

**DAMPAK PEMBANGUNAN JALAN TOL SIBANCEH TERHADAP  
PENGELOLAAN POPULASI GAJAH SUMATERA DI ACEH**

**SKRIPSI**

**Diajukan Oleh :**

**M. FIRHAN FARABI**

**NIM. 190801090**

**Mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan**

**Program Studi Ilmu Politik**



**UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY BANDA ACEH  
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU PEMERINTAHAN**

**2025**

## LEMBARAN PERNYATAAN KEASLIAN KARYA ILMIAH

Saya yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : M. Firhan Farabi

NIM : 190801090

Program Studi : Ilmu Politik

Nama Universitas : UIN Ar-raniry Banda Aceh

Dengan ini saya yang bertanda tangan menyatakan bahwa skripsi ini:

- 1. Tidak menggunakan ide orang lain tanpa mampu mengembangkan dan mempertanggung jawabkan,*
- 2. Tidak melakukan plagiasi terhadap naskah karya orang lain,*
- 3. Tidak menggunakan karya orang lain tanpa menyebutkan sumber asli atau izin pemilik karya,*
- 4. Tidak melakukan manipulasi dan pemalsuan data,*
- 5. Mengerjakan sendiri karya inidan mampu bertanggung jawab atas karya ini*

Apabila ternyata dalam skripsi ini semua atau sebagian isinya terdapat unsur-unsur yang termasuk pernyataan diatas, maka saya bersedia skripsi ini di gugurkan dan gelar akademik yang saya peroleh dapat dicabut/dibatalkan, serta dapat diperoleh sesuai peraturan yang berlaku.

Demikian surat pernyataan ini dibuat dengan sesungguhnya.

Banda Aceh, 05 Agustus 2025

Yang Menyatakan



M. Firhan Farabi

**“DAMPAK PEMBANGUNAN JALAN TOL SIBANCEH TERHADAP  
PENGELOLAAN POPULASI GAJAH SUMATERA DI ACEH”**

**SKRIPSI**

Diajukan kepada Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu  
Pemerintahan

UIN Ar-raniry Banda Aceh Sebagai Salah Satu Persyaratan Penulisan  
Skripsi Pada Program Studi Ilmu Politik

Oleh :

**M. FIRHAN FARABI**

**190801090**

Mahasiswa Program Studi Ilmu  
Politik Fakultas Ilmu Sosial dan  
Ilmu Pemerintahan

Disetujui untuk diuji/dimunaqasyahkan oleh:

Pembimbing I

**A R - R A N I R Y**

Pembimbing II



**Dr. Muji Mulia, S.Ag., M.Ag.**  
**NIP. 197403271999031005**



**Renaldi Safriansyah, S.E., M.HSc., M.P.M.**  
**NIDN. 2007017903**

## LEMBAR PENGESAHAN

### DAMPAK PEMBANGUNAN JALAN TOL SIBANCEH TERHADAP PENGELOLAAN POPULASI GAJAH SUMATERA DI ACEH

#### SKRIPSI

M. FIRHAN FARABI

**NIM: 190801090**

Telah Diuji Oleh Panitia Ujian Munaqasyah Skripsi  
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan UIN Ar-Raniry Banda Aceh  
dan Dinyatakan Lulus Serta Diterima Sebagai Salah Satu Syarat Untuk  
Memperoleh Gelar Sarjana (S1) Dalam Ilmu Politik  
Pada Hari/Tanggal : Kamis, 21 Agustus 2025  
Banda Aceh,

Panitia Ujian Munaqasyah Skripsi

Ketua

Sekretaris,

Dr. Muji Mulia, S.Ag., M.Ag.  
NIP. 197403271999031005

Renaldi Safriansyah, S.E., M.HSc., M.P.M.  
NIDN. 2007017903

Penguji I,

Penguji II,

Dr. Ir. Juliansyah Harahap, S.T., M.Sc.  
NIP. 198207312014031001

Dr. Dede Suhendra, S.Sos., M.H.

A R - R A N I R Y

Mengetahui,  
Dekan fakultas ilmu sosial dan ilmu pemerintahan  
UIN Ar-Raniry Banda Aceh

Dr. Muji Mulia, S.Ag., M.Ag.  
NIP. 197403271999031005

## ABSTRAK

Pembangunan Jalan Tol Sigli–Banda Aceh (Sibanceh) merupakan bagian dari Proyek Strategis Nasional yang bertujuan meningkatkan konektivitas, efisiensi transportasi, dan pertumbuhan ekonomi di Provinsi Aceh. Namun, pembangunan infrastruktur ini juga memunculkan risiko ekologis, terutama terhadap keberlangsungan hidup Gajah Sumatera (*Elephas maximus sumatranus*) sebagai satwa kunci di kawasan hutan Seulawah dan Ulu Masen, khususnya pada Seksi 1 Padang Tiji–Seulimeum yang melintasi habitat penting. Proyek jalan tol yang tidak dikelola secara ekologis dapat menyebabkan fragmentasi habitat, gangguan lintasan jelajah (home range), dan meningkatnya konflik antara satwa liar dan manusia. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dampak pembangunan jalan tol Sibanceh terhadap pengelolaan populasi Gajah Sumatera di Aceh serta menelaah sejauh mana aspek kebijakan ekologis telah diintegrasikan dalam perencanaan pembangunan. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan metode deskriptif analitis melalui wawancara, studi dokumen, dan observasi lapangan. Sumber data berasal dari pemangku kepentingan seperti DLHK Aceh dan WALHI Aceh. Hasil penelitian menunjukkan bahwa meskipun terdapat upaya mitigasi seperti pembangunan terowongan satwa (*wildlife crossing*), penerapan prinsip politik lingkungan dalam bentuk kebijakan ekologis belum optimal. Proyek jalan tol masih cenderung berorientasi pada percepatan ekonomi dibanding keberlanjutan lingkungan. Fragmentasi ruang hidup gajah masih menjadi ancaman yang nyata akibat minimnya koordinasi lintas sektor dan lemahnya daya ikat kebijakan perlindungan satwa dalam proses pembangunan. Penelitian ini merekomendasikan penguatan tata kelola lingkungan berbasis ekopolitis (ekologi-politik), integrasi konservasi dalam RTRW, serta peningkatan partisipasi masyarakat dan LSM lingkungan dalam proses pengambilan keputusan pembangunan infrastruktur.

Kata Kunci: *Jalan Tol Sibanceh, Gajah Sumatera, Kebijakan Ekologis, Politik Lingkungan, Konservasi.*

## KATA PENGANTAR

Dengan menyebut nama Allah SWT yang Maha Pengasih dan Maha Penyayang. Kami panjatkan puji syukur kehadiran-Nya yang telah melimpahkan rahmat, hidayah, serta inayah-Nya kepada penulis sehingga penulis bisa menyelesaikan proposal penelitian tentang “DAMPAK PEMBANGUNAN JALAN TOL SIBANCEH TERHADAP PENGELOLAAN POPULASI GAJAH SUMATERA DI ACEH”. Skripsi ini disusun sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana di Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan, Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh.

1. Dalam proses penyusunan skripsi ini, penulis menyadari bahwa banyak pihak yang telah memberikan dukungan, bimbingan, dan bantuan, baik secara langsung maupun tidak langsung. Pada kesempatan ini penulis ingin mengucapkan terima kasih kepada Ayahanda Samsuddin, dan Ibunda Nuraina. Terima kasih kepada keluarga tercinta yang selalu memberikan doa, dukungan, dan motivasi dalam setiap langkah penulis. Karna kasih sayang dan pengorbanan mereka, penulisan skripsi ini dapat diselesaikan.

Dengan selesainya penulisan skripsi ini, penulis turut menyampaikan ribuan terima kasih kepada :

1. Prof. Dr. Mujiburrahman, M. Ag. selaku Rektor Universitas Islam Negeri Ar-raniry Banda Aceh.
2. Dr. Muji Mulia M. Ag. selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Pemerintahan UIN Ar-Raniry Banda Aceh sekaligus sebagai pembimbing I yang telah meluangkan waktu dalam memberikan arahan serta motivasi, sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini.
3. Ramzi Murziqin, S.H.I., M.A. selaku Ketua Prodi Ilmu Politik Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Pemerintahan UIN Ar-Raniry.
4. Renaldi Safriansyah, S.E., MHsc. selaku Pembimbing II yang telah meluangkan waktu dalam memberikan arahan serta motivasi, sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini.

5. Bapak Dr. Dede Suhendra, Sos., M.H yang membantu penyusunan skripsi dan seluruh dosen Ilmu Politik yang telah mengajar dan memberikan ilmu pengetahuan, beserta seluruh staf Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan UIN Ar-Raniry Banda Aceh yang telah ikut membantu dalam menyiapkan segala keperluan untuk menyelesaikan Skripsi ini.
6. Kepada seluruh informan yang telah banyak membantu memberikan informasi yang sangat dibutuhkan dalam penulisan Skripsi ini. Terimakasih atas waktu dan kesediaannya.
7. Sahabat-sahabat tercinta Penulis Akmal Liza, Khairul Fahmi, M. Naufal, M. Alharis, Hafid Subhan, teman-teman seperjuangan Ilmu Politik angkatan 2019, dan terakhir kepada Farasya Salsabila atas support, semangat, kekeluargaan dan kebersamaan yang tidak mungkin dilupakan selama masa perkuliahan serta membantu penulis dalam menyelesaikan Skripsi ini.
8. Terakhir kepada diri sendiri terimakasih sudah berjuang dan bertahan sejauh ini, apresiasi sebesar besarnya karena bertanggung jawab menyelesaikan apa yang telah di mulai, terimakasih untuk setiap proses, tetap bersyukur dan rendah hati semoga Allah tidak mencabut hasrat mencari ilmu kita.

Dalam penulisan skripsi ini penulis sudah berusaha dengan sebaik mungkin, tetapi manusia tidak pernah luput dari kesalahan. Oleh karena itu penulis menerima semua kritikan dan saran, guna untuk membangun penulis menjadi lebih baik lagi di masa yang akan datang. Semoga proposal ini dapat bermanfaat juga memberikan hal yang positif untuk kita semua, baik pembaca maupun penulis.

Banda Aceh, 7 Agustus 2025

M. Firhan Farabi

## DAFTAR ISI

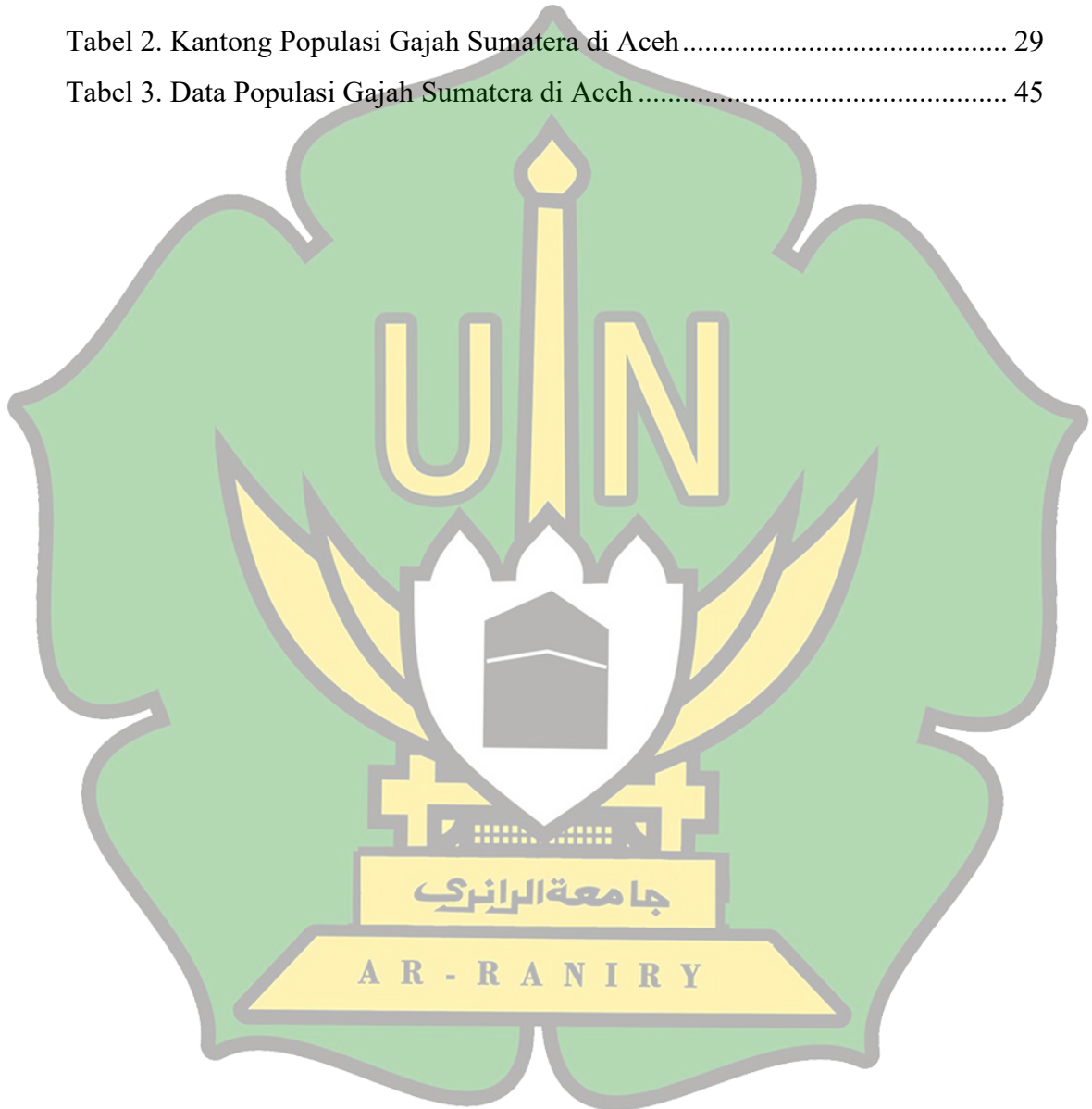
|                                                                   |            |
|-------------------------------------------------------------------|------------|
| <b>LEMBARAN PERNYATAAN KEASLIAN KARYA ILMIAH .....</b>            | <b>i</b>   |
| <b>LEMBAR PENGESAHAN PEMBIMBING .....</b>                         | <b>i</b>   |
| <b>ABSTRAK .....</b>                                              | <b>iv</b>  |
| <b>KATA PENGANTAR.....</b>                                        | <b>v</b>   |
| <b>DAFTAR ISI.....</b>                                            | <b>vii</b> |
| <b>DAFTAR TABEL.....</b>                                          | <b>ix</b>  |
| <b>DAFTAR LAMPIRAN .....</b>                                      | <b>x</b>   |
| <b>BAB I PENDAHULUAN.....</b>                                     | <b>1</b>   |
| 1.1 Latar Belakang .....                                          | 1          |
| 1.2 Rumusan Masalah .....                                         | 8          |
| 1.3 Tujuan Penelitian.....                                        | 8          |
| 1.4 Manfaat Penelitian.....                                       | 8          |
| 1.4.1 Manfaat Teoritis .....                                      | 8          |
| 1.4.2 Manfaat Praktis .....                                       | 9          |
| <b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....</b>                               | <b>8</b>   |
| 2.1 Landasan Teori .....                                          | 8          |
| 2.1.1 Pembangunan Infrastruktur.....                              | 8          |
| 2.1.2 Teori Kebijakan Publik .....                                | 9          |
| 2.1.3 Teori Pembangunan Berkelanjutan .....                       | 10         |
| 2.1.4 Teori Pembangunan Berkelanjutan .....                       | 11         |
| 2.2 Kajian Terdahulu .....                                        | 13         |
| <b>BAB III METODELOGI PENELITIAN.....</b>                         | <b>20</b>  |
| 3.1 Pendekatan Penelitian.....                                    | 20         |
| 3.2 Fokus Penelitian .....                                        | 21         |
| 3.3 Lokasi Penelitian .....                                       | 22         |
| 3.4 Jenis Dan Sumber Data .....                                   | 23         |
| 3.5 Informan Penelitian .....                                     | 24         |
| 3.6 Teknik Pengumpulan Data .....                                 | 24         |
| <b>BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....</b>                | <b>26</b>  |
| 4.1 Pembangunan Infrastruktur Dan Pengelolaan Habitat Satwa ..... | 26         |

|                                                                                                                       |           |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 4.1.1 Pengelolaan Habitat dan Populasi Gajah Sumatera di Provinsi Aceh .                                              | 28        |
| 4.1.2 Institusi Pemerintah yang Mengelola Satwa yang Dilindungi.....                                                  | 32        |
| 4.1.3 Dampak Pembangunan Infrastruktur terhadap Habitat Gajah Sumatera.....                                           | 39        |
| 4.2 Upaya Pengelolaan Dan Perlindungan Populasi Gajah Sumatera Dari Akibat-Akibat Pembangunan Jalan Tol Sibanceh..... | 42        |
| 4.3 Upaya BKSDA dalam Pengelolaan dan Perlindungan Gajah Sumatera Akibat Pembangunan Jalan Tol Sibanceh.....          | 47        |
| 4.3.1 Dampak Kebijakan Pembangunan Jalan Tol Sibanceh Terhadap Habitat Gajah Sumatera Di Aceh.....                    | 55        |
| 4.3.2 Terputusnya wilayah jelajah alami Gajah Sumatera.....                                                           | 56        |
| 4.3.3 Upaya Mitigasi Melalui Pembangunan Koridor Satwa .....                                                          | 59        |
| <b>BAB V KESIMPULAN DAN SARAN.....</b>                                                                                | <b>61</b> |
| 5.1 Kesimpulan.....                                                                                                   | 61        |
| 5.2 Saran.....                                                                                                        | 61        |
| <b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>                                                                                           | <b>63</b> |
| <b>LAMPIRAN.....</b>                                                                                                  | <b>65</b> |



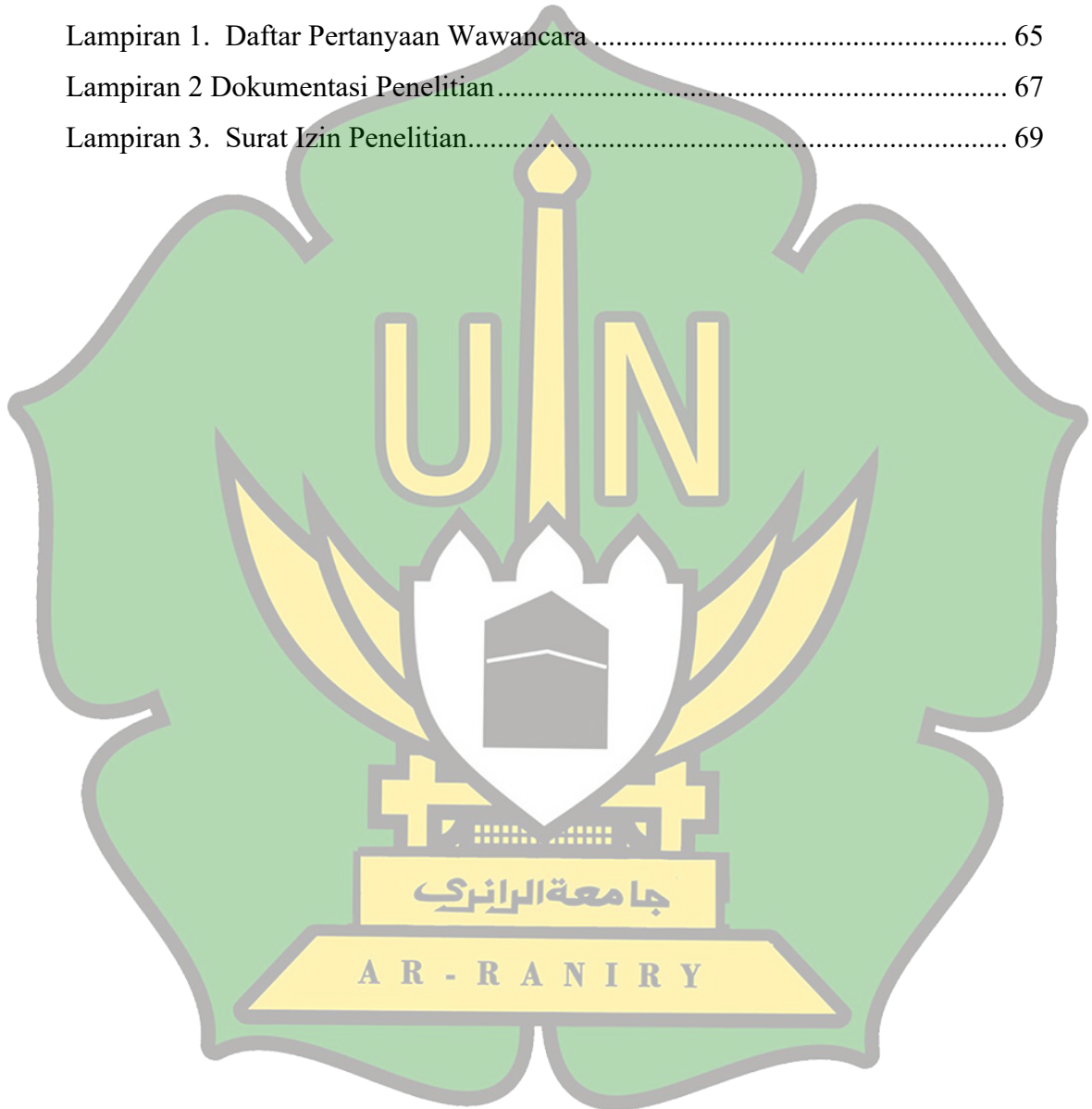
## DAFTAR TABEL

|                                                       |    |
|-------------------------------------------------------|----|
| Tabel 1. Informan Penelitian.....                     | 24 |
| Tabel 2. Kantong Populasi Gajah Sumatera di Aceh..... | 29 |
| Tabel 3. Data Populasi Gajah Sumatera di Aceh.....    | 45 |



## DAFTAR LAMPIRAN

|                                              |    |
|----------------------------------------------|----|
| Lampiran 1. Daftar Pertanyaan Wawancara..... | 65 |
| Lampiran 2 Dokumentasi Penelitian.....       | 67 |
| Lampiran 3. Surat Izin Penelitian.....       | 69 |



# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Pembangunan infrastruktur berskala besar, seperti Jalan Tol Sigli–Banda Aceh (Sibanceh), merupakan salah satu program strategis nasional yang bertujuan mempercepat konektivitas wilayah, mendorong pertumbuhan ekonomi, serta memperkuat integrasi nasional. Namun di sisi lain, pembangunan ini menimbulkan berbagai dampak ekologis, salah satunya terhadap kelangsungan hidup satwa liar yang dilindungi, termasuk Gajah Sumatera (*Elephas maximus sumatranus*) — spesies yang telah lama berada dalam status kritis (*critically endangered*) menurut IUCN.

Dalam konteks ilmu politik, isu ini tidak hanya dilihat sebagai persoalan teknis pembangunan atau konservasi, melainkan sebagai persoalan kebijakan publik, kekuasaan, dan tata kelola lingkungan hidup. Pembangunan jalan tol yang melintasi atau berdekatan dengan habitat gajah menunjukkan adanya pertarungan kepentingan antara pembangunan ekonomi dan pelestarian lingkungan.

Kebijakan pembangunan Tol Sibanceh diputuskan melalui proses politik yang melibatkan berbagai aktor: pemerintah pusat, pemerintah daerah, Badan Pengatur Jalan Tol, kontraktor, dan masyarakat sipil. Dalam proses ini, sering kali keseimbangan kekuasaan tidak merata, dan kepentingan konservasi ekologis kurang mendapat prioritas. Misalnya, keputusan untuk membangun jalan di dekat jalur migrasi gajah mencerminkan lemahnya integrasi antara kebijakan pembangunan dan kebijakan lingkungan hidup.

Di sisi lain, pengelolaan populasi gajah Sumatera merupakan kewenangan yang juga bersifat politis, karena melibatkan lokasi anggaran, Penegakan hukum terhadap perusakan habitat, Koordinasi lintas sektor antara Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan, BKSDA, serta pemerintah daerah. Kehadiran proyek besar seperti jalan tol memaksa negara untuk mengambil posisi kebijakan: apakah akan lebih memihak pada percepatan pembangunan, atau tetap menjamin perlindungan terhadap spesies kunci seperti gajah.

Selain itu, pembangunan tol juga dapat memicu konflik manusia-gajah, yang akan menambah kompleksitas dalam kebijakan pengelolaan satwa liar. Studi ilmu politik tertarik untuk menelusuri bagaimana negara merespons konflik ini, apakah dengan pendekatan represif, teknokratis, atau partisipatif.

Studi ini penting karena menyoroti bagaimana kebijakan publik seharusnya tidak hanya mengakomodasi kepentingan pembangunan ekonomi, tetapi juga mempertimbangkan keberlanjutan ekologis dan keadilan lingkungan. Oleh karena itu, analisis terhadap dampak kebijakan infrastruktur terhadap pengelolaan populasi gajah Sumatera menjadi relevan untuk menilai kualitas tata kelola pemerintahan dan keberpihakan negara terhadap pelestarian lingkungan hidup.

Pembangunan infrastruktur jalan tol merupakan salah satu prioritas strategis nasional dalam rangka meningkatkan konektivitas antarwilayah, efisiensi transportasi, serta mendorong pertumbuhan ekonomi daerah. Salah satu proyek penting di wilayah barat Indonesia adalah pembangunan Jalan Tol Sigli–Banda Aceh (Sibanceh), yang merupakan bagian dari jaringan Jalan Tol Trans-Sumatera dan menjadi jalan tol pertama di Provinsi Aceh. Jalan Tol Sibanceh memiliki total panjang sekitar 74,1 kilometer, yang membentang dari Kota Banda Aceh hingga ke Kota Sigli, Kabupaten Pidie. Proyek ini dibangun secara bertahap dalam 6 seksi, dengan rincian sebagai berikut:

Seksi 1 Padang Tiji – Seulimeum 24,3 km, Seksi 2 Seulimeum - Jantho 7,3 km, Seksi 3 Jantho – Indrapuri 16 km, Seksi 4 Indrapuri – Blang Bintang 13,5 km, Seksi 5 Blang Bintang – Kuta Baro 7,6 km, Seksi 6 Kuta Baro – Baitussalam 5,3 km.<sup>1</sup>

Pembangunan jalan tol ini diharapkan dapat memangkas waktu tempuh dari Banda Aceh ke Sigli yang sebelumnya sekitar 2–3 jam menjadi hanya sekitar 1 jam perjalanan. Selain itu, proyek ini juga memberikan dampak signifikan

---

<sup>1</sup> Badan Pembangunan Jalan Tol, *30 menit perjalanan, jalan tol Sigli – Banda Aceh Seulimeum ke Baitussalam*, 2024.

terhadap mobilitas masyarakat, kemudahan akses ke Bandara Internasional Sultan Iskandar Muda, serta mendorong pertumbuhan ekonomi di sepanjang koridor tol. Secara keseluruhan, proyek ini tidak hanya memiliki fungsi transportasi, tetapi juga memiliki nilai strategis dalam pemerataan pembangunan serta integrasi wilayah di Provinsi Aceh. Oleh karena itu, penting untuk mengkaji lebih lanjut mengenai dampak, efisiensi, serta tantangan yang dihadapi dalam pembangunan Jalan Tol Sibanceh sebagai bagian dari studi ilmiah di bidang teknik sipil, perencanaan wilayah, atau ekonomi pembangunan.

Infrastruktur didefinisikan sebagai sarana dan prasarana yang mendukung adanya suatu struktur. Artinya, infrastruktur dibuat untuk mendukung kinerja dan keberadaan suatu struktur. Istilah umumnya merujuk kepada hal infrastruktur teknis atau fisik yang mendukung jaringan struktur misalnya fasilitas berupa: jalan, jembatan, air bersih, bandara, kanal, waduk, irigasi, tanggul, bandar udara, pelabuhan, jaringan kelistrikan, jaringan telekomunikasi dan lain-lain. Infrastruktur jalan merupakan salah satu yang mempunyai peranan sangat penting dalam mendukung pembangunan ekonomi, sosial – budaya, kesatuan dan persatuan dan menghubungkan proses distribusi dari produsen, pasar dan konsumen. Pembangunan infrastruktur jalan menjadi salah satu aspek penunjang keberhasilan pembangunan karena berperan penting dalam sarana distribusi barang, dan akses manusia sehingga sangat vital keberadaan akses dan konektivitas jalan yang memadai untuk mempermudah proses distribusi barang dan manusia.

Di dalam Pasal 33 ayat 4 UUD 1945 menyatakan bahwa perekonomian nasional diselenggarakan berdasar atas prinsip demokrasi dengan prinsip kebersamaan, efisiensi berkeadilan, berkelanjutan, berwawasan lingkungan, kemandirian serta dengan menjaga keseimbangan kemajuan dan kesatuan ekonomi nasional<sup>2</sup>. Dalam hal ini tentunya pemerintah Indonesia perlu memerhatikan kelestarian lingkungan dalam setiap pembangunannya,

---

<sup>2</sup> Pasal 33 ayat 4 UUD 1945 tentang prinsip-prinsip dasar dalam penyelenggaraan perekonomian nasional.

sebagaimana yang telah diamanatkan dalam pasal 33 ayat 4 UUD 1945. Proyek Strategis Nasional adalah proyek yang dilaksanakan oleh Pemerintah, Pemerintah Daerah, dan/atau badan usaha yang memiliki sifat strategis untuk peningkatan pertumbuhan dan pemerataan pembangunan dalam rangka meningkatkan kesejahteraan masyarakat dan pembangunan daerah. Adapun proyek-proyek yang masuk dalam proyek strategis nasional itu antara lain, proyek pembangunan infrastruktur jalan tol, proyek jalan nasional atau strategis nasional non-tol, proyek sarana dan prasarana kereta api antarkota, proyek kereta api dalam kota, proyek revitalisasi bandara, pembangunan bandara baru.<sup>3</sup>

Pembangunan jalan tol dapat berdampak pada sosial, ekonomi, dan lingkungan, semua aspek tersebut harus diperhatikan dengan baik. Apabila pembangunan jalan Tol tidak memerhatikan aspek lingkungan maka hal tersebut akan berdampak buruk terhadap makhluk hidup yang ada disekitar lokasi pembangunan. Pembangunan jalan tol yang memerhatikan aspek lingkungan sudah ada di Indonesia, salah satunya di Dumai, jalan tol disana terdapat terowongan satwa yang bisa diakses oleh satwa tanpa harus memotong jalur mereka. Di dalam pasal 33 ayat 4 UUD 1945 juga menyatakan bahwa “perekonomian nasional diselenggarakan berdasar atas demokrasi ekonomi dengan prinsip kebersamaan, efisiensi berkeadilan, berkelanjutan, berwawasan lingkungan, kemandirian, serta dengan menjaga keseimbangan kemajuan dan kesatuan ekonomi nasional”. Hal tersebut jelas menuntut pembangunan yang berkelanjutan dan berwawasan lingkungan, ini bisa dicapai dengan memerhatikan aspek lingkungan dalam setiap pembangunan.

Hutan Aceh terdapat banyak satwa liar dan merupakan tempat yang kaya akan flora dan fauna endemik, disana terdapat satwa kunci yaitu Gajah, Harimau, Badak, dan Orang hutan. Perlu adanya pengelolaan hutan dengan baik agar satwa liar di hutan Aceh tetap terjaga, seperti yang telah dimandatkan dalam qanun no 11 tahun 2019 Pengelolaan Satwa Liar bertujuan untuk melestarikan Satwa Liar

---

<sup>3</sup> Sukarno W. Sumarto. “Proyek Strategis Nasional/bpkb Jawa Tengah” 2023

dan Habitatnya sebagai upaya menjaga keseimbangan alam dalam rangka meningkatkan kesejahteraan masyarakat dan mutu kehidupan manusia.<sup>4</sup> . Penebangan hutan yang dilakukan jelas berdampak pada wilayah habitat mereka, pembangunan jalan yang dibangun di bekas hutan juga mengancam akan merusak jalur atau lintasan satwa liar. Terutama gajah dan harimau yang menjadi spesies kunci dan menempati kawasan hutan tersebut dan juga memiliki lintasan atau yang disebut *home range* yang tidak berubah dalam jangka waktu yang lama. Ketika kawasan tersebut digunakan untuk kepentingan umum maka itu dikhawatirkan *home range* tersebut akan terfragmentasi. Ketika habitat satwa liar terganggu, mereka akan masuk ke pemukiman penduduk dan kebun warga yang berada disekitar hutan untuk mencari makanan dan lain sebagainya. hal inilah yang membuat terjadinya terjadinya konflik satwa liar (gajah) dengan manusia. Salah satu contoh pembangunan yang berpotensi akan menimbulkan dampak buruk terhadap satwa liar adalah pembangunan jalan tol, seperti pembangunan jalan tol yang dibangun di Aceh. Hal ini tentu harus dikelola dengan baik sebagaimana yang telah diamanatkan dalam Qanun nomor 11 tahun 2019 tentang pengelolaan satwa liar. Konflik satwa dengan manusia di Aceh bukan hal yang baru lagi bahkan sudah memakan korban jiwa yang pada dasarnya adalah kesalahan kita yang mengambil kawasan mereka.

Dalam sepanjang rute pembangunan jalan tol di Aceh dalam wilayah konservasi, tepatnya di seksi 1 (Padang-tiji-Seulimeum), hal ini perlu perhatian khusus dari pemerintah dan pemegang proyek pembangunan jalan tol, dikarenakan ditakutkan pembangunan jalan Tol nantinya akan mengancam *home range* atau jalur jelajah Gajah Sumatera. Menurut data BKSDA Aceh tahun 2016 tentang sebaran populasi gajah terdapat 14 ekor di wilayah Aceh Besar dan 57 ekor di wilayah Pidie, hal inilah yang berpotensi akan menjadi masalah dalam proyek pembangunan jalan tol di Aceh, karena kedua kabupaten tersebut merupakan wilayah yang termasuk banyak sebaran gajahnya.

Tiga segmen ruas jalan berkonstruksi beton kokoh membentang di

---

<sup>4</sup> Pasal 3 qanun Aceh nomor 11 tahun 2019 tentang Pengelolaan Satwa Liar.

kilometer 13. Segmen itu saling tersambung satu sama lain, dengan total panjang 110 meter. Di bawahnya, empat tiang penyangga menopang bahu jalan yang dibangun setinggi 6 meter dari dasar tanah. Kiri dan kanan bahu jalan diapit hamparan hijau pepohonan pegunungan. Jembatan itu membentang membelah kawasan hutan lindung Seulawah dan Ulu Masen menjadi dua sisi. Kawasan hutan ini menjadi rumah bagi berbagai macam satwa liar dilindungi, seperti gajah Sumatera, harimau Sumatera, dan orangutan Sumatera. Jembatan ini merupakan bagian dari proyek Jalan Tol Trans Sumatera (JTTS), tepatnya ruas Tol Sigli-Banda Aceh (Sibanceh) dengan panjang 74,2 kilometer dan menjadi Proyek Strategis Nasional (PSN). Progres pengerjaan baru mencapai 70 persen. Nantinya, bagian atas jembatan ini menjadi ruas jalan tol Sibanceh yang akan dilalui kendaraan, tepatnya Seksi 1 Padang Tiji-Seulimeum, dengan panjang 25 kilometer. Menariknya, bagian bawah jembatan diperuntukkan sebagai jalur perlintasan satwa liar, seperti gajah Sumatera yang memiliki tubuh besar, sehingga jalur ini disebut sebagai terowongan gajah.<sup>5</sup>

Pengadaan tanah jalan tol sekitar 853 hektare tanah yang akan digunakan untuk ruas jalan tol Banda Aceh -Sigli sepanjang 74 km dan seluas 210 hektar berada di kawasan Hutan Produksi maupun Hutan Produksi Konversi. Jalan Tol Banda Aceh -Sigli akan membentang sepanjang 74 km terbagi dalam enam seksi, yakni Seksi 1 Padang Tiji-Seulimeum 25,2 km, Seksi 2 Seulimeum-Jantho 6,1 km, Seksi 3 Jantho-Indrapuri 16 km, Seksi 4 Indrapuri-Blang Bintang 14,7 km, Seksi 5 Blang Bintang-Kuta Baro 7,7 km, dan Seksi 6 Kuta Baro-Simpang Baitussalam 5 km. Tol tersebut merupakan bagian dari Tol Trans Sumatera. Nilai investasi pembangunan tol lebih dari Rp 12 triliun. Adapun investasi ini 85% berasal dari ekuitas dan 15% dari pinjaman. Tol ini ditargetkan rampung pada 2022 (Afriyadi, 2018). Pembangunan jalan tol akan berpengaruh pada perkembangan wilayah & peningkatan ekonomi. Manfaat jalan tol adalah

---

<sup>5</sup> Agus. "Menjaga Hak Satwa di Tengah Tol Aceh yang Membelah Hutan |Republika Online". Retrieved. 2023

Meningkatkan mobilitas dan aksesibilitas orang dan barang. Pengguna jalan tol akan mendapatkan keuntungan berupa penghematan biaya operasi kendaraan (BOK) dan waktu dibanding apabila melewati jalan non tol. Badan Usaha mendapatkan pengembalian investasi melalui pendapatan tol yang tergantung pada kepastian tarif tol. (Badan Pengatur Jalan Tol, Kementerian PUPR)

Melihat adanya potensi masalah yang akan bersinggungan dengan Qanun nomor 11 tahun 2019 tentang perlindungan satwa liar, maka dengan itu penulis tertarik untuk mengadakan penelitian tentang **“Dampak pembangunan jalan tol sibanceh terhadap pengelolaan populasi gajah Sumatera di aceh”**



## 1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang tersebut di atas maka dapat dirumuskan masalah penelitian inisebagai berikut:

1. Bagaimanakah dampak kebijakan pembangunan jalan Tol Sibanceh terhadap populasi dan habitat Gajah Sumatera di Aceh?
2. Bagaimanakah upaya yang dilakukan pemerintah terhadap pengelolaan dan perlindungan Gajah Sumatera dari akibat pembangunan jalan Tol Sibanceh?

## 1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang telah ditetapkan, maka penelitian ini bertujuan sebagai berikut :

1. Untuk menganalisa dampak dari pembangunan jalan tol Banda Aceh-Sigli terhadap Gajah Sumatera sebagai satwa kunci di Aceh.
2. Untuk mengetahui upaya dan langkah-langkah yang ditempuh oleh pemerintah dalam melindungi populasi dan habitat Gajah Sumatera di Aceh.

## 1.4 Manfaat Penelitian

### 1.4.1 Manfaat Teoritis

#### A. Kontribusi terhadap Ilmu Konservasi dan Ekologi

Penelitian ini memberikan kontribusi pada pengembangan ilmu pengetahuan, khususnya dalam bidang konservasi satwa liar dan ekologi lanskap, dengan menambah pemahaman mengenai dampak pembangunan infrastruktur (seperti jalan tol) terhadap spesies kunci seperti Gajah Sumatera.

#### B. Pengembangan Kajian Interdisipliner

Hasil penelitian ini dapat menjadi acuan teoritis dalam kajian yang menggabungkan ilmu lingkungan, perencanaan wilayah, dan kebijakan pembangunan berkelanjutan, terutama terkait interaksi antara pembangunan dan keberlangsungan biodiversitas.

### **C. Peningkatan Literasi Akademik tentang Satwa Kunci di Aceh**

Memberikan data dan informasi ilmiah yang dapat dijadikan dasar dalam penelitian lanjutan mengenai perilaku, distribusi, serta tantangan pelestarian Gajah Sumatera di tengah tekanan pembangunan.

#### **1.4.2 Manfaat Praktis**

##### **A. Bahan Evaluasi bagi Pemerintah dan Pemangku Kepentingan**

Penelitian ini dapat menjadi dasar dalam mengevaluasi kebijakan pembangunan infrastruktur agar lebih ramah lingkungan dan mempertimbangkan aspek keberlanjutan, khususnya dalam menjaga habitat Gajah Sumatera.

##### **B. Peningkatan Strategi Konservasi**

Memberikan informasi yang berguna bagi lembaga konservasi, pemerintah daerah, dan LSM dalam merancang atau memperkuat langkah-langkah mitigasi terhadap dampak pembangunan terhadap populasi Gajah Sumatera.

##### **C. Penyusunan Kebijakan Mitigasi Dampak Lingkungan**

Hasil penelitian ini dapat dimanfaatkan dalam penyusunan atau revisi kebijakan AMDAL (Analisis Mengenai Dampak Lingkungan), terutama dalam proyek pembangunan infrastruktur yang bersinggungan dengan kawasan habitat satwa liar.

##### **D. Meningkatkan Kesadaran Publik dan Edukasi Lingkungan**

Memberikan wawasan kepada masyarakat mengenai pentingnya menjaga habitat satwa kunci, serta menumbuhkan partisipasi publik dalam upaya konservasi satwa liar di wilayahnya.