak jalan sepanjang tiga kilometer itu dibangun. Walaupun masih ada tanah yang kosong, pembangunan baru dan beragam ruko, kantor, masjid, dan rumah yang sudah ada menandakan bahwa daerah itu tumbuh pesat.

Yang paling gembira dengan keberadaan jalan baru itu adalah Bupati Aceh Jaya Aznar Abdurrahman, yang baru terpilih setahun lalu dan sudah memiliki rencana untuk membangun kembali dan mengembangkan kota Calang. “Jalan ini adalah kunci bagi pengembangan daerah,”

Uraian Proyek:

Pembangunan jalan baru dua lajur untuk menyediakan akses transportasi ke Calang.

tuturnya. “Tetapi, kami memulai dari nol sehingga kami masih memerlukan banyak bantuan,” jelas Abdurrahman yang yakin bahwa daerah di sekitar jalan tersebut akan segera dibangun.

Sebagai salah satu kota yang paling hancur akibat bencana tahun 2004, Calang bersama daerah lain di sepanjang pantai barat Aceh yang indah itu masih banyak yang harus dikerjakan dari ketertinggalanya. Ombak tsunami setinggi 30 meter yang menghantam sampai sejauh dua kilometer ke darat hanya menyisakan satu rumah di tengah kota. Ironisnya, rumah itu milik Mohamad Amin, penduduk kota yang paling kaya dan sering dijuluki ‘Nek Beng’ karena seringnya ia menyetorkan uang ke bank setempat. Sebagai salah satu dari sedikit orang yang selamat, ia telah menetapkan bahwa rumah itu harus tetap berdiri dan tidak boleh diapa-apakan. Selain bangunan, berbagai infrastruktur kota pun

hancur – jalan, sumber air bersih, dan jaringan listrik.

Masalah terbesar yang dihadapi Abdurrahman adalah kurangnya listrik seiring terus tumbuhnya ekonomi Kabupaten Aceh Jaya. Dengan pasokan yang hanya sebesar 1 megawatt, Calang hanya mampu memasok listrik ke desa-desa secara bergiliran. Akibatnya sering terjadi pemadaman. “Hal lain lagi yang sangat kami butuhkan agar Calang dapat tumbuh pesat adalah percepatan pembangunan jalan raya Banda Aceh-Calang di pantai barat,” kata sang bupati. Jalan sepanjang 200 kilometer yang dibangun oleh Sanggyo, sebuah perusahaan konstruksi Korea, dan didanai oleh USAID ini baru selesai seperempatnya.

Meski demikian, Calang tampaknya berhasil menarik orang-orang yang siap mengadu peruntungan di komunitas baru. Jika sebuah bank bersedia membuka cabang,





tentu ini berarti akan ada semakin banyak bisnis di situ. Bank Rakyat Indonesia (BRI) pertama kali membuka cabang di daerah tersebut pada 2006 ketika jalan Dayah Baro-Ujung Serangga masih dalam perencanaan. Sekarang, nasabah bank itu tumbuh 30 persen per tahun.

“Nasabah kami semakin banyak saja sejak jalan baru itu dibangun,” kata Bustanil, kepala kantor cabang BRI yang terletak di deretan ruko di tepi jalan Dayah Baro-Ujung Serangga. Banyak pelanggan bank merupakan pengusaha kecil-menengah, pedagang, dan pemilik warung kopi. Tetapi, sekarang semakin banyak petani karet, pinang, dan pala dari daerah sekitar yang juga membuka rekening. Di antara mereka yang ingin memperoleh kredit dari bank, terdapat pula sejumlah pencari emas; Bustanil teringat seorang penambang yang membawa enam kilogram emas untuk ditukar dengan uang tunai.

Bustanil yakin bahwa jalan itu akan semakin pesat perkembangannya karena pasar induk Calang akan segera dibuka. Bagi Alawiyah, 65, yang tinggal di ujung jalan tersebut, adanya pembangunan jalan ini berarti perjalanan yang lebih singkat dan lebih menyenangkan untuk berbelanja. Ia dan keluarganya juga merupakan bagian dari segelintir penduduk Calang yang selamat. Mereka tinggal di perbukitan dan hanya makan kelapa selama tiga hari sampai akhirnya air surut dan ia bisa kembali lagi ke rumahnya yang hancur. Alawiyah dan keluarganya harus menunggu hampir tiga tahun sebelum dapat pindah kembali ke rumah mereka, yang dibangun oleh salah satu LSM yang datang ke Calang untuk membantu rekonstruksi.

Lima tahun setelah tsunami, BRR, yang mengkoordinasikan upaya pemulihan di Aceh dan Nias, berakhir mandatnya pada bulan April 2009. Pada saat



bersamaan, sebagian besar dari ratusan LSM internasional yang bekerja di Aceh juga telah menyelesaikan programnya dan meninggalkan Aceh. Mereka telah memberikan sumbangsih besar selama lima tahun terakhir untuk menghidupkan kembali ekonomi setempat. Kepergian mereka telah menimbulkan kekosongan besar, satu lagi tantangan yang harus dihadapi masyarakat di Calang.

Salah satu tanda bahwa Calang semakin membaik adalah Toko Irma yang berada di bangunan yang sama dengan pasar induk Calang yang akan segera dibuka. Toko yang menjual kosmetik, baju impor, dan tas tangan itu hanya sendirian, dikelilingi toko-toko lain yang kosong. Itulah contoh keyakinan yang kuat.

Hasil dari Penghalang Ombak Padang Lageun

Nama Proyek	:	Penghalang Ombak, Aceh Jaya
Biaya	:	US\$ 1,92 Juta
Tanggal Penyelesaian Pembangunan	:	17 Oktober 2008
Nota Kesepakatan Pengoperasian Aset / Pemeliharaan	:	25 April 2008



Sebelum



Sesudah

Uraian Proyek:

Untuk menstabilkan mulut sungai sehingga tersedia akses yang aman ke laut bagi masyarakat nelayan dan untuk mencegah meluapnya sungai.

Hanya beberapa ratus meter dari jalan raya Banda Aceh-Calang di pantai barat Aceh, tampaklah pemandangan indah di titik bertemunya Sungai Padang Lageun dengan Samudera Hindia. Dulunya, sungai ini sering menimbulkan masalah bagi penduduk yang tinggal di tepiannya. “Sungai ini selalu banjir saat musim hujan,” kenang Banta, penduduk yang sudah lama tinggal di sana dan mengalami sendiri ketika air setinggi lutut menggenangi halaman dan rumahnya.

Sembilan desa yang lain pun mengalami hal serupa, padahal desa yang paling jauh jaraknya mencapai 12 kilometer dari pantai. Masalah yang lain lagi adalah sedimentasi parah yang terjadi di mulut sungai sehingga para nelayan sulit membawa kapal mereka ke arah laut.

Tsunami 2004 yang menghancurkan semuanya semakin memperparah

kerusakan akibat banjir rutin. Dalam upaya rekonstruksi dan rehabilitasi pantai barat yang rusak parah, daerah di sepanjang sungai itu diidentifikasi sebagai daerah yang memerlukan bantuan segera.

Bekerja sama dengan pemerintah Aceh Jaya, BRR- IRFF kemudian melaksanakan dua proyek. Yang pertama adalah pembangunan penghalang ombak yang menjorok sampai 100 meter ke arah laut dari mulut sungai, dengan tujuan memecah ombak dan mengurangi jumlah endapan. Yang kedua adalah menggunakan batu karang untuk memperkuat tanggul sungai sepanjang kira-kira 600 meter. Proyek ini juga mencakup penanaman pohon pinus di pantai untuk mencegah erosi oleh pasir.

Penghalang ombak yang selesai pada bulan Maret tahun ini tampaknya berhasil menghentikan banjir dan mencegah sedimentasi berlebihan di mulut sungai, sebuah perubahan yang disambut gembira, baik oleh nelayan yang tinggal

di kawasan muara maupun oleh petani yang tinggal lebih jauh dari pantai.

Para nelayan pun mencatat terjadinya peningkatan jumlah kepiting, udang, dan kerang yang diperoleh di sepanjang sungai. “Saya dapat menangkap sekitar 10 sampai 20 ekor kepiting, masing-masing seberat 1,5 kg, setelah menebar jaring pada malam hari,” kata Yunardi, seorang nelayan yang terpilih sebagai kepala desa Padang Lageun. Tergantung pada musimnya, kepiting yang berukuran cukup besar dapat dijual dengan harga Rp 35.000 sampai 40.000.

Pada malam sebelumnya, ia pun dapat mengumpulkan dua ember penuh kerang dari tepi sungai. Tangkapan Yunardi dibeli oleh pengepul yang menjualnya lagi di pasar ikan Calang atau Banda Aceh. Kadang-kadang, ia membawa sendiri ikan tangkapannya ke pasar.



Kepiting dan kerang merupakan sumber penghasilan tambahan yang sangat berarti ketika angin barat menghalangi Yunardi dan nelayan lainnya untuk melaut dan membawa pulang tangkapan harian sekitar 30 kilogram ikan kerapu dan kakap. Di sekitar pulau-pulau kecil tak jauh dari pantai, para nelayan dapat menemukan lobster, tangkapan yang lebih menjanjikan namun lebih sulit dicari.

Meskipun senang dengan adanya penghalang ombak, mereka berharap bebatuan penghalang di kedua sisi dapat diperpanjang lagi sampai kira-kira 100 meter ke arah laut. “Kalau tidak, kami khawatir tahun depan sedimentasi akan menghalangi lagi jalan kapal kami,” keluh Yunardi, yang berusaha berenang mengikuti arus ketika terjadi tsunami dan akhirnya berhasil menyambar dahan pohon.

Lebih jauh ke darat, banjir yang rutin terjadi merupakan masalah terbesar bagi petani di perkebunan karet dan di sawah. Jalan sempit yang membelah tanah rawa adalah satu-satunya penghubung antara berbagai desa tersebut dengan jalan raya Banda Aceh-Calang. “Kadang-kadang ketika angin dan ombak dari laut sangat kencang, jalanan akan tergenang air dan kami tidak dapat mencapai jalan utama sampai dua minggu lamanya,” kata Kepala Desa Padang, Mohammad Yuni.

Hal ini berarti mereka tidak dapat membeli sembako dan, yang lebih penting lagi, tidak dapat mengirimkan hasil pertanian ke jalan utama untuk diambil dan dibawa ke pasar di Calang, kota yang paling dekat. Sama seperti 80 kepala keluarga yang lain di desanya, Mohammad menanam

labu dan beragam sayuran lain untuk menambah pemasukan dari bertanam padi dan bekerja di perkebunan karet.

Mereka juga menjual buah musiman, seperti buah durian yang tumbuh subur di daerah mereka, dan sedang mencoba membudidayakan cokelat, tanaman yang telah menjadi produk utama di kabupaten tetangga. Para penduduk sering pergi ke rawa untuk mencari berbagai jenis ikan air tawar sebagai tambahan lauk mereka.

Semuanya kini semakin mudah setelah penghalang ombak selesai dibangun karena kini tidak ada lagi banjir yang dapat berlangsung sampai enam bulan. Sekarang, lima tahun sejak ia nyaris menjadi korban tsunami, Mohammad semakin optimis melihat masa depannya.

Jalan Two-in-One

Nama Proyek	:	Trieng Gadeng-Pangwa, Gigieng-Iboih, Pidie
Biaya	:	US\$ 1,17 Juta
Tanggal Penyelesaian Pembangunan	:	5 Mei 2008
Serah Terima Manajemen Aset	:	19 Februari 2009



Sebelum



Sesudah

Meskipun pantai timur Aceh tidak terkena dampak langsung gempa dan tsunami 2004, tetap saja terjadi kerusakan meluas sebagai efek sampingnya.

Ratusan hektar tanah tergenang air setinggi satu meter dan banyak sungai yang meluap. Banjir tersebut merusak lahan pertanian, jalan, dan infrastruktur lainnya.

Kabupaten Pidie teridentifikasi sebagai salah satu daerah yang paling parah karena jaringan jalannya rusak berat akibat banjir. Akibat selanjutnya adalah terganggunya sistem transportasi dan jalannya ekonomi setempat.

BRR dan organisasi internasional segera membantu dengan menyediakan dana bagi perbaikan dan pelebaran dua jalan akses ke kota Meureudu sebagai ibu kota kabupaten Pidie Jaya.

Tetapi keadaan politik telah mengubah arah proyek yang

telah disepakati antara MDF dan pemerintah kabupaten Pidie pada April 2006.

Beberapa bulan kemudian, DPR menyetujui permintaan dari pemerintah Provinsi Aceh untuk memecah Pidie menjadi dua kabupaten: Pidie dan Pidie Jaya.

Dengan demikian, proyek untuk membangun dua jalan bagi satu kabupaten kini menjadi dua jalan untuk dua unit pemerintahan yang berbeda. Bagian Trieng Gadeng-Pangwa sekarang terletak di Kabupaten Pidie Jaya yang baru, sementara bagian jalan Gigieng-Iboih tetap di Pidie. Secara keseluruhan, jalan itu melewati empat kecamatan.

“Kini saya paham bagaimana sulitnya memperpanjang jalan JK 13,” kata bupati Pidie Jaya, H.M Gade Salam, menyebut nama proyek rekonstruksi jalan lain yang didanai MDF.

Ia mengakui bahwa jalan Trieng Gadeng-Pangwa telah membawa manfaat besar sejak penyelesaiannya beberapa bulan yang lalu.

“Jalan ini sangat penting, tapi jalan ini pula yang paling berat kerusakannya, sehingga kami sangat mensyukuri perbaikannya,” tutur Gade Salam yang baru memangku jabatan barunya selama lima bulan.

Proyek rekonstruksi jalan ini merupakan salah satu yang ditambahkan dalam rencana awal 12 proyek infrastruktur yang didanai oleh MDF, dengan pertimbangan khusus bahwa jalan tersebut sudah lama terabaikan akibat konflik bersenjata.

Jalan Trieng Gadeng-Pangwa sepanjang lima kilometer ini nyaris hancur akibat efek lanjutan tsunami. Bahkan saat ini, jalan tersebut masih terbagi dua karena belum selesainya rekonstruksi

Jembatan Cot Lheu yang berada di tengah-tengah jalan.

Walaupun demikian, jalan yang telah diperbaiki ini sudah memberi manfaat bagi penduduk setempat seperti Abubakar yang dulunya adalah nelayan sebelum tsunami dan sekarang sedang mencoba peruntungannya bertanam semangka.

Menurut Bupati Pidie Jaya, Gade Salam, hasil pertanian adalah sumber pendapatan terbesar di daerahnya dan beras merupakan komoditas surplus.

“Kebun ini satu-satunya tempat yang menghasilkan semangka di kabupaten ini,” kata Abubakar, yang menanam buah itu di tanah seluas dua hektar yang berjarak kira-kira 300 meter dari pantai.

Bahkan ia mungkin satu-satunya petani yang menanam semangka berkulit kuning, hasil dari upaya pemuliaan yang hati-hati.

Abubakar memanen semangkanya tiga kali dalam setahun. Seorang pengepul datang untuk mengambil hasil panennya dan menjualnya lagi di berbagai pasar di Banda Aceh dan Medan.

Dengan mengingat masa lalunya sebagai penangkap ikan, Abubakar pun memelihara ikan air tawar dan udang di sebuah kolam, meskipun penghasilannya tidak sebanyak dari bertanam semangka.

Uraian Proyek:

Perbaikan jalan kabupaten.

“Inilah sebabnya mengapa jalan baru itu sangat membantu saya,” jelasnya, “Hasil panen bisa tiba di pasar lebih cepat dan semangka yang hancur dalam perjalanan ke pasar lebih sedikit.”

Sementara itu, sekitar 15 kilometer dari situ, jalan Gigieng-Iboih bahkan berdampak lebih besar lagi bagi kehidupan penduduk di sekitar daerah tersebut.

Di Persimpangan Iboih tempat bertemunya jalan itu dengan jalan raya Banda Aceh-Medan, para pengemudi ojek memperoleh banyak penghasilan dengan mengantar penduduk dari rumah mereka ke persimpangan itu, atau sebaliknya. Dari situ, para penduduk umumnya menumpang minibus sejauh delapan kilometer ke pasar atau pusat kota Sigli, ibu kota Kabupaten Pidie.

Puaskah mereka dengan jalan yang baru dibangun ini? “Tentu saja! Sekarang kami lebih jarang mengalami kebocoran ban dan tak perlu lagi sering-sering mengganti suku cadang,” kata salah seorang pengojek. Ia mengenakan biaya Rp 4.000 untuk perjalanan di sepanjang jalan empat kilometer itu.

Beberapa pelanggan tetap mereka berasal dari sekitar Yayasan Teuku

Cik Di Pasi, sebuah yayasan yang mengelola masjid, dayah (sejenis pesantren) dengan 450 orang siswa di sore hari, dan asrama untuk 43 orang siswa sekolah dasar sampai sekolah menengah, anak-anak yatim piatu akibat konflik bersenjata selama 30 tahun.

“Mereka tinggal di asrama, tetapi bersekolah di tempat lain dan biasanya pergi dengan berjalan kaki atau menumpang ojek,” jelas Tengku Abdurrahman yang mengelola tempat itu dan mengajar agama.

Yayasan yang telah berdiri 15 tahun itu, yang menggunakan nama ulama pendirinya, tidak menerima bantuan dari pemerintah dan membiayai kegiatannya hanya dengan sumbangan dari pengusaha di berbagai daerah, termasuk dari Medan, ibu kota Provinsi Sumatera Utara.





Tetapi, kebanyakan bantuan yang mereka peroleh berasal dari penduduk di sekitar daerah tersebut, terutama pada masa pasca-tsunami ketika mereka menerima 23.000 pengungsi yang mendirikan tenda-tenda darurat di lahan mereka seluas 1,5 hektar. Sebuah organisasi internasional mendirikan sekolah dasar bagi anak-anak pengungsi. Setelah anak-anak itu tak lagi mengungsi dan pulang ke rumahnya masing-masing, sekolah itu kemudian dipindahkan ke tempat lain, masih di daerah tersebut.

Bagi para siswa dayah, jalan baru itu sangat membantu. Begitu pula yang dirasakan Mohammad Yun, kepala desa Jaya Tunong. Para penduduk desa yang berjumlah 103 kepala keluarga itu bekerja sebagai petani (kebanyakan menanam padi) dan nelayan.

Banyak pula yang menanam cabai, bawang, dan membuat emping dari biji pohon melinjo, tanaman yang tumbuh subur di daerah ini. Semuanya kemudian dikumpulkan oleh *muege* (pengepul) yang menjualnya lagi di pasar Sigli.

“Para istri mengurus sawah ketika laki-laki mencari ikan di laut,” kata Mohammad Yun, meskipun ia mengakui bahwa musim hujan telah membatasi kesempatan mereka untuk melaut.

Pada saat itulah keuangan keluarga mereka sangat bergantung pada penjualan hasil panen dan pada jalan yang memungkinkan ekonomi setempat untuk menghidupi mereka.



Dari Simpang Mamplam ke Keude Samalanga

Nama Proyek	:	Simpang Mamplam-Keude Samalanga, Bireuen
Biaya	:	US\$ 0,62 Juta
Tanggal Penyelesaian Pembangunan	:	8 Maret 2008
Serah Terima Manajemen Aset	:	24 Februari 2009



Sebelum



Sesudah

*Uraian Proyek:**Perbaikan jalan kabupaten.*

Nurdin Abdul Rahman, Bupati Bireuen, tampak sibuk sekali. Bupati yang terpilih lewat pilkada tahun 2006 ini punya banyak gagasan untuk mempercepat pembangunan di kabupaten yang ia pimpin itu. “Kami memerlukan lebih banyak jalan penghubung, p e m b a n g k i t listrik, dan sumber air jika ingin menarik investor dan membangun agroindustri di daerah kami,” kata Nurdin, sambil mengakui kontribusi yang telah diberikan jalan Simpang Mamplan-Keude Samalanga yang baru direkonstruksi terhadap upaya tersebut.

Daerah ini dipilih bukan hanya untuk proyek rekonstruksi pasca-tsunami, tetapi sekaligus juga untuk memperbaiki kerusakan infrastruktur akibat terabaikannya

perawatan jalan selama konflik bersenjata selama 30 tahun.

Untuk mengejar ketertinggalan, visi Nurdin adalah mendirikan zona industri guna mengolah produk pertanian utama dari daerah tersebut, yaitu beras, cokelat, dan kacang kedelai, sehingga dapat diproses dan diekspor secara langsung tanpa perlu melalui Medan di Provinsi Sumatera Utara seperti yang terjadi selama ini.

Ia sempat bermaksud mendirikan pabrik pemrosesan cokelat, tetapi kalah cepat dengan Bupati Pidie Jaya yang sudah terlebih dahulu mengumumkan rencananya untuk membangun pabrik serupa. “Tetapi, kami sedang berunding dengan mereka agar mau membangun gudang di Bireuen sebagai tempat penyimpanan cokelat sebelum dibawa ke pelabuhan Lhokseumawe

untuk ekspor. Itulah sebabnya kami butuh lebih banyak jalan seperti ini,” jelas Nurdin, merujuk pada jalan Simpang Mamplam-Keude Samalanga yang dibangun berkat Fasilitas Pendanaan Rekonstruksi Infrastruktur (IRFF). Para penduduk desa yang tinggal di sepanjang jalan ini akan setuju dengan bupati mereka, tetapi karena alasan yang berbeda. Bagi mereka, jalan yang melewati tujuh desa tersebut merupakan jalur alternatif ke kecamatan Samalanga dan ke kota Bireuen sendiri. Sebelumnya, ketika jalan tersebut masih penuh lubang-lubang dan sering banjir, para penduduk terpaksa mengambil rute yang lebih panjang lewat jalan raya Banda Aceh-Medan.

“Setelah ada jalan baru, kami tak perlu lagi menggunakan jalan raya Banda Aceh dan perjalanannya



menjadi lebih singkat,” kata Syaifuddin, kepala desa Reum Barat yang berpenduduk sekitar 850 jiwa. Ironisnya, Syaifuddin sendiri mengakui bahwa kalau saja tidak ada tsunami yang menyebabkan berakhirnya konflik bersenjata dan membawa perdamaian di Aceh, kemungkinan besar jalan itu tidak akan pernah diperbaiki.

Yang menjadi bahaya saat ini adalah banyaknya lalu lintas di jalan baru itu yang didominasi oleh angkutan umum yang memanfaatkannya sebagai jalan pintas. Karena itu, jalan sepanjang 3,8 kilometer tersebut kini diberi 10 *polisi tidur* demi memperlambat kecepatan lalu lintas. Tadinya, pejabat setempat bahkan sempat mempertimbangkan untuk melarang kendaraan yang melebihi berat tertentu melewati jalan itu, tetapi langkah tersebut batal dilakukan karena dikhawatirkan dapat mengganggu

pengiriman dan pengangkutan komoditas produksi lokal.

Syaifuddin mengatakan bahwa karena jalannya telah dilebarkan dan sistem drainasenya diperbaiki, jalan tersebut tampak lebih bagus dan para penduduk kini berupaya memelihara tanaman hias dan bunga di halaman depan rumah mereka. Jalan baru tersebut juga telah memotivasi penduduk melakukan kerja bakti setiap hari Jumat untuk menyingkirkan sampah dari saluran drainase dan memotong rumput serta membuang gulma.

Fakta bahwa penduduk setempat umumnya memiliki pendidikan yang cukup baik dan memiliki penghasilan tetap dapat menjelaskan mengapa mereka begitu peduli terhadap lingkungan. “Banyak anak-anak dari lingkungan ini yang melanjutkan





sekolahnya di universitas,” kata Syaifuddin, yang istrinya bekerja sebagai pegawai negeri Kabupaten Bireuen.

Semangat gotong royong juga tampak ketika tiba waktunya untuk memanen sawah, yang dilakukan dua kali dalam setahun. Para penduduk yang memiliki sawah menanaminya secara bersamaan untuk memastikan keseragaman sehingga serangan hama burung dan serangga tidak akan menggagalkan panen. “Cara ini juga memungkinkan bulir padi matang lebih lama di batangnya, sehingga waktu pengeringannya lebih singkat setelah panen,” jelas Syaifuddin, sambil memperlihatkan bahwa kebanyakan rumah memiliki lumbung berasnya sendiri.

Selain menanam padi, sejumlah penduduk desa juga memiliki kebun sayuran agak jauh dari

jalan, yang ditanami ubi dan kacang tanah. Hasil panennya akan diambil oleh *muege* (pengepul) yang menjualnya lagi di pasar kota di Simpang.

Syaifuddin sendiri memiliki empat hektar kolam ikan air tawar. Daerah ini dulunya merupakan daerah pertambakan udang, tetapi produksinya terus turun selama 10 tahun terakhir tanpa ada yang tahu penyebabnya. Meskipun ia masih mempertahankan beberapa kolam sebagai tambak udang, sekarang ini Syaifuddin lebih banyak memelihara ikan.

Semua kegiatan ekonomi ini akan sulit dilakukan secara berkelanjutan kalau saja jalan Simpang Mamplam-Keude Samalanga tidak dibangun kembali.

AC-BC

STA 6+450 KR

SP. TEUPOK BAROH-LHOKAWA

JK 22.07

Prasarana Bagi Kesejahteraan

Nama Proyek	:	Jalan Bireuen, Bireuen
Biaya	:	US\$ 1,52 Juta
Tanggal Penyelesaian Pembangunan	:	8 November 2008
Serah Terima Manajemen Aset	:	24 Februari 2009



Sebelum



Sesudah

Paket jalan Bireuen mencakup dua jalan yang berbeda: jalan sepanjang 5 kilometer dari Simpang Teupok Baroh ke Lhok Awe-Awe dan jalan sepanjang 1,85 kilometer dari Simpang Tambu ke Lhok Dagang.

Walaupun keduanya dibangun dengan spesifikasi yang sama, hasil akhirnya tampak berbeda, k e m u n g k i n a n karena perbedaan latar belakang sosioekonomi populasi di kedua lokasi tersebut.

Daerah di sekitar jalan Simpang Teupok Baroh yang mengarah ke Lhok Awe-Awe kebanyakan adalah kawasan rumah tinggal. Rumah-rumah itu memiliki halaman yang luas dan dinaungi pohon kelapa atau pinang. Di beberapa daerah, terlihat sawah yang menjadi pemisah deretan rumah.

Tampak pula orang-orang yang sedang sibuk mengatur saluran irigasi, sementara agak jauh di depan, ada bagian sisi jalan yang sedang diperbaiki. Sejumlah warung kopi berada di persimpangan jalan yang berpotongan dengan jalan lebih kecil.

Menurut pemerintah kabupaten Bireuen, jalan ini akan dijadikan jalan protokol utama supaya ekonomi lokal memiliki akses yang mudah ke ibu kota kabupaten.

Enam puluh persen populasi yang merasakan dampak jalan baru ini adalah petani, sedangkan 25 persen lagi adalah nelayan dan sisanya merupakan pelaku industri kecil dan pegawai negeri yang bekerja di kota Bireuen. Setiap kepala keluarga rata-rata memiliki dua sumber penghasilan.

*Uraian Proyek:
Perbaikan jalan kabupaten.*

Meskipun produk pertanian merupakan mata pencaharian utama di Kabupaten Bireuen, industri kecil tampaknya juga merupakan bagian yang penting.

Di desa Kuala Jeumpa yang hanya berjarak 50 meter dari jalan, Jamali, dengan bantuan dari istrinya, Yusra, sedang menggoreng pisang, ubi, dan sukun yang diiris tipis-tipis untuk membuat keripik.

Saat sedang laris, mereka dapat menjual sekitar 100 kilogram keripik yang sudah dibungkus di sebuah kios di pinggir jalan raya Banda Aceh-Medan. “Kami bisa membuat lebih banyak lagi kalau saja kami punya modal,” kata Yusra. Kurang dari dua bulan lagi sudah bulan Ramadhan, dan Yusra bersama suaminya akan mendapat lagi pesanan besar seperti yang sudah-sudah.





Dengan sepeda motor berkeranjang besar, mereka mengirim sendiri keripik yang telah dibungkus ke kios di pinggir jalan raya atau ke toko makanan oleh-oleh. “Itu sebabnya mengapa saya sangat gembira jalan ini akhirnya diperbaiki,” kata Jamali, yang dulunya mengirimkan keripik dengan sepeda, yang lebih sering dituntun daripada dinaiki, demi mencegah keripiknya remuk.

Lebih jauh sedikit ke ujung jalan, terlihat delapan kapal nelayan baru yang sudah siap melaut. “Ini pesanan dari anggota DPR yang kaya di Banda Aceh. Beliau ingin memulai usaha penangkapan tuna,” kata Fadli, yang bercerita lagi bahwa kapal-kapal itu dibuat ayahnya bersama tiga tukang kayu. Ia mengatakan bahwa para nelayan biasanya melaut dengan tiga kapal

sekaligus dan kembali ke darat setelah semalaman di laut dengan membawa sekitar 60 kilogram tuna. Ikan-ikan itu kemudian dibawa ke kota Peudada yang tidak terlalu jauh untuk diproses sebelum dikirim ke Singapura.

Salah seorang yang tidak terlalu senang dengan jalan baru tersebut, meskipun telah mempertimbangkan manfaatnya, adalah Syarifuddin, kepala sekolah SDN Batee Timoh.

“Saya mengkhawatirkan keselamatan anak-anak karena jalan itu semakin ramai saja. Banyak motor dan mobil yang melaju dengan kencang di jalan baru itu,” keluh Syarifuddin.

Ia sudah mengusulkan kepada beberapa orang kepala desa di daerah sepanjang jalan itu untuk

membangun *polisi tidur* guna mengurangi kecepatan lalu lintas, tetapi tidak ada yang setuju.

“Kita memerlukan upaya untuk mengajari pengendara tentang keselamatan di jalan,” kata Syarifuddin.

Beberapa papan tanda mengiklankan berbagai tempat yang menjual kain bordir tak jauh dari jalan, tetapi hari itu tampaknya tidak ada satu pun yang buka.

Seolah ingin mendukung maraknya kegiatan ekonomi, di ujung jalan tampak sebuah koperasi simpan pinjam perempuan yang beranggotakan 283 perempuan dari 28 desa.

Para anggotanya, yang kebanyakan memerlukan uang untuk modal

usaha, dapat meminjam maksimum Rp 3 juta dengan membayar bunga bulanan 2 persen.

“Selama tiga tahun sejak berdirinya koperasi kami, belum ada anggota yang tidak mampu mengembalikan pinjaman,” kata Yurdani, yang mengelola koperasi tersebut.

Koperasi itu begitu berhasil sehingga mereka kini sedang menguji coba program asuransi bagi anggotanya.

Tetapi, kegiatan ekonomi yang marak setelah penyelesaian jalan Simpang Teupok Baroh ke Lhok Awe-Awe tampaknya tidak terjadi di bagian proyek yang lain.

Di jalan Simpang Tambu menuju Lhok Dagang, terlihat jelas bahwa para penduduknya, yang

kebanyakan memelihara udang dan ikan bandeng, kurang sejahtera jika dibandingkan dengan penduduk dari jalan ‘yang lain’.

Di antara tambak ikan dan udang, tampak rumah-rumah yang kurang terawat meski dibangun setelah tsunami dan kondisi di sepanjang jalan pun tidak memperlihatkan kesejahteraan seperti di jalan yang lain.

Di depan sebuah rumah yang bersebelahan dengan tambak ikan di desa Lhok Dagang, Musa Asalam duduk di kios terbuka bersama timbangan dan peti es berisi 10 kilogram udang besar.

“Saya menjual ini ke orang-orang yang lewat dan sisanya akan diambil *muege* (pengepul) yang datang jam

5 sore nanti,” kata Asalam. Ia tidak memiliki tambak sendiri, tetapi para petani mempercayakan hasil budidaya mereka untuk dijual Asalam di tepi jalan.

Ia mengakui bahwa keberadaan jalan itu telah membantunya berjualan. “Kini semakin banyak orang yang melewati jalan ini setelah perbaikannya selesai,” kata Asalam.

Lebih jauh ke dalam, masih di desa Lhok Dagang, kepala desa Suleiman juga mengakui bahwa jalan hasil proyek telah membawa sejumlah manfaat.

Ia memiliki satu hektar sawah yang dapat ia panen setahun sekali di kecamatan Pandrah yang berdekatan. Jalan baru itu sangat





memudahkannya pulang pergi ke sawah.

Sebuah bus sekolah yang diberikan oleh salah satu LSM kini dipakai untuk menjemput anak-anak desa itu, termasuk anak Suleiman, dan mengantar mereka ke sekolah di kota Jenieb yang jaraknya satu jam perjalanan.

Tetapi, Suleiman belum sepenuhnya senang karena janji untuk memperbaiki jalan desa yang digunakan selama pembangunan, belum dipenuhi. Truk yang membawa material dan peralatan berat harus menggunakan jalan desa yang lewat di depan rumahnya karena jembatan ke jalan akses terlalu kecil dan tidak mampu menahan beban truk.

“Bukan itu saja masalahnya. Karena kami tidak meminta uang

untuk pemakaian jalan desa, kami dijanjikan akan diberi tenda dan kursi yang bisa kami pakai untuk hajatan,” keluh Suleiman, “tapi sampai sekarang kami belum mendapat apa pun.”

Kasus Suleiman menggambarkan pentingnya sebuah aspek kecil namun relevan, yang sering terlupakan atau kurang ditanggapi secara memadai oleh pengelola proyek.



Pelabuhan di Gunung Sitoli

Nama Proyek	: Pelabuhan Gunung Sitoli, Nias-Sumatera Utara
Biaya	: US\$ 3,67 Juta
Tanggal Penyelesaian Pembangunan	: 31 Oktober 2008
Serah Terima Manajemen Aset	: 19 Desember 2008



Sebelum



Sesudah



Suatu pagi di hari Sabtu pada bulan Juli, kapal barang Cahaya Baru I sedang menurunkan berkarung-karung beras dan memuatnya ke truk yang sudah menunggu di pelabuhan Gunung Sitoli, ibu kota di Kepulauan Nias yang terletak di sebelah barat Sumatera. Arefa, si kapten kapal, harus menunggu sejam sebelum tiba gilirannya untuk merapat di dermaga yang dipenuhi kapal lain. Satu kapal membawa bahan bangunan: semen, kawat, dan batang baja. Kapal yang lain baru selesai menurunkan petipeti berisi telur ayam.

“Keadaannya sudah jauh lebih ramai sejak pelabuhan ini dibangun kembali,” kata Arefa. Ia memperkirakan ada sekitar 60 kapal barang yang menggunakan dermaga di pelabuhan Gunung Sitoli setiap bulan, meningkat 20 persen sejak rekonstruksi pelabuhan diselesaikan pada Januari 2009.

Di seberang, di dermaga lama, kapal feri penumpang dan barang *roll-on roll-off* Pulo Tello sedang bersandar di dermaga sebelum berangkat lagi ke pelabuhan Sibolga di Sumatera Utara, sebuah perjalanan yang memakan waktu sembilan jam.

Selama empat tahun terakhir, kota Gunung Sitoli terpaksa hanya mempunyai satu dermaga, sementara pelabuhan di sebelahnya sedang dibangun kembali setelah dirusak oleh gempa dan tsunami 2004, serta gempa besar berikutnya yang terjadi hanya 4 bulan berselang dan berkekuatan 8,5 skala Richter. Tsunami 2004 menyebabkan kematian 122 orang, tetapi gempa kedua menyebabkan 800 orang kehilangan nyawa dan melukai 2.000 orang.

Bencana ganda itu juga mengubah garis pantai Nias. Di beberapa

daerah, pantainya bergeser sampai sejauh 100 meter ke arah darat, sementara di bagian lain, permukaan tanahnya naik sampai setinggi 2,9 meter. Akibatnya, banyak infrastruktur di Nias yang rusak parah, terutama pelabuhan Gunung Sitoli.

Sebagai infrastruktur vital bagi perekonomian setempat, perbaikannya menjadi prioritas utama dalam proyek pemulihan yang telah disetujui oleh Pemerintah dan organisasi internasional. “Pelabuhan ini merupakan pintu masuk Nias,” kata Sekretaris Kabupaten Nias, Marthinus Lase, yang mengingatkan bahwa pelabuhan ini tidak hanya melayani Nias, tetapi juga Nias Selatan, serta kabupaten Nias Utara dan Nias Barat yang baru dibentuk.

Uraian Proyek:

Rekonstruksi dan rehabilitasi pelabuhan dalam (deep-water port) di Kepulauan Nias.

Seiring pemulihan pulau ini dari trauma dan kehancuran, para penduduknya kembali ke mata pencaharian mereka sebagai nelayan dan petani dua komoditas utama pulau itu - kopra dan karet. Komoditas itu dimuat ke kapal dan dibawa ke Sibolga, pelabuhan pulau besar terdekat. Dalam perjalanan kembalinya, kapal yang sama membawa barang kebutuhan yang sangat dibutuhkan.

“Yang sangat kami hargai dari pelabuhan baru ini adalah reorganisasi sistem yang telah dilakukan,” kata Lase. “Mengingat frekuensi kapal yang datang, barang-barangnya tidak terlalu lama tinggal di gudang.” Karena pelabuhan baru itu begitu ramai, ia merasa bahwa dermaga lama dan jembatan sepanjang 20 meter yang menghubungkan keduanya perlu dibangun kembali untuk meningkatkan kapasitas keseluruhan pelabuhan.

Pelabuhan baru sebetulnya hanya dimaksudkan untuk kapal berbobot 10 ton atau lebih, tetapi semakin banyaknya kapal kecil yang melayani Gunung Sitoli membuat kepala pelabuhan sedikit mengubah aturan dan membolehkan kapal kecil untuk berlabuh di sana pula.

Pulo Tello yang berlabuh di dermaga lama sedang istirahat sebelum perjalanan kembali ke Sibolga yang memakan waktu 12 jam. Kapal ini melakukan perjalanan setiap satu minggu sekali, membawa hingga 25 mobil atau 21 truk dan 400 penumpang. “Kapal ini selalu penuh dan banyak yang meminta agar kapal ini bisa diberangkatkan dua kali seminggu,” kata Tema Hendate, pejabat PT Pelindo, BUMN yang mengelola pelabuhan. Sama seperti pada kapal barang, Hendate juga melihat terjadinya peningkatan tajam jumlah penumpang yang





datang dan pergi dari pelabuhan Gunung Sitoli.

Menurut Hendate, setelah pulau ini memiliki dua kabupaten baru, pemerintah Kabupaten Nias sedang mempertimbangkan secara serius untuk menambah frekuensi keberangkatan Pulo Tello menjadi sekali seminggu dan melakukan perhentian di kedua kabupaten baru itu.

Selain itu, ada pula rencana untuk menambah frekuensi keberangkatan MV Lawit, feri penumpang yang lebih besar dan berbobot 3.000 ton, yang rutin melayari rute Jakarta ke Padang, Nias, dan Sibolga, lalu kembali lagi ke Jakarta, dari semula satu kali sebulan menjadi dua kali sebulan.

“Permintaan untuk perjalanan terus meningkat sejak dibangunnya pelabuhan baru,” kata Hendate. Namun, ia menyayangkan fakta

belum adanya terminal yang memadai untuk mengakomodasi bertambahnya penumpang yang menggunakan fasilitas pelabuhan. Lase, Sekretaris Kabupaten Nias, juga mengeluhkan hal serupa. “Belum ada fasilitas yang memisahkan penumpang dengan barang yang sedang bongkar muat. Keadaan ini dapat mengganggu keselamatan,” katanya.

Lase juga merasa meningkatnya kegiatan di pelabuhan perlu diimbangi dengan area gudang yang lebih besar demi meningkatkan efisiensi. “Saat ini, kami akan sangat bersyukur jika ada yang bersedia memperbaiki jembatan sepanjang 20 meter yang menghubungkan kedua area pelabuhan dandermaga,” tuturnya.

Dengan dibentuknya dua kabupaten baru tahun ini, Pulau Nias kini memiliki empat kabupaten dan berambisi untuk menjadi provinsi

terpisah dari Sumatera Utara pada tahun 2020 dengan mengundang para pengusaha untuk berinvestasi di pulau itu. “Pelabuhan baru ini telah membuka jalan dan wawasan baru bagi kami,” kata Lase.

