



***Menciptakan Lapangan Pekerjaan:
Peningkatan Kapasitas untuk Pekerjaan
Jalan Berbasis Sumber Daya Lokal di
Kabupaten-Kabupaten Terpilih
di NAD dan Nias***

Manfaat dari Akses Jalan yang Meningkatkan

***Sebuah Studi yang dilaksanakan Proyek di bulan Juni
2010 mengenai Dampak Perbaikan Jalan terhadap
Mata Pencaharian Penerima Manfaat yang Dituju***



UNDP/ILO Project INS/51/071

Jakarta, Agustus 2010



Tentang MDF

Multi Donor Fund untuk Aceh dan Nias (MDF) didirikan untuk mendukung pelaksanaan program rehabilitasi dan rekonstruksi pemerintah paska terjadinya tsunami pada Desember 2004 dan gempa bumi pada Maret 2005. Atas permintaan Pemerintah Indonesia, Bank Dunia bertindak sebagai Wali Amanah untuk mengelola MDF dan selanjutnya diatur oleh Komite Pengarah yang terdiri dari para donor, Pemerintah Indonesia, perwakilan masyarakat sipil, serta PBB dan LSM internasional sebagai pengamat.

Para donor yang memberikan kontribusi adalah Uni Eropa, Pemerintah Belanda, Inggris, Bank Dunia, Swedia, Denmark, Norwegia, Jerman, Kanada, Bank Pembangunan Asia (ADB), Amerika Serikat, Belgia, Finlandia, Selandia Baru dan Irlandia. MDF menghimpun hibah sebesar kira-kira US\$ 685 juta dari 15 donor diatas. Angka tersebut merupakan 10% dari keseluruhan dana hibah yang masuk untuk rekonstruksi Aceh dan Nias. Hingga 30 Maret 2010 MDF telah menyalurkan US\$ 623 juta ke 23 proyek di 5 jenis fokus sasaran, yaitu: pemulihan masyarakat, pembangunan infrastruktur dan transportasi, penguatan kapasitas dan peningkatan tata pemerintahan, dan dukungan terhadap pengelolaan yang berkelanjutan terhadap lingkungan dan pembangunan ekonomi.



Tentang Proyek



Proyek “Menciptakan Lapangan Pekerjaan: Peningkatan Kapasitas untuk Pekerjaan Jalan Berbasis Sumber Daya Lokal di Kabupaten-kabupaten Terpilih di NAD¹ dan Nias” diformulasikan sebagai tanggapan atas bencana tsunami di Desember 2004 dan gempa bumi pada Maret 2005 yang menyebabkan banyak sekali korban jiwa dan hilangnya kesempatan mata pencaharian serta kerusakan parah pada jalan-jalan dan infrastruktur lainnya. Proyek ini ditujukan untuk berkontribusi terhadap pemulihan ekonomi melalui peningkatan akses jalan dan konektivitasnya, menciptakan kesempatan kerja bagi penduduk lokal, meningkatkan keterampilan bagi para pekerja dan para kontraktor yang terlibat dalam proyek, dan memperkuat kapasitas lokal dalam menerapkan metode pendekatan perluasan lapangan kerja secara intensif berbasis sumberdaya lokal untuk pekerjaan konstruksi dan pemeliharaan jalan.

Menindaklanjuti kegiatan percontohan proyek yang didanai oleh OCHA dan UNDP dan dilaksanakan oleh ILO sebagai Badan Pelaksana, maka Fase 1 Proyek telah dilaksanakan selama kurun waktu tahun 2006-2008. UNDP ditunjuk sebagai Badan Mitra oleh MDF melalui Perjanjian FAA (Fiscal Agency Agreement). ILO menjalankan proyek ini dibawah arahan dari BRR² dan kemudian dibawah arahan Kementerian Tenaga Kerja dan Transmigrasi. Proyek memasukkan komponen peningkatan kapasitas sebagai komponen utama yang sesuai kebutuhan serta sangat fokus kepada partisipasi aktif dari masyarakat – terutama perempuan.

Secara keseluruhan, dana yang dikelola proyek untuk periode pelaksanaan tahun 2006-2011, adalah sebesar USD 11.8 juta. Adapun wilayah kerja proyek meliputi kabupaten-kabupaten sebagai berikut: Aceh Besar, Bireuen, Pidie, Nias dan Nias Selatan untuk pekerjaan jalan; dan Aceh Jaya, Aceh Barat dan Nagan Raya untuk pekerjaan irigasi.

Proyek dilaksanakan dalam 3 fase atau tahapan. Tahap pertama fokus untuk meningkatkan kapasitas pemerintah Kabupaten dan para kontraktor lokal dalam memberikan akses jalan guna memfasilitasi pemberian bantuan kepada masyarakat yang terkena dampak bencana di 5 kabupaten (Aceh Besar, Bireuen, Pidie, Nias dan Nias Selatan). Tahap kedua menitikberatkan keberlanjutan dampak dari Proyek ini dalam hal kapasitas pemerintah kabupaten, para kontraktor skala kecil dan masyarakat dalam mengadopsi dan melaksanakan rehabilitasi pekerjaan jalan dan pemeliharaan jalan berbasis sumber daya lokal (LRB). Kemudian, perpanjangan tahap kedua selama 6 bulan akan menerapkan strategi dasar untuk keluar yang berfokus pada berbagai isu yang berhubungan dengan pemeliharaan atas aset-aset yang telah dibuat dan memperluas cakupan percontohan metode LRB di sektor jalan dan sektor-sektor lainnya.

¹ NAD singkatan dari Nanggroe Aceh Darussalam, sekarang menjadi Propinsi Aceh

² BRR singkatan dari Badan Rehabilitasi dan Rekonstruksi untuk Aceh dan Nias. Bappenas mengambil alih peran koordinasi dari BRR setelah masa kerja BRR selesai di April 2009.

Hak Cipta © Organisasi Perburuhan Internasional 2010

Penerbitan pertama 2010

Hak cipta publikasi Kantor Perburuhan Internasional dilindungi oleh Protokol 2 dari Konvensi Hak Cipta Universal (*Universal Copyright Convention*). Meskipun demikian, kutipan singkat yang diambil dari publikasi tersebut dapat diperbanyak tanpa otorisasi dengan syarat agar sumbernya disebutkan. Untuk mendapatkan hak perbanyakan atau penerjemahan, surat pengajuan harus ditujukan pada *ILO Publications (Rights and Permissions)*, International Labour Office, CH-1211 Geneva 22, Switzerland, atau melalui email: pubdroit@ilo.org. Kantor Perburuhan Internasional menerima permintaan semacam itu. Perpustakaan, lembaga, dan pengguna lainnya yang terdaftar pada lembaga hak cipta berhak membuat salinan yang sesuai dengan lisensi yang diterbitkan bagi mereka untuk tujuan tersebut. Kunjungi www.ifrro.org untuk menemukan lembaga hak cipta terkait di negara Anda.

Manfaat Akses Jalan yang Meningkat – Sebuah Kajian yang dilaksanakan Proyek UNDP/ILO INS/51/071 di bulan Juni 2010 mengenai Dampak dari Perbaikan Jalan terhadap Mata Pencahariaan Penerima Manfaat yang Dituju. Kantor Perburuhan Internasional, Kantor ILO untuk Indonesia dan Timor-Leste, Program Investasi Padat Karya. - Jakarta: ILO, 2010

ISBN: 978-92-2-124070-9 (hanya web PDF)

Proyek “Menciptakan Lapangan Pekerjaan: Peningkatan Kapasitas untuk Pekerjaan Jalan Berbasis Sumber Daya Lokal di kabupaten-kabupaten terpilih di NAD dan Nias” dan publikasi ini didanai oleh Dana Perwalian Multi-donor untuk Aceh dan Nias - *Multi Donor Trust Fund for Aceh and Nias* (MDF).

Sesuai dengan tata cara Perserikatan Bangsa-Bangsa, pencantuman informasi dalam publikasi-publikasi ILO beserta sajian bahan tulisan yang terdapat di dalamnya sama sekali tidak mencerminkan opini apapun dari Kantor Perburuhan Internasional mengenai informasi yang berkenaan dengan status hukum suatu negara, daerah atau wilayah atau kekuasaan negara tersebut, atau status hukum pihak-pihak yang berwenang dari negara tersebut, atau yang berkenaan dengan penentuan batas-batas negara tersebut.

Dalam publikasi-publikasi ILO tersebut, setiap opini yang berupa artikel, kajian dan bentuk kontribusi tertulis lainnya, yang telah diakui dan ditandatangani oleh masing-masing penulisnya, sepenuhnya menjadi tanggung jawab masing-masing penulis tersebut. Pemuatan atau publikasi opini tersebut tidak kemudian dapat ditafsirkan bahwa Kantor Perburuhan Internasional menyetujui atau menyarankan opini tersebut. Penyebutan nama perusahaan, produk dan proses yang bersifat komersil juga tidak berarti bahwa Kantor Perburuhan Internasional mengiklankan atau mendukung perusahaan, produk atau proses tersebut. Sebaliknya, tidak disebutnya suatu perusahaan, produk atau proses tertentu yang bersifat komersil juga tidak kemudian dapat dianggap sebagai tanda tidak adanya dukungan atau persetujuan dari Kantor Perburuhan Internasional.

Publikasi-publikasi ILO dan produk elektronik dapat diperoleh melalui toko-toko buku besar atau kantor-kantor perwakilan ILO local di berbagai negara atau langsung melalui Kantor Pusat ILO dengan alamat ILO Publications, International Labour Office, CH-1211 Geneva 22, Switzerland atau melalui Kantor ILO di Jakarta dengan alamat Menara Thamrin Lantai 22, Jl. M.H. Thamrin kav. 3, Jakarta 10250. Katalog atau daftar publikasi terbaru dapat diminta secara cuma-cuma pada alamat tersebut, atau melalui email: : pubvente@ilo.org; Jakarta@ilo.org.

Kunjungi website kami di <http://www.ilo.org/publns> atau <http://www.ilo.org/jakarta>

Kata Pengantar

Guna menanggapi dampak tsunami yang melanda Indonesia pada tahun 2004, dikembangkanlah proyek UNDP/ILO “Menciptakan Lapangan Pekerjaan: Peningkatan Kapasitas untuk Pekerjaan Jalan Berbasis Sumber Daya Lokal di Kabupaten-kabupaten Terpilih di NAD dan Nias”³. Proyek ini dilaksanakan dengan pendanaan dari Dana Multi-donor untuk Aceh dan Sumatera Utara dan bertujuan untuk turut berkontribusi pada upaya pemulihan dan rekonstruksi dari Aceh dan Nias dengan memadukan kegiatan peningkatan kapasitas dengan pekerjaan pembangunan jalan di kabupaten-kabupaten terpilih.

Proyek ini mengadopsi pendekatan berbasis sumber daya lokal (*Local Resource-based – LRB*) yang berupaya untuk mencapai keseimbangan antara penggunaan tenaga kerja lokal, sumber daya lokal dan peralatan ringan, sehingga memaksimalkan penciptaan peluang lapangan pekerjaan jangka pendek, sementara menjaga standar kualitas konstruksi. Tujuan jangka pendek dari Proyek ini adalah “*Pemerintah Kabupaten dan kontraktor skala kecil di daerah proyek mengadopsi dan melakukan pekerjaan jalan dengan pendekatan LRB, dan oleh karenanya, dapat menyediakan akses ke pusat-pusat sosio-ekonomi dan menciptakan peluang kerja bagi masyarakat pedesaan*”.

Proyek ini menghasilkan beberapa capaian penting, termasuk pembangunan jalan-jalan pedesaan berkualitas tinggi. Proyek ini memperoleh hasil secara efektif dan tepat biaya, menyediakan lapangan pekerjaan bagi perempuan maupun laki-laki dan melaksanakan program pelatihan komprehensif, memperkuat kapasitas pegawai dari Departemen Pekerjaan Umum – mitra pelaksana dan penerima bantuan proyek – dan kontraktor berskala kecil yang terlibat dalam kegiatan pembangunan proyek.

Untuk mengkaji sejauh mana Proyek ini telah berkontribusi terhadap tujuan memulihkan mata pencaharian masyarakat pedesaan dari populasi yang terkena dampak bencana di NAD dan Nias – melalui perbaikan akses menuju jalan utama dan pusat sosio-ekonomi, dan penciptaan kesempatan kerja – sebuah kajian akan dampak akses jalan yang meningkat terhadap para penerima manfaat telah dibuat melalui sebuah studi. Studi ini dirancang dan dilaksanakan oleh Proyek ini pada periode Mei -Juni 2010 dan meliputi 13 jalan penghubung yang direhabilitasi, atau 50% dari total panjang jalan yang telah direhabilitasi oleh Proyek ini.

Temuan studi ini mengindikasikan bahwa Proyek ini telah sukses dalam berkontribusi terhadap sebuah perbaikan kondisi mata pencaharian dari masyarakat yang dituju. Investasi yang dihasilkan dari perbaikan akses jalan pedesaan tidak hanya telah menciptakan kesempatan pekerjaan jangka pendek yang besar tetapi juga telah mendorong perkembangan ekonomi lokal melalui akses yang meningkat menuju fasilitas dan layanan sosial dan ekonomi dan penciptaan peluang lapangan pekerjaan jangka panjang.

ILO berharap bahwa temuan studi ini akan berguna untuk para pembuat kebijakan senior dan donor dalam membuat keputusan mengenai kelanjutan dan peningkatan pendekatan dan metode Proyek ini secara lebih jauh sebagai sebuah strategi yang efektif untuk berkontribusi terhadap perkembangan ekonomi lokal dan generasi pekerjaan untuk masyarakat rentan dan miskin di pedesaan.

Saya ingin menggunakan kesempatan ini untuk memberikan apresiasi saya yang tulus kepada para responden yang telah diwawancarai di Aceh dan Nias untuk partisipasi mereka dalam studi ini. ILO juga berterima kasih kepada UNDP – badan mitra untuk proyek ini –, Dana Multi Donor untuk Aceh dan Sumatera Utara, Pemerintah Sumatera Utara dan Pemerintah Aceh, Kementerian Tenaga Kerja dan Transmigrasi, Departemen Pekerjaan Umum, Program PNPM Mandiri Perdesaan, BAPPENAS dan masyarakat Aceh dan Nias untuk dukungan dan kerjasama mereka yang tiada henti yang sangat berperan penting terhadap kesuksesan pelaksanaan Proyek ini.

Peter van Rooij
Direktur
Kantor Pusat ILO untuk Indonesia dan Timor-Leste
Jakarta
Agustus 2010

³ NAD adalah singkatan untuk Nanggroe Aceh Darussalam. Sekarang, Propinsi Aceh

Daftar Isi

Ringkasan Eksekutif	i
1. Pendahuluan	3
1.1 Deskripsi Proyek	3
1.2 Capaian.....	3
2. Tujuan Studi	5
3. Rancangan dan Pelaksanaan Studi	5
4. Temuan.....	9
4.1 Situasi Mata Pencaharian Penerima Manfaat.....	9
4.2 Lapangan Pekerjaan dan Peluang Menghasilkan Pendapatan yang Tercipta	11
4.3 Akses yang Meningkatkan ke Fasilitas dan Layanan Sosial dan Ekonomi	12
4.4 Harga Produk Konsumen dan Lahan	14
4.5 Kebutuhan dan Prioritas Penerima Manfaat	14
5. Kesimpulan dan Rekomendasi.....	15

Tabel

Tabel 1: Pencapaian Pekerjaan Jalan, Penciptaan Lapangan Kerja dan Pelatihan Hingga Bulan Juni 2010.....	3
Tabel 2: Karakteristik Utama Jalan yang Dijangkau Survei.....	7
Tabel 3: Jumlah yang Ditargetkan dan Aktual Penerima Manfaat yang Diwawancarai	8
Tabel 4: Jarak menuju Pasar, Sekolah, Pusat Layanan Kesehatan dan Bank	11
Tabel 5: Pengurangan Waktu Perjalanan untuk Jalur Asal-Tujuan Utama	13

Gambar

Gambar 1: Sumber Pendapatan Utama Penduduk di 13 Desa yang Dijangkau Survei	9
Gambar 2: Permasalahan Mata Pencaharian Utama di 13 Desa yang Dijangkau oleh Survei	10
Gambar 3: Permasalahan Mata Pencaharian Utama dalam Persentase dari 57 Tanggapan yang Diterima	10
Gambar 4: Manfaat Aksesibilitas yang Dilaporkan Terkait Akses Jalan yang Lebih Baik.....	14

Lampiran

Lampiran 1: Peta dengan Lokasi Jalan yang dijangkau Survei	16
Lampiran 2: Kuesioner yang Digunakan untuk Wawancara Kelompok	20
Lampiran 3: Kuesioner yang digunakan untuk Wawancara Individu.....	22
Lampiran 4: Studi Kasus Terpilih dari Daerah Aceh.....	24

Singkatan

ILO:	<i>International Labour Organization</i> /Organisasi Buruh Internasional
LED:	<i>Local Economic Development</i> /Perkembangan Ekonomi Lokal
LRB:	<i>Local Resource-Based</i> /Berbasiskan Sumber Daya Lokal
MDFANS:	<i>Multi-donor Fund for Aceh and North-Sumatra</i> /Dana Multi Donor untuk Aceh dan Sumatera Utara
NAD:	Nanggroe Aceh Darussalam (Propinsi Aceh)
UNDP:	<i>United Nations Development Programme</i> /Program Pembangunan Persatuan Bangsa-Bangsa
WATSAN:	<i>Water and Sanitation</i> /Air dan Sanitasi

Ringkasan Eksekutif

Guna menanggapi dampak tsunami yang melanda Indonesia pada tahun 2004, dikembangkanlah proyek UNDP/ILO “Menciptakan Lapangan Pekerjaan: Peningkatan Kapasitas untuk Pekerjaan Jalan Berbasis Sumber Daya Lokal di Kabupaten-kabupaten Terpilih di NAD dan Nias”⁴. Proyek ini dilaksanakan dengan pendanaan dari Dana Multi-donor untuk Aceh dan Sumatera Utara dan bertujuan untuk turut berkontribusi pada upaya pemulihan dan rekonstruksi dari Aceh dan Nias dengan memadukan kegiatan peningkatan kapasitas dengan pekerjaan pembangunan jalan di kabupaten-kabupaten terpilih.

Proyek ini mengadopsi pendekatan berbasis sumber daya lokal (*Local Resource-based – LRB*) yang berupaya untuk mencapai keseimbangan antara penggunaan tenaga kerja lokal, sumber daya lokal dan peralatan ringan, sehingga memaksimalkan penciptaan peluang lapangan pekerjaan jangka pendek, dan tetap menjaga standar kualitas konstruksi. Tujuan jangka pendek dari Proyek ini adalah *“Pemerintah Kabupaten dan kontraktor skala kecil di daerah proyek mengadopsi dan melakukan pekerjaan jalan dengan pendekatan LRB, dan oleh karenanya, dapat menyediakan akses ke pusat-pusat sosio-ekonomi dan menciptakan peluang kerja bagi masyarakat pedesaan”*.

Tujuan pembangunan Proyek ini adalah untuk *“berkontribusi terhadap pemulihan mata pencaharian masyarakat pedesaan yang terkena dampak bencana di NAD dan Nias”*. Indikator untuk mengkaji sejauh mana Proyek ini telah mampu berkontribusi terhadap tujuan pembangunan Proyek ini telah dirumuskan dalam Kerangka Kerja Logis Proyek sebagai *“Jumlah masyarakat dengan akses menuju jalan utama sebagai hasil dari rehabilitasi dan pemeliharaan jalan dari proyek ini”*.

Proyek ini menghasilkan beberapa capaian penting, termasuk pembangunan jalan-jalan pedesaan berkualitas tinggi. Proyek ini memperoleh hasil secara efektif dan tepat biaya, menyediakan lapangan pekerjaan bagi perempuan maupun laki-laki dan melaksanakan program pelatihan komprehensif, memperkuat kapasitas staf Dinas Bina Marga dan Cipta Karya (Pekerjaan Umum) di tingkat kabupaten sebagai mitra pelaksana dan penerima bantuan proyek dan kontraktor berskala kecil yang terlibat dalam kegiatan pembangunan proyek.

Untuk mengkaji sejauh mana Proyek ini telah berkontribusi terhadap tujuan memulihkan mata pencaharian masyarakat pedesaan yang terkena dampak bencana di NAD dan Nias – melalui perbaikan akses menuju jalan utama dan pusat sosio-ekonomi, dan penciptaan kesempatan kerja – sebuah kajian mengenai dampak akses jalan yang meningkat terhadap para penerima manfaat telah dilakukan. Studi ini dirancang dan dilaksanakan oleh Proyek ini pada periode Mei -Juni 2010 dan meliputi 13 jalan penghubung yang direhabilitasi, atau 50% dari total panjang jalan yang telah direhabilitasi oleh Proyek ini.

Temuan studi ini mengindikasikan bahwa Proyek ini telah sukses dalam berkontribusi terhadap sebuah perbaikan kondisi mata pencaharian masyarakat pedesaan yang tinggal di daerah yang terkena pengaruh jalan yang telah direhabilitasi dan dipelihara oleh Proyek. Perbaikan akses jalan menuju jaringan jalan kabupaten/kota, propinsi dan nasional yang direalisasikan oleh Proyek ini telah menyediakan akses jalan sepanjang tahun untuk 75 desa (dengan populasi 61.500 orang) yang berlokasi di daerah yang terkena pengaruh langsung dari 13 jalan yang terkena survei. Hal ini menghasilkan penghematan waktu tempuh dan biaya perjalanan yang besar.

Manfaat lain dari akses yang meningkat berkaitan dengan kesempatan pekerjaan jangka panjang yang meningkat, akses yang meningkat menuju pasar lokal, pusat kesehatan, fasilitas pendidikan, transportasi umum dan fungsi umum seperti air minum dan listrik.

Dikarenakan adanya pengurangan biaya transportasi, margin keuntungan penjualan produk pertanian juga telah meningkat. Dengan akses jalan yang meningkat, lebih banyak produk tersedia secara lokal dan jumlah

⁴ NAD adalah singkatan untuk Nanggroe Aceh Darussalam, sekarang Propinsi Aceh

bisnis lokal telah meningkat. Nilai tanah pertanian juga telah meningkat secara signifikan sejak pekerjaan perbaikan jalan telah diselesaikan dan di sejumlah daerah, kegiatan pertanian telah menjadi lebih intensif dan/atau luas. Semua manfaat yang disebutkan di atas telah menghasilkan sebuah peningkatan penghasilan bersih bagi penerima manfaat yang dituju dan telah menciptakan kesempatan pekerjaan tambahan (terutama melalui meningkatnya kesempatan bisnis lokal, kesempatan pekerjaan yang berbasis pertanian dan peningkatan produktivitas pertanian).

Kesempatan pekerjaan jangka pendek yang besar telah diciptakan oleh Proyek ini selama pekerjaan konstruksi berlangsung. Total 104.211 hari kerja untuk kesempatan pekerjaan jangka pendek secara langsung diciptakan dalam rehabilitasi 13 jalan penghubung yang dicakup oleh studi ini. Hal ini meliputi 27.505 hari kerja untuk perempuan (yaitu 26,4%). Penyerahan uang tunai kepada pekerja lokal, setara dengan kira-kira USD 0,6 juta, direalisasikan dalam rehabilitasi 13 jalan ini.

Hal ini berarti bahwa ada suntikan uang tunai sebesar USD 145 per rumah tangga untuk sekitar 33% dari 12.300 rumah tangga yang diperkirakan hidup di area yang terkena pengaruh langsung dari 13 jalan yang direhabilitasi. Mayoritas responden menyebutkan bahwa mereka telah menghabiskan upah yang mereka telah dapatkan dari Proyek untuk membeli produk konsumen dan untuk menutupi pengeluaran pendidikan anak-anak mereka. Dalam sejumlah kecil kasus, dilaporkan bahwa pendapatan yang diterima digunakan untuk investasi produktif kecil atau untuk perbaikan rumah.

Temuan dari studi ini tidak hanya mengkonfirmasi efektifitas dan kesesuaian pengaplikasian kriteria pemilihan jalan⁵ dan penggunaan metode kerja *Local Resource Based*/Berbasis Sumber Daya Lokal (LRB) dalam mewujudkan investasi, tetapi juga mengindikasikan relevansi dan efektifitas pendekatan dalam hal kontribusi terhadap perkembangan ekonomi lokal, pemulihan mata pencaharian masyarakat pedesaan dari populasi yang terkena dampak bencana di NAD dan Nias, dan penciptaan kesempatan kerja jangka pendek dan jangka panjang untuk masyarakat pedesaan yang menjadi target proyek.

⁵ Termasuk kriteria yang terkait dengan: i) ketersambungan dengan fasilitas dan layanan ekonomi dan sosial; ii) prioritas lokal; iii) potensi ekonomi; iv) populasi; v) kondisi jalan; vi) volume lalu lintas; vii) biaya per km dan per penerima manfaat

1. Pendahuluan

1.1 Deskripsi Proyek

Proyek UNDP/ILO ‘Menciptakan Lapangan Pekerjaan:: Peningkatan Kapasitas untuk Pekerjaan Jalan Berbasis Sumber Daya Lokal di Kabupaten-kabupaten Terpilih di NAD dan Nias’ dikembangkan guna menanggapi dampak tsunami yang sangat menghancurkan di bulan Desember 2004 dan gempa bumi besar di bulan Maret 2005 – bencana terakhir terutama mengguncangkan kepulauan Nias. Proyek ini didanai oleh Dana Multi Donor untuk Aceh dan Sumatera Utara/Multi-donor Fund for Aceh and North-Sumatra (MDFANS). Pelaksanaan fase I dimulai di bulan Maret 2006 dan meliputi 5 kabupaten: Aceh Besar, Pidie dan Bireuen di Propinsi Aceh, dan Nias dan Nias Selatan di kepulauan Nias. Fase I (USD 6,42 juta) selesai pada tanggal 31 Maret 2008.



Untuk menjaga keberlanjutan dampak Proyek terkait dengan kapasitas pemerintah kabupaten/kota dan kontraktor skala kecil untuk mengadopsi dan menjalankan pekerjaan jalan Berbasis Sumber Daya Lokal/Local Resource-Based (LRB), fase kedua (USD 5,38 juta) disetujui. Fase II dijadwalkan selesai tanggal 30 September 2010⁶. Selama fase II dilaksanakan, kegiatan di Aceh Besar tidak dilanjutkan.

Tujuan keseluruhan dari Proyek ini adalah untuk berkontribusi terhadap pemulihan mata pencaharian masyarakat pedesaan dari populasi yang terkena dampak bencana di NAD dan Nias. Indikator untuk mengkaji sejauh mana Proyek ini telah mampu berkontribusi terhadap tujuan pembangunan Proyek telah dirumuskan dalam Kerangka Kerja Proyek sebagai “Jumlah masyarakat dengan akses menuju jalan utama sebagai hasil dari rehabilitasi dan pemeliharaan jalan yang dilakukan proyek”. Tujuan khusus dari Proyek ini adalah:

Pemerintah kabupaten dan kontraktor skala kecil di daerah cakupan proyek mengadopsi dan menjalankan pekerjaan jalan berbasis sumber daya lokal, guna menyediakan akses menuju pusat sosio-ekonomi dan menciptakan kesempatan kerja bagi masyarakat pedesaan

1.2 Capaian

Berdasarkan pencapaian hingga bulan Juni 2010, jelas bahwa target pekerjaan fisik, pelatihan & pembangunan kapasitas dan penciptaan lapangan kerja akan tercapai – dan bahkan melampaui target. Pencapaian hingga bulan Juni 2010 untuk komponen pekerjaan fisik dan pelatihan, dan untuk penciptaan lapangan kerja dirangkum dalam tabel 1.

Tabel 1: Pencapaian Pekerjaan Jalan, Penciptaan Lapangan Kerja dan Pelatihan Hingga Bulan Juni 2010

Kegiatan	Unit	Target	Perkembangan	
			Jun-10	% target
1 Pekerjaan rehabilitasi jalan*	km	155,7	163,9	105%
2 Pekerjaan pemeliharaan jalan*	km	177,3	177,3	100%
4 Pekerjaan rehabilitasi kanal irigasi	km	0,85	0,85	100%
5 Pekerjaan pemeliharaan kanal irigasi	km	2,18	2,18	100%
6 Penciptaan lapangan kerja jangka pendek	hari kerja	430.000	387.000	90%

⁶ Sebuah proposal untuk memperpanjang penyelesaian fase II menjadi bulan Juni 2011 – menggunakan bunga yang berasal dari rekening bank Proyek – saat ini sedang dipersiapkan. Perpanjangan fase II ini menyediakan strategi penanggulangan untuk menjamin bahwa hasil Proyek ini dapat dipertahankan melampaui tanggal penyelesaiannya.

7	Pelatihan kontraktor dan stafnya	orang	250	341	136%
8	Pelatihan staf Dinas Bina Marga	orang	100	178	178%
9	Pelatihan fasilitator PNPM mengenai pemeliharaan	orang	50	74	148%
10	Pelatihan pengawas pemeliharaan masyarakat **	orang	50	56	112%

* Perkembangan meliputi pekerjaan yang sedang berlangsung pada sejumlah kecil jalan penghubung

** Informasi dari Nias dan Nias Selatan masih harus dimasukkan

Proyek telah mampu mencapai output atau capaian fisik yang direncanakan dengan kualitas tinggi dan tepat waktu, sesuai dengan kerangka waktu yang direncanakan dan dengan sangat tepat biaya. Kontrol kualitas dan jaminan kualitas yang meningkat, pemilihan rancangan LRB dan teknologi konstruksi yang tepat, serta penggunaan prosedur pengadaan yang berbeda, merupakan faktor-faktor yang berkontribusi terhadap tercapainya hasil pekerjaan konstruksi yang memuaskan.

Memperbaiki konektivitas jalan, dengan tujuan untuk berkontribusi terhadap perkembangan ekonomi lokal, merupakan sebuah tujuan Proyek yang penting. Dalam memprioritaskan dan memilih jalan, telah digunakan sebuah model yang mengikutsertakan prioritas masyarakat lokal, pertimbangan ketersambungan jaringan jalan dan indikator yang terkait dengan: i) populasi yang akan mendapat manfaat dari jalan; ii) faktor isolasi, dan; iii) potensi perkembangan ekonomi lokal. Lebih dari 95% dari 164 pekerjaan jalan⁷ yang telah dilaksanakan selesai dengan kualitas dan standar yang ditentukan.

Pekerjaan pemeliharaan melibatkan 96 km pekerjaan pemeliharaan rutin (di luar badan jalan), yang dilaksanakan melalui kontrak dengan masyarakat, dan 81 km pekerjaan pemeliharaan rutin dan periodik (badan jalan). Sebuah sistem pemeliharaan rutin berbasis masyarakat diperkenalkan untuk pemeliharaan jalan kabupaten. Melalui kolaborasi dengan PNPM, Proyek ini melatih Fasilitator PNPM mengenai berbagai aspek pemeliharaan rutin berbasis masyarakat.



Manual Pemeliharaan

Melalui metode kerja LRB yang diaplikasikan, Proyek ini mampu mengoptimalkan keterlibatan tenaga kerja lokal dalam kegiatan konstruksi dan pemeliharaan. Hal ini menghasilkan peningkatan dalam kesempatan pekerjaan lokal sekitar 5-10%, dibandingkan kesempatan pekerjaan yang dibangun di bawah pekerjaan serupa yang dilakukan dengan pendekatan yang lebih intensif modal. Secara keseluruhan, sekitar 387.000 hari kerja untuk pekerjaan jangka pendek dihasilkan dalam pekerjaan rehabilitasi dan pemeliharaan hingga bulan Juni 2010⁸. Proyek ini juga telah cukup sukses dalam mendorong keterlibatan perempuan lokal dalam tenaga kerja. Saat ini perempuan mengisi sekitar 28% dari tenaga kerja. Sebagai perbandingan, di awal Proyek, partisipasi perempuan dalam tenaga kerja berada di angka 7-15%.



Proyek ini mengembangkan dan mendemonstrasikan keefektifan dan daya bersaing pengeluaran dari sebuah pendekatan yang mengintegrasikan pembangunan kapasitas yang didorong oleh permintaan dan kegiatan pelatihan dalam siklus konstruksi. Sebuah pendekatan yang aplikatif digunakan, dengan kegiatan pelatihan sambil kerja yang diperluas dan mentoring menjadi unsur utama dari berbagai kegiatan pelatihan.

Proyek ini melatih 178 staf dari Dinas Bina Marga (dulu bernama Dinas Pekerjaan Umum) Kabupaten di tempat Proyek beroperasi. 341 staf dari 134 kontraktor yang mendapat kontrak pekerjaan

⁷ Sekitar 90% dari jalan kabupaten yang direhabilitasi telah diaspal dan sisanya adalah jalan perkebunan yang tidak diaspal.

⁸ Sekitar 7.500 hari kerja diciptakan melalui kegiatan pemeliharaan rutin berbasis masyarakat. Perempuan mengisi sekitar 53% dari tenaga kerja pemeliharaan. Sebuah studi yang dijalankan oleh Proyek ini di tahun 2008 mengindikasikan bahwa metode kerja LRB yang diaplikasikan sangat efektif dalam mengoptimalkan kesempatan kerja (untuk masyarakat lokal), dan mempertahankan standar kualitas di saat yang sama.

dari Proyek menerima pelatihan. Sekitar 34.200 hari pelatihan disediakan untuk staf Dinas Bina Marga dan kontraktor. Pelatihan staf kabupaten dan kontraktor mengikutsertakan pelatihan perencanaan, pelaksanaan dan pengawasan pekerjaan rehabilitasi dan pemeliharaan jalan, menggunakan metode LRB dan teknologi tingkat menengah yang sesuai. Pelatihan mengenai pengujian laboratorium, penawaran, pemberian harga dan perencanaan pekerjaan juga disediakan untuk staf kabupaten dan kontraktor.

Pelatihan juga disediakan untuk fasilitator PNPM (20% terdiri dari perempuan) mengenai pemeliharaan rutin jalan berbasis masyarakat dan dukungan penyuluhan disediakan untuk 367 fasilitator PNPM (18% perempuan) dalam melakukan pelatihan kepada masyarakat mengenai perencanaan dan pelaksanaan pemeliharaan jalan rutin LRB. Sebagai tambahan untuk pelatihan kepada pengawas pemeliharaan jalan masyarakat (50% terdiri dari perempuan), pelatihan juga disediakan untuk 530 pekerja pemeliharaan jalan desa (28% terdiri dari perempuan).

Sedangkan indikator yang berkaitan dengan kajian kinerja kontraktor kecil telah tercapai. Hal ini berkaitan dengan jumlah kontraktor yang menerima lebih dari satu kontrak, jumlah penawaran yang masuk untuk setiap kontrak, jumlah kontraktor yang menggunakan pendekatan LRB, jumlah kontrak yang diselesaikan tepat waktu dan anggaran dan penurunan persentase penawaran yang dipersiapkan oleh kontraktor yang tidak ditanggapi.



Sebuah studi penelusuran kontraktor yang dilakukan oleh Proyek ini di bulan Mei 2010 mengindikasikan bahwa kontraktor lokal menerima manfaat sangat besar dari pelatihan dalam bidang (pra) penawaran, persiapan rencana kerja, persiapan kerja, teknik konstruksi dan pengawasan yang disediakan oleh Proyek. Hal ini tercermin dalam meningkatnya daya saing kontraktor dalam penawaran dan dalam meningkatnya volume bisnis mereka.

2. Tujuan Studi



Tujuan Pembangunan Proyek ini adalah untuk *“berkontribusi terhadap pemulihan mata pencaharian masyarakat pedesaan yang terkena dampak bencana di NAD dan Nias”*. Indikator untuk mengkaji sejauh mana Proyek ini telah mampu berkontribusi terhadap tujuan pembangunan Proyek telah dirumuskan dalam Kerangka Kerja Proyek sebagai *“Jumlah masyarakat dengan akses menuju jalan utama sebagai hasil dari rehabilitasi dan pemeliharaan jalan yang dilakukan proyek”*.

Untuk mengkaji sejauh mana Proyek ini telah berkontribusi terhadap tujuan memulihkan mata pencaharian masyarakat pedesaan dari populasi yang terkena dampak bencana di NAD dan Nias – melalui perbaikan akses menuju jalan utama dan pusat sosio-ekonomi, dan penciptaan kesempatan kerja – sebuah kajian mengenai efek akses jalan yang meningkat bagi penerima manfaat telah dibuat melalui sebuah studi. Studi ini dirancang dan dijalankan oleh Proyek pada periode Mei-Juni 2010..

3. Rancangan dan Pelaksanaan Studi

Wawancara individual semi terstruktur dan wawancara *focus group* adalah unsur utama dari metodologi survey untuk pengumpulan data. Baik data kualitatif maupun kuantitatif dikumpulkan. Data tambahan –

kuantitatif – digali dari catatan Proyek yang ada. Pengamatan dan pemeriksaan lapangan digunakan untuk memeriksa kembali informasi yang disediakan oleh responden yang diwawancarai (contohnya mengenai waktu tempuh pada jalur asal ke tujuan utama).

Dalam hal jangkauan panjang jalan dalam survey, tujuannya adalah untuk mengambil sampel dari sekitar 50% jalan yang telah selesai direhabilitasi menggunakan dana Proyek. Hingga tanggal 30 Juni, panjang total dari jalan yang telah selesai direhabilitasi adalah 145,3 kilometer⁹ dan total panjang jalan yang dijangkau oleh studi ini adalah 72,5 kilometer, yaitu 49.9% dari panjang total pekerjaan jalan yang telah selesai. Tabel 2 menyediakan sebuah ikhtisar dari karakteristik utama jalan yang dijangkau selama survey berjalan.



⁹ 97,1 kilometer selama fase I berjalan dan 48,2 kilometer selama fase II berjalan.

Tabel 2: Karakteristik Utama Jalan yang Dijangkau Survei

No	No jalan yang disurvei:	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13		
1	Kabupaten	Bireuen	Bireuen	Bireuen	Bireuen	Pidie	Pidie	Pidie	Nias Selatan	Nias	Nias	Nias	Nias Selatan	Nias Selatan	Total	Rata-rata
2	Kecamatan	Peudada	Kuta Blang/Ganda Pura	Jeunib	Ganda Pura/Makmur	Padang Tiji	Indra Jaya	Glumpang Baro	Hilimegai	Gunung Sitoli Utara	Gunung Sitoli	Gunung Sitoli Barat	Lolowau	Lolowau		
3	Kampung	Menasa Blang	Paloh Raya	Lhok Kolam	Tanjung Mesjud	Jurong Anoe	Pulo Ie	Ukee Trueng Campli	Bawosalo'o Dao Dao	Gawu Bauso	Gawu	Hiliaho	Gada	Lorongsehe - lolowau	Umbru Asi - Lorong Tuhoowo	
4	Tanggal wawancara	27/05/10	20/05/10	31/05/10	25/05/10	21/05/10	01/06/10	27/05/10	27/05/10	31/05/10	31/05/10	31/05/10	27/05/10	28/05/10		
5	Nama Jalan	Kedai Peudada - Teupok Baroh	Cot Timu - Tunong Blang Mee	Simpang Nalan - Krueng Nalan	Cot Tube - Cot Kruet	Jurong Anoe - Alue Reuhe	Pulo Ie - Jabal Ghafur	Kp Pisang - Ukee Trueng Campli	Mude-Ewo-Togihenu - Hilinake-Dao Dao	Afia Tambalo - Sp Lima-Lolaona - Tuhobauso	Sp Moawo - Sp Sisarahili Gamo	Tumori - Gada	Hilidaura - Sehe-Pantai (jalan turis menuju pantai)	Hiliadulo - Tuho owo - jalan utama Propinsi		
6	Panjang jalan (km)	5.4	12.7	5.2	5.8	3.9	2.4	4.1	6.4	8.0	4.2	1.6	5.1	7.7	72.5	5.6
7	Jenis permukaan	Latasir	CM 4.5 k GR 8.2 k	Latasir	Aspal Dingin	Sirtu	Aspal Dingin	Latasir	Penmac (Macadam)	Penmac (Macadam)	Penmac (Macadam)	Penmac (Macadam)	Penmac (Macadam)	Penmac (Macadam)		
8	Penyelesaian Konstruksi	Jun-07	Jun-07	Mar-08	Agu-10	Agu-10	Agu-10	Okt-09	Feb-08	Des-07, Nov-09	Jul-07, Nov-10	Mar-08	Apr-07	Jul-07	Feb-08, Jun-10	
9	Biaya inv. (juta IDR)	1,621	4,520	2,797	2,526	417	893	1,516	3,131	1,726	1,794	706	1,228	2,784	25,657	1,974
10	Biaya invest. (USD)*	186,697	520,733	310,366	281,082	46,456	92,975	161,768	333,302	194,058	198,438	78,196	139,495	298,536	2,842,103	218,623
11	Biaya invest. USD/km	34,573	41,003	59,686	48,462	11,912	38,739	39,456	52,078	24,257	47,247	48,873	27,352	38,771		39,201
12	Hari kerja laki-laki	10,877	12,407	12,025	5,685	800	4,036	7,297	4,906	3,381	3,381	1,946	4,359	5,606	76,706	5,900
13	Hari kerja perempuan	3,490	8,124	2,785	2,932	334	877	2,348	533	1,846	1,846	1,210	473	707	27,505	2,116
14	Total hari kerja	14,367	20,531	14,810	8,617	1,134	4,913	9,645	5,439	5,227	5,227	3,156	4,832	6,313	104,211	8,016
15	Hari kerja /km	2,661	1,617	2,848	1,486	291	2,047	2,352	850	653	1,245	1,973	947	820		1,437
16	Upah: % total invest	44%	23%	26%	17%	14%	28%	32%	9%	15%	15%	22%	20%	11%	20%	
17	Invest/HOK (USD)	13.0	25.4	21.0	32.6	41.0	18.9	16.8	61.3	37.1	38.0	24.8	28.9	47.3		27.3
18	Invest/total pop (USD)	6.3	6.6	17.0	15.0	10.3	19.4	7.4	12.8	2.7	13.0	15.0	93.0	2.7		46.2
19	Desa di jangkauan jalan	8	7	5	7	6	4	8	6	6	4	4	2	8	75	5.8
20	Populasi di jangkauan jalan	5,488	6,253	3,502	3,233	1,160	2,000	5,340	4,080	8,861	3,628	3,249	294	14,400	61,488	4,730
21	Populasi/km	1,016	492	673	557	297	833	1,302	638	1,108	864	2,031	58	1,870		848

* Nilai tukar UNDP yang digunakan di bulan di mana pekerjaan diselesaikan

Proyek ini telah merehabilitasi jalan menggunakan jenis aspal yang berbeda, yaitu emulsi bitumen (atau *cold mix*), penetrasi macadam (atau penmac) dan latasir. Juga, sejumlah kecil jalan desa (sirtu) direhabilitasi. Dalam memilih jalan untuk survei, sebuah sample perwakilan dari jenis jalan yang berbeda tersebut telah diambil:

- Jalan dengan aspal *cold mix*: 12,7 kilometer;
- Jalan dengan aspal penetrasi macadam: 33,0 kilometer;
- Jalan dengan aspal latasir: 14,7 kilometer;
- Jalan kerikil: 12,1 kilometer.

Dalam memilih jalan untuk survei, sebuah pemilihan yang beragam telah dibuat dalam hal penggunaan lahan dan kondisi geomorfologi daerah di mana jalan tersebut berada. Jalan yang dipilih berada di lahan rata dan pegunungan, di daerah penanaman padi dan perkebunan, dan sepanjang pantai dan daerah pedalaman. Lampiran 1 menunjukkan lokasi jalan yang telah diikutsertakan di dalam survei.

Wawancara kelompok semi terstruktur dan wawancara individu telah dilaksanakan di kampung yang berlokasi di sekitar pertengahan jalan yang diikutsertakan di dalam survei. Hal ini dilakukan dengan tujuan mendapatkan sebuah gambaran rata-rata mengenai manfaat yang terkait dengan akses jalan yang meningkat, terutama berkaitan dengan perubahan yang muncul dalam biaya perjalanan dan waktu tempuh. Nama desa di mana wawancara dilakukan telah disebutkan di tabel 2. Total 121 responden diwawancara selama periode 20 Mei hingga 1 Juli 2010.

Untuk wawancara *focus group*, anggota Panitia Pembangunan Desa diundang untuk berpartisipasi. Total 74 anggota Panitia Pembangunan Desa ambil bagian dalam 13 wawancara kelompok yang diadakan. Jumlah partisipasi wawancara *focus group* berkisar dari 4 sampai 7. Total 11 perempuan (15%) berpartisipasi dalam wawancara kelompok. Kuesioner yang digunakan untuk wawancara kelompok ditampilkan di Lampiran 2. Wawancara kelompok dan wawancara individual diadakan oleh tim Proyek yang terdiri dari seorang anggota staf senior (Insinyur atau Administrator Kabupaten Proyek) dan seorang Pelatih Konstruksi Bergerak/*Mobile Construction Trainer* (MCT).

Selain wawancara kelompok, wawancara semi terstruktur dengan individu penerima manfaat juga diadakan. Kelompok ini mengikutsertakan baik orang-orang yang telah bekerja di proyek pekerjaan jalan maupun mereka yang belum. Orang-orang yang diwawancarai telah dipilih secara acak, menggunakan pengambilan sampel sistematis acak – tersebar untuk jenis kelamin. Targetnya adalah untuk memilih 2 penerima manfaat-pekerja dan 1 penerima manfaat bukan pekerja per jalan, dengan setidaknya 30% dari kelompok ini terdiri dari perempuan. Kuesioner yang digunakan untuk wawancara individual ditampilkan di Lampiran 3.

Tabel 3 menunjukkan jumlah orang yang diwawancarai, dibandingkan dengan jumlah responden yang ditargetkan. Jumlah aktual orang yang diwawancarai sedikit di bawah target. Alasan adanya penyimpangan kecil ini terkait dengan halangan waktu dan (terkadang) ketiadaan masyarakat lokal untuk berpartisipasi di dalam wawancara. Tabel 3 menunjukkan bahwa 87% dari jumlah responden yang ditargetkan sudah diwawancarai, dengan 35% di antaranya adalah perempuan.

Tabel 3: Jumlah yang Ditargetkan dan Aktual Penerima Manfaat yang Diwawancarai

Responden	Target			Aktual			
	Laki-laki	Perempuan	Total	Laki-laki	Perempuan	Total	% dari target
Penerima manfaat – pekerja			26	14	9	23	88%
Penerima manfaat – bukan pekerja			13	8	3	11	85%
Total	27	12	39	22	12	34	87%

Di setiap 13 desa di mana wawancara dilakukan, sebuah wawancara dilakukan dengan satu pemilik toko atau pedagang lokal yang dipilih secara acak. Para pemilik toko dan pedagang ini ditanya apakah akses jalan yang meningkat menimbulkan efek terhadap bisnis atau perdagangan mereka. Mereka juga ditanya apakah, dan sampai sejauh mana, akses jalan yang meningkat telah menimbulkan perubahan pada biaya transportasi barang, ketersediaan produk baru, perbedaan harga produk lokal dan perubahan pada penerimaan dan keuntungan tahunan bisnis atau perdagangan mereka. Total 13 pemilik toko/pedagang lokal diwawancara, 5 di antaranya (38%) adalah perempuan.

4. Temuan

Bab ini menyajikan temuan studi. Paragraf 4.1 memberikan ikhtisar akan situasi mata pencaharian responden, berdasarkan informasi yang disediakan selama wawancara. Efek Proyek terhadap penciptaan kesempatan kerja jangka pendek dan jangka panjang dan terhadap generasi bisnis tambahan dijelaskan di paragraf 4.2.

Penjelasan mengenai sejauh apa perbaikan jalan telah meningkatkan aksesibilitas menuju layanan dan fasilitas sosial dan ekonomi dijelaskan di paragraf 4.3. Efek Proyek terhadap harga produk dan lahan pertanian disajikan di paragraf 4.4.

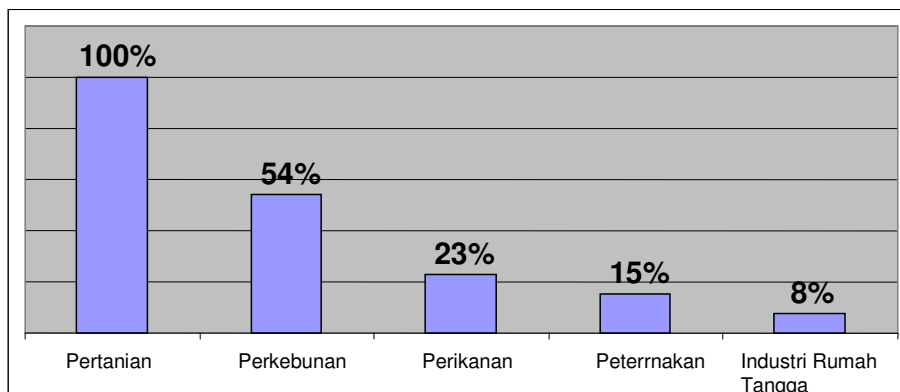


Paragraf 4.5 menjelaskan prioritas dan kebutuhan untuk meningkatkan kondisi hidup, seperti yang diutarakan oleh responden. Sebuah studi kasus – untuk salah satu jalan yang disurvei di kabupaten Bireuen – disajikan di Lampiran 4.

4.1 Situasi Mata Pencaharian Penerima Manfaat

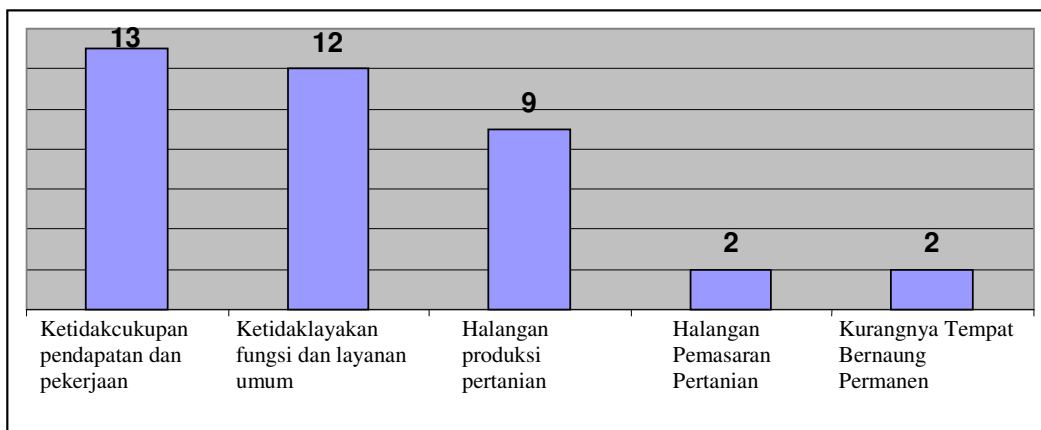
Pertanian adalah andalan perekonomian di semua desa yang dijangkau oleh studi ini. Sumber pendapatan utama populasi di desa yang disurvei ditunjukkan di gambar 1. Pertanian merupakan sumber pendapatan utama di semua desa yang disurvei. Perkebunan menyediakan sumber pendapatan di 54% desa yang disurvei, yaitu di semua desa yang disurvei di daerah Nias dan di satu desa di kabupaten Pidie. Di 3 desa (di Pidie, Bireuen dan Nias Selatan) perikanan juga merupakan sumber pendapatan utama bagi penduduk lokal. Peternakan sebagai sumber pendapatan disebutkan di dua desa (di Bireuen dan Nias Selatan) dan di satu desa di Pidie juga terdapat sebuah industri rumah tangga (produksi kue lokal).

Gambar 1: Sumber Pendapatan Utama Penduduk di 13 Desa yang Dijangkau Survei



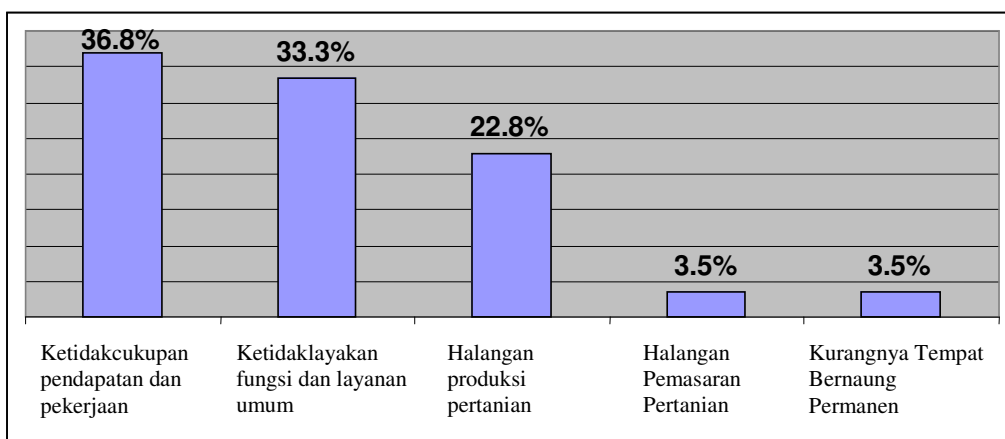
Di semua 13 desa yang disurvei, kurangnya pendapatan dan ketidakcukupan kesempatan kerja, disebutkan sebagai permasalahan utama yang dihadapi. Di 12 desa, ketidaklayakan fungsi umum juga dilihat sebagai permasalahan kunci mata pencaharian. Halangan yang terkait dengan produksi pertanian dianggap sebagai sebuah permasalahan utama di 9 desa. Permasalahan pemasaran dan kurangnya tempat bernaung yang permanent dilihat sebagai sebuah masalah di 2 desa yang disurvei.

Gambar 2: Permasalahan Mata Pencaharian Utama di 13 Desa yang Dijangkau oleh Survei



Dalam hal frekuensi jumlah tanggapan mengenai permasalahan mata pencaharian yang teridentifikasi, gambar 3 menunjukkan bahwa ketidakcukupan pendapatan dan kurangnya lapangan pekerjaan dianggap sebagai permasalahan yang paling penting, diikuti dengan ketat oleh ketidaklayakan akses menuju fungsi dan layanan umum. Dari 57 tanggapan yang diterima sekitar $\frac{1}{4}$ responden (22.8%) menyebutkan halangan produksi pertanian juga sebagai permasalahan besar. Halangan pemasaran pertanian dan kurangnya tempat bernaung permanen hanya disebutkan di beberapa kasus sebagai halangan utama mata pencaharian

Gambar 3: Permasalahan Mata Pencaharian Utama dalam Persentase dari 57 Tanggapan yang Diterima



Pertanyaan mengenai jarak tempuh dari desa menuju fasilitas dan layanan sosio-ekonomi ke mana masyarakat biasanya pergi juga ditanyakan. Tabel 4 meringkas informasi ini. Jarak rata-rata dari desa menuju pasar untuk menjual produk adalah 5,1 kilometer. Untuk membeli produk, jarak rata-rata sedikit lebih jauh (7,9 kilometer). Sekolah dasar dan pusat layanan kesehatan utama berlokasi dalam kisaran 0-7 kilometer dari desa dan jarak rata-rata menuju fasilitas tersebut sekitar 2,35 kilometer. Variasi terbesar terlihat pada jarak menuju bank. Di 3 desa di daerah Nias, jarak menuju bank berkisar dari 88 sampai 94 kilometer. Untuk 10 desa lainnya, jarak menuju bank bervariasi dari 3 sampai 16 kilometer, dengan rata-rata 8,3 kilometer.

Tabel 4: Jarak menuju Pasar, Sekolah, Pusat Layanan Kesehatan dan Bank

	Kisaran	Rata-rata
Jarak menuju pasar untuk menjual produk	0-10 km	5.1 km
Jarak menuju pasar untuk membeli produk	5-12 km	7.9 km
Jarak menuju sekolah dasar	0-7 km	2.4 km
Jarak menuju pusat layanan kesehatan utama	0-7 km	2.3 km
Jarak menuju bank di 3 desa di Daerah Nias	88-94 km	91 km
Jarak menuju bank in 10 desa lain	3-16 km	8.3 km

Sebelum rehabilitasi jalan, tidak ada transportasi umum di desa yang disurvei, dengan pengecualian Ojek (sepeda motor) atau di beberapa desa terdapat Angkot atau angkutan umum mobil minivan.

4.2 Lapangan Pekerjaan dan Peluang Menghasilkan Pendapatan yang Tercipta

Semua responden puas dengan jalan yang dipilih dan keterlibatan mereka dalam pekerjaan konstruksi. Promosi aktif dalam melibatkan perempuan juga dihargai oleh responden yang diwawancarai. Total 104.211 hari kerja untuk kesempatan kerja langsung jangka pendek diciptakan oleh Proyek ini selama pekerjaan rehabilitasi jalan dijangkau oleh studi ini. Hal ini mengikutsertakan 27.505 hari kerja untuk perempuan (yaitu 26.4%).



Penciptaan kesempatan kerja jangka pendek menghasilkan suntikan dana tunai sebesar kira-kira IDR 5,2 milyar¹⁰ (USD 0,58 juta) untuk perekonomian lokal. Berdasarkan informasi yang diberikan oleh responden, terlihat durasi pekerjaan rata-rata untuk pekerja konstruksi adalah 26 hari. Hal ini mewujudkan suntikan dana sebesar IDR 1,3 juta (USD 145) per rumah tangga – dengan satu anggota per rumah tangga berpartisipasi di dalam pekerjaan. Berdasarkan angka di atas, dapat dikalkulasikan bahwa 4.000 rumah tangga mendapat manfaat dari pemindahan uang tunai ini. Hal ini menjangkau 33 % dari 12.300 rumah tangga yang diperkirakan hidup di daerah yang sangat terkena pengaruh dari jalan¹¹).



Mayoritas responden menyebutkan bahwa mereka telah menghabiskan upah yang telah mereka terima dari Proyek ini untuk membeli produk konsumen dan untuk memenuhi pengeluaran pendidikan anak mereka. Dalam beberapa kasus, dilaporkan bahwa pendapatan yang diterima digunakan untuk investasi produktif kecil atau untuk perbaikan rumah.

Selain tercipta kesempatan kerja jangka pendek, studi ini juga mengindikasikan terciptanya kesempatan kerja jangka panjang dan menghasilkan pendapatan untuk tujuan yang terkait dengan perbaikan jalan. Berikut ini rangkuman pendapat dari para responden berkaitan dengan kesempatan kerja dan penghasilan

yang dihasilkan dari proyek ini:

- Karena kondisi jalan yang meningkat, jumlah pengemudi Ojek motor dan Angkot meningkat dan permintaan layanan dari pengemudi yang ada meningkat, yang mengarah kepada kesempatan kerja dan penghasilan tambahan;

¹⁰ Upah harian rata-rata menurut studi adalah sekitar IDR 50.000

¹¹ Berdasarkan informasi dari Panitia Pembangunan Desa, total populasi di daerah yang terkena pengaruh dari jalan yang disurvei adalah sekitar 61.500. Dengan ukuran rata-rata 5 orang per rumah tangga, hal ini dapat diterjemahkan menjadi 12.300 rumah tangga

- Dengan akses jalan yang meningkat dan lebih baik, lebih banyak pengemudi truk saat ini melayani desa yang dilalui oleh jalan yang telah diperbaiki ini, dan hal ini telah menghasilkan kenaikan lapangan kerja dan kesempatan menghasilkan pendapatan bagi pengemudi truk;
- Keterhubungan jalan yang meningkat antara lahan pertanian/perkebunan dan pasar lokal telah membawa peningkatan di daerah produksi pertanian dan/atau menghasilkan diversifikasi/intensifikasi produksi pertanian. Perkembangan ini telah meningkatkan kesempatan kerja dan penghasilan di pertanian;
- Karena kondisi jalan yang meningkat, 44 toko bahan makanan lokal tambahan berdiri di sepanjang 13 jalan yang dijangkau studi ini, yang lalu menciptakan kesempatan kerja dan penghasilan tambahan. Mayoritas pemilik toko kecil yang sudah ada yang diwawancarai melaporkan kenaikan dalam pendapatan dan keuntungan tahunan mereka akibat jalan yang lebih baik ini. Keuntungan tambahan yang dilaporkan dari 7 pemilik toko lokal yang diwawancarai berkisar dari IDR 1-18 juta per tahun (kenaikan 10%-150%). Bukti anekdototal memperlihatkan bahwa bisnis kecil lain juga mampu meningkatkan bisnis mereka karena kondisi jalan yang lebih baik.

Dalam satu desa di daerah Nias contohnya, kepemilikan motor pribadi meningkat dari 7 menjadi 127 sebagai hasil perbaikan jalan, yang lalu memberi kenaikan besar terhadap agen penjualan motor lokal dan bengkel motor.

- Beberapa responden yang diwawancarai menyebutkan bahwa keahlian yang telah mereka dapatkan selama bekerja sebagai pekerja konstruksi untuk Proyek ini telah memungkinkan mereka untuk mencari pekerjaan setelah Proyek ini selesai (contohnya dalam kasus tukang batu).
- Beberapa responden telah menghabiskan sebagian upah yang mereka dapatkan dari Proyek ini untuk investasi produktif, yang lalu menciptakan kesempatan kerja dan penghasilan tambahan untuk mereka.

Pada 8 dari 13 desa yang dijangkau studi ini melaporkan penciptaan kesempatan kerja dan penghasilan tambahan dengan jangka waktu yang lebih panjang – sebagai efek dari jalan yang meningkat. Pada 5 desa, hal ini tidak (belum) terjadi dan hal ini dapat dijelaskan dengan fakta bahwa perbaikan jalan di situ baru saja selesai sehingga masih terlalu awal untuk mengharapkan efek semacam itu.

4.3 Akses yang Meningkat ke Fasilitas dan Layanan Sosial dan Ekonomi



Tabel 2 di halaman 4 menunjukkan bahwa total 75 desa, dengan total populasi sekitar 61.500, berlokasi di dalam area yang terkena pengaruh langsung dari jalan yang diikutsertakan dalam sampel. Akses yang meningkat atau lebih baik ke jalan penghubung utama telah disebutkan sebagai manfaat utama oleh semua responden yang diwawancarai.

Survei ini menjangkau 50% dari total panjang jalan yang direhabilitasi Proyek ini dan jika temuan dari survei ini diekstrapolasi, dapat diperkirakan bahwa sekitar 150 desa dengan total populasi sekitar 123.000 telah mendapat manfaat dari akses jalan yang meningkat menuju jalan utama.

Perhitungan diatas dilakukan secara konservatif, karena hanya memasukkan desa yang berada di daerah yang terkena pengaruh langsung dari jalan yang telah direhabilitasi. Sedangkan faktanya sejumlah jalan yang telah direhabilitasi menyediakan hubungan yang penting dengan jaringan jalan lokal lainnya, sehingga memberi manfaat bagi masyarakat yang tinggal di daerah yang lebih besar.

Tabel 5 menyajikan sebuah ikhtisar akan penghematan waktu perjalanan (sekali jalan) pada jalur asal-tujuan utama (antara desa dan pasar lokal) yang dilaporkan sebagai hasil hubungan jalan yang meningkat. Pada tingkat rata-rata, perbaikan jalan telah menghasilkan pengurangan waktu perjalanan sampai 64 menit, atau 74% dari waktu perjalanan asal.

Di daerah Nias, pengurangan waktu perjalanan lebih besar dibandingkan di daerah Aceh. Hal ini dapat dijelaskan dengan perbedaan kepadatan jalan antara kedua daerah, kondisi jalan di daerah Nias yang cenderung lebih buruk sebelum perbaikan jalan dan jarak di daerah Nias yang relatif lebih jauh menuju pasar lokal dan fasilitas layanan ekonomi dan sosial lainnya.



Tabel 5: Pengurangan Waktu Perjalanan untuk Jalur Asal-Tujuan Utama

	Pengurangan waktu perjalanan dalam menit		Pengurangan waktu perjalanan dalam %	
	kisaran	rata-rata	kisaran	rata-rata
Daerah Nias	50-130 menit	96 menit	70-90 %	83 %
Daerah Aceh	15-90 menit	36 menit	50-75 %	62 %
Keseluruhan	15-130 menit	64 menit	50-90 %	72 %

Pada 5 dari 7 desa yang disurvei di daerah Aceh menyebutkan adanya pengurangan biaya operasi motor milik pribadi, berkisar dari 40-75%. Penghematan bulanan diperkirakan berkisar pada IDR 150.000 sampai 200.000.



Semua 7 desa yang disurvei di daerah Aceh juga melaporkan adanya pengurangan biaya transportasi barang sampai 8 ton truk. Untuk perjalanan sekali jalan pada jalur asal-tujuan yang biasa, dilaporkan adanya penghematan biaya 50-75% (IDR 37.500 sampai IDR 150.000; dengan rata-rata IDR 102.500). Karena hampir tidak ada truk yang melewati jalan dijangkau oleh survei ini di daerah Nias, tidak disebutkan adanya manfaat semacam itu oleh responden di daerah Nias.

Pada 6 desa yang disurvei (2 di daerah Nias dan 4 di daerah Aceh) disebutkan adanya pengurangan biaya 30-50% dari ongkos sekali perjalanan dengan Ojek pada jalur asal-tujuan yang biasa. Pengurangan biaya perjalanan yang dilaporkan berkisar dari IDR 2.000 sampai IDR 10.000 (dengan rata-rata pengurangan biaya per perjalanan sebesar IDR 5.000).

Gambar 4 meringkas manfaat utama yang dilaporkan dari aksesibilitas jalan yang lebih baik. Akses yang lebih baik menuju fasilitas dan layanan sosial dan ekonomi seperti pasar, sekolah, pusat kesehatan dan transportasi umum sebagai hasil dari jalan yang meningkat dilaporkan sebagai manfaat oleh semua responden.

Pada semua desa yang disurvei, disebutkan bahwa akses jalan yang meningkat telah meningkatkan volume dan frekuensi lalu lintas/perjalanan. Peningkatan rata-rata yang dilaporkan untuk frekuensi perjalanan menuju pasar lokal adalah 100% (berkisar dari 50-200%).

Semua desa mengindikasikan bahwa perbaikan jalan telah membawa

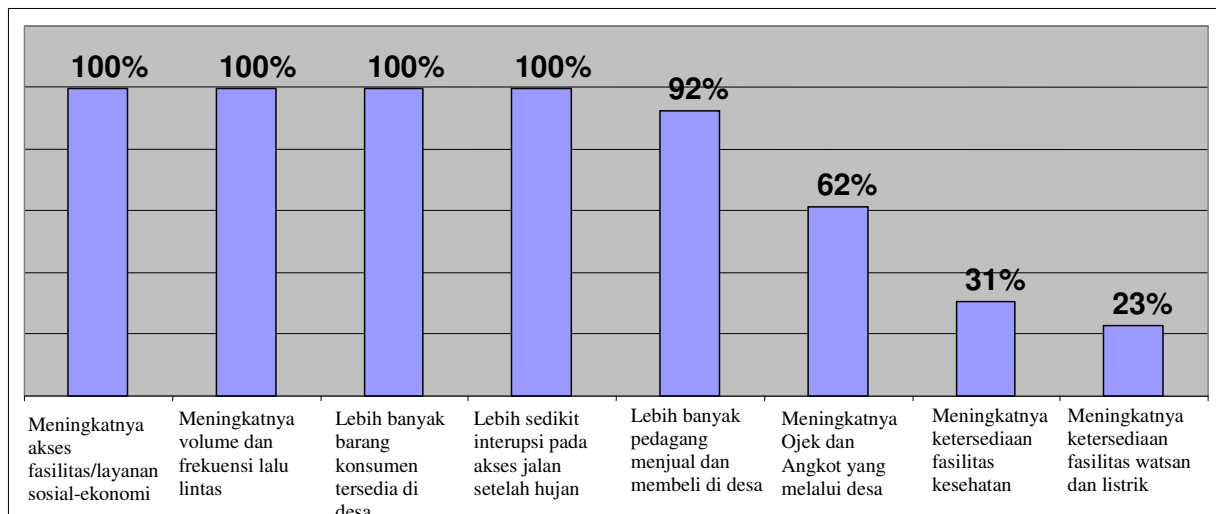




peningkatan ketersediaan barang konsumen lokal dan penurunan interupsi akses selama musim hujan. 12 desa menyebutkan bahwa kondisi jalan yang lebih baik telah meningkatkan jumlah pedagang yang menjual dan membeli produk di desa. Pada 8 desa, ketersediaan Ojek atau Angkot bertambah.

Di 4 desa, pusat kesehatan dibangun dan fasilitas listrik atau air dan sanitasi tersedia di 3 desa sebagai hasil dari perbaikan jalan. Meningkatnya kehadiran di sekolah dilaporkan di 6 dari 13 karena akses jalan yang meningkat menuju sekolah. 2 desa melaporkan bahwa akses jalan yang meningkat menuju perkebunan telah mengurangi pencurian hasil perkebunan.

Gambar 4: Manfaat Aksesibilitas yang Dilaporkan Terkait Akses Jalan yang Lebih Baik



4.4 Harga Produk Konsumen dan Lahan

Di 6 desa yang disurvei, disebutkan bahwa harga produk konsumen telah menurun. Di desa lain yang disurvei, hal ini tidak (belum) terjadi. Hal ini mungkin terjadi karena masih terlalu awal untuk mengharapkan efek semacam itu pada harga konsumen lokal, melihat pekerjaan rehabilitasi jalan baru saja selesai.

Di 10 desa, dilaporkan bahwa nilai lahan pertanian telah meningkat sebagai akibat jalan yang telah diperbaiki. Peningkatan nilai lahan pertanian dilaporkan berkisar dari IDR 4.000 sampai IDR 45.000 per meter persegi (dengan rata-rata IDR 22.000). Hal ini sesuai dengan peningkatan 75% - 500% pada harga lahan pertanian. Di 6 desa juga disebutkan bahwa harga lahan untuk pembangunan rumah telah meningkat. Dilaporkan adanya peningkatan harga sebesar 50-500% (IDR 6.000 – IDR 82.500). Rata-rata, peningkatan harga yang dilaporkan sebesar IDR 39.000 per meter persegi (300%).

4.5 Kebutuhan dan Prioritas Penerima Manfaat

Terlepas dari kebutuhan untuk perbaikan lebih jauh akan akses menuju fasilitas dan layanan social dan ekonomi¹², kebutuhan untuk program Pembangunan Perekonomian Lokal/*Local Economic Development* (LED) disebutkan sebagai prioritas oleh mayoritas responden. Menurut mereka, program semacam itu dibutuhkan untuk: i) memenuhi kebutuhan untuk menyediakan kesempatan kerja tambahan yang lebih

¹² Termasuk pembangunan jaringan jalan, perbaikan fasilitas irigasi, penyediaan air dan sanitasi, listrik dan penyediaan transportasi umum dengan lebih jauh

produktif baik di sektor pertanian maupun non-pertanian, dan; ii) menangani halangan pertanian (terkait dengan keahlian, input, produksi dan pemasaran).

Responden di semua 13 desa menyadari kebutuhan untuk memelihara jalan yang direhabilitasi dan di 10 desa, responden mengutarakan niat mereka untuk mengorganisir hal ini. Namun, untuk mobilisasi sumber daya keuangan yang dibutuhkan, tidak ada ide spesifik yang muncul dari responden. Konsepsi umum yang ada adalah bahwa pemerintah daerah harus menyediakan bantuan keuangan dalam menyediakan dana yang dibutuhkan untuk pemeliharaan jalan. Responden yang diwawancarai mengutarakan minat mereka untuk melanjutkan keterlibatan sebagai pekerja pemeliharaan jalan, mengikuti sistem pemeliharaan jalan berbasis masyarakat yang diperkenalkan oleh Proyek ini.

Untuk menghindari kerusakan berlebihan terhadap jalan yang direhabilitasi, penerima manfaat yang diwawancarai menyarankan bahwa harus ada tindakan yang diambil untuk mencegah truk berat (dengan berat bawaan lebih dari 8 ton) melewati jalan yang direhabilitasi, melihat jalan tersebut tidak dibangun untuk menampung lalu lintas berat.

5. Kesimpulan dan Rekomendasi

Proyek ini telah dengan sukses berkontribusi terhadap pemulihan mata pencaharian masyarakat pedesaan yang terkena pengaruh bencana di NAD dan Nias melalui rehabilitasi jalur jalan vital di jaringan jalan lokal, menggunakan pendekatan Berbasis Sumber Daya Lokal/*Local Resource-Based (LRB)*.



Terlepas dari manfaat jangka pendek berbentuk suntikan dana tunai dengan jumlah besar di perekonomian lokal – melalui penciptaan kesempatan kerja jangka pendek untuk penduduk lokal – akses jalan yang meningkat telah mendorong perkembangan perekonomian lokal/*local economic development (LED)* dan berkontribusi terhadap perbaikan situasi mata pencaharian masyarakat pedesaan.

Pekerjaan rehabilitasi jalan telah meningkatkan akses menuju layanan dan fasilitas sosial dan ekonomi, mengurangi biaya transportasi dan waktu tempuh dan meningkatkan kesempatan kerja jangka panjang – sebagai efek samping dari aksesibilitas yang meningkat.

Hal yang penting terkait dengan keberlanjutan manfaat yang telah didapat ini adalah pemeliharaan aset jalan yang telah dibuat dan prioritas harus diberikan untuk kegiatan yang digerakkan ke arah pembuatan sistem pemeliharaan yang efektif dan mobilisasi sumber daya untuk memenuhi keperluan pemeliharaan.

Rekomendasi lain adalah dengan memberikan perhatian lebih untuk mengintegrasikan program LED dengan program pembangunan infrastruktur pedesaan (produktif atau umum) untuk menjamin bahwa fasilitas infrastruktur yang diperbaiki dapat digunakan secara maksimal.



Lampiran 1: Peta dengan Lokasi Jalan yang dijangkau Survei

KABUPATEN PIDIE – DAERAH ACEH

(Jumlah Jalan merujuk pada jumlah jalan yang disebutkan di tabel 2 di dalam tulisan utama)



KABUPATEN BIREUEN– DAERAH ACEH

(Jumlah Jalan merujuk pada jumlah jalan yang disebutkan di tabel 2 di dalam tulisan utama)



(Jumlah Jalan merujuk pada jumlah jalan yang disebutkan di tabel 2 di dalam tulisan utama)

(Jumlah Jalan merujuk pada jumlah jalan yang disebutkan di tabel 2 di dalam tulisan utama)



11

(Jumlah Jalan merujuk pada jumlah jalan yang disebutkan di tabel 2 di dalam tulisan utama)

(Jumlah Jalan merujuk pada jumlah jalan yang disebutkan di tabel 2 di dalam tulisan utama)



Lampiran 2: Kuesioner yang Digunakan untuk Wawancara Kelompok

Kuesioner di bawah dibuat untuk digunakan sebagai panduan struktur untuk wawancara kelompok dengan anggota Panitia Pembangunan Desa. Jika isu relevan lainnya muncul di tengah wawancara, ada baiknya merekam isu tersebut juga. Jika dibutuhkan, halaman tambahan mungkin dibutuhkan untuk merekam efek atau dampak yang tidak tercakup oleh pertanyaan akan tetapi relevan. Satu halaman kosong tambahan disediakan di akhir kuesioner untuk merekam informasi tambahan semacam itu.

Tanggal:

Interviewer:

- | | | |
|-----|------------------------------|---------------------------|
| 1.1 | KABUPATEN: | Sub-District: |
| 1.2 | Kampung/Desa of interview: | Populasi di Kampung/Desa: |
| 1.3 | Nama jalan dan panjang (km): | |
| 1.4 | Jenis jalan: | |

Masyarakat yang berpartisipasi dalam pertemuan dan jabatan mereka:

- 1:.....
- 2:.....
- 3:.....
- 4:.....
- 5:.....
- 6:.....

- 1.5 Perkiraan populasi total yang tinggal di daerah yang terkena pengaruh dari jalan yang dibangun dan menggunakan jalan tersebut (termasuk jumlah kampung di daerah yang terkena pengaruh dari jalan tersebut dan populasinya):
- 1.6 Sumber pendapatan utama masyarakat di daerah yang terkena pengaruh jalan:
- 1.7 Tempat ke mana masyarakat dari Kampung pergi:
- Menjual produk: Jarak (km):
 - Membeli produk: Jarak (km):
 - Sekolah: Jarak (km):
 - Layanan kesehatan: Jarak (km):
 - Layanan perbankan: Jarak (km):
- 1.8 Informasi mengenai layanan transportasi umum (jenis, frekuensi, dari mana ke mana):
- 1.9 Jalur asal-tujuan utama yang digunakan oleh masyarakat Kampung untuk pergi ke pasar lokal:
- 1.10 Permasalahan layanan/fasilitas ekonomi, sosial dan/atau umum utama yang dihadapi masyarakat Kampung (contohnya bisa jadi akses menuju pasar, sekolah, pupuk, bibit, listrik, air minum, kesempatan kerja, transportasi umum, dll):

- 1.11 Apakah akses jalan yang meningkat membuat perubahan dalam hal:
- Waktu tempuh (jika ya, harap berikan spesifikasi/hitungan/contoh):
 - Biaya perjalanan (jika ya, harap berikan spesifikasi/hitungan/contoh):
 - Jumlah dan/atau jenis kendaraan yang melewati jalan (jika ya, harap berikan spesifikasi/hitungan/contoh):
- 1.12 Apakah akses jalan yang meningkat telah memiliki dampak/efek terhadap:
- Biaya lahan pertanian di daerah tersebut (pembelian atau penyewaan)? Jika ya, harap berikan spesifikasi dan atau hitungan:
 - Daerah penanaman? Jika ya, harap berikan spesifikasi atau hitungan:
 - Ketersediaan layanan umum (contohnya transportasi umum, jumlah toko, produk konsumen yang tersedia secara lokal, listrik, persediaan air, fasilitas kredit, layanan perbankan, pusat kesehatan, sekolah, dll):
 - Kesempatan kerja (contohnya karena keahlian yang telah didapatkan masyarakat yang bekerja membangun jalan):
 - Efek atau dampak lain yang dikarenakan akses jalan yang meningkat?
- 1.13 Apakah desa tersebut puas dengan pemilihan jalan? Harap uraikan:
- 1.14 Apakah para penduduk desa puas dengan keterlibatan mereka dalam pekerjaan konstruksi, dengan kesempatan kerja yang disediakan untuk mereka dan dengan keterlibatan perempuan dalam pekerjaan konstruksi?
- 1.15 Bagaimana masyarakat tersebut akan mengorganisir pemeliharaan jalan di masa depan?
- 1.16 Komentar lain dari masyarakat tersebut terkait dengan pembangunan jalan dan/atau efek/dampak dari akses yang meningkat atau isu lain yang muncul selama pertemuan berlangsung?

Lampiran 3: Kuesioner yang digunakan untuk Wawancara Individu

Kuesioner di bawah ini dibuat untuk digunakan sebagai panduan struktur untuk wawancara individu dengan penerima manfaat (pekerja dan bukan pekerja). Jika isu relevan lainnya muncul di tengah wawancara, ada baiknya merekam isu tersebut juga. Jika dibutuhkan, halaman tambahan mungkin dibutuhkan untuk merekam efek atau dampak yang tidak tercakup oleh pertanyaan akan tetapi relevan. Satu halaman kosong tambahan disediakan di akhir kuesioner untuk merekam informasi tambahan semacam itu.

Tanggal:

Pewawancara:

I Information Umum

1.1 Kabupaten:

Kecamatan:

1.6 Kampung/Desa:

1.7 Nama jalan dan panjang (km):

1.8 Nama dan umur:

1.9 Pekerjaan:

1.10 Bekerja untuk konstruksi (lingkari) Ya Tidak

1.11 Jika bekerja, jumlah hari:..... dan upah yang didapat: IDR.....

1.12 Informasi umum mengenai komposisi rumah tangga (nama, posisi di rumah tangga, usia, pekerjaan):

1:
2:
3:
4:
5:
6:
Dll.

1.13 Sumber pendapatan utama (harap jelaskan):

1.14 Apa permasalahan utama yang Anda dan keluarga Anda hadapi:

1.15 Apa efek dari akses jalan yang meningkat terhadap:

- Biaya transportasi/perjalanan (harap jelaskan, berikan spesifikasi dan hitungan):
- Waktu tempuh (harap jelaskan, berikan spesifikasi dan hitungan):
- Frekuensi perjalanan (harap jelaskan, berikan spesifikasi dan hitungan)

- Biaya barang (contohnya barang konsumen, pupuk, padi, dll.)
- Ketersediaan barang (lebih banyak jumlah dan variasi barang yang tersedia?):
- Ketersediaan transportasi umum
- Nilai lahan (pembelian dan penyewaan). Harap jelaskan dan berikan spesifikasi:
- Efek/dampak lain? Jika ya, harap jelaskan:

1.16 Apakah Anda puas dengan pemilihan jalan? Harap uraikan:

1.17 Jika Anda mendapatkan uang selama Anda bekerja untuk pekerjaan konstruksi atau pemeliharaan, harap jelaskan apa yang Anda lakukan dengan uang yang Anda dapatkan:

1.18 Jika Anda bekerja untuk Proyek (konstruksi atau pemeliharaan), apakah keahlian yang Anda dapatkan memberikan Anda kesempatan yang lebih baik untuk menemukan pekerjaan? Jika ya, harap jelaskan dan uraikan:

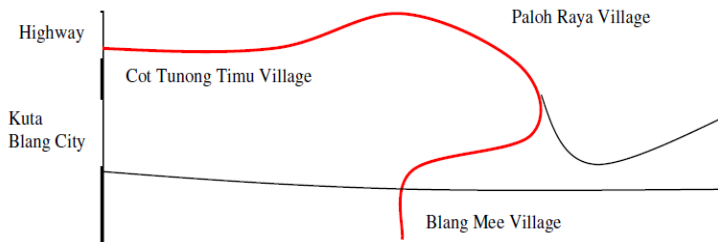
1.19 Komentar lain yang Anda miliki terkait dengan efek/dampak akses jalan yang meningkat atau saran/pertanyaan terkait lainnya?

Lampiran 4: Studi Kasus Terpilih dari Daerah Aceh

Kasus Kuta Blang dan Gandapura di Kabupaten Bireuen

Jalan sepanjang 12,7 kilometer dari Cot Tunong Timu menuju Blang Mee melewati kecamatan Kuta Blang dan Gandapura di Kabupaten Bireuen, Propinsi Aceh. Jalan pedesaan ini merupakan jalan kunci untuk sekelompok masyarakat pedesaan berjumlah lebih dari 6.250 yang tinggal di 7 desa di sepanjang jalan. Pekerjaan utama dari mereka yang tinggal di daerah yang terkena pengaruh jalan tersebut adalah pertanian dan perkebunan. Bibit yang ditanam di daerah pedesaan ini adalah padi, kelapa, minyak sawit, pinang dan kakao.

Jalan tersebut adalah satu-satunya akses yang menghubungkan masyarakat lokal menuju kota pasar Kuta Blang yang terletak di jalan raya nasional, dan – di ujung satunya – pasar lokal di desa Blang Mee di sepanjang jalan propinsi.



Sebelum jalan tersebut diperbaiki oleh proyek ini, masyarakat di daerah tersebut mengalami permasalahan akses. Selama musim hujan, jalan tersebut sering kali tidak dapat dilewati dan juga selama musim kemarau, kondisi jalan yang buruk sangat mengganggu pergerakan barang dan orang.

Dalam konsultasi tersendiri dengan pejabat pemerintah terkait, Dinas Pekerjaan Umum kabupaten dan masyarakat lokal, jalan tersebut diprioritaskan dan dipilih untuk menjadi lokasi pelaksanaan proyek. Total investasi sebesar USD 502.218 (IDR 4,52 billion) dialokasikan untuk pekerjaan rehabilitasi jalan. Pekerjaan tersebut terdiri dari penyediaan permukaan

jalan hitam di sebuah bagian sepanjang 4,5 kilometer dan perbaikan bagian sisanya sepanjang 8,2 kilometer sebagai jalan kerikil. Saluran air, tembok penahan dan jembatan yang dibutuhkan dimasukkan ke dalam pekerjaan tersebut.

Dalam wawancara dengan pemuka desa lokal, tokoh pemuda, petani dan pedagang lokal, jelas bahwa masyarakat lokal telah mendapat manfaat yang sangat besar dari akses jalan yang meningkat dan kesempatan kerja yang ditawarkan selama pekerjaan konstruksi.

75% masyarakat lokal yang berada pada usia kerja merupakan pengangguran atau bekerja paruh waktu dan pekerjaan sementara yang diciptakan proyek ini dianggap sebagai tambahan yang disambut dengan sangat baik untuk pendapatan masyarakat yang amat kurang. Proyek ini menciptakan total 20.531 hari kerja untuk penduduk lokal – yang 40% di antaranya untuk perempuan – dan kira-kira USD 114.000 (IDR 1,03 milyar) disuntikkan untuk perekonomian lokal melalui perpindahan uang tunai dari pemberian upah.



Jalan yang diperbaiki telah sangat meningkatkan akses menuju pusat ekonomi lokal dan tempat di mana fasilitas dan layanan infrastruktur sosial, seperti sekolah dan pusat kesehatan, tersedia. Sebelum perbaikan jalan, contohnya, masyarakat desa Paloh Raya butuh 2 jam untuk mencapai Blang Mee dan 1 jam untuk pergi ke Cot Tunong. Sejak perbaikan jalan, waktu tempuh ini, secara berurutan berkurang menjadi 1 jam dan ½ jam.

Penduduk lokal yang diwawancarai juga menyebutkan bahwa biaya perjalanan telah berkurang sampai 50%. Sebelum jalan tersebut diperbaiki, contohnya, butuh biaya IDR 150.000 untuk mengangkut satu ton produk pertanian ke pasar lokal di Kuta Blang. Sekarang biaya ini telah berkurang menjadi IDR 75.00 per ton.

Manfaat lain adalah berkurangnya biaya operasi dan pemeliharaan motor, sebuah alat transportasi yang umumnya digunakan di daerah pedesaan. Sebelum jalan tersebut diperbaiki, masyarakat menghabiskan sekitar IDR 250.000 sampai 300.000 per bulan untuk biaya operasi dan pemeliharaan motor mereka. Sejak selesainya pekerjaan pembangunan jalan, angka ini telah menurun menjadi IDR 100.000-150.000.

Indikasi lain akan manfaat ekonomi dari jalan yang diperbaiki adalah meningkatnya nilai lahan pertanian. Di mana sebelumnya harga lahan pertanian adalah IDR 20 juta per hektar sebelum perbaikan jalan, saat ini lahan pertanian dapat dijual dengan harga sekitar 38 juta per hektar. Hal ini berarti harga lahan pertanian telah naik hampir dua kali lipat.



Akses yang meningkat juga telah membawa konstruksi fasilitas infrastruktur lain di daerah tersebut, termasuk sebuah taman kanak-kanak. Karena akses menuju sekolah juga telah menjadi lebih mudah sejak jalan tersebut direhabilitasi, masyarakat yang diwawancarai melaporkan bahwa hal ini membawa efek positif terhadap kehadiran murid di sekolah.

Karena adanya aksesibilitas jalan yang meningkat, semakin banyak variasi barang konsumen juga tersedia di toko lokal seperti yang dikatakan Ibu Ariani, 30 tahun, menikah dan ibu dari dua anak kecil.

Ibu Ariani menjalankan sebuah toko bahan makanan kecil di Paloh Raya. Sejak kondisi jalan telah diperbaiki, dia tidak pernah melihat pendapatan dan keuntungan bulannya meningkat sebesar ini. Sebelum jalan tersebut diperbaiki, pendapatan hariannya sekitar sebesar IDR 200.000 dan selisih keuntungan sebesar IDR 40.000 per hari. Sejak pekerjaan perbaikan jalan selesai, ia sekarang berhasil menjual produk konsumen senilai rata-rata IDR 500.000 per hari dan keuntungan hariannya telah meningkat menjadi IDR 100.000.



Bapak Amin Usman, menikah dan ayah dari 14 anak, telah bekerja sebagai ketua kelompok konstruksi jalan. Pendapatan yang ia terima dari bekerja untuk proyek ini menyediakan tambahan yang disambut dengan sangat baik untuk pendapatannya yang sangat kurang sebagai seorang petani.



Ia menggunakan uang yang didapat dari proyek ini untuk memperbaiki rumahnya, mendanai biaya sekolah untuk anak-anaknya dan menggunakan uang tersebut untuk membeli barang konsumen yang penting untuk keluarganya. Bapak Usman juga sangat menghargai akses jalan yang lebih baik dan menyebutkan berkurangnya waktu tempuh, menurunnya biaya transportasi, meningkatnya aksesibilitas keseluruhan, meningkatnya

ketersediaan barang konsumen di daerah lokal dan meningkatnya nilai lahan pertanian sebagai manfaat utama. Ia juga berpikir bahwa kemampuannya mendapat pekerjaan telah meningkat karena keahlian yang didapatkan selama bekerja untuk proyek ini.

Siti Aminah, seorang perempuan lajang yang tinggal di rumah tidak permanen di dekat jalan, juga senang dengan akses jalan yang meningkat karena hal tersebut sangat mengurangi waktu tempuhnya ke pasar lokal (dari 2 jam menjadi ½ jam sekarang). Ia juga menyebutkan bahwa lebih banyak barang konsumen yang tersedia sekarang di toko bahan makanan lokal dan hal ini berarti ia tidak perlu pergi sejauh itu lagi untuk membeli keperluan sehari-hari dan bahan pokok.



Sumber pendapatan utama Siti adalah upah yang didapat sebagai seorang buruh tani harian. Dengan uang yang ia dapat selama periode pendek di mana ia bekerja dengan proyek ini, dia dapat membeli barang-barang yang penting. Ia menyebutkan bahwa ia ingin ILO melanjutkan kegiatannya di daerah untuk menyediakan kesempatan kerja yang sangat dibutuhkan.

Semua orang yang diwawancarai meminta agar proyek dilanjutkan, bukan hanya untuk menyediakan kesempatan kerja jangka pendek tetapi juga untuk membantu dalam perbaikan infrastruktur irigasi berbasis masyarakat yang sangat dibutuhkan. Kurangnya infrastruktur irigasi yang mencukupi atau layak di daerah tersebut disebutkan sebagai halangan utama terhadap perkembangan perekonomian lokal dan semua penduduk desa sangat bersemangat untuk melihat keterlibatan proyek ini di masa mendatang di daerah ini.