



## Studi Perkembangan Prasarana dan Sarana Transportasi di Kabupaten Aceh Tengah Tahun 2003-2008

Yunadi Asri Yoga dan Julismin\*

Jurusan Geografi, Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Medan, Indonesia

### Abstrak

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui: kelas perkembangan prasarana transportasi di Kabupaten Aceh Tengah tahun 2003-2008. Populasi dalam penelitian ini adalah prasarana dan sarana transportasi di Kabupaten Aceh Tengah yang terdiri dari 14 kecamatan dengan sampel penelitian diambil 6 kecamatan, yang dikelompokkan dalam 3 kelas perkembangan yaitu masing-masing 2 Kecamatan mewakili kelas perkembangan baik, kelas perkembangan sedang, dan kelas perkembangan buruk. Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah observasi langsung dan dokumentasi. Teknik analisa data yang digunakan adalah analisis deskriptif kualitatif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa: perkembangan prasarana transportasi berdasarkan jenis permukaan jalan aspal mengalami perkembangan dari tahun ke tahun yang diwakili oleh Bebesen dan Lut Tawar, jalan kerikil dengan perkembangan baik oleh kecamatan Linge, jalan tanah dengan kelas perkembangan baik oleh Pegasing dan Celala, panjang jalan berdasarkan konstruksi baik dengan perkembangan baik oleh Bebesen dan Lut Tawar jalan dengan kondisi sedang dengan perkembangan sedang oleh Silih Nara dan Ketol dan kondisi rusak berat oleh Ketepanang, sedangkan perkembangan sarana angkutan umum dengan kelas perkembangan baik oleh Pengasing dan Bebesen angkutan umum bus dengan kelas perkembangan baik oleh Bebesen, becak motor dengan kelas perkembangan baik oleh Beben dan mobil pribadi dengan kelas perkembangan baik oleh Bebesen dan Pegasing.

**Kata Kunci:** Studi; Sarana; Prasarana; Transportasi.

### Abstract

*The purpose of this study was to determine: class transport infrastructure development in Central Aceh district in 2003-2008. The population in this study is the infrastructure and means of transportation in Central Aceh district consisting of 14 districts with a sample taken six districts, which are grouped in 3 classes of development that is each 2 Subdistrict represent classes positive developments, the class average development, and class development of poor, The data collection technique used was direct observation and documentation. Data analysis technique used is descriptive qualitative analysis. The results showed that: the development of transport infrastructure based on the type of road surface asphalt progressing from year to year, which is represented by Bebesen and Lut Tawar, gravel road with developments in both the sub-district Linge, a dirt road with a class developments in both the Pegasing and Celala, long road based well construction with good progress by Bebesen and Lut Tawar road with moderate conditions with average development by Silih Nara and Ketol and severely damaged by Ketepanang, while the development of public transport with class developments either by exile and Bebesen public transport buses with class good progress by Bebesen, motor tricycles with good development class by Beben and a private car with good development class by Bebesen and Pegasing.*

**Keywords:** Study; Means; Infrastructure: Transport

**How to Cite:** Yoga, Y.A. dan Julismin, (2013). Studi Perkembangan Prasarana dan Sarana Transportasi di Kabupaten Aceh Tengah Tahun 2003-2008, *Jurnal Ilmu Pemerintahan dan Sosial Politik*, 2 (1): 204-219.

\*Corresponding author:  
E-mail: [suharyantoagung@gmail.com](mailto:suharyantoagung@gmail.com)

## PENDAHULUAN

Indonesia merupakan Negara yang sangat unik apabila ditelaah dari segi kebangsaannya. Indonesia pada saat sekarang ini merupakan Negara yang sedang berkembang dan memiliki wilayah yang cukup luas baik kota besar maupun kecil. Tumbuh dan berkembangnya suatu kota dapat dipengaruhi oleh berbagai factor diantaranya adalah masalah transportasi. Kota - kota besar perkembangannya lebih cepat dibandingkan dengan kota - kecil, akibat dari arus migrasi desa kekota. Secara tidak langsung peningkatan kebutuhan pokok penduduk didaerah perkotaan seperti pemukiman, kesehatan, perumahan, sarana dan prasarana jalan serta angkutan umum ( transportasi ) juga berpengaruh terhadap perkembangan kota.

Dewasa ini masalah mobilitas penduduk merupakan masalah yang sangat penting untuk mendapat perhatian oleh pemerintah maupun lembaga - lembaga kemasyarakatan. Akan tetapi diantara masalah - masalah yang ada, yang terpenting adalah sarana dan prasarana transportasi. Tanpa adanya transportasi yang efisien, bidang produksi tidak dapat berkembang dengan baik. Sarana dan prasarana jalan serta transportasi angkutan umum yang baik diperkotaan juga meningkatkan kelancaran roda perekonomian. Namun di sisi lain sebagai warga kota kelancaran transportasi dapat meningkatkan kelancaran mobilitas dan merupakan salah satu kesempatan untuk membuka lapangan kerja. Dengan transportasi yang baik keterpencilan suatu daerah dapat teratasi dan mobilitas penduduk semakin meningkat.

Perhubungan sangat penting bagi kemajuan suatu daerah atau negara karena berfungsi melayani mobilitas orang, barang dan jasa baik lokal, nasional maupun internasional serta berperan sebagai pendukung sektor lainnya. Khusus transportasi, pembangunan transportasi merupakan unsur yang vital sebagai urat nadi dalam kehidupan dalam penunjang

pertumbuhan ekonomi, integritas bangsa serta upaya pemerataan dan penyebaran pembangunan dengan menembus isolasi keterbelakang daerah terpencil sehingga akan memanfaatkan perwujudan wawasan nusantara dan memperkukuh katahahan nasional.

Dalam rangka mengembangkan pembangunan daerah, pembangunan transportasi perlu diarahkan untuk mendukung sistem distribusi daerah yang mampu memberikan pelayanan dan manfaat yang sebesar - besarnya bagi kepentingan masyarakat dan dapat menjamin peningkatan kesejahteraan rakyat serta pemerataan dalam hasil pembangunan keseluh wilayah negara. Hal ini juga sesuai dengan semangat otonomi daerah.

Transportasi merupakan hal yang penting bagi kita, yang menghubungkan kebutuhan barang dan pelayanan pada tempat dan waktu tertentu. Artinya transportasi di pergunakan pertama kali karena dibutuhkan oleh masyarakat, dalam rangka untuk mencapai kebutuan yang lain, karena tidak mungkin ada transportasi yang terjadi dengan sendirinya. Konsep dasar yang digunakan dalam proses kebutuhan perjalanan adalah untuk memperkecil hambatan perjalanan yang dibuat. Sebagai contoh, semua analisis dari jaringan trnsportasi mengasumsikan bahwa setiap orang berkeinginan untuk mempersingkat waktu dalam perjalanan , oleh karena itu setiap orang akan memilih waktu minimum atau yang tersingkat diantara dua titik tempat yang telah di pilih oleh setiap orang ( Catrine L. Rose, 1995 )

Melihat pentingnya transportasi darat, laut, maupun transportasi udara, pemerintah telah melaksanakan pembangunan, perbaikan dan pemeliharaan prasarana dan sarana, dalam hal pembangunan transportasi darat pembangunan terus ditingkatkan kearah yang lebih sempurna meliputi, penataan, pemeliharaan dan penyempurnaan sistem transportasi. Mencakup pengembangan

sistem transportasi nasional yang handal, berkemampuan tinggi, terpadu dan efisien yang mengacu pada pola tata ruang, pengembangan transportasi perkotaan, peningkatan kualitas pelayanan sarana dan prasarana.

Pembangunan prasarana transportasi juga merupakan sarana untuk membuka keterisoliran penduduk. Demikian juga dengan kondisi penduduk yang berada di kawasan pedalaman aceh tengah yang hingga saat ini masih terisolir karena akses masuk maupun keluar masih kurang memadai sehingga perlu secepatnya dibuat perencanaan oleh pemerintah setempat untuk membuka keterisoliran tersebut.

Letak kabupaten Aceh Tengah yang berada di tengah-tengah Provinsi Nanggroe Aceh Darussalam dengan wilayah yang didominasi pegunungan, menjadikan daerah ini masih terisolir. Prasarana transportasi menjadi kendala utama. Takengon dan daerah lain di Aceh Tengah dapat dikatakan jauh dari keramaian arus lalu lintas. Jalur ke aceh tengah seperti jalan "buntu". Artinya, angkutan semacam bus dan truk tidak dapat melanjutkan perjalanan ke daerah lain, sehingga kembali melalui jalan yang sama.

Akses menuju ke daerah ini sangat bergantung pada jalan Bireun-Takengon, serta jalan alternatif Takengon-Blang Kejeren-Kutacane yang kurang representatif. Kondisi kedua jalan itu sangat tidak kondusif, baik karena rawan longsor maupun gangguan lainnya seperti gangguan keamanan.

Tak heran bila di daerah yang bergunung-gunung masih terdapat kawasan yang tidak memiliki prasarana transportasi seperti kawasan berawang gading, Karang Ampar, Pameu, pantanlah, Rosep dan Jamat. Kawasan ini masih terisolasi dari berbagai aspek. Sehingga sebagian besar produk pertanian yang dihasilkan penduduk hanya digunakan untuk kebutuhan hidup.

## METODE PENELITIAN

Penelitian ini berlokasi di kabupaten aceh tengah yang terdiri dari 14 kecamatan yaitu kecamatan linge, bintang, lut tawar, kebayakan pegasing, bebesen, kute panang, silih nara, ketol, celala, jagong jeget, atu lintang, bies dan kecamatan rusip antara. adapun yang menjadi alasan penulis memilih daerah tersebut sebagai lokasi penelitian adalah untuk melihat secara langsung perkembangan transportasi di kabupaten aceh tengah.

Yang menjadi populasi dalam penelitian ini adalah prasarana dan sarana transportasi diseluruh kabupaten Aceh tengah yang terdiri dari 14 kecamatan dan sampel penelitian ini adalah 6 kecamatan yang akan dibagi kedalam tiga kelompok kelas perkembangan yaitu 2 kelas perkembangan baik, 2 kelas perkembangan sedang dan 2 kecamatan dengan kelas perkembangan buruk.

Variabel Penelitian dalam penelitian ini adalah Kelas Perkembangan prasarana transportasi di kabupaten Aceh tengah tahun 2003-2008 yang meliputi kondisi konstruksi jalan (baik, sedang dan buruk) dan Kelas perkembangan sarana transportasi di kabupaten Aceh tengah tahun 2003-2008 yang meliputi angkutan umum dan angkutan pribadi.

Adapun definisi operasional dalam penelitian ini adalah: 1) Perkembangan transportasi adalah proses perubahan transportasi dalam hal prasarana dan sarana transportasi dalam kurun 5 tahun yaitu sejak tahun 2003-2008 di kabupaten Aceh tengah; 2) Prasarana transportasi adalah bangunan-bangunan yang diperlukan untuk memberikan pelayanan atau jasa bagi kebutuhan dasar penduduk yang terdiri dari panjang jalan, berdasarkan jenis permukaan dan kondisi konstruksi jalan; 3) Sarana transportasi adalah alat yang digunakan untuk melakukan perpindahan orang maupun barang dari suatu tempat ketempat lain yang meliputi angkutan pribadi dan angkutan umum di kabupaten Aceh tengah sejak tahun 2003-2008.

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah: 1) Observasi langsung yaitu dengan melakukan pengamatan langsung kelapangan; 2) Studi dokumentasi yaitu dengan cara mengumpulkan data-data tentang perkembangan prasarana dan sarana transportasi dari instansi-instansi terkait.

Teknik analisa data yang digunakan adalah metode deskriptif kualitatif yaitu dengan cara mendeskripsikan dan menggambarkan kenyataan yang ada di lapangan dan menyusun kedalam tabel-tabel sesuai dengan tahun-tahun, kemudian data tersebut dianalisis sehingga dapat terlihat perkembangan prasarana dan sarana transportasi di kabupaten Aceh tengah berdasarkan kelas perkembangan baik, sedang dan buruk.

Untuk mencari rentang kelas perkembangan tersebut menggunakan metode sturges. Dengan rumus :

$$Ci = \frac{\text{Range}}{K}$$

Dimana :

Ci : Interval Kelas

Range : Selisih Data Terbesar dikurang data Terkecil

K : Banyak Kelas

Untuk hasil perhitungan terhadap total skor dikelompokkan dalam tiga perkembangan kelas yaitu baik, sedang, dan buru. Pengelompokan perkembangan tersebut mengikuti pedoman sturges.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil yang disajikan dalam penelitian ini adalah hasil dari pengolahan data sekunder yang didapat dari instansi-instansi yang terkait meliputi perkembangan prasarana dan saran transportasi di kabupaten Aceh Tengah tahun 2003 - 2008, Setelah data-data terkumpul, kemudian diambil enam kecamatan yang akan mewakili kondisi jalan dan jenis perkerasan, Keenam kecamatan tersebut masing-masing dibagi kedalam tiga kelompok kelas

perkembangan yaitu baik, sedang dan buruk.

Dalam penelitian ini prasarana transportasi mencakup panjang jalan, berdasarkan jenis perkerasan serta jenis kondisi jalan di kabupaten Aceh Tengah selama periode 2003-2008 dengan tiga kelompok kelas perkembangan, Untuk jalan aspal kelas perkembangan baik yaitu kecamatan bebesen dan lut tawar dengan rentang nilai (23-32), sedang kecamatan pegasing dan kute panang dengan rentang nilai (13-22) dan kelas perkembangan buruk kecamatan linge dan silih nara dengan rentang nilai (3-12).

Untuk indikator baik di dasarkan pada kriteria sebagai berikut : permukaan jalan diperkeras dengan menggunakan aspal atau beton, permukaan jalan mengalami kerusakan 0-20% dari total keseluruhan panjang jalan, lebar jalan 5 M (tergantung standart setiap daerah), tepi kiri dan kanan jalan mempunyai ruang kosong untuk pemanfaatan jalan, tepi kiri dan kanan jalan mempunyai saluran darinase yang baik dan mempunyai kelengkapan atribut jalan (rambu lalu-lintas, mempunyai pembatas jalan baik berupa barm atau garis, tersedianya trotoar dll).

Sedangkan indikator jalan sedang didasarkan pada kriteria sebagai berikut: permukaan jalan diperkeras dengan menggunakan aspal atau beton, permukaan jalan mengalami kerusakan 20-35% dari keseluruhan total panjang jalan, lebar jalan 5 M, tepi kiri dan kanan mempunyai drainase.

Untuk indikator jalan buruk didasarkan pada kriteria sebagai berikut: permukaan jalan diperkeras dengan menggunakan aspal atau beton, permukaan jalan mengalami kerusakan diatas 35% dari total keseluruhan panjang jalan, lebar jalan kurang dari 5 meter, tepi kiri dan kanan jalan tidak mempunyai ruang kosong untuk pemanfaatan jalan, mempunyai drainase yang kurang baik dan tidak mempunyai atribut jalan. Untuk indikator kriteria jalan kerikil dan tanah

sama dengan criteria jalan aspal tetapi hanya berbeda pada jenis permukaan jalannya saja.

Dari tabel 10 diatas dapat di jelaskan bahwa pada tahun 2003 panjang jalan aspal kecamatan bebesen dan lut tawar tidak mengalami peningkatan dan ataupun penurunan, pada tahun 2004 panjang jalan aspal kecamatan bebesen, jaringan jalan aspal meningkan 5 Km (14,27%) dengan panjang jalan menjadi 35,03 Km, kecamatan lut tawar juga mengalami peningkatan sepanjang 1,9 Km (7,45%) dengan panjang jalan menjadi 25,5 Km, tahun 2005 kecamatan bebesen mendapat penambahan hanya 3 km (7,88%), demikian juga dengan kecamatan lut tawar juga bertambah 1,5 (5,76%), penambahan panjang jalan pada tahun 2005 lebih sedikit dibanding dengan tahun sebelumnya, pada tahun 2006 jaringan jalan di kecamatan bebesen mengalmi peningkatan yang tinggi yaitu 9 Km (20,44%), sehingga panjang jalan aspal menjadi 44,03, sedangkan kecamatan lut tawar hanya bertambah 1,67 Km (6,03%) dengan panjang jalan aspal menjadi 27,67 Km, pada tahun 2007 peningkatan jaringan jalan berkurang dari tahun sebelumnya, kecamatan bebesen hanya bertambah 1,5 Km (3,29%) dan kecamatan lut tawar bertambah 0,93 Km (3,25%) dan pada tahun 2007 kembali kecamatan bebesen mengalami peningkatan yang sangat pesat disbanding dengan tahun-tahun lainnya yaitu : sepanjang 18,5 Km (28,89%) dengan panjang jalan aspal menjadi 64,03 km, sedangkan kecamatan lut tawar hanya bertambah 1 Km (3,37%), Kedua kecamatan ini berada di tengah kota kabupaten Aceh Tengah, hampir semua kantor untuk kegiatan publik berada di dua kecamatan ini dan tempat-tempat kegiatan ekonomi juga berada dikedua kecamatan ini, sehingga wajar jika perkembangan dan kualitas jalan didua kecamatan ini baik.

Perkembangan jalan aspal dengan kelas perkembangan sedang pada tahun 2003 dikecamatan pegasing dan kute

panang tidak mengalami penambahan dan pengurangan jaringan jalan, pada tahun 2004 panjang jalan kecamatan pegasing bertambah 8 Km (27,32%) dengan panjang jalan 29,27 Km, sedang kan kecamatan kute panang bertambah 5 Km (24,44%), pada tahun 2005 kecamatan pegasing mengalami penurunan perkembangan tetapi panjang jalan bertambah yaitu sebesar 4 Km (11,34%), kecamatan kute panang juga mengalami penambahan tetapi tetap dengan tahun sebelumnya yaitu sepanjang 5 Km (19,64%), untuk tahun 2006 kecamatann pegasing dan kute panang mengalami penambahan panjang jalan sama dengan tahun sebelumnya, tahun 2007 dan 2008 kedua kecamatan ini masing-masing mengalami penambahan panjang jalan sepanjang 5 Km, untuk kelas perkembangan sedang rata-rata penambahan jalan aspal setiap tahunnya adalah sepanjang 5 Km, hal ini disebabkan karena banyaknya desa-desa persiapan dikecamatan ini akan dijadikan sebagai desa defenitif.

Perkembangan jalan aspal dengan kondisi buruk pada tabel 12 diatas dapat kita jelaskan bahwa pada tahun 2003 kecamatan bintang dan linge tidak mengalami penambahan maupun pengurangan panjang jaringan jalan aspal, pada tahun 2004 kecamatan bintang mengalami peningkatan panjang jalan sepanjang 3 Km sehingga panjang jalan menjadi 6,11 Km, kecamatan linge juga mengalami peningkatan jaringan jalan sepanjang 5 Km (32,44%) dengan panjang jalan 15,41 Km, pada tahun 2005 kecamatan bintang mengalami peningkatan sepanjang 1 Km dengan panjang jalan 7,11 Km tetapi peningkatan ini cenderung menurun dari tahun 2004, pada tahun 2006 kecamatan bintang kembali mengalmi peningkatan sebesar 1,99 Km (21,86%), sedangkan kecamatan linge tidak menngalami peningkatan dengan panjang jalan tetap yaitu denagan panjang jalan 20,41 Km, pada tahun 2007 kecamatan bintang mengalami peningkatan jaringan jalan yang tinggi disbanding dengan

tahun-tahun sebelumnya yaitu 6 Km (39,73%) sehingga panjang jalan menjadi 15,1 Km, begitu juga dengan kecamatan linge yang mengalami peningkatan yang tinggi dibanding dengan tahun-tahun sebelumnya yaitu sepanjang 7 Km (28,53%), tahun 2008 kecamatan bintang mengalami penambahan panjang jalan aspal sepanjang 5 Km (24,87%) sehingga panjang jalan bertambah menjadi 20,1 Km, sedangkan kecamatan linge hanya bertambah 3 Km (9,86) lebih sedikit dibandingkan dengan tahun sebelumnya.

Sedangkan untuk panjang jalan dengan perkerasan kerikil baik setelah dianalisis dengan menggunakan rumus sturges didapat hanya kecamatan linge saja dengan panjang jalan kerikil pada tahun 2003 sepanjang 55,15 Km dengan rentang nilai (38-55) dan jalan kerikil baik pada kecamatan linge pada setiap tahunnya mengalami penurunan. Pada tahun 2003 panjang jalan kerikil kelas perkembangan baik sepanjang 55,15 Km, pada tahun 2004 panjang jalan kerikil berkurang sepanjang -4,48 Km (-8,84%) dengan panjang jalan menjadi 50,67 Km, pada tahun 2005 juga mengalami penurunan sepanjang -5,67 Km (-12,6%) dengan panjang jalan menjadi 45 Km, pada tahun 2006 tidak mengalami penurunan dan peningkatan jaringan jalan tetap sepanjang 45 Km. pada tahun 2007 panjang jalan berkurang lebih panjang dari tahun-tahun berikutnya dengan panjang -7 Km (-18,42%) dengan panjang jalan menjadi 38 Km, dan pada tahun 2008 panjang jalan berkurang sama seperti tahun sebelumnya yaitu -7 Km (-22,58%) sehingga panjang jalan menjadi 31 Km.

Setiap tahunnya jalan dengan jenis perkerasan kerikil selalu berkurang kecuali pada tahun 2006 hal ini dikarenakan adanya perubahan dari jenis jalan dengan jenis perkerasan tanah dan perbaikan jalan yang rusak menjadi jalan kerikil.

Untuk jalan kerikil sedang pada tahun 2003 panjang jalan kerikil dengan kelas perkembangan sedang di kecamatan bintang sepanjang 30,1 Km, kecamatan

pegasing sepanjang 29,34 Km, tahun 2004 kecamatan bintang panjang jalan mengalami penurunan sepanjang -4,1 Km (-14,13%) menjadi 26 Km, kecamatan pegasing juga sama mengalami penurunan sepanjang -5,34 Km (-22,25%) dengan panjang jalan menjadi 24 Km, tahun 2005 kecamatan bintang mengalami penurunan panjang jalan sepanjang -5 Km (-23,80%) dengan panjang jalan menjadi 21 Km, kecamatan pegasing juga sama mengalami penurunan panjang jalan sepanjang -1,9 Km (-8,59%) dengan panjang jalan menjadi 22,1 Km, pada tahun 2006 panjang jalan kecamatan bintang mengalami penurunan sepanjang -2 Km (-10,52) tetapi tidak setinggi penurunan seperti tahun sebelumnya, kecamatan pegasing mengalami penurunan jaringan jalan lebih tinggi dari tahun sebelumnya yaitu sepanjang -5,1 Km (-30%), pada tahun 2007 kedua kecamatan tidak mengalami penurunan ataupun penambahan jaringan jalan, dan tahun 2008 kedua kecamatan ini mengalami peningkatan penurunan jalan melebihi tahun-tahun sebelumnya, kecamatan bintang mengalami penurunan sepanjang -11 Km (-137,5%) dengan panjang jalan menjadi 10,1 Km, sedangkan kecamatan pegasing sepanjang -6,9 Km (-68,31%) dengan panjang jalan 8 Km.

Pada tahun 2003-2005 panjang jalan kerikil dengan kelas perkembangan buruk tidak mengalami penurunan ataupun penambahan jaringan jalan, tahun 2006 kecamatan celala tidak ada jaringan jalan kerikil hal ini disebabkan karena adanya pengalihan fungsian atau pembangunan jaringan jalan menjadi aspal, sedangkan kecamatan rusip antara tetap tidak mengalami penambahan panjang jalan yaitu sepanjang 1,10 Km, dan tahun 2008 kedua kecamatan ini tidak lagi memiliki jaringan jalan kerikil.

Untuk jalan tanah setiap tahunnya mengalami penurunan, hal ini dikarenakan karena adanya perubahan atau pembangunan jalan tanah menjadi kerikil ataupun aspal, panjang jalan tanah dengan kelas perkembangan baik diwakili

oleh kecamatan pegasing dan silih nara dengan rentang nilai (32-47)

Dari tabel 16 diatas terlihat bahwa Pada tahun 2003 dan 2004 panjang jalan tanah dengan kelas perkembangan baik di kecamatan pegasing sepanjang 49,20 Km dan kecamatann silih nara 42,4 Km, pada taun 2005 panjang jalan tanah mengalami penurunan sepanjang 8 Km (19,44%) dengan panjang menjadi 41,15 Km, begitu juga dengan silih nara juga turun sepanjang 8 Km (26,31%) dengan panjang menjadi 30,5 Km, pada tahun 2006 kembali kecamatan pegasing mengalami penurunan panjang jalan sepanjang 6 Km (17,06%) dengan panjang 35,15, kecamatan silih nera tidak berubah dari tahun sebelumnya, tahun 2007 kecamatan silih nara hanya mengalami penurunan jalan tanah sepanjang 5 Km (16,58%) dengan panjang menjadi 30,15 km, sedangkan kecamatan silih nara mengalami penurunan yang sangat tinggi dibandingkan dengan tahun-tahun sebelumnya yaitu sepanjang 11 Km (57,70%) dengan panjang jalan menjadi 19,4 Km dan pada tahun 2008 kecamatan pegasing mengalami penurunan sepanjang 3 Km (11,04%) penurunan ini lebih kecil disbanding dengan tahun-tahun sebelumnya, sedangkan kecmatan silih nara masih tetap mengalami penurunan yaitu sepanjang 5 Km (34,72%) penurunannya berkurang dari tahun sebelumnya.

Untuk panjang jalan tanah dengan perkembangan sedang diwakili oleh kecamatan linge dan bintang dengan rentang nilai (16-31).

Pada tahun 2003 panjang jalan tanah dengan kelas perkembangan di kabupaten Aceh Tengah yang diwakili oleh kecamatan linge sepanjang 23,85 Km dan kecamatan bintang sepanjang 27,8 Km, pada tahun 2004 kecanatan linge mengalmi penurunan sepanjang 3,85 Km (19,25%) dengan panjang jalan menjadi 20,00 Km, kecamatan bintang juga mengalmi penurunan sepanjang 2 Km

(7,75%) dengan panjang jalan menjadi 25,8 Km, pada tahun 2005 tidak ada penurunan ataupun peningkatan jaringan jalan tanah di kedua kecamatan ini, pada tun 2006 kecamatan linge mengalami penurunan jalan tanah sepanjang 2,85 Km (15,11%) dengan panjang jalan menjadi 18,85, kecamatan bintang juga mengalami penurunan sepanjang 1 Km (4,03%) dengan panjang jalan menjdi 24,8 Km, tahun 2007 kecamatan tidak mengalami penurunan, sedangkan kecamatan bintang mengalami penurunan panjang jalan tanah sepanjang 4 Km (19,23%) dengan panjang jalan menjadi 20,8, dan pada tahun 2008 kecamatan linge mengalami penurunan panjang jalan 3,85 Km (25,66%) dengan panjang jalan menjadi 15 Km sedangkan kecamatan bintang juga mengalami penurunan sepanjang 5 Km (31,64%) dengan panjang jalan menjadi 15,8 Km dan tahun 2008 merupakan tahun tertinggi dalam penurunan jalan tanah dari tahun-tahun sebelumnya.

Untuk panjang jalan tanah dengan kelas perkembangan buruk dikabupaten Aceh Tengah diwakili oleh kecamatan rusip antara dan kecamatan jagong jeget, untuk lebuh jelas dapat dilihat pada tabel 17 dibawah ini :

Tahun 2003, 2004 kecamatan Rusip antara dan jagong jeget tidak mengalami penurunan maupun peningkatan jalan tanah, pada tahun 2005 kembali kecamatan rusip antara tidak mengalami penurunana jaringan jalan tanah yaitu tetap sepanjang 4,84 Km, sedangkan kecamatan jagong jeget mengalami penurunan jaringan jalan tanah sepanjang 1,5 Km (34,32%) dengan panjang jalan menjadi 4,37 Km, tahun 2006 kecamatan rusip antara tidak mengalami penurunan ataupun penambahan, sedangkan kecamatan jagong jeget mengalami penurunan sepanjang 2 Km, pada tahun 2007 kedua kecamatan ini tidak mengalami penurunan jaringan jalan tanah dan tahun 2008 kecamatan rusip antara mengalami penurunan yang tinggi

yaitu sepanjang 3,5 Km (340,90%) dengan panjang jalan menjadi 1,10, sedangkan kecamatan jagong jeget juga mengalami penurunan sepanjang 0,37 Km (18,5) dengan panjang jalan menjadi 2,00 Km.

Secara keseluruhan dapat dikatakan, pertambahan jalan aspal di kabupaten Aceh Tengah selama periode 2003 sampai 2008 mengalami peningkatan, begitu juga dengan jalan kerikil dan untuk jalan tanah juga sama setiap tahunnya mengalami penurunan selama periode 5 tahun.

Berdasarkan jenis konstruksinya jalan di kabupaten Aceh Tengah selama periode 2003-2007 dengan kelas perkembangan kondisi jalan baik dengan perkembangan baik yang di wakili oleh kecamatan bebesen dan lut tawar dengan rentang nilai (12-18), kelas perkembangan kondisi jalan sedang kecamatan pegasing dan jagong jeget dengan rentang nilai (6-11) dan kelas perkembangan kondisi jalan rusak kecamatan bintang dan linge dengan rentang nilai (1-5).

Pada tahun 2003 panjang jalan dengan kondisi baik di kabupaten Aceh Tengah selama periode 2003-2008 yang diwakili oleh kecamatan bebesen dengan panjang 15,03 Km dan kecamatan lut tawar dengan panjang 15,21 Km, tahun 2004 panjang jalan dengan kondisi baik di kecamatan bebesen mengalami peningkatan sepanjang 3,5 Km (18,88%) dengan panjang menjadi 18,58 Km, kecamatan lut tawar juga mengalami peningkatan sepanjang 1,87 Km (10,94%) dengan panjang jalan menjadi 17,08 Km, tahun 2005 kembali kecamatan bebesen mengalami peningkatan yang tinggi dibandingkan tahun sebelumnya yaitu sepanjang 6 km (24,45%) dengan panjang jalan menjadi 24,53 Km, kecamatan lut tawar mengalami penambahan sepanjang 2,5 Km (12,76%) dengan panjang jalan menjadi 19,59 Km, tahun 2006 kecamatan bebesen mengalami peningkatan sepanjang 7 Km (22,20%) dengan panjang jalan menjadi 31,53 Km, kecamatan lut tawar mengalami penambahan sepanjang

2 Km (9,26%), tahun 2007 kecamatan bebesen mengalami peningkatan jalan dengan kondisi baik sepanjang 1,5 Km (4,54%) tapi peningkatannya menurun dibanding dengan tahun sebelumnya, kecamatan lut tawar mengalami peningkatan sama dengan tahun sebelumnya yaitu sepanjang 2 Km (8,48%) dengan panjang jalan menjadi 23,58 Km, pada tahun 2008 kecamatan bebesen mengalami peningkatan jalan dengan kondisi baik lebih tinggi dari tahun-tahun sebelumnya yaitu sepanjang 16,99 Km (33,96%) dengan panjang jalan menjadi 50,02 Km, sedangkan kecamatan lut tawar juga mengalami penambahan panjang jalan sepanjang 2,63 Km (10,03%) dengan panjang jalan menjadi 26,21 Km.

Panjang jalan dengan kondisi sedang untuk kecamatan jagong jeget dari tahun 2003-2007 tidak mengalami penambahan ataupun pengurangan jaringan jalan yaitu dengan panjang tetap sepanjang 7,95 Km, kecamatan jagong jeget hanya mengalami penambahan jaringan jalan pada tahun 2008 sepanjang 4,05 Km (33,75%) dengan panjang jalan menjadi 12 Km, berbeda dengan kecamatan pegasing yang setiap tahunnya mengalami penambahan panjang jalan dengan kondisi sedang, pada tahun 2003 panjang jalan sepanjang 7,38 Km, tahun 2004 bertambah sepanjang 3 Km (28,90), tahun 2005 bertambah sepanjang 5 Km (32,50%), tahun 2006 juga bertambah sepanjang 4 Km (20,63%), tahun 2007 bertambah sepanjang 5 Km (20,50%) dan tahun 2008 kembali bertambah sepanjang 7 Km (22,30%) dengan panjang jalan menjadi 31,38 Km.

Pada Tahun 2003 dan 2004 panjang jalan dengan kondisi buruk di kecamatan bintang sepanjang 1,5 Km, kecamatan linge sepanjang 1,44 Km, pada tahun 2005 kecamatan bintang mengalami peningkatan sepanjang 3,7 Km (71,15%), kecamatan bintang juga mengalami peningkatan sepanjang 3 Km (67,56%) dengan panjang jalan menjadi 4,44 Km, pada tahun 2006 kecamatan bintang mengalami peningkatan sepanjang 2,5 Km



(29,25%) dengan panjang jalan menjadi 7,35, kecamatan linge tidak menagalmi peningkatan dengan panjanga jalan tetap sepanjang 4,44 Km, pada tahun 2007 kecamatan bintang mengalami peningkatan lebih tinggi dari tahun-tahun sebelumnya dengan panjang 4 Km (35,24%) dengan panjang jalan menjadi 11,35 Km, kecamatan linge juga mengalami peningkatan sepanjang 2 Km (31,05%) dan pada tahun 2008 kecamatan bintang mengalami peningkatan sepanjang 3 Km (20,90%) dengan panjang jalan menjadi 14,35 Km, kecamatan linge juga mengalami peningkatan sepanjang 1,77 Km (21,55%) dengan panjang menjadi 8,21 Km.

Secara keseluruhan panjang jalan dengan kondisi baik dengan kelas perkembangan baik, sedang dan buruk mengalami peningkatan dari tahun-tahun yaitu selama periode 2003-2008 walau pun dikecamatan yang kelas perkembangannya buruk.

Untuk kondisi rusak sedang dengan kelas perbandingan baik di wakili oleh kecamatan silih nara dan ketol dengan rentang kelas (26-35),

Pada tahun 2003-2006 kecamatan ketol tidak mengalami penurunan atau pun penambahan panjang jalan dengan panjang 31,98 Km, tahun 2007 mengalami penurunan sepanjang 5 Km (18,53%) dan pada tahun 2008 kecamatan ketol mengalami penurunan jaringan jalan dengan kondisi sedang yang sangat tinggi yaitu sepanjang 19,93 Km (282,69%) dengan panjang jalan menjadi 7,05 Km, sedangkan panjan jalan dengan kondisi rusak sedang dikecamatan silih nara pada tahun 2003 sepanjang 32,65 Km, pada tahun 2004 kecamatan silih nara mengalami penurunan sepanjang 6 Km (22,51%) dengan panjang jalan menjadi 26,65 Km, tahun 2005 kecamatan silih nara kembali mengalami penurunan sepanjang 1,15 Km (4,50%) dengan panjang jalan menjadi 25,5 Km, pada tahun 2006 kecamatan slih nara kembali mengalami penurunan sepanjang 5 Km (24,39%) dengan panjang jalan menjadi 20,25, pad

tahun 2007 kecamatan silih nara menngalami penurunan yang sangat tinggi sepanjang 10 Km (95,23%) dengan panjang menjadi 10,5 dan pada tahun 2008 kecamatann silih nara tidak mempunyai panjang jalan dengan kondisi rusak sedang.

Untuk kondisi rusak sedang dengan kelas perkembangan sedang diwakili oleh kecamatan bintang dengan rentang nilai dan kecamatan pegasing (16-25),

Pada tahun 2003 kondidi jalan sedang dengan kelas perkembangan sedang kecamatan bintang sepanjang 17,26 Km , kecamatan pegasing dengan panjang 17,44 Km, pada tahun 2004 kecamatan bintang mengalami penurunan panjang jalan sepanjang 3,26 Km (23,28%) dengan panjang menjadi 14 Km, kecamatan pegasing panjang jalan masih sama dengan tahun 2003 dengan panjang jalan tetap sepanjang 17,44 Km, pada tahun 2005 kembali kecamatan bintang mengalami penurunan sepanjang 5 Km, (55,55%) dengan panjang jalan menjadi 9 Km, begitu juga dengan kecamatan pegasing mengalami penurunan sepanjang 4 Km (29,76%) dengan panjang jalan menjadi 13,44 Km, pada tahun 2006 kecamatan bintak tidak mengalami penurunan dengan panjang jalan tetap sepanjang 9 Km, sedangkan kecamatan pegasing mengalami peningkatan sepanjang 4 Km (42,37%) dengan panjang jalan menjadi 9,44, tahun 2007 kecamatan bintang mengalami penurunan sepanjang 2 Km (28,57%) dengan panjang jalan menjadi 7 Km, kecamatan pegasing mengalami penurunan sepanjang 4 Km (73,52%) dengan panjang jalan menjadi 5,44 Km, dan sampai tahun 2008 panjang jalan dengan kondisi sedang di kecamatan bintang mengalami penurunan sepanjang 5 Km (250%) dengan panjang jalan menjadi 2 Km, begitu juga dengan kecamatan pegasing juga mengalami penurunan sepanjang 3 Km (122,95%) dengan panjang jalan menjadi 2,44 Km.

Pada tahun 2003-2007 panjang jalan dengan kondisi sedang dengan kelas perkembangan buruk tidak mengalami penurunan ataupun penambahan jaringan jalan, dan pada tahun 2008 kedua kecamatan ini tidak lagi memiliki jaringan jalan dengan kondisi sedang, hal ini disebabkan karena adanya perbaikan jaringan jalan ini.

Untuk jalan dengan kondisi rusak setiap tahunnya mengalami pengurangan atau penurunan.

Setelah dianalisis dengan menggunakan rumus sturges Untuk panjang jalan dengan kondisi rusak dengan kelas perkembangan baik hanya diwakili oleh kecamatan kute panang saja yaitu dengan rentang nilai (20-26).

Dari tabel diatas dapat di jelaskan Pada tahun 2003 panjang jalan kondisi rusak kecamatan kute panang sepanjang 25,25 Km, pada tahun 2004 mengalami penurunan sepanjang 5 Km (24,81%) dengan panjang jalan menjadi 20,25 Km, pada tahun 2005 tidak mengalami penurunan jalan panjang jalan tetap dengan panjang 20,15 Km, sedangkan tahun 2006 kembali kecamatan kute panang mengalami penurunan sepanjang 5 Km (33%) dengan panjang menjadi 15,15 Km, pada tahun 2007 kembali kecamatan kute panang tidak mengalami penurunan jalan, dan pada tahun 2008 kecamatan kute panang mengalami penurunan sepanjang 6,05 Km (66,48%) dengan panjang jalan menjadi 9,10 Km.

Pada tahun kondisi rusak dengan kelas perkembangan sedang diwakili oleh kecamatan linge dan pegasing dengan rentang kelas perkembang (13-19). Pada tahun 2003 dan 2004 kecamatan linge tidak mengalami penurunan dengan panjang jalan 14,85 Km, begitu juga dengan kecamatan pegasing tidak mengalami penurunan dengan panjang jalan tetap sepanjang 19,09 Km, pada tahun 2005 kecamatan ling panjang jalan mengalami penurunan sepanjang 2 Km (22,59 Km) dengan panang jalan menjadi 8,85 Km, kecamatan pegasing juga

mengalami penurunan sepanjang 4 Km (26,50%) dengan panjang jalan menjadi 15,09 Km, pada tahun 2006 kembali kecamatan linge mengalami penurunan sepanjang 3 Km (53,76%) dengan panjang jalan menjadi 5,85 Km, begitu juga dengan kecamatan pegasing juga mengalami penurunan sepanjang 1,09 Km (7,78) dengan panjang jalan menjadi 14 Km, pada tahun 2007 kecamatan linge tidak mengalami penurunan dengan panjang jalan tetap sepanjang 5,85 Km, dan pada tahun 2008 kecamatan linge mengalami penurunan panjang jalan sepanjang 3,85 Km (192,5%) dengan panjang jalan menjadi 2 Km, kecamatan pegasing juga mengalami penurunan sepanjang 1,19 Km (12,94%).

Untuk panjang jalan dengan kelas perkembangan dengan kelas perkembangan buruk diwakili oleh kecamatan bies saja karena hanya kecamatan ini yang mempunyai nilai terendah setelah dianalisis dengan menggunakan rumus sturges dengan rentang nilai (6-12)

Pada tahun 2003-2005 kecamatan Bies tidak mengalami penurunan jaringan jalan dengan panjang jalan kondisi rusak tetap sepanjang 6,14 Km, barulah pada tahun 2006 kecamatan bies mengalami penurunan sepanjang 4 Km (186,91%) dengan panjang jalan menjadi 2,14 Km, tahun 2007 panjang jalan kembali tidak mengalami penurunan dengan panjang jalan tetap sepanjang 2,14 Km dan pada tahun 2008 panjang jalan dengan kondisi rusak sudah tidak ada lagi.

Secara keseluruhan untuk panjang jalan untuk kondisi sedang dan buruk di kabupaten Aceh Tengah mengalami penurunan terus menerus hal ini disebabkan karena berubahnya kondisi jalan dari jalan yang semula kondisi sedang meningkat menjadi jalan kondisi baik begitu juga dengan kondisi buruk. Hal ini dapat dilihat pada tabel 10-27 yang menjelaskan bahwa perkembangan jalan aspal lebih meningkat dibandingkan

dengan perkembangan jalan kerikil dan jalan tanah.

Sarana transportasi yang dimaksud adalah sarana transportasi yang meliputi angkutan umum dan dan angkutan pribadi. Angkutan umum yang terdiri dari mobil penumpang, bus dan becak bermotor. Angkuta pribadi terdiri dari sepeda motor dan mobil pribadi.

Angkutan umum merupakan sarana transportasi yang sudah lama dikenal masyarakat. Jenis transportasi ini meliputi mobil penumpang, bus dan becak motor. Keadaan angkutan umum selama periode 2003-2008 dikabupaten Aceh Tengah dengan tiga kelas berkembang yaitu baik, sedang dan buruk, untuk kelas perkembangan baik diwakili oleh kecamatan bebesen dan pegasing dengan rentang nilai (199-293), untuk kelas perkembangan sedang diwakili oleh kecamatan kebayakan dan lut tawar dengan rentang nilai (103-198) dan kelas perkembangan buruk diwakili oleh kecamatan ketol dan rusip antara dengan dengan rentang nilai (7-102)

Pada tahun 2003 jumlah mobil penumpang umum di kecamatan bebesen berjumlah 293 unit dan kecamatan pegasing berjumlah 203, pada tahun 2004 dikedua kecamatan ini tidak mengalami peningkatan jumlah kendaraan umum, kemudian pada tahun 2005 mengalami peningkatan sejumlah 7 unit (2,3%) dengan jumlah kendaraan mobil penumpang umum menjadi 300 unit, kecamatan lut tawar juga mengalami peningkatan sebesar 5 unit meningkat sebesar (2,4%) dengan jumlah 208 unit, pada tahun 2006 kecamatan kebayakan bertambah lagi jumlahnya sebanyak 8 unit meningkat sebesar (2,5%), kecamatanna pegasing bertambah sebanyak 3 unit meningkat sebesar (1,4%), pada tahun 2007 kecamatan bebesen mengalami penurunan jumlah kendaraan dengan jumlah -5 unit (1,6%), sedangkankan kecamatan pegasing mengalami peningkatan jumlah sebanyak 2 unit, pada tahun 2008 kecamatan bebesen juga

mengalami peningkatan yaitu sebanyak 5 unit (1,6 %), kecamatan lut tawar juga mengalami peningkatan sebesar 4 unit (1,2%) dengan jumlah kendaraan menjadi 317 unit.

Pada tahun 2003 jumlah mobil penumpang umum berjumlah 184 unit, kecamatan lut tawar berjumlah 143 unit, pada tahun 2004 kecamatann kebayakan mengalami peningkatan jumlah kendaraan umum berjumlah 25 unit (12,95%) dengan jumlah mobil penumpang umum menjadi 193 unit, sedangkan kecamatan lut tawar juga mengalami penambahan jumlah mobil penumpang dengan jumlah 14 unit (8,9%) dengan jumlah menjadi 157 unit, pada tahun 2005 kembali kecamatan kebayakan mengalami peningkatan sejumlah 25 unit (11,46%) dengan jumlah kendaraan mobil penumpang umum menjadi 218 unit, kecamatan lut tawar juga mengalami peningkatan sebesar 63 unit meningkat sebesar (28,63%) dengan jumlah 220 unit, pada tahun 2006 kecamatan kebayakan bertambah lagi jumlahnya sebanyak 5 unit meningkat sebesar (2,25%), kecamatanna lut taawar bertambah sebanyak 10 unit meningkat sebesar (4,34%), pada tahun 2007 kembali kecamatan kebyakan mengalami peningkatan jumlah kendaraan dengan jumlah 53 unit (19,20), pada tahun ini merupan tahun tertinggi kenaikan jumlah kendaraan umum, sedangkankan kecamatan lut tawar juga mengalami peningkatan jumlah sebanyak 48 unit, pada tahun 2008 kecamatan kebayakan juga mengalmi peningkatan yaitu sebanyak 51 unit (15,59 %), kecamatan lut tawar juga mengalami penngkatan sebesar 25 unit (8,25%).

Pada Tahun 2003-2004 jumlah mobil penumpang umum tetap yaitu dikecamatan ketol berjumlah 7 unit , kedikecamatan rusip antara berjumlah 9 unit, pada tahun 2005 kecamatan ketol mengalami peningkatan sejumlah 4 unit (36,36%) dengan jumlah menjadi 11 unit, sedangkan kecamatan rusip bertambah sebanyak 2 unit (18,18%) dengan jumlah

menjadi 11 unit, pada tahun 2006 kedua kecamatan ini tidak mengalami peningkatan dengan jumlah kendaraan tetap seperti tahun sebelumnya, pada tahun 2007 kecamatan ketol mengalami peningkatan sejumlah 4 unit (26,26%) dengan jumlah menjadi 15 unit, sedangkan kecamatan rusip antara mengalami peningkatan sebanyak 2 unit (16,66%) dengan jumlah menjadi 13 unit, dan tahun 2008 kedua kecamatan mengalami peningkatan dengan jumlah yang sama yaitu bertambah 4 unit.

Untuk perkembangan jumlah bus di kabupaten Aceh Tengah hanya diwakili oleh kecamatan bebesen saja hal ini karena perusahaan angkutan bus semua berada di kompleks terminal atau berada di kecamatan bebesen

Pada tahun 2003 jumlah bus di kecamatan bebesen berjumlah 266 unit, pada tahun 2006 mengalami penurunan sebanyak 17 unit (6,82%), pada tahun 2004 mengalami penambahan sebanyak 33 unit (11,70%), pada tahun 2006 mengalami penurunan sebanyak -114 (67,85%), pada tahun 2007 kembali terjadi penurunan sebanyak -199 (242,85%) dengan jumlah sebanyak 49 unit, pada tahun 2008 bertambah sebanyak 59 unit (56,19%) dengan jumlah menjadi 105 unit.

Untuk jenis kendaraan umum dengan jenis bus pada tahun 2003-2007 mengalami penurunan diakibatkan karena perusahaan pengangkutan membuka kantor di kabupaten Bener Meriah yang baru dimekarkan dari kabupaten Aceh Tengah dan memindahkan sebahagian jumlah busnya ke kabupaten Bener Meriah.

Untuk becak motor juga sangat berperan dalam perkembangan kabupaten Aceh Tengah dalam menangani perpindahan barang atau penumpang dari daerah yang satu ke daerah yang lain. Hal ini dikarenakan becak motor dapat mengantarkan penumpang dengan trayek bebas artinya becak motor mampu melayani penumpang tanpa memandang jarak bahkan dapat mengantarkan sampai ke jalan yang tidak dilalui oleh kendaraan

umum lainnya. Dari data yang didapat dari dinas perhubungan kabupaten Aceh Tengah, kendaraan umum jenis becak bermotor baru ada di kabupaten Aceh Tengah pada tahun 2008 yang hanya berjumlah 25 unit yang tersebar di 3 kecamatan yaitu kecamatan kebayakan dengan jumlah 6 unit, kecamatan bebesen dengan jumlah 8 unit dan di kecamatan Lut Tawar berjumlah 11 unit

Permintaan akan sarana transportasi adalah jenis permintaan tidak langsung, berawal dari kebutuhan manusia akan berbagai jenis barang dan jasa. Selain sarana angkutan umum, sarana angkutan pribadi juga berperan penting dalam melayani kebutuhan penduduk untuk menjalankan aktifitas sehari-hari dalam pemenuhan kebutuhan.

Keadaan sarana angkutan pribadi di kabupaten Aceh Tengah dapat dilihat berdasarkan jenis kendaraan sepeda motor dan mobil pribadi. Jumlah sepeda motor di kabupaten Aceh Tengah berdasarkan kelas perkembangan baik yang telah dianalisis menggunakan rumus sturges diwakili oleh kecamatan bebesen saja dengan rentang nilai (2356-3478), kelas perkembangan sedang diwakili oleh kecamatan Lut Tawar dan kebayakan dengan rentang nilai (1233-2355) dan kecamatan dengan perkembangan buruk diwakili oleh kecamatan Kute Panang dan celala dengan rentang nilai (110-1232).

Pada Tahun 2003 dan 2004 perkembangan sepeda motor dengan kelas perkembangan baik di kabupaten Aceh Tengah yang diwakili oleh kecamatan bebesen berjumlah 3476 unit, pada tahun 2005 mengalami peningkatan sebanyak 313 unit (8,26%), pada tahun 2006 mengalami penurunan dengan jumlah 903 unit (19,24%), hal ini dikarenakan pemilik kendaraan pindah ke kabupaten Bener Meriah yang baru dimekarkan dari kabupaten Aceh Tengah memutasi kendaraannya, pada tahun 2007 kembali mengalami penurunan sebanyak 1001 unit (27,12%) dan pada tahun 2008 terjadi peningkatan sebanyak 67 unit (1,78%).

Pada tahun 2003-2005 jumlah jumlah kendaraan sepeda motor tetap yaitu dikecamatan lut tawar berjumlah 2240, kecamatan kabayakan berjumlah 1592, pada tahun 2005 kecamatan lut tawar mengalami peningkatan sebanyak 629 unit (21,92%), kecamatan lut tawar juga mengalami peningkatan sebanyak 377 unit (19,14), pada tahun 2006 kembali kecamatan lut tawar mengalami peningkatan sebanyak 617 unit (17,69%), kecamatan kabayakan juga mengalami peningkatan sebanyak 504 unit (20,38%), pada tahun 2007 kecamatan lut tawar mengalami penurunan sebanyak 924 unit (34,11%), dan pada tahun 2008 kecamatan bebesen mengalami peningkatan sebanyak 30 unit (1,16%), kecamatan kabayakan juga mengalami peningkatan sebanyak 75 unit (3,90%).

Tahun 2003 kecamatan kute panang sepeda motor berjumlah 117 unit, kecamatan celala 110 unit, pada tahun 2004 kecamatan kute panang mengalami penurunan sebanyak 93 unit (10,71%), sedangkan kecamatan celala mengalami peningkatan dengan jumlah 4 unit (3,50%), pada tahun 2005 kecamatan kute panang mengalami peningkatan jumlah sepeda motor dengan jumlah 22 unit (20,75%), kecamatan celala juga mengalami peningkatan sebanyak 11 unit (8,8%), pada tahun 2006 kembali kedua kecamatan ini mengalami peningkatan yaitu kecamatan kute panang meningkat sebanyak 14 unit dan kecamatan celala sebanyak 16 unit, pada tahun 2007 kecamatan kute panang mengalami penurunan sebanyak 14 unit (13,20%), kecamatan celala juga mengalami penurunan sebanyak 16 unit (12,8%) hal ini disebabkan karena perekonomian kabupaten Aceh Tengah tidak stabil sehingga para pemilik menjual kendaraan mereka dan pada tahun 2008 kecamatan kute panang mengalami peningkatan sebanyak 5 unit (4,50%), kecamatan celala juga mengalami peningkatan yang

sangat tinggi yaitu sebanyak 23 unit (15,54%).

Untuk perkembangan angkutan pribadi dengan jenis mobil pribadi dengan perkembangan baik di kabupaten Aceh Tengah diwakili oleh kecamatan bebesen dan pegasing dengan rentang nilai (468-696), untuk perkembangan sedang diwakili oleh kecamatan lut tawar dan kabayakan dengan rentang nilai (239-467) dan perkembangan buruk diwakili oleh kecamatan celala dan rusip antara dengan rentang nilai (10-230).

Pada tahun 2003 jumlah mobil di kabupaten Aceh Tengah yang diwakili oleh kecamatan bebesen berjumlah 695 unit dan kecamatan pegasing berjumlah 558 unit, pada tahun 2004 kecamatan bebesen mengalami peningkatan berjumlah 9 unit (1,27%), kecamatan pegasing tidak mengalami peningkatan dengan jumlah tetap yaitu 569 unit, pada tahun 2005 kembali kecamatan bebesen mengalami peningkatan yang sangat signifikan yaitu sebanyak 53 unit dengan persentase sebesar 7 % sedangkan kecamatan pegasing hanya mengalami peningkatan unit saja (0,17%), pada tahun 2006 kembali kecamatan bebesen mengalami peningkatan yang sangat tinggi dengan penambahan sebesar 65 unit (7,90%), kecamatan pegasing juga mengalami peningkatan yang sangat tinggi yaitu sebanyak 144 unit dengan persentase 16,69%, pada tahun 2007 kecamatan bebesen mengalami penurunan sebanyak 83 unit (11,38%), begitu juga dengan kecamatan pegasing mengalami penurunan sebanyak 131 unit (23,73%) dan pada tahun 2008 kecamatan bebesen tidak mengalami penurunan dan peningkatan dengan jumlah sebanyak 738 unit tetap seperti tahun sebelumnya, sedangkan kecamatan pegasing juga tidak mengalami penambahan dan penurunan dengan jumlah sama dengan tahun sebelumnya yaitu sebanyak 552 unit.

Pada Tahun 2003 jumlah mobil pribadi di kecamatan lut tawar berjumlah

448 unit, kecamatan kebayakan berjumlah 328 unit, pada tahun 2004 kecamatan lut tawar mengalami peningkatan sejumlah 7 unit dengan persentase 1,57 %, kecamatan lut tawar juga mengalami peningkatan sebanyak 5 unit dengan persentase sebesar 1,54 %, pada tahun 2005 kembali kecamatan kebayakan mengalami peningkatan sebanyak 3 unit (0,65%), sedangkan kecamatan lut tawar juga mengalami peningkatan yang yaitu sebanyak 70 unit dengan persentase 17,81 %, pada tahun 2006 kecamatan kebayakan kembali bertambah sebanyak 8 unit (1,71%), sedangkan kecamatan kebayakan mengalami peningkatan jauh lebih banyak dari tahun sebelumnya, pada tahun 2007 kecamatan lut tawar mengalami peningkatan yang sangat tinggi bila dibandingkan dengan tahun-tahun sebelumnya yaitu sebanyak 75 unit dengan persentase 19,18%, begitu juga dengan kecamatan kebayakan mengalami peningkatan yang sangat tinggi dengan jumlah 126 unit dengan persentase 34,23% tahun ini merupakan tahun peningkatan yang sangat tinggi, dan pada tahun 2008 kecamatan lut tawar tidak mengalami peningkatan dan penurunan, begitu juga dengan kecamatan kebayakan.

Untuk kelas perkembangan buruk diwakili oleh kecamatan celala dan rusip antara dengan rentang nilai (10-230), perkembangan untuk mobil pribadi dikecamatan ini bila kita lihat dari tabel diatas, kecamatan rusip antara hanya mengalami perkembangan pada tahun 2004 saja dengan peningkatan sebanyak 2 unit dengan persentase 11,76 %, sedangkan kecamatan celala hanya mengalami peningkatan pada tahun 2005 dengan penambahan sebanyak 1 unit dan pada tahun 2006 mengalami peningkatan sebanyak 4 unit dengan persentase 20%.

Pembahasan ini menyajikan kondisi prasarana dan sarana transportasi di kabupaten Aceh Tengah tahun 2003-2008. Dari data yang diambil menyatakan bahwa kabupaten Aceh Tengah secara keseluruhan cukup berkembang dengan

memenuhi fasilitas prasarana dan sarana yang cukup memadai untuk menjamin pemenuhan kebutuhan masyarakat.

Hubungan antara desa dengan kota secara timbal balik yang dapat berarti positif bagi kedua daerah dimana desa sebagai sentral produksi bagi kota, sedangkan kota merupakan pusat kegiatan sentra produksi. Dengan adanya kelancaran sarana transportasi penduduk yang tinggal di daerah hinterland dapat dengan mudah melakukan kegiatan perekonomian menuju daerah ibu kota kabupaten.

Pembangunan prasarana dan sarana transportasi berperan sebagai pendukung kegiatan ekonomi dan berfungsi untuk menyediakan jasa pelayanan bagi arus pergerakan barang dan orang khususnya dalam distribusi barang dan jasa. Prasarana dan sarana transportasi sangat diperlukan untuk menunjang kegiatan sosial masyarakat, termasuk upaya dalam membuka keterisolan masyarakat dari dunia luar.

Jalan merupakan prasarana yang vital bagi kegiatan transportasi, selain itu itu juga dapat dijadikan sebagai tulang punggung penggerak roda pembangunan dan perekonomian pada daerah tertentu, tanpa adanya jalan kegiatan pergerakan barang mau pun orang dapat dipastikan tidak dapat berjalan.

Perkembangan prasarana transportasi dilihat dari panjang jalan berdasarkan jenis permukaan dan kondisi jalan, bila ditinjau dari jenis permukaan jalan terdiri dari jalan aspal, kerikil dan jalan tanah. Perkembangan jalan menurut jenis permukaan yang dapat dilihat dari tabel 10 sampai dengan tabel 18

Secara keseluruhan dapat dikemukakan, perkembangan prasarana transportasi berdasarkan jenis permukaan jalan dan perkembangan jalan serta berdasarkan kondisi konstruksinya di kabupaten Aceh Tengah selama 5 tahun terhitung sejak tahun 2003 sampai dengan tahun 2005 menunjukkan bahwa perkembangan transportasi setiap

tahunnya mengalami peningkatan, dengan peningkatan tersebut memudahkan mobilitas dalam perpindahan orang dan barang, selain itu juga meningkatkan perekonomian, kesejahteraan masyarakat dan mendorong pembangunan wilayah di kabupaten Aceh Tengah.

Pembangunan sarana transportasi di suatu daerah ditentukan berdasarkan ketersediaan angkutan umum dan pribadi, oleh sebab itu angkutan umum dan pribadi dapat memberikan gambaran tentang berkembang atau tidaknya transportasi di suatu wilayah tertentu. Dari data yang ada menyatakan bahwa kabupaten Aceh Tengah cukup berkembang dengan pemenuhan fasilitas transportasi seperti sarana transportasi yang cukup memadai untuk menjamin penduduknya agar dapat memenuhi kebutuhan hidupnya (lihat tabel 28-35).

Dengan lancarnya sarana transportasi penduduk lebih banyak tinggal di daerah hinterland ibukota kabupaten Aceh Tengah. sarana transportasi yang beragam juga dapat ditandai dengan banyaknya jumlah kendaraan angkutan umum maupun pribadi sebagai alat mentrasfer orang maupun barang dari desa ke kota.

Angkutan sebagai tulang punggung sarana transportasi di kabupaten Aceh Tengah yang telah beroperasi setiap harinya dengan menembus berbagai daerah tujuan masyarakat baik di dalam maupun di luar kecamatan. hal ini dapat diamati dari perkembangan angkutan umum di kabupaten Aceh Tengah.

Secara keseluruhan dari data yang ada pertumbuhan angkutan umum (becak motor, bus, mobil penumpang) dan angkutan pribadi (mobil pribadi dan sepeda motor) di karenakan semua kendaraan tersebut sangat di butuhkan penduduk kabupaten Aceh Tengah dalam jenis pekerjaan. Untuk becak motor berdasarkan data yang di dapat dari kantor dinas perhubungan kabupaten Aceh Tengah baru ada pada tahun 2008.

Selain memperlancar arus manusia, sarana transportasi juga telah membantu pendistribusian sumberdaya alam ke daerah-daerah lain, dengan lancarnya transportasi memberikan kesempatan yang sangat besar untuk beraktifitas baik untuk bekerja, sekolah maupun aktivitas sehari-hari. Peranan adalah suatu kebutuhan manusia sebab tanpa ada peranann berarti manusia tidak dapat melakukan aktivitas hidup. Menurut Soekanto (1990:268) :Peranan merupakan aspek di namis kedudukan (status). Apabila melakukan hak dan kewajiban sesuai dengan kedudukan maka dia menjalankan peran “ Pada kedudukan dan peranan seorang terdapat suatu mata rantai yang tidak dapat di putus karena tidak ada kedudukan tanpa peranan dan tidak ada peranan tanpa peranan tanpa tanpa kedudukan. Ini juga didukung oleh Soekanto, (1990:268) mengemukakan setiap orang mempunyai macam – macam peranan yang berasal dari pola pergaulan kehidupan. Hal ini sekaligus berarti bahwa peranan menentukan apa yang diperbuatnya bagi masyarakat serta kesempatan- kesempatan apa yang diberikan oleh masyarakat ke padanya.

## SIMPULAN

Perkembangan prasarana transportasi yang terdiri dari panjang jalan aspal dengan perkembangan baik diwakili oleh kecamatan bebesen dan lut tawar, selanjutnya jalan kerikil dengan perkembangan baik diwakili oleh kecamatan linge, untuk jalan tanah dengan perkembangan baik diwakili oleh kecamatan pengasing dan kecamatan silih nara, panjang jalan berdasarkan konstruksi kondisi baik dengan perkembangan baik diwakili oleh kecamatan bebesen dan lut tawar, untuk kondisi sedang dengan perkembangan baik diwakili oleh kecamatan silih nara dan kecamatan ketol dan untuk jalan rusak dengan perkembangan baik diwakili oleh kecamatan kute panang. Perkembangan sarana transportasi untuk angkutan umum

dengan jenis penumpang dengan kelas perkembangan baik diwakili oleh kecamatan bebesen dan pegasing, sedangkan angkutan umum bus dengan perkembangan baik diwakili oleh kecamatan bebesen, untuk kendaraan umum becak di kabupaten aceh tengah baru berkembang pada tahun 2008 dengan jumlah 25 unit, sedangkan angkutan pribadi dengan kelas perkembangan baik diwakili oleh kecamatan bebesen, sepeda motor dengan kelas perkembangan baik diwakili oleh kecamatan bebesen. Secara keseluruhan perkembangan prasarana dan sarana transportasi di kabupaten Aceh Tengah mengalami peningkatan hal ini terlihat dari enam kecamatan yang setiap tahunnya mengalami peningkatan prasarana dan sarana transportasi.

#### DAFTAR PUSTAKA

- Cristanto, H. 2003. *Tingkat Pelayanan Lalu Lintas Jalan Raya di Kecamatan Banyumanik Kota Semarang*. Skripsi tidak diterbitkan. Yogyakarta: Fakultas Geografi.
- Daljoeni, N 1992. *Seluk Beluk Masyarakat Kota*. Bandung: Alumni.
- <http://id.wikipedia.org/wiki/transportasi>, diakses 30 Agustus 2010, 20.35 WIB.
- <http://id.wordpress.com/tag/pengertian-sarana>, diakses 11 Oktober 2010, 20.35 WIB.
- <http://id.repository.usu.ac.id>, diakses 12 Oktober 2010, 12.35 WIB.
- <http://id.journalsipiluph.file.wordpress.com>, diakses 18 Oktober 2010, 20.10 WIB.
- <http://transportasi.bappenas.go.id>, diakses 26 Oktober 2010, 20.10 WIB.
- <http://www.pusjatan.pu.go.id>, diakses 26 Oktober 2010, 20.35 WIB.
- Koestoer. 2007. *Perspektif Lingkungan Desa Kota*. Jakarta: UI Press.
- Miro, F. <http://elisa.ugm.ac.id>, diakses tanggal 30 Agustus 2010, 13:15 WIB
- \_\_\_\_\_. 2005. *Perencanaan Transportasi Untuk Mahasiswa, perencana dan praktisi*. Jakarta: Erlangga.
- Morlok, E, k. 1988. *Pengantar Teknik dan Perencanaan transportasi*. Jakarta: Erlangga.
- Sudjono, S, dkk. 1997. *Geografi*. Jakarta: Ghalia Grafindo Persada.
- Pratiwi, S. 2008. *Analisis perkembangan transportasi di kota binjai dari tahun 2002-2007*. Skripsi (tidak diterbitkan). Medan: Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Medan.
- Sadyohutomo, M. 2008. *Manajemen Kota Dan Wilayah Realita dan tantangan*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Salim, A Abbas 2008. *Manajemen Transportasi*, Jakarta: Raja Wali Pers.
- \_\_\_\_\_, 2006. [www.elisa.ugm.ac.id](http://www.elisa.ugm.ac.id), di akses tanggal 30 Agustus 2010, 13:15 WIB.
- Sugiharto. 2006. *Pembangunan Dan Pembangunan Wilayah*. Medan: Usu Prees.
- Warpani, S. 1990. *Merencanakan Sistem Pengangkutan*. Bandung: ITB.