

**PERAN DINAS PERHUBUNGAN ACEH DALAM MASA
TANGGAP DARURAT PASCA BENCANA BANJIR
BANDANG DI KABUPATEN ACEH TAMIANG**

SKRIPSI

Diajukan Oleh

**MUHAMMAD IKBAR
NIM. 190802013**

**Mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Pemerintahan
Program Studi Ilmu Administrasi Negara**



**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU PEMERINTAHAN
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY
2026 M/ 1447 H**

PERNYATAAN KEASLIAN KARYA ILMIAH

Saya yang bertandatangan di bawah ini:

Nama : Muhammad Ikbar
NIM : 190802013
Program Studi : Ilmu Administrasi Negara
Fakultas : Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan
Tempat Tanggal Lahir : Krueng Batee, 23 Agustus 2001
Alamat : Desa Krueng Batee, Kec. Kluet Utara, Kab. Aceh Selatan

Dengan ini menyatakan bahwa dalam penelitian skripsi ini saya:

1. Tidak menggunakan ide orang lain tanpa mampu mengembangkan dan mempertanggungjawabkan.
2. Tidak melakukan plagiasi terhadap naskah karya orang lain.
3. Tidak menggunakan karya orang lain tanpa menyebutkan sumber asli atau tanpa izin pemilik karya.
4. Tidak melakukan manipulasi dan pemalsuan data
5. Mengerjakan sendiri karya ini dan mampu bertanggungjawab atas karya ini.

Bila dikemudian hari ada tuntutan dari pihak lain atas karya saya, dan telah melalui pembuktian yang dapat di pertanggungjawabkan dan ternyata memang ditemukan bukti bahwa saya telah melanggar pernyataan ini, maka saya siap dikenai sanksi berdasarkan aturan yang berlaku di Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan UIN Ar-Raniry Banda Aceh.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya.

Banda Aceh, 06 April 2026



Peneliti


MUHAMMAD IKBAR
NIM.190802013

LEMBARAN PENGESAHAN PEMBIMBING

PERAN DINAS PERHUBUNGAN ACEH DALAM MASA TANGGAP DARURAT PASCA BENCANA BANJIR BANDANG DI KABUPATEN ACEH TAMIANG

SKRIPSI

Diajukan Kepada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan
UIN Ar-Raniry Banda Aceh Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh Gelar
Sarjana (S1) Dalam Ilmu Administrasi Negara

Oleh :

MUHAMMAD IKBAR

NIM: 190802013

Mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan
Program Studi Ilmu Administrasi Negara

Disetujui untuk di Munaqasyah Kan oleh :

Pembimbing I

Dr. Saïd Amirul Kamar, MM., M.Si
NIP.196110051982031007

LEMBARAN PENGESAHAN SIDANG

PERAN DINAS PERHUBUNGAN ACEH DALAM MASA TANGGAP DARURAT PASCA BENCANA BANJIR BANDANG DI KABUPATEN ACEH TAMIANG

SKRPSI

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 Administrasi Negara

Pada Hari/Tanggal : Senin, 06 April 2026

Banda Aceh,
Panitia Ujian Munaqasyah Skripsi

Ketua,



Dr. Said Amirul Kamar, MM., M.Si
NIP. 196110051982031007

Sekretaris,



Shafiyur Rahman, S.A.P

Penguji I,



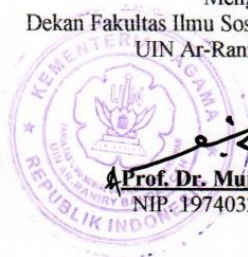
Zakki Fuad Khalil I, S.IP., M.Si
NIP. 199011192022031001

Penguji II,



Mardani Malemi, S.Fil.L., M. A.P
NIP. 198105052011011004

Mengetahui
Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan
UIN Ar-Raniry Banda Aceh



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

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis peran Dinas Perhubungan Aceh dalam masa tanggap darurat pasca bencana banjir bandang di Kabupaten Aceh Tamiang. Banjir bandang sebagai salah satu bencana alam yang sering terjadi di wilayah Aceh, menimbulkan dampak signifikan terhadap infrastruktur transportasi, mobilitas masyarakat, serta distribusi bantuan logistik. Dalam kondisi tanggap darurat peran Dinas Perhubungan menjadi sangat penting dalam memastikan kelancaran arus transportasi dan aksesibilitas ke wilayah terdampak. Metode penelitian yang digunakan dalam pendekatan kualitatif dengan teknik pengumpulan data melalui wawancara, observasi dan dokumentasi. Informan dalam penelitian ini terdiri dari pihak Dinas Perhubungan Aceh, aparat pemerintah daerah, serta masyarakat terdampak. Analisis data dilakukan secara deskriptif dengan mengacu pada teori peran dan manajemen bencana. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Dinas Perhubungan memiliki peran strategis dalam pengaturan lalu lintas, penyediaan sarana transportasi darurat, serta koordinasi dengan instansi terkait dalam distribusi bantuan. Namun, dalam pelaksanaannya masih terdapat beberapa kendala, seperti keterbatasan sarana dan prasarana, akses jalan yang rusak, serta jaringan internet yang kurang memadai. Dengan demikian, peran Dinas Perhubungan Aceh dalam masa tanggap darurat telah berjalan sesuai dengan kewenangannya, namun masih memerlukan penguatan dalam aspek koordinasi, kapasitas sumber daya, dan perencanaan jangka panjang guna meningkatkan efektivitas penanganan bencana di masa mendatang.

Kata Kunci: *Peran, Dinas Perhubungan, Tanggap Darurat, Banjir Bandang, Transportasi*

KATA PENGANTAR

Syukur Alhamdulillah kita panjatkan kehadiran Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat serta karunia-Nya sehingga peneliti dapat menyelesaikan skripsi ini dengan judul “Peran Dinas Perhubungan Aceh dalam Masa Tanggap Darurat Pasca Bencana Banjir Bandang di Kabupaten Aceh Tamiang.

Adapun maksud dan tujuan dari penyusunan skripsi ini yaitu untuk memenuhi syarat dalam rangka memperoleh gelar sarjana pada Prodi Ilmu Administrasi Negara, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan, Universitas Islam Negeri Ar-raniry Banda Aceh. Dalam penelitian ini, peneliti telah banyak mendapat bimbingan, dorongan semangat serta bantuan dari berbagai pihak oleh karena itu pada kesempatan ini, peneliti mengucapkan terima kasih banyak kepada :

1. Prof. Dr. Mujiburrahman, M.Ag, selaku Rektor UIN Ar-Raniry Banda Aceh
2. Prof. Dr. Muji Mulia, M.Ag, selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan UIN Ar-Raniry Banda Aceh.

3. Muazzinah, BSC., M.P.A, Ketua Program Studi Ilmu Administrasi Negara Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan UIN Ar-Raniry Banda Aceh .
4. Zakki Fuad Khalil, S.IP., M.Si, selaku Sekretaris Program Studi Ilmu Administrasi Negara Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan UIN Ar-Raniry Banda Aceh.
5. Siti Nur Zalikha, M.Si, selaku dosen penaeht akademik.
6. Dr. Said Amirul Kamar, MM., M.Si, selaku pembimbing I yang telah membimbing, mengarahkan serta memberikan saran dan motivasi kepada peneliti sehingga dapat menyelesaikan skripsi ini.
7. Seluruh dosen Ilmu Administrasi Negara yang senantiasa memberikan ilmu pengetahuan dan membimbing selama perkuliahan.
8. Pihak Dinas Perhubungan Aceh yang telah memberikan izin untuk dapat melakukan penelitian terkait Peran Dinas Perhubungan Aceh terhadap pemulihan infrastruktur setelah bencana banjir bandang di Kabupaten Aceh Tamiang.
9. Kedua Orang Tua peneliti, Bapak Sahrizal dan Ibu Anisah Alsa yang telah mengasuh, , mendidik, membina,

mebimbing serta menyertakan do'a seluruh keluarga besar yang telah memberikan semangat dan dukungan kepada peneliti sehingga peneliti dapat menyelesaikan skripsi ini.

10. Teman-teman seperjuangan angkatan 2019 yang sering membantu dan memberikan saran terhadap peneliti.

Peneliti tidak dapat membalas semua kebaikan yang telah diberikan kepada peneliti, hanya Allah SWT peneliti serahkan semua kebaikannya. Peneliti menyadari bahwa skripsi masih kurang dari kesempurnaan, maka dari itu segala kritikan dan saran yang membangun sangat diharapkan dari berbagai pihak. Demikian semoga skripsi ini dapat berguna bagi siapa saja yang membacanya.

Banda Aceh, 06 April 2026

Peneliti,



Muhammad Ikbar

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
PERNYATAAN KEASLIAN KARYA ILMIAH.....	ii
LEMBARAN PENGESAHAN PEMBIMBING.....	iii
LEMBARAN PENGESAHAN SIDANG	iv
ABSTRAK.....	iv
KATA PENGANTAR.....	vi
DAFTAR ISI.....	ix
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang Masalah	1
1.2 Rumusan Masalah	6
1.3 Tujuan Penelitian.....	7
1.4 Manfaat Penelitian.....	7
1.5 Definisi Operasional Variabel	
1.5.1 Pemulihan Infrastruktur Transportasi Pasca Bencana.....	
1.5.2 Mekanisme Pemulihan oleh Dinas Perhubungan Aceh 9	
1.5.3 Hambatan dalam Pemulihan Infrastruktur Transportasi Pasca Bencana	
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	10
2.1 Landasan Teori	12
2.1.1 Teori Peran (<i>Role Theory</i>).....	12
2.1.2 Konsep dan Teori Transportasi	14
2.1.3 Teori Kebijakan Publik	15
2.1.4 Konsep Administrasi Publik dan Manajemen Pemerintahan	17

2.2	Pemulihan Infrastruktur Transportasi pasca bencana.....	18
2.3	Mekanisme Pemulihan Infrastruktur Transportasi	25
2.4	Hambatan Pemulihan Infrastruktur Transportasi pasca bencana	30
2.5	Penelitian Terdahulu.....	32
BAB III METODE PENELITIAN		36
3.1	Lokasi Penelitian	36
3.2	Jenis Penelitian	37
3.3	Sumber Data	37
3.3.1	Data Primer.....	38
3.3.2	Data Sekunder	38
3.4	Teknik Pengumpulan Data	39
3.1	Wawancara.....	39
3.2	Dokumentasi	40
3.5	Informan Penelitian	40
3.6	Teknik Analisis Data	41
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....		43
4.1	Gambaran Umum Lokasi Penelitian	43
4.2	Hasil Penelitian.....	46
BAB V PENUTUP.....		74
5.1	Kesimpulan.....	74
5.2	Saran	76
DAFTAR PUSTAKA		78
LAMPIRAN.....		81

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Provinsi Aceh merupakan salah satu daerah di Indonesia yang memiliki tingkat kerawanan bencana alam sangat tinggi. Aceh secara geografis berada di pertemuan lempeng Eurasia dan Indo-Australia sehingga rentan terhadap gempa bumi, tsunami, banjir, dan tanah longsor.¹ Peristiwa tsunami Aceh pada tanggal 26 Desember 2004 merupakan salah satu bencana terbesar dalam sejarah modern yang tidak hanya menyebabkan kerugian nyawa dan harta benda, tetapi juga kehancuran total infrastruktur sosial dan ekonomi, termasuk infrastruktur sistem transportasi². Infrastruktur transportasi, sebagai urat nadi konektivitas dan mobilitas masyarakat, mengalami kerusakan masif yang berdampak pada terputusnya akses antarkota, terganggunya distribusi logistik bantuan, serta melumpuhkan kegiatan ekonomi masyarakat lokal.

Kerusakan tersebut memperlihatkan betapa pentingnya peran sektor transportasi dalam merespons bencana dan pascapemulihan. Setelah bencana besar seperti tsunami 2004, rehabilitasi jaringan jalan, jembatan, pelabuhan, dan terminal menjadi fokus utama dalam proses pemulihan pasca bencana agar aksesibilitas kembali normal dan masyarakat dapat mengakses layanan dasar secara efektif. Rehabilitasi jaringan transportasi

¹ *Kebijakan transportasi berbasis evakuasi bencana geologi di Kota Banda Aceh, Provinsi Aceh* – Syarifah Mastura Alhabsyi et al. (2025) ([Jurnal Universitas Syiah Kuala](#))

² *Analisis Pasca Bencana Tsunami Aceh* – Tejakusuma et al. (2012)

inilah yang menjadi basis penting guna mendukung pemulihan sosial dan ekonomi wilayah terdampak³.

Namun realitas pemulihan infrastruktur transportasi pasca bencana bukanlah proses sederhana, ia melibatkan berbagai tahapan mulai dari tanggap darurat, transisi, hingga rehabilitasi dan rekonstruksi jangka panjang. Tahapan tersebut bukan hanya memerlukan alokasi sumber daya yang besar, tetapi juga koordinasi intensif antar lembaga pemerintah pusat dan daerah, serta pemangku kepentingan lain seperti lembaga internasional dan sektor swasta⁴. Di sinilah peran pemerintah daerah terutama Dinas Perhubungan Aceh menjadi sangat penting dalam menyusun, mengimplementasikan, serta mengkoordinasikan pemulihan sistem transportasi pasca bencana.

Dinas Perhubungan sebagai instansi teknis pemerintah daerah memiliki fungsi utama dalam pengaturan, pengawasan, dan pelayanan transportasi sesuai amanat undang-undang. Secara umum, tugas Dinas Perhubungan mencakup perencanaan dan pembangunan sistem transportasi yang aman, efisien, dan berkelanjutan serta menetapkan standar layanan transportasi di tingkat daerah. Dalam konteks pasca bencana, tugas tersebut diperluas mencakup perencanaan pemulihan, pengaturan transportasi darurat, hingga koordinasi pemulihan layanan

³ *Post-Disaster Reconstruction of Transportation Infrastructures* – Gajanayake et al. (2020) ([TU Delft OPEN Journals](#))

⁴ *Post-disaster recovery planning for infrastructure systems based on residents' needs* – Zhao et al. (2025) ([ScienceDirect](#))

transportasi lokal yang krusial bagi distribusi bantuan dan aktivitas masyarakat sehari-hari⁵.

Peran ini menjadi semakin penting karena bencana alam kerap mengakibatkan gangguan fungsi transportasi yang meluas. Misalnya, banjir dan longsor di Sumatra pada akhir 2025 menyebabkan kerusakan pelabuhan, rel kereta api, terminal bus, serta jaringan jalan di Aceh. Kerusakan fasilitas dan prasarana tersebut secara langsung berdampak pada konektivitas antar wilayah di Aceh, menghambat mobilitas penduduk dan distribusi logistik penting. Pemulihan konektivitas dasar ini menjadi prioritas utama dalam fase awal tanggap darurat agar akses kritis dapat kembali terbuka dan bantuan dapat didistribusikan secara merata⁶.

Dalam praktik implementasi, pemulihan infrastruktur transportasi melibatkan sejumlah mekanisme yang harus dijalankan oleh Dinas Perhubungan, baik secara mandiri maupun melalui koordinasi dengan pemerintah pusat, lembaga penanggulangan bencana, dan sektor terkait. Mekanisme ini biasanya mencakup (1) evaluasi kerusakan dan penentuan prioritas pemulihan jaringan transportasi; (2) kolaborasi lintas sektor dalam menangani kebutuhan teknis, logistik, dan finansial; (3) pengaturan lalu lintas selama fase transisi untuk menjamin keselamatan masyarakat; serta (4) pengawasan pelaksanaan pemulihan sesuai dengan standar

⁵*Rencana Strategis Dinas Perhubungan Kab. Aceh Tengah 2023-2026 – Dishub Aceh Tengah (2024)* ([Dinas Perhubungan Aceh Tengah](#))

⁶ *Kemhub Berkomitmen Percepat Penanganan Infrastruktur Transportasi pasca bencana – Kemenuh RI (2026)* ([Kementerian Perhubungan](#))

keselamatan dan kualitas⁷. Dalam konteks ini, kajian ilmiah mengenai rekonstruksi infrastruktur pasca bencana menunjukkan bahwa proses keputusan dalam menentukan prioritas dan optimisasi alokasi sumber daya menjadi kunci sukses pemulihan transportasi. Kesalahan dalam tahap ini dapat memperpanjang durasi dampak sosial dan ekonomi bagi masyarakat terdampak⁸.

Mekanisme pemulihan pasca bencana yang efektif harus memperhatikan prinsip resiliensi dan keberlanjutan. Konsep resiliensi transportasi pada era perubahan iklim dan risiko bencana yang semakin tinggi menekankan kemampuan jaringan transportasi untuk tetap berfungsi atau cepat pulih setelah gangguan besar. Pendekatan ini tidak hanya berfokus pada pemulihan fisik, tetapi juga integrasi kebijakan, teknologi, serta pemberdayaan masyarakat agar sistem transportasi lebih adaptif terhadap ancaman bencana di masa depan. Hal ini relevan dengan kebutuhan Aceh, di mana intensitas hujan tinggi, potensi tsunami, dan ancaman gempa bumi yang konsisten menghadirkan tantangan besar bagi daya tahan sistem transportasi.

Implementasi mekanisme tersebut dalam konteks Aceh tidak terlepas dari hambatan-hambatan yang kompleks seperti ketersediaan sumber daya baik sumber daya manusia terlatih maupun pendanaan yang memadai. Pemulihan jaringan transportasi memerlukan anggaran besar dan waktu yang panjang, sementara

⁷*Transportation Resilience under Climate Change: Infrastructure, Policy, Technology, and Social Dimensions* – Andrianto et al. (2025) ([IDSCIPUB Journals](#))

⁸*Post-Disaster Reconstruction of Road Infrastructure: Decision Making Processes* – Gajanayake et al. (2020) ([Semantic Scholar](#))

keterbatasan anggaran daerah seringkali menjadi kendala utama. Studi nasional bahkan menunjukkan bahwa pemulihan infrastruktur transportasi sering kali membutuhkan investasi jangka panjang yang sulit dipenuhi tanpa dukungan sumber daya eksternal.

Bencana banjir bandang yang melanda Kabupaten Aceh Tamiang pada November 2025 telah memberikan dampak signifikan terhadap jaringan infrastruktur transportasi, mulai dari kerusakan ruas jalan, terganggunya fungsi jembatan, hingga terhambatnya operasional angkutan umum dan distribusi logistik. Kondisi tersebut tidak hanya membatasi mobilitas masyarakat, tetapi juga memperlambat proses pemulihan sektor lain seperti perdagangan, pendidikan, dan pelayanan kesehatan. Dalam situasi tersebut, Dinas Perhubungan Aceh telah menunjukkan peran aktif melalui langkah-langkah tanggap darurat, seperti koordinasi lintas sektor, pengaturan rekayasa lalu lintas sementara, serta dukungan terhadap kelancaran distribusi bantuan kemanusiaan. Upaya tersebut mencerminkan komitmen institusi dalam memastikan aksesibilitas wilayah tetap terjaga meskipun dalam kondisi keterbatasan.

Namun demikian dinamika di lapangan memperlihatkan bahwa proses pemulihan tidak sepenuhnya berjalan tanpa hambatan. Tantangan koordinasi antarinstansi, keterbatasan data kerusakan yang terintegrasi, serta kendala teknis dan administratif masih mempengaruhi efektivitas respons pada fase awal pascabencana. Selain itu, kompleksitas kebutuhan masyarakat yang beragam menuntut pendekatan kebijakan yang tidak hanya bersifat teknis, tetapi juga adaptif terhadap kondisi sosial dan ekonomi

setempat. Dalam konteks ini, meskipun Dinas Perhubungan Aceh telah melaksanakan fungsi dan kewenangannya, masih terdapat ruang evaluasi terkait sejauh mana peran tersebut optimal dalam menjawab tantangan pemulihan infrastruktur transportasi secara menyeluruh.

Oleh karena itu penting dilakukan analisis yang lebih mendalam mengenai peran Dinas Perhubungan Aceh dalam proses pemulihan infrastruktur transportasi pascabencana. Analisis ini diperlukan untuk mengidentifikasi bentuk peran yang telah dijalankan, hambatan yang dihadapi, serta strategi yang dapat diperkuat guna meningkatkan efektivitas tata kelola pemulihan di masa mendatang. Dengan memahami peran institusi secara komprehensif, diharapkan dapat dirumuskan rekomendasi kebijakan yang mampu memperkuat kapasitas kelembagaan serta meningkatkan ketahanan sistem transportasi terhadap risiko bencana di masa yang akan datang. Berdasarkan rangkaian di atas maka judul penelitian ini adalah Peran Dinas Perhubungan Aceh dalam Pemulihan Infrastruktur Transportasi Pasca Bencana Banjir Bandang di Kabupaten Aceh Tamiang.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah di atas, adapun rumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana peran Dinas Perhubungan Aceh dalam masa tanggap darurat pasca bencana banjir bandang di Kabupaten Aceh Tamiang?
2. Apa saja bentuk upaya yang dilakukan Dinas Perhubungan Aceh dalam mendukung kelancaran transportasi, evakuasi, dan distribusi bantuan selama masa tanggap darurat.

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas, adapun tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Mengetahui peran Dinas Perhubungan Aceh dalam masa tanggap darurat pasca bencana banjir bandang di Kabupaten Aceh Tamiang.
2. Mengetahui bentuk upaya yang dilakukan Dinas Perhubungan Aceh dalam mendukung kelancaran transportasi, evakuasi, dan distribusi bantuan selama masa tanggap darurat.

1.4 Manfaat Penelitian

Berdasarkan tujuan penelitian di atas, adapun manfaat dari penelitian ini terbagi menjadi dua yaitu manfaat Praktis dan non-praktis yaitu sebagai berikut:

1. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi terhadap pengembangan ilmu pengetahuan, khususnya dalam bidang manajemen transportasi, kebijakan publik, dan penanggulangan bencana, terutama yang berkaitan

dengan peran pemerintah daerah dalam pemulihan infrastruktur transportasi pasca bencana. Selain itu, penelitian ini dapat menjadi referensi akademik bagi peneliti selanjutnya yang mengkaji topik serupa mengenai resiliensi transportasi dan tata kelola pemulihan pasca bencana.

2. Memberikan bahan evaluasi dan rekomendasi kebijakan dalam meningkatkan efektivitas mekanisme dalam masa tanggap darurat pasca bencana serta memperkuat koordinasi lintas sektor.
3. Menjadi masukan dalam merumuskan strategi pemulihan yang terintegrasi antara sektor transportasi dan manajemen kebencanaan.
4. Memberikan pemahaman mengenai pentingnya sistem transportasi yang tangguh terhadap bencana sehingga mendukung mobilitas, distribusi logistik, dan pemulihan ekonomi masyarakat.
5. Menjadi sumber rujukan ilmiah dan dasar pengembangan penelitian lanjutan terkait pemulihan infrastruktur, resiliensi wilayah, dan tata kelola kebencanaan di tingkat daerah.

1.5 Penejelasan Istilah

1.5.1 Dinas Perhubungan Aceh

Kewenangan utama yang menjadi dasar legalitas tugas Dinas Perhubungan (Dishub) dalam masa tanggap darurat bersumber dari mandat Manajemen Kekhususan Prioritas Lalu Lintas dan Mobilisasi Sumber Daya Angkutan. Secara hukum, tugas tersebut dipayungi oleh pasal-pasal berikut :

- a) Hak Utama Pengguna Jalan (UU No. 22 Tahun 2009)
Berdasarkan Pasal 134, Dishub bersama Kepolisian memiliki kewenangan untuk mengatur dan memberikan prioritas kelancaran bagi kendaraan yang melakukan tanggap darurat. Kendaraan yang wajib didahului antara lain: 1) Kendaraan pemadam kebakaran yang sedang melaksanakan tugas, 2) Ambulans yang mengangkut orang sakit, 3) Kendaraan untuk memberikan pertolongan pada kecelakaan lalu lintas.
- b) Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Darurat (UU No. 22 Tahun 2009)
Merujuk pada Pasal 93 dan 94, Dishub memiliki wewenang menetapkan manajemen rekayasa lalu lintas saat terjadi pemisahan arus atau gangguan fungsi jalan akibat bencana. Tindakan ini meliputi: 1) Penutupan jalan nasional, provinsi, atau kabupaten/kota yang terdampak, 2) Pengalihan rute ke jalur alternatif untuk menjamin logistik

bantuan tidak terhambat, 3) Pemasangan rambu-rambu petunjuk darurat temporer.

1.5.2 Masa Tanggap Darurat

Masa tanggap darurat adalah serangkaian kegiatan yang dilakukan dengan segera saat bencana terjadi untuk menyelamatkan korban, mengevakuasi warga, dan memenuhi kebutuhan dasarperbaikan infrastruktur dan layanan transportasi dijalankan, serta bagaimana pengawasan dan evaluasi dilakukan hingga infrastruktur kembali berfungsi.

1.5.3 Banjir Bandang

Banjir Bandang adalah banjir yang datang secara tiba-tiba dengan arus sangat deras, biasanya membawa lumpur, batu, kayu, dan material lain dari daerah hulu. Banjir ini sering terjadi setelah hujan lebat dalam waktu singkat, jebolnya bendungan alami, atau longsor di daerah pegunungan.

1.5.4 Hambatan

Dalam proses penanggulangan bencana alam, hambatan yang terjadi dalam masa tanggap darurat banjir meliputi rusaknya akses transportasi, cuaca buruk, gangguan komunikasi, keterbatasan alat dan tenaga, kepanikan masyarakat, pendataan korban yang tidak akurat, serta buruknya sanitasi di pengungsian.

Hambatan tersebut menyebabkan proses evakuasi dan penyaluran bantuan menjadi lambat.



BAB II TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Landasan Teori

2.1.1 Teori Peran (*Role Theory*)

Teori peran merupakan salah satu teori yang banyak digunakan dalam ilmu sosial dan administrasi publik untuk menjelaskan perilaku individu maupun lembaga dalam struktur sosial tertentu. Konsep peran berangkat dari asumsi bahwa setiap individu atau institusi menempati posisi tertentu dalam suatu sistem sosial, dan dari posisi tersebut melekat seperangkat harapan, hak, kewajiban, serta pola perilaku yang diharapkan oleh lingkungan sosialnya.

Menurut Soerjono Soekanto, peran (*role*) adalah aspek dinamis dari kedudukan (*status*). Apabila seseorang melaksanakan hak dan kewajibannya sesuai dengan kedudukannya, maka ia menjalankan suatu peranan.⁹ Dalam konteks kelembagaan pemerintahan, peran tidak hanya dimaknai sebagai tugas formal, tetapi juga mencakup fungsi, tanggung jawab, dan kontribusi nyata terhadap pencapaian tujuan organisasi.

Sementara itu, Biddle dan Thomas menjelaskan bahwa teori peran berfokus pada karakteristik perilaku yang diharapkan dari seseorang atau institusi dalam posisi sosial tertentu.¹⁰ Harapan tersebut dapat berasal dari norma hukum, kebijakan, maupun ekspektasi masyarakat. Dengan demikian, peran dapat dianalisis

⁹ Soerjono Soekanto, *Sosiologi: Suatu Pengantar* (Jakarta: Rajawali Pers, 2012), hlm. 212.

¹⁰ Bruce J. Biddle & Edwin J. Thomas, *Role Theory: Concepts and Research* (New York: Wiley, 1966), hlm. 23

melalui kesesuaian antara norma yang ditetapkan dan tindakan nyata yang dilakukan oleh aktor.

Dalam administrasi publik, konsep peran sering dikaitkan dengan pelaksanaan fungsi pemerintahan. Peran institusi pemerintah dapat diklasifikasikan menjadi peran regulator, fasilitator, koordinator, maupun implementator kebijakan.¹¹ Dalam konteks pemulihan infrastruktur transportasi pasca bencana, Dinas Perhubungan Aceh tidak hanya berperan sebagai pelaksana teknis, tetapi juga sebagai koordinator antarinstansi, penyedia informasi transportasi, serta pengambil keputusan strategis dalam kondisi darurat.

Teori peran juga mengenal konsep *role conflict* (konflik peran) dan *role strain* (ketegangan peran). Konflik peran terjadi ketika suatu institusi menghadapi tuntutan yang saling bertentangan, misalnya antara keterbatasan anggaran dan tuntutan percepatan pemulihan. Sedangkan ketegangan peran muncul ketika tuntutan yang tinggi tidak diimbangi dengan sumber daya yang memadai.¹²

Dalam penelitian ini, teori peran digunakan untuk menganalisis:

- 1) Peran normatif Dinas Perhubungan berdasarkan regulasi.
- 2) Peran aktual yang dijalankan di lapangan.

¹¹Inu Kencana Syafie, *Ilmu Administrasi Publik* (Bandung: Rineka Cipta, 2010), hlm. 78.

¹²Robert K. Merton, *Social Theory and Social Structure* (New York: Free Press, 1968), hlm. 421.

- 3) Kesesuaian antara peran ideal dan realitas implementasi.
- 4) Hambatan dalam pelaksanaan peran.

2.1.2 Konsep dan Teori Transportasi

Transportasi merupakan sistem yang berfungsi memindahkan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan sarana tertentu. Dalam perspektif pembangunan, transportasi memiliki peran strategis sebagai penghubung aktivitas ekonomi, sosial, dan pemerintahan.

Menurut Morlok, transportasi adalah sistem yang terdiri dari prasarana, sarana, serta manajemen operasional yang saling berinteraksi untuk menjamin mobilitas manusia dan barang secara efektif.¹³ Infrastruktur transportasi mencakup jalan, jembatan, pelabuhan, terminal, dan fasilitas pendukung lainnya. Dalam konteks kebencanaan, transportasi memiliki fungsi vital sebagai jalur distribusi bantuan dan evakuasi. Menurut Rodrigue, sistem transportasi yang tangguh (*resilient transportation system*) adalah sistem yang mampu beradaptasi, mempertahankan fungsi dasar, dan pulih dengan cepat setelah gangguan besar seperti bencana alam.¹⁴

Konsep *transport resilience* menekankan pada tiga aspek:

- 1) Ketahanan struktural (kekuatan fisik infrastruktur).

¹³ Edward K. Morlok, *Introduction to Transportation Engineering and Planning* (New York: McGraw-Hill, 1978), hlm. 5.

¹⁴ Jean-Paul Rodrigue, Claude Comtois, & Brian Slack, *The Geography of Transport Systems* (New York: Routledge, 2020), hlm. 112.

- 2) Ketahanan fungsional (kemampuan sistem tetap beroperasi).
- 3) Ketahanan kelembagaan (kemampuan manajemen dan koordinasi).

Selain itu, teori jaringan transportasi (transport network theory) menjelaskan bahwa sistem transportasi terdiri dari simpul (nodes) dan jalur (links).¹⁵ Kerusakan pada satu titik strategis dapat menyebabkan gangguan sistemik pada keseluruhan jaringan. Oleh karena itu, pemulihan pasca bencana harus memprioritaskan jalur kritis (critical links). Dalam konteks penelitian ini, konsep transportasi digunakan untuk:

- 1) Mengidentifikasi jenis infrastruktur yang terdampak.
- 2) Menganalisis prioritas pemulihan.
- 3) Menilai efektivitas sistem transportasi pascabencana.

2.1.3 Teori Kebijakan Publik

Kebijakan publik merupakan serangkaian keputusan dan tindakan yang diambil oleh pemerintah untuk mengatasi masalah publik. Menurut Thomas R. Dye, kebijakan publik adalah “*whatever governments choose to do or not to do.*”¹⁶ Definisi ini menegaskan bahwa kebijakan tidak hanya berupa tindakan aktif, tetapi juga keputusan untuk tidak bertindak.

¹⁵ Michael G. H. Bell & Yasunori Iida, *Transportation Network Analysis* (Chichester: Wiley, 1997), hlm. 17.

¹⁶ Thomas R. Dye, *Understanding Public Policy* (New Jersey: Prentice Hall, 2013), hlm. 3.

James E. Anderson mendefinisikan kebijakan publik sebagai arah tindakan yang memiliki tujuan tertentu yang diikuti oleh aktor atau sejumlah aktor dalam mengatasi suatu masalah.¹⁷ Dalam konteks pemulihan pascabencana, kebijakan mencakup perencanaan rehabilitasi, penganggaran, koordinasi antar instansi, serta regulasi teknis. Model implementasi kebijakan menurut George C. Edward III menekankan empat variabel utama:

- 1) Komunikasi
- 2) Sumber daya
- 3) Disposisi (sikap pelaksana)
- 4) Struktur birokrasi¹⁸

Keempat variabel ini sangat relevan dalam menganalisis efektivitas peran Dinas Perhubungan Aceh dalam pemulihan infrastruktur transportasi. Selain itu, teori *governance* modern menekankan pentingnya kolaborasi multipihak dalam pelaksanaan kebijakan publik. Pemulihan transportasi pascabencana tidak dapat dilakukan oleh satu instansi saja, melainkan memerlukan koordinasi lintas sektor. Dalam penelitian ini, teori kebijakan digunakan untuk:

- 1) Menganalisis proses implementasi kebijakan pemulihan.
- 2) Mengidentifikasi hambatan struktural dan birokratis.

¹⁷ James E. Anderson, *Public Policymaking* (Boston: Houghton Mifflin, 2011), hlm. 7.

¹⁸ George C. Edward III, *Implementing Public Policy* (Washington: CQ Press, 1980), hlm. 10.

- 3) Menilai efektivitas koordinasi antarinstansi.

2.1.4 Konsep Administrasi Publik dan Manajemen Pemerintahan

Administrasi publik merupakan proses kerja sama dalam organisasi pemerintah untuk mencapai tujuan negara secara efektif dan efisien. Menurut Dwight Waldo, administrasi publik adalah proses dan aktivitas yang berkaitan dengan pelaksanaan kebijakan pemerintah.¹⁹

Sementara itu Nicholas Henry menjelaskan bahwa administrasi publik berkembang dari paradigma birokrasi tradisional menuju paradigma governance yang menekankan partisipasi dan kolaborasi.²⁰ Dalam konteks pemulihan pascabencana, administrasi publik tidak hanya menjalankan fungsi rutin, tetapi juga fungsi adaptif dalam situasi krisis. Konsep manajemen pemerintahan mencakup fungsi:

- 1) Perencanaan (*planning*)
- 2) Pengorganisasian (*organizing*)
- 3) Pelaksanaan (*actuating*)
- 4) Pengawasan (*controlling*)²¹

Keempat fungsi ini dapat digunakan untuk menganalisis bagaimana Dinas Perhubungan Aceh mengelola proses pemulihan infrastruktur transportasi. Dalam perspektif *New Public*

¹⁹ Dwight Waldo, *The Administrative State* (New York: Ronald Press, 1948), hlm. 15.

²⁰ Nicholas Henry, *Public Administration and Public Affairs* (New York: Routledge, 2015), hlm. 34.

²¹ George R. Terry, *Principles of Management* (Homewood: Irwin, 1977), hlm. 4.

Management (NPM), efektivitas kinerja pemerintah diukur berdasarkan hasil (*outcome*) dan efisiensi penggunaan sumber daya.²² Oleh karena itu, evaluasi peran Dinas Perhubungan Aceh juga dapat dilihat dari capaian pemulihan dan ketepatan waktu respons.

2.2 Pemulihan Infrastruktur Transportasi pasca bencana

Pemulihan infrastruktur transportasi pasca bencana merupakan salah satu tahapan krusial dalam siklus manajemen bencana yang bertujuan mengembalikan fungsi konektivitas wilayah, mobilitas masyarakat, serta kelancaran distribusi logistik setelah terjadinya gangguan akibat bencana alam. Dalam konteks Indonesia sebagai negara rawan bencana, keberadaan infrastruktur transportasi yang tangguh dan mampu dipulihkan secara cepat menjadi kebutuhan strategis bagi keberlanjutan pembangunan daerah dan nasional.²³

Pemulihan infrastruktur transportasi tidak hanya dimaknai sebagai perbaikan fisik jalan, jembatan, pelabuhan, terminal, maupun fasilitas transportasi lainnya, tetapi juga mencakup pemulihan layanan transportasi, aksesibilitas wilayah, serta sistem distribusi bantuan kemanusiaan. Tanpa pemulihan transportasi yang efektif, proses rehabilitasi sektor lain seperti kesehatan, ekonomi, pendidikan, dan sosial akan mengalami hambatan

²² Christopher Hood, "A Public Management for All Seasons?", *Public Administration*, Vol. 69 (1991), hlm. 5.

²³ Badan Nasional Penanggulangan Bencana, *Pedoman Rehabilitasi dan Rekonstruksi pasca bencana* (Jakarta: BNPB, 2023), hlm. 12.

signifikan karena keterbatasan mobilitas dan distribusi sumber daya.²⁴

Keterkaitan antara pemulihan transportasi dan keberlangsungan layanan sektor lain menunjukkan bahwa infrastruktur transportasi memiliki peran strategis sebagai penggerak utama pemulihan wilayah pasca bencana. Akses jalan yang kembali terbuka memungkinkan tenaga kesehatan menjangkau fasilitas pelayanan medis, distribusi obat-obatan berjalan lancar, serta kegiatan ekonomi masyarakat perlahan pulih melalui arus barang dan jasa yang kembali normal. Demikian pula pada sektor pendidikan, keberfungsian sarana transportasi memudahkan peserta didik dan tenaga pendidik kembali ke lingkungan belajar yang aman. Dengan kata lain, pemulihan transportasi berfungsi sebagai fondasi bagi pemulihan multidimensi yang menyentuh berbagai aspek kehidupan masyarakat

Pendekatan pemulihan yang terintegrasi menjadi sangat penting agar setiap intervensi di sektor transportasi selaras dengan kebutuhan sektor lainnya. Perencanaan jalur distribusi logistik, misalnya, perlu mempertimbangkan lokasi fasilitas kesehatan, pusat pengungsian, serta kawasan ekonomi produktif sehingga manfaat pemulihan dapat dirasakan secara merata. Selain itu, penyediaan layanan transportasi sementara seperti jembatan darurat, kapal penyeberangan bantuan, atau kendaraan distribusi logistik merupakan langkah transisional yang krusial sebelum pembangunan permanen selesai dilaksanakan. Strategi ini

²⁴ Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, *Kebijakan Pemulihan Transportasi pasca bencana* (Jakarta: Kemenhub, 2022), hlm. 8.

menunjukkan bahwa keberhasilan pemulihan tidak hanya ditentukan oleh kecepatan pembangunan fisik, tetapi juga oleh kemampuan menjaga kesinambungan layanan bagi masyarakat terdampak.

Penguatan ketahanan sistem transportasi terhadap risiko bencana menjadi bagian yang tidak terpisahkan dari proses pemulihan jangka panjang. Upaya ini mencakup peningkatan standar desain infrastruktur, pengembangan sistem manajemen lalu lintas darurat, serta integrasi teknologi informasi untuk pemantauan kondisi jaringan transportasi secara real time. Dengan sistem yang lebih tangguh dan adaptif, gangguan terhadap mobilitas masyarakat dapat diminimalkan ketika bencana terjadi kembali. Oleh karena itu, pemulihan infrastruktur transportasi seharusnya dipandang sebagai investasi strategis dalam pembangunan berkelanjutan yang tidak hanya mengembalikan fungsi sebelumnya, tetapi juga memperkuat kapasitas wilayah dalam menghadapi tantangan kebencanaan di masa depan.

Di Indonesia, kebijakan pemulihan pasca bencana telah diatur melalui berbagai regulasi dan pedoman pemerintah yang menekankan pentingnya rehabilitasi dan rekonstruksi berbasis pengurangan risiko bencana. Pendekatan ini menegaskan bahwa pembangunan kembali infrastruktur harus lebih tangguh dibanding kondisi sebelum bencana agar mampu meminimalkan kerugian pada kejadian bencana berikutnya.²⁵

²⁵ Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2007 tentang Penanggulangan Bencana, Pasal 54.

Secara empiris, berbagai kejadian bencana di wilayah Sumatera termasuk Aceh menunjukkan bahwa pemulihan akses transportasi menjadi prioritas utama pemerintah. Pemulihan dilakukan secara bertahap sesuai tingkat kerusakan infrastruktur dan kondisi geografis wilayah terdampak. Dalam beberapa kasus, akses transportasi dapat dipulihkan sebagian terlebih dahulu guna menjamin distribusi bantuan sebelum dilakukan rekonstruksi permanen.²⁶

Pemulihan akses transportasi pasca bencana tidak hanya berkaitan dengan perbaikan fisik infrastruktur jalan, jembatan, dan pelabuhan, tetapi juga mencakup penguatan koordinasi kelembagaan serta kesiapan sistem logistik yang terintegrasi. Pemerintah daerah bersama instansi terkait, seperti Badan Penanggulangan Bencana Daerah, dinas perhubungan, serta aparat keamanan, perlu memastikan bahwa jalur distribusi bantuan dapat berfungsi secara efektif meskipun dalam kondisi darurat. Upaya ini sering kali melibatkan penggunaan jalur alternatif, moda transportasi laut maupun udara, serta dukungan relawan dan masyarakat setempat untuk menjangkau wilayah yang terisolasi. Dengan demikian, pemulihan transportasi menjadi bagian penting dalam menjamin kelangsungan pelayanan dasar bagi masyarakat terdampak bencana.

Aspek perencanaan berbasis mitigasi risiko juga berperan signifikan dalam mempercepat proses pemulihan. Infrastruktur transportasi yang dibangun dengan mempertimbangkan potensi

²⁶ Kementerian Koordinator PMK, *Laporan Pemulihan Akses Transportasi Wilayah Bencana* (Jakarta, 2025), hlm. 15.

bencana, seperti banjir, tanah longsor, maupun gempa bumi, cenderung memiliki tingkat ketahanan yang lebih baik sehingga waktu pemulihan dapat dipersingkat. Penerapan standar konstruksi tahan bencana, pemetaan wilayah rawan, serta sistem peringatan dini menjadi komponen penting dalam strategi jangka panjang pemerintah. Tidak hanya itu, integrasi data spasial dan teknologi informasi juga membantu pengambilan keputusan secara cepat dan tepat dalam menentukan prioritas penanganan pasca bencana.

Partisipasi masyarakat lokal turut memberikan kontribusi nyata dalam mempercepat pemulihan akses transportasi. Masyarakat sering kali menjadi pihak pertama yang melakukan pembersihan material longsor, perbaikan darurat jembatan, atau penyediaan sarana transportasi sederhana sebelum bantuan pemerintah tiba. Keterlibatan komunitas ini menunjukkan pentingnya pendekatan berbasis pemberdayaan masyarakat dalam manajemen bencana. Melalui pelatihan kesiapsiagaan, pembentukan relawan desa tangguh bencana, serta penguatan kapasitas kelembagaan lokal, proses pemulihan dapat berlangsung lebih cepat dan berkelanjutan.

Dukungan pendanaan dan kebijakan pemerintah pusat juga menentukan keberhasilan rekonstruksi transportasi pasca bencana. Skema pembiayaan darurat, realokasi anggaran, serta kerja sama dengan lembaga internasional sering kali diperlukan untuk mempercepat pembangunan kembali infrastruktur yang rusak berat. Dalam konteks ini, transparansi, akuntabilitas, dan pengawasan menjadi faktor penting agar proses rekonstruksi berjalan efektif dan tepat sasaran. Dengan sinergi antara pemerintah, masyarakat, dan

berbagai pemangku kepentingan, pemulihan akses transportasi di wilayah terdampak bencana diharapkan tidak hanya mengembalikan kondisi semula, tetapi juga meningkatkan ketahanan wilayah terhadap potensi bencana di masa mendatang.

Selain itu, pemulihan infrastruktur transportasi memiliki keterkaitan erat dengan pemulihan sosial ekonomi masyarakat. Konektivitas yang kembali normal memungkinkan aktivitas perdagangan, distribusi barang kebutuhan pokok, serta mobilitas tenaga kerja berjalan kembali sehingga mempercepat pemulihan kesejahteraan masyarakat terdampak bencana.²⁷

Kelancaran konektivitas transportasi juga berpengaruh terhadap stabilitas harga dan ketersediaan barang di wilayah terdampak. Ketika jalur distribusi telah berfungsi kembali, arus pasokan kebutuhan pokok menjadi lebih terjamin sehingga potensi lonjakan harga dapat ditekan. Kondisi ini sangat penting bagi masyarakat yang sedang berada pada fase pemulihan ekonomi, karena akses terhadap barang dengan harga yang terjangkau membantu menjaga daya beli serta mencegah munculnya kerentanan sosial baru. Dengan demikian, pemulihan transportasi tidak hanya berdampak pada aspek mobilitas, tetapi juga berkontribusi langsung terhadap ketahanan ekonomi rumah tangga.

Terbukanya kembali akses transportasi mendorong tumbuhnya kembali kegiatan usaha mikro, kecil, dan menengah yang sebelumnya terhenti akibat bencana. Pelaku usaha dapat kembali memperoleh bahan baku, mendistribusikan produk, serta

²⁷Badan Perencanaan Pembangunan Nasional, *Rencana Rehabilitasi dan Rekonstruksi pasca bencana* (Jakarta: Bappenas, 2023), hlm. 27.

menjangkau pasar yang lebih luas. Aktivitas ekonomi lokal yang bergerak kembali ini secara bertahap menciptakan lapangan kerja dan meningkatkan pendapatan masyarakat. Dalam jangka panjang, pemulihan transportasi bahkan dapat menjadi momentum untuk melakukan penataan ulang sistem ekonomi wilayah agar lebih tangguh terhadap risiko bencana, misalnya melalui pengembangan pusat distribusi yang lebih aman atau diversifikasi jalur logistik.

Selain aspek ekonomi, pemulihan konektivitas transportasi juga memiliki dimensi sosial yang tidak kalah penting. Mobilitas yang kembali normal memungkinkan masyarakat membangun kembali jejaring sosial, mengakses layanan publik, serta memulihkan aktivitas kehidupan sehari-hari yang sempat terganggu. Proses ini berperan dalam mengurangi tekanan psikologis pasca bencana dan mempercepat pemulihan kondisi sosial komunitas. Oleh karena itu, keberhasilan pemulihan infrastruktur transportasi perlu dipahami sebagai bagian integral dari upaya memulihkan martabat, keamanan, dan kualitas hidup masyarakat secara menyeluruh, bukan sekadar pembangunan fisik semata.

Dengan demikian pemulihan infrastruktur transportasi pasca bencana merupakan proses multidimensional yang melibatkan aspek teknis, sosial, ekonomi, dan kelembagaan secara terpadu. Pemahaman komprehensif terhadap proses ini menjadi penting dalam menganalisis peran pemerintah daerah, khususnya Dinas Perhubungan Aceh, dalam memastikan keberhasilan pemulihan transportasi pasca bencana.

2.3 Mekanisme Pemulihan Infrastruktur Transportasi

Mekanisme pemulihan infrastruktur transportasi merujuk pada rangkaian prosedur, tahapan kerja, serta pola koordinasi kelembagaan yang dilakukan untuk mengembalikan fungsi sistem transportasi setelah bencana. Mekanisme ini mencakup tahap perencanaan, pendataan kerusakan, penentuan prioritas penanganan, mobilisasi sumber daya, pelaksanaan rehabilitasi, hingga evaluasi keberfungsian infrastruktur.²⁸

Dalam praktik penyelenggaraan pemerintahan di Indonesia, mekanisme pemulihan melibatkan sinergi antara pemerintah pusat, pemerintah daerah, serta lembaga teknis terkait. Koordinasi lintas sektor menjadi faktor kunci karena kerusakan infrastruktur transportasi seringkali berkaitan dengan sektor lain seperti pekerjaan umum, penanggulangan bencana, serta tata ruang wilayah.

Pendataan kerusakan infrastruktur merupakan tahap awal yang menentukan efektivitas pemulihan. Data yang akurat memungkinkan pemerintah menetapkan prioritas rehabilitasi berdasarkan tingkat urgensi kebutuhan masyarakat dan dampak terhadap konektivitas wilayah. Tanpa pendataan yang komprehensif, proses pemulihan berpotensi tidak tepat sasaran dan memperpanjang waktu pemulihan.²⁹

²⁸ BNPB, *Manajemen Pemulihan pasca bencana* (Jakarta, 2022), hlm. 33.

²⁹ BNPB, *Petunjuk Teknis Pendataan Kerusakan pasca bencana* (Jakarta, 2021), hlm. 41.

Selain berfungsi sebagai dasar penentuan prioritas, pendataan kerusakan infrastruktur juga menjadi acuan penting dalam penyusunan rencana aksi jangka pendek, menengah, dan panjang. Informasi mengenai tingkat kerusakan, lokasi terdampak, serta jumlah masyarakat yang terisolasi memungkinkan pemerintah merancang langkah pemulihan yang terukur dan sistematis. Dalam praktiknya, proses pendataan tidak hanya dilakukan melalui survei lapangan secara langsung, tetapi juga dapat memanfaatkan teknologi seperti citra satelit, pemetaan berbasis drone, serta sistem informasi geografis untuk memperoleh gambaran kondisi wilayah secara lebih cepat dan akurat. Pemanfaatan teknologi tersebut membantu mempercepat pengambilan keputusan, terutama pada fase tanggap darurat ketika waktu menjadi faktor yang sangat krusial.

Koordinasi antarinstansi juga menjadi faktor penting dalam memastikan validitas dan keterpaduan data kerusakan. Keterlibatan berbagai pihak, mulai dari pemerintah daerah, kementerian terkait, lembaga penanggulangan bencana, hingga unsur masyarakat, memungkinkan terbangunnya basis data yang komprehensif dan dapat dipertanggungjawabkan. Sinkronisasi data ini penting untuk menghindari duplikasi program, ketidaksesuaian prioritas, maupun kesenjangan distribusi bantuan. Dengan adanya sistem pelaporan yang terintegrasi, proses pemantauan perkembangan pemulihan dapat dilakukan secara berkala sehingga kebijakan yang diambil tetap relevan dengan kondisi di lapangan.

Pendataan kerusakan infrastruktur juga berkaitan erat dengan aspek transparansi dan akuntabilitas pengelolaan sumber

daya. Data yang terbuka dan terdokumentasi dengan baik memungkinkan publik serta pemangku kepentingan lainnya melakukan pengawasan terhadap proses rehabilitasi dan rekonstruksi. Hal ini penting untuk memastikan bahwa penggunaan anggaran benar-benar diarahkan pada kebutuhan yang paling mendesak dan memberikan manfaat nyata bagi masyarakat terdampak.

Selain itu dokumentasi kerusakan dan proses pemulihan dapat menjadi bahan evaluasi dalam perencanaan pembangunan ke depan, sehingga kesalahan yang sama dapat dihindari dan ketahanan infrastruktur terhadap bencana dapat terus ditingkatkan. Dengan demikian, pendataan kerusakan tidak sekadar menjadi prosedur administratif, melainkan fondasi strategis dalam mewujudkan pemulihan wilayah yang efektif, adil, dan berkelanjutan.

Tahap berikutnya adalah mobilisasi sumber daya, baik berupa anggaran, peralatan, maupun sumber daya manusia. Pemerintah melalui kementerian dan pemerintah daerah mengalokasikan pembiayaan khusus untuk rehabilitasi dan rekonstruksi infrastruktur transportasi guna memastikan proses pemulihan berjalan efektif dan berkelanjutan. Mobilisasi sumber daya tersebut memerlukan perencanaan yang matang agar setiap komponen yang dikerahkan dapat bekerja secara sinergis dan tepat guna. Pengalokasian anggaran, misalnya, tidak hanya difokuskan pada perbaikan fisik infrastruktur yang rusak, tetapi juga mencakup kebutuhan operasional seperti penyediaan bahan bakar, logistik konstruksi, serta dukungan teknis bagi tenaga lapangan.

Dalam kondisi pasca bencana, percepatan prosedur administrasi sering kali diperlukan agar penyaluran dana dan distribusi peralatan tidak terhambat oleh proses birokrasi yang panjang. Oleh karena itu, mekanisme penganggaran darurat dan fleksibilitas kebijakan menjadi faktor penting dalam menjamin kelancaran tahapan rehabilitasi dan rekonstruksi. Di sisi sumber daya manusia, keterlibatan tenaga profesional seperti insinyur, tenaga konstruksi, ahli kebencanaan, serta aparat teknis dari berbagai instansi menjadi penentu kualitas pemulihan infrastruktur transportasi.

Kehadiran tenaga ahli memungkinkan proses perbaikan dilakukan sesuai standar keselamatan dan ketahanan terhadap risiko bencana di masa depan. Selain itu, pelibatan masyarakat lokal sebagai tenaga pendukung juga memberikan dampak positif, baik dalam mempercepat pekerjaan maupun dalam mendorong pemulihan ekonomi masyarakat terdampak. Pendekatan partisipatif ini memperlihatkan bahwa mobilisasi sumber daya tidak hanya berorientasi pada penyelesaian fisik proyek, tetapi juga pada penguatan kapasitas sosial dan ekonomi wilayah.

Efektivitas mobilisasi sumber daya sangat bergantung pada koordinasi lintas sektor dan kejelasan sistem komando dalam penanganan pasca bencana. Kolaborasi antara pemerintah pusat, pemerintah daerah, lembaga penanggulangan bencana, serta mitra pembangunan lainnya memungkinkan distribusi bantuan dan pelaksanaan pekerjaan berjalan lebih terarah. Penggunaan sistem pemantauan berbasis data juga membantu memastikan bahwa setiap sumber daya dimanfaatkan secara optimal dan sesuai

kebutuhan prioritas. Dengan manajemen yang terintegrasi dan transparan, mobilisasi sumber daya tidak hanya mempercepat pemulihan infrastruktur transportasi, tetapi juga memperkuat ketahanan sistem penanggulangan bencana secara keseluruhan di masa mendatang.

Evaluasi pasca pemulihan juga menjadi bagian penting dalam mekanisme ini. Evaluasi dilakukan untuk menilai keberhasilan pemulihan, mengidentifikasi kelemahan pelaksanaan, serta merumuskan kebijakan peningkatan ketahanan infrastruktur terhadap bencana di masa mendatang.³⁰ Oleh karena itu, mekanisme pemulihan infrastruktur transportasi tidak dapat dipahami sebagai tindakan teknis semata, melainkan sebagai proses tata kelola pemerintahan yang kompleks dan memerlukan koordinasi multipihak secara berkelanjutan.

Hasil evaluasi menjadi dasar penting dalam penyempurnaan perencanaan pembangunan infrastruktur transportasi yang berorientasi pada pengurangan risiko bencana. Rekomendasi yang dihasilkan dapat mencakup perbaikan standar teknis konstruksi, penguatan sistem pemeliharaan berkala, peningkatan kapasitas kelembagaan, serta integrasi prinsip pembangunan berkelanjutan dalam setiap proyek infrastruktur. Dengan demikian, proses pemulihan tidak berhenti pada pengembalian kondisi semula, tetapi diarahkan untuk menciptakan sistem transportasi yang lebih adaptif, tangguh, dan responsif terhadap dinamika lingkungan serta perubahan iklim.

³⁰Bappenas, *Evaluasi Rehabilitasi dan Rekonstruksi Nasional* (Jakarta, 2024), hlm. 44.

Keterbukaan informasi dan partisipasi publik dalam tahap evaluasi turut memperkuat legitimasi kebijakan yang dihasilkan. Pelibatan masyarakat, akademisi, dan pemangku kepentingan lainnya memungkinkan munculnya perspektif yang lebih beragam dalam menilai keberhasilan pemulihan. Transparansi ini juga berperan dalam meningkatkan akuntabilitas pemerintah sekaligus membangun kepercayaan publik terhadap proses penanggulangan bencana. Dengan adanya siklus evaluasi yang berkelanjutan, mekanisme pemulihan infrastruktur transportasi dapat terus diperbaiki sehingga mampu memberikan perlindungan yang lebih optimal bagi masyarakat serta mendukung keberlanjutan pembangunan wilayah secara keseluruhan.

2.4 Hambatan Pemulihan Infrastruktur Transportasi pasca bencana

Hambatan dalam pemulihan infrastruktur transportasi pasca bencana merupakan berbagai kendala yang menghambat efektivitas proses rehabilitasi dan rekonstruksi jaringan transportasi. Hambatan tersebut dapat bersumber dari faktor teknis, kelembagaan, pendanaan, maupun kondisi sosial masyarakat terdampak.³¹ Hambatan teknis umumnya berkaitan dengan tingkat kerusakan infrastruktur, keterbatasan alat berat, serta kondisi geografis wilayah yang sulit dijangkau. Pada wilayah dengan

³¹ BNPB, *Tantangan Pemulihan pasca bencana di Indonesia* (Jakarta, 2022), hlm. 51.

topografi kompleks, proses pemulihan memerlukan waktu lebih lama karena keterbatasan akses menuju lokasi kerusakan.

Selain itu hambatan pendanaan juga sering muncul dalam proses pemulihan. Keterbatasan anggaran serta prosedur administrasi pencairan dana dapat memperlambat pelaksanaan rehabilitasi infrastruktur transportasi, terutama pada daerah dengan kapasitas fiskal terbatas.³² Hambatan kelembagaan berkaitan dengan koordinasi antarinstansi yang belum optimal, tumpang tindih kewenangan, serta perbedaan prioritas kebijakan antar lembaga. Kondisi ini berpotensi menghambat efektivitas pelaksanaan pemulihan apabila tidak dikelola melalui mekanisme koordinasi yang jelas.

Faktor sosial masyarakat juga dapat mempengaruhi proses pemulihan, seperti keterbatasan partisipasi masyarakat, ketimpangan akses layanan transportasi darurat, serta gangguan aktivitas ekonomi lokal. Hambatan sosial ini sering kali memperpanjang proses pemulihan meskipun perbaikan fisik infrastruktur telah dilakukan. Secara keseluruhan, hambatan pemulihan infrastruktur transportasi menunjukkan bahwa keberhasilan pemulihan tidak hanya ditentukan oleh ketersediaan sumber daya fisik, tetapi juga oleh kualitas tata kelola, koordinasi kelembagaan, serta keterlibatan masyarakat dalam proses pemulihan pasca bencana.

³² Bappenas, *Pembiayaan Rehabilitasi pasca bencana* (Jakarta, 2022), hlm. 29.

2.5 Penelitian Terdahulu

Pertama, penelitian yang dilakukan oleh Siti Rahmawati (2021) dengan judul *Pemulihan Infrastruktur Transportasi pasca bencana Gempa di Provinsi Nusa Tenggara Barat*. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif deskriptif melalui wawancara dengan aparatur pemerintah daerah, dokumentasi kebijakan, serta observasi lapangan pada wilayah terdampak gempa. Hasil penelitian menunjukkan bahwa keberhasilan pemulihan infrastruktur transportasi sangat dipengaruhi oleh efektivitas koordinasi lintas sektor, kecepatan mobilisasi anggaran rehabilitasi, serta keterlibatan pemerintah daerah dalam proses rekonstruksi.

Selain itu, penelitian ini menegaskan bahwa pemulihan akses transportasi menjadi prioritas utama karena berhubungan langsung dengan distribusi bantuan kemanusiaan dan pemulihan aktivitas ekonomi masyarakat. Hubungannya dengan penelitian ini terletak pada kesamaan fokus terhadap pemulihan infrastruktur transportasi pasca bencana, namun penelitian ini secara khusus menyoroti peran institusional Dinas Perhubungan Aceh beserta mekanisme dan hambatan yang dihadapi dalam konteks lokal daerah.³³

³³ Siti Rahmawati, *Pemulihan Infrastruktur Transportasi pasca bencana Gempa di Provinsi Nusa Tenggara Barat* (Yogyakarta: UGM Press, 2021), hlm. 45.

Kedua, penelitian oleh Muhammad Fadli (2022) berjudul *Peran Pemerintah Daerah dalam Rehabilitasi Infrastruktur Pasca Bencana Banjir di Kalimantan Selatan*. Penelitian ini menggunakan pendekatan studi kasus kualitatif dengan teknik pengumpulan data berupa wawancara mendalam, analisis dokumen kebijakan, serta triangulasi data lapangan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa efektivitas rehabilitasi infrastruktur sangat ditentukan oleh kapasitas kelembagaan pemerintah daerah, sinergi antar organisasi perangkat daerah, serta dukungan kebijakan nasional dalam pembiayaan rekonstruksi. Penelitian ini juga menemukan bahwa lemahnya koordinasi dapat memperlambat pemulihan layanan publik. Keterkaitannya dengan penelitian ini terletak pada analisis mengenai peran pemerintah daerah dalam pemulihan pasca bencana, namun penelitian ini lebih spesifik menelaah sektor transportasi serta dinamika mekanisme pemulihannya di Provinsi Aceh.³⁴

Ketiga, penelitian oleh Nur Aisyah (2023) berjudul *Manajemen Rehabilitasi dan Rekonstruksi Infrastruktur Publik pasca bencana di Indonesia*. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif berbasis studi literatur dan analisis kebijakan nasional terkait penanggulangan bencana. Temuan penelitian menegaskan pentingnya pendekatan rehabilitasi dan rekonstruksi yang terintegrasi dengan prinsip pengurangan risiko bencana serta pembangunan berkelanjutan. Selain itu, penelitian ini menyoroti

³⁴ Muhammad Fadli, *Peran Pemerintah Daerah dalam Rehabilitasi Infrastruktur pasca bencana Banjir di Kalimantan Selatan* (Jakarta: Rajawali Pers, 2022), hlm. 62.

bahwa keberhasilan rekonstruksi tidak hanya ditentukan oleh pembangunan fisik, tetapi juga oleh tata kelola kelembagaan dan partisipasi masyarakat. Hubungannya dengan penelitian ini terletak pada kerangka konseptual rehabilitasi pasca bencana, sementara penelitian ini memperdalam aspek implementasi konkret pada sektor transportasi daerah, khususnya peran Dinas Perhubungan Aceh.³⁵

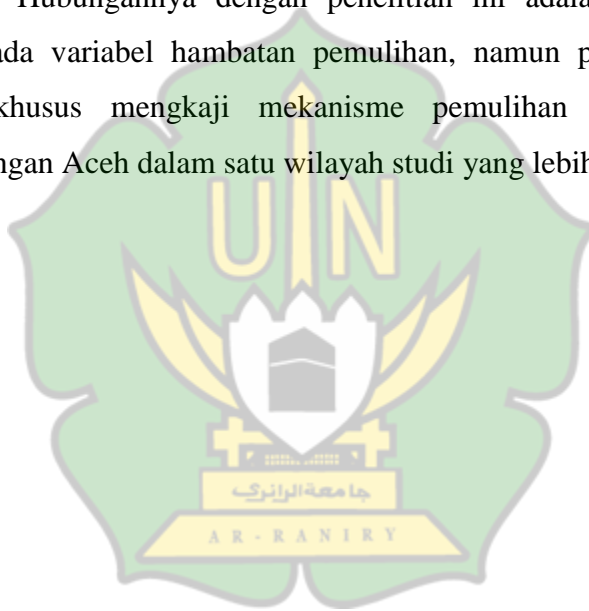
Keempat, penelitian oleh Ridwan Hakim (2024) dengan judul *Koordinasi Antarinstansi dalam Pemulihan Layanan Transportasi pasca bencana*. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif fenomenologis melalui wawancara terhadap pemangku kepentingan sektor transportasi dan penanggulangan bencana di beberapa daerah terdampak. Hasil penelitian menunjukkan bahwa hambatan utama dalam pemulihan layanan transportasi adalah tumpang tindih kewenangan, keterbatasan komunikasi kelembagaan, serta belum optimalnya sistem komando penanganan darurat. Penelitian ini relevan karena sama-sama membahas mekanisme koordinasi pemulihan transportasi, namun penelitian ini berfokus pada konteks lokal Aceh serta menelaah secara mendalam peran strategis Dinas Perhubungan sebagai aktor utama pemulihan.³⁶

Kelima, penelitian oleh Andi Saputra (2025) berjudul *Hambatan Pemulihan Infrastruktur Transportasi pada Wilayah Rawan Bencana di Indonesia*. Penelitian ini menggunakan metode

³⁵Nur Aisyah, *Manajemen Rehabilitasi dan Rekonstruksi Infrastruktur Publik pasca bencana di Indonesia* (Bandung: Alfabeta, 2023), hlm. 88.

³⁶Ridwan Hakim, *Koordinasi Antarinstansi dalam Pemulihan Layanan Transportasi pasca bencana* (Malang: UB Press, 2024), hlm. 73.

kualitatif komparatif dengan menganalisis beberapa daerah terdampak bencana alam. Hasil penelitian menunjukkan bahwa faktor geografis wilayah, keterbatasan pendanaan, kapasitas sumber daya manusia, serta rendahnya partisipasi masyarakat menjadi hambatan dominan dalam proses pemulihan infrastruktur transportasi. Selain itu, penelitian ini menekankan pentingnya penguatan kelembagaan daerah dalam menghadapi situasi pasca bencana. Hubungannya dengan penelitian ini adalah kesamaan fokus pada variabel hambatan pemulihan, namun penelitian ini secara khusus mengkaji mekanisme pemulihan oleh Dinas Perhubungan Aceh dalam satu wilayah studi yang lebih terfokus.³⁷



³⁷ Andi Saputra, *Hambatan Pemulihan Infrastruktur Transportasi pada Wilayah Rawan Bencana di Indonesia* (Jakarta: Kencana, 2025), hlm. 101.

BAB III METODE PENELITIAN

3.1 Lokasi Penelitian

Objek penelitian merupakan inti dari masalah yang dikaji untuk memperoleh data secara terarah, sistematis, dan mendalam.³⁸ Dalam konteks penelitian ini, objek yang diteliti adalah peran Dinas Perhubungan Aceh dalam pemulihan infrastruktur transportasi pasca bencana, yang dianalisis melalui aspek mekanisme pemulihan serta berbagai hambatan yang dihadapi dalam proses tersebut. Penelitian berjudul *Peran Dinas Perhubungan Aceh dalam Pemulihan Infrastruktur Transportasi pasca bencana: Analisis Mekanisme dan Hambatan* bertujuan untuk memahami secara komprehensif bagaimana institusi pemerintah daerah menjalankan fungsi koordinasi, pelaksanaan, serta evaluasi pemulihan transportasi setelah terjadinya bencana.

Pemilihan lokasi penelitian di Provinsi Aceh didasarkan pada pertimbangan bahwa wilayah ini memiliki tingkat kerawanan bencana yang tinggi serta pengalaman historis dalam proses rehabilitasi dan rekonstruksi pasca bencana. Kondisi tersebut menjadikan Aceh sebagai konteks yang relevan untuk mengkaji peran kelembagaan Dinas Perhubungan dalam pemulihan konektivitas wilayah, mobilitas masyarakat, serta distribusi logistik kemanusiaan. Melalui penelitian ini diharapkan diperoleh gambaran empiris mengenai mekanisme pemulihan transportasi

³⁸Faisal. 2017. *Metode Penelitian: Pendekatan Kuantitatif dan Kualitatif*. Jakarta: Penerbit XYZ, hlm. 32.

pasca bencana serta faktor penghambat yang mempengaruhi efektivitas pelaksanaannya.

3.2 Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Metode deskriptif digunakan untuk menggambarkan secara sistematis fakta, kondisi, serta fenomena yang terjadi di lapangan terkait peran Dinas Perhubungan Aceh dalam pemulihan infrastruktur transportasi pasca bencana. Pendekatan kualitatif dipilih karena penelitian ini berupaya memahami proses, makna, serta dinamika sosial kelembagaan yang tidak dapat dijelaskan melalui angka atau analisis statistik.³⁹

Pendekatan deskriptif kualitatif memungkinkan peneliti menggali informasi secara mendalam mengenai mekanisme pemulihan, pola koordinasi antar instansi, serta hambatan yang muncul selama proses rehabilitasi dan rekonstruksi transportasi. Dengan demikian, penelitian ini diharapkan mampu memberikan pemahaman komprehensif mengenai praktik pemulihan transportasi pasca bencana di tingkat pemerintah daerah.

3.3 Sumber Data

Dalam penelitian ini, sumber data merupakan elemen penting yang terbagi menjadi dua jenis, yaitu data primer dan data sekunder:

³⁹ Nawawi, H. 2017. *Metode Penelitian Sosial*. Yogyakarta: Penerbit XYZ, hlm. 67.

3.3.1 Data Primer

Data primer diperoleh melalui pengamatan, wawancara, catatan lapangan, dan dokumen. Sumber data primer adalah data yang diperoleh secara langsung dari informan atau sumber asli melalui teknik wawancara mendalam. Sumber data primer adalah data yang diberikan langsung kepada pengumpul data oleh sumber asli. Dalam konteks penelitian ini, data primer diperoleh melalui wawancara yang mendalam dengan informan terkait.⁴⁰ Data ini menjadi sumber utama untuk memahami peran, mekanisme kerja, serta kendala yang dihadapi oleh Dinas Perhubungan.

3.3.2 Data Sekunder

Data sekunder merupakan data pendukung bagi data primer yang diperoleh melalui studi kepustakaan, dokumentasi, serta berbagai sumber tertulis seperti buku, majalah, koran, dan arsip yang relevan dengan objek penelitian. Sumber data sekunder adalah data yang tidak langsung diberikan oleh sumber asli, tetapi diperoleh melalui orang lain atau dokumen. Data sekunder ini akan membantu peneliti dalam mengumpulkan dan menganalisis data secara lebih komprehensif, sehingga dapat memperkuat temuan penelitian dan meningkatkan tingkat validitas hasil penelitian.⁴¹ Data sekunder berfungsi memperkuat analisis serta memberikan kerangka konseptual terhadap temuan lapangan.

⁴⁰ Sugiyono. 2015. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta, hlm. 187.

⁴¹ Sugiyono. 2015. *Metode Penelitian*, hlm. 187.

3.4 Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data merupakan langkah yang paling strategis dalam penelitian, karena tujuan utama dari penelitian adalah mendapatkan data.” Dari pernyataan ini, dapat disimpulkan bahwa pengumpulan data adalah proses yang dilakukan peneliti untuk memperoleh informasi yang dibutuhkan dari berbagai narasumber, dan proses ini sering memerlukan alokasi waktu yang memadai. Dalam penelitian ilmiah, pengumpulan data sangat penting, karena kualitas hasil penelitian bergantung pada ketepatan dan keakuratan data yang dikumpulkan.

3.1 Wawancara

Wawancara adalah upaya untuk mengumpulkan informasi dengan mengajukan sejumlah pertanyaan secara lisan, yang juga dijawab secara lisan. Secara sederhana, wawancara dapat diartikan sebagai alat pengumpul data melalui tanya jawab antara pencari informasi dan sumber informasi.⁴² Dalam penelitian ini, metode wawancara digunakan untuk mendapatkan informasi dari para responden. Responden dalam penelitian ini meliputi pihak-pihak yang terlibat secara langsung maupun tidak langsung

Adapun responden penelitian ini meliputi:

- 1) Kepala atau pejabat struktural pada Dinas Perhubungan Aceh sebagai informan kunci yang memberikan informasi mengenai kebijakan, strategi, dan koordinasi pemulihan transportasi pasca bencana.

⁴² Hadari. 2017. *Metodologi Penelitian Sosial*. Yogyakarta: Penerbit XYZ, hlm. 118.

- 2) Pegawai teknis atau bidang operasional Dinas Perhubungan yang terlibat langsung dalam pelaksanaan pemulihan infrastruktur dan layanan transportasi.
- 3) Masyarakat atau pengguna layanan transportasi pada wilayah terdampak bencana yang memberikan perspektif mengenai keberfungsian kembali akses transportasi.
- 4) Tokoh masyarakat atau pihak lokal yang mengetahui kondisi pemulihan transportasi di daerah terdampak.

3.2 Dokumentasi

Metode dokumentasi merupakan cara untuk mengumpulkan data, baik berupa catatan-catatan penting maupun dokumen yang berkaitan dengan permasalahan yang sedang diteliti. Metode ini memungkinkan peneliti memperoleh data yang lengkap dan valid, bukan hanya berdasarkan perkiraan. Dokumen resmi seperti laporan pemulihan, data kerusakan infrastruktur, foto kegiatan rehabilitasi, serta arsip kebijakan yang relevan. Dokumen tersebut membantu peneliti memverifikasi data hasil wawancara dan observasi.

3.5 Informan Penelitian

Informan penelitian merupakan subjek yang menjadi fokus dalam penelitian ini, yang dipilih secara sengaja untuk memberikan informasi yang diperlukan. Pemilihan informan dilakukan dengan menggunakan teknik *purposive sampling*, yaitu teknik pemilihan informan yang sesuai dengan tujuan penelitian, sehingga dapat memberikan data yang relevan. Dalam penelitian ini, informan

telah ditentukan secara sengaja oleh peneliti untuk memastikan bahwa data yang diperoleh berkaitan langsung dengan topik penelitian.

3.6 Teknik Analisis Data

Analisis data dalam penelitian ini menggunakan konsep yang terdiri dari langkah-langkah sebagai berikut:⁴³

1. Pengumpulan Data

Langkah pertama dalam analisis data adalah pengumpulan data. Proses ini melibatkan pengumpulan informasi dari berbagai sumber, seperti wawancara, observasi, dan dokumentasi, yang dilakukan secara sistematis untuk memastikan bahwa data yang diperoleh relevan dan valid.

2. Reduksi Data

Setelah data terkumpul, peneliti melakukan reduksi data, yaitu proses memilih, memfokuskan, dan menyaring data yang telah dikumpulkan agar sesuai dengan tujuan penelitian. Reduksi ini penting untuk mengurangi data yang tidak relevan dan memperjelas data yang akan dianalisis.

3. Penyajian Data

Data yang telah direduksi kemudian disajikan dalam bentuk yang lebih mudah dipahami, seperti dalam tabel, grafik, atau narasi.

⁴³Sugiyono. 2015. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta, hlm. 110-112.

Penyajian data memungkinkan peneliti untuk melihat pola, hubungan, atau tren dalam data yang akan dianalisis lebih lanjut.

1. Penarikan Kesimpulan dan Verifikasi
2. Langkah terakhir adalah penarikan kesimpulan.

Peneliti akan menganalisis data yang telah disajikan untuk menemukan pola atau makna yang relevan. Selanjutnya, peneliti melakukan verifikasi terhadap kesimpulan yang diambil untuk memastikan kesesuaian dan validitas data yang telah dianalisis.



BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Lokasi Penelitian

Dinas Perhubungan Aceh merupakan salah satu organisasi perangkat daerah (OPD) di lingkungan Pemerintah Provinsi Aceh yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang transportasi tingkat provinsi⁴⁴. Keberadaan instansi ini berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pemerintah daerah dalam menyediakan layanan transportasi yang aman, tertib, dan berkelanjutan bagi masyarakat. Dalam struktur pemerintahan daerah, Dinas Perhubungan Aceh berada di bawah dan bertanggung jawab kepada gubernur melalui sekretaris daerah.

Secara umum Dinas Perhubungan Aceh memiliki tugas membantu kepala daerah dalam melaksanakan urusan pemerintahan di bidang perhubungan yang menjadi kewenangan provinsi. Tugas tersebut mencakup perumusan kebijakan teknis, pelaksanaan kebijakan, serta pengawasan terhadap penyelenggaraan transportasi. Selain itu, instansi ini juga berperan dalam pengelolaan sarana dan prasarana transportasi, termasuk terminal, fasilitas lalu lintas, dan infrastruktur penunjang lainnya.

Dalam pelaksanaan tugasnya Dinas Perhubungan Aceh membagi fungsi kerja ke dalam beberapa bidang, seperti bidang lalu lintas dan angkutan jalan, bidang prasarana transportasi, serta bidang transportasi laut dan udara. Pembagian ini bertujuan untuk mendukung penyelenggaraan transportasi yang terintegrasi sesuai

⁴⁴ Pemerintah Aceh. 2021. *Qanun Aceh tentang Pembentukan dan Susunan Perangkat Daerah*. Banda Aceh: Pemerintah Aceh, hlm. 34.

dengan kebutuhan wilayah. Selain itu, koordinasi dengan pemerintah kabupaten/kota dan instansi terkait menjadi bagian penting dalam pelaksanaan kebijakan transportasi.

Peran Dinas Perhubungan Aceh juga dapat dilihat dalam situasi kebencanaan. Dalam kondisi darurat, instansi ini terlibat dalam pengaturan lalu lintas, penyediaan akses transportasi untuk distribusi bantuan, serta mendukung mobilitas masyarakat terdampak. Keterlibatan tersebut menunjukkan bahwa sektor transportasi memiliki fungsi penting dalam mendukung penanganan bencana, terutama pada tahap tanggap darurat dan pemulihan⁴⁵.

Selanjutnya lokasi penelitian dalam kajian ini adalah Kabupaten Aceh Tamiang. Kabupaten ini terletak di bagian timur Provinsi Aceh dan berbatasan langsung dengan Provinsi Sumatera Utara. Secara geografis, Aceh Tamiang berada pada jalur transportasi darat lintas nasional yang menghubungkan wilayah barat dan timur Pulau Sumatera. Posisi ini menjadikan Aceh Tamiang memiliki peran penting dalam mendukung mobilitas penduduk dan distribusi barang antarwilayah⁴⁶.

Kondisi fisik wilayah Aceh Tamiang didominasi oleh dataran rendah dan daerah aliran sungai. Beberapa sungai besar melintasi wilayah ini dan bermuara ke Selat Malaka². Karakteristik tersebut menyebabkan Aceh Tamiang memiliki kerentanan terhadap bencana banjir, terutama pada saat curah hujan tinggi.

⁴⁵ Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. 2020. *Sistem Transportasi Nasional*. Jakarta: Kemenhub RI, hlm. 56.

⁴⁶ Badan Pusat Statistik Kabupaten Aceh Tamiang. 2023. *Kabupaten Aceh Tamiang dalam Angka*. Aceh Tamiang: BPS, hlm. 12.

Selain faktor alam, kondisi lingkungan di wilayah hulu juga berpengaruh terhadap meningkatnya risiko banjir⁴⁷.

Pada akhir tahun 2025, Kabupaten Aceh Tamiang mengalami bencana banjir bandang yang berdampak terhadap berbagai aspek kehidupan masyarakat. Bencana ini menyebabkan kerusakan pada permukiman, fasilitas umum, serta infrastruktur transportasi. Beberapa ruas jalan mengalami kerusakan dan tidak dapat dilalui, sementara sejumlah jembatan mengalami kerusakan sehingga mengganggu konektivitas antarwilayah⁴⁸. Gangguan terhadap infrastruktur transportasi tersebut berdampak pada terbatasnya akses masyarakat terhadap layanan dasar serta terhambatnya distribusi bantuan. Dalam kondisi tersebut, sistem transportasi tidak dapat berfungsi secara optimal, sehingga memperlambat proses penanganan bencana dan pemulihan wilayah terdampak.

Pasca bencana, dilakukan upaya pemulihan terhadap infrastruktur transportasi secara bertahap. Pemulihan ini mencakup perbaikan jalan dan jembatan, serta penataan kembali sistem transportasi agar dapat berfungsi sebagaimana mestinya. Dalam proses ini, Dinas Perhubungan Aceh memiliki peran dalam mendukung kelancaran mobilitas dan koordinasi antarinstansi terkait. Berdasarkan uraian tersebut, dapat dipahami bahwa Dinas Perhubungan Aceh dan Kabupaten Aceh Tamiang memiliki keterkaitan dalam konteks penelitian ini. Dinas Perhubungan Aceh

⁴⁷ Badan Nasional Penanggulangan Bencana. 2021. *Indeks Risiko Bencana Indonesia*. Jakarta: BNPB, hlm. 78.

⁴⁸ Agus Dwiyanto. 2018. *Manajemen Pelayanan Publik*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, hlm. 145.

berperan sebagai pelaksana kebijakan di bidang transportasi, sementara Aceh Tamiang menjadi wilayah yang mengalami dampak langsung dari bencana. Kondisi ini memberikan dasar yang relevan untuk mengkaji peran Dinas Perhubungan Aceh dalam pemulihan infrastruktur transportasi pascabencana.

4.2 Hasil Penelitian

1. Peran Dinas Perhubungan Aceh dalam pemulihan infrastruktur transportasi pasca bencana banjir bandang di Kabupaten Aceh Tamiang.

Dalam konteks pemulihan infrastruktur transportasi pascabencana, strategi dan kebijakan yang diambil oleh Dinas Perhubungan Aceh menjadi aspek penting untuk dikaji, khususnya pada wilayah terdampak seperti Kabupaten Aceh Tamiang. Untuk memahami hal tersebut, dilakukan penggalian data melalui wawancara dengan informan kunci yaitu sekretaris Dinas Perhubungan Aceh Bapak T. Rizki Fadil. Beliau memaparkan:

“Definisi infrastruktur transportasi kalau khusus di perhubungan itu hanya menyangkut simpul-simpul transportasi, seperti terminal, pelabuhan penyeberangan, dan bandara, kalau jalan itu bukan transportasi, itu urusan bidang lain, dalam pemulihan kita harus mengidentifikasi lokasi itu, apa saja yang rusak, bukan hanya bangunannya, tetapi juga peralatan kerja dan SDM yang terdampak.”⁴⁹

⁴⁹ Wawancara dengan Sekretaris Dinas Perhubungan Aceh; T. Rizki Fadil, 2 April 2026.

Berdasarkan hasil wawancara tersebut, dapat diinterpretasikan bahwa strategi yang diterapkan oleh Dinas Perhubungan Aceh diawali dengan penegasan batas kewenangan serta pemahaman yang sama terkait ruang lingkup infrastruktur transportasi. Proses identifikasi kerusakan menjadi tahapan awal sebelum dilakukan langkah pemulihan. Selain itu perhatian terhadap kondisi sumber daya manusia menunjukkan bahwa pemulihan tidak hanya difokuskan pada aspek fisik, tetapi juga aspek operasional.

Pendekatan ini mencerminkan tahapan dasar dalam manajemen pemulihan pascabencana, yaitu assessment dan rehabilitasi. Identifikasi kerusakan berfungsi sebagai dasar dalam perencanaan, sedangkan rehabilitasi merupakan bentuk implementasi kebijakan. Penegasan kewenangan juga menunjukkan adanya kejelasan struktur kelembagaan yang mendukung pelaksanaan tugas. Namun demikian, strategi yang dilakukan masih bersifat responsif dan belum sepenuhnya mengarah pada pendekatan mitigasi. Strategi dan kebijakan Dinas Perhubungan Aceh dalam pemulihan infrastruktur transportasi dilakukan melalui tahapan identifikasi dan rehabilitasi sesuai kewenangan, serta didukung dengan perhatian terhadap sumber daya manusia.

Dalam pelaksanaan pemulihan infrastruktur transportasi, aspek koordinasi antar instansi juga menjadi faktor yang penting untuk diperhatikan. Koordinasi diperlukan mengingat tidak seluruh infrastruktur berada dalam kewenangan satu instansi. Oleh Sebab

itu Dinas Perhubungan Aceh berkoordinasi dengan lintas instansi lainnya

Berdasarkan pernyataan tersebut dapat diinterpretasikan bahwa koordinasi dilakukan melalui pembagian kewenangan yang jelas antarinstansi. Dinas Perhubungan berfokus pada simpul transportasi, sementara instansi lain menangani infrastruktur jalan. Kondisi ini menunjukkan adanya koordinasi struktural yang didasarkan pada pembagian tugas formal. Hal ini dapat meminimalkan tumpang tindih kebijakan dan memperjelas tanggung jawab masing-masing instansi. Namun demikian, efektivitas koordinasi juga dipengaruhi oleh komunikasi dan kerja sama antarinstansi, terutama dalam situasi darurat seperti bencana. Koordinasi dalam pemulihan infrastruktur transportasi dilakukan melalui pembagian kewenangan yang jelas, meskipun masih memerlukan penguatan dalam aspek sinergi antarinstansi.

Selain strategi dan koordinasi, hambatan dalam proses pemulihan juga menjadi bagian penting dalam analisis. Hambatan tersebut dapat mempengaruhi kecepatan dan efektivitas pemulihan infrastruktur transportasi.

“...bukan hanya bangunannya saja yang rusak... mobilernya rusak semua seperti komputer, meja, kursi... dan SDM-nya juga terdampak... bukan hanya tempat kerja, rumahnya juga kena...”⁵⁰

⁵⁰Wawancara dengan Sekretaris Dinas Perhubungan Aceh; T. Rizki Fadhil, 2 April 2026.

Berdasarkan hasil wawancara tersebut, dapat diinterpretasikan bahwa kendala yang dihadapi tidak hanya bersifat fisik, tetapi juga mencakup aspek sumber daya manusia dan fasilitas pendukung. Kondisi ini menunjukkan bahwa dampak bencana bersifat menyeluruh. Kendala tersebut dapat diklasifikasikan ke dalam tiga aspek utama, yaitu kendala fisik berupa kerusakan infrastruktur, kendala sumber daya berupa keterbatasan fasilitas dan peralatan kerja, serta kendala sosial yang berkaitan dengan kondisi pegawai. Ketiga aspek ini saling berkaitan dan memengaruhi proses pemulihan. Kendala dalam pemulihan infrastruktur transportasi pascabencana bersifat multidimensional, sehingga memerlukan pendekatan yang komprehensif dalam penanganannya.

2. Mekanisme koordinasi yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Aceh dengan pemerintah kabupaten/kota, instansi vertikal, dan lembaga penanggulangan bencana dalam proses pemulihan infrastruktur transportasi.

Dalam proses pemulihan infrastruktur transportasi pascabencana, mekanisme koordinasi antar lintas instansi menjadi aspek yang penting untuk dipahami. Koordinasi ini tidak hanya berkaitan dengan pelaksanaan teknis di lapangan, tetapi juga berkaitan dengan tahapan penanganan bencana yang telah ditetapkan oleh pemerintah. Berdasarkan hasil wawancara dengan informan¹, diketahui bahwa koordinasi yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Aceh tidak dapat dilepaskan dari pembagian tahapan

penanganan bencana, yaitu masa tanggap darurat, masa transisi, dan masa pemulihan.

“Ini pertanyaan langsung ke pemulihan... padahal tahapan bencana itu ada masa tanggap darurat, setelah itu masa transisi, baru masuk masa pemulihan... masa pemulihan ini kami baru menyusun, belum ada yang dilakukan... kalau saat tanggap darurat kami berkoordinasi dengan Pertamina untuk membawa gas dari Lhokseumawe ke Krueng Raya karena kelangkaan... kalau koordinasi dengan stakeholder, kami mengusulkan apa saja yang harus diperbaiki... dan itu harus mengacu ke regulasi penanggulangan bencana dari BNPB...”⁵¹

Berdasarkan hasil wawancara tersebut, dapat diinterpretasikan bahwa mekanisme koordinasi yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Aceh bersifat bertahap dan mengikuti siklus penanganan bencana yang telah ditetapkan secara nasional. Pada tahap tanggap darurat, koordinasi lebih difokuskan pada pemenuhan kebutuhan mendesak masyarakat, seperti distribusi energi dan logistik. Sementara itu, pada tahap pemulihan, koordinasi masih berada pada tahap perencanaan dan penyusunan program, sehingga belum sepenuhnya diimplementasikan.

Mekanisme koordinasi ini sejalan dengan sistem penanggulangan bencana di Indonesia yang diatur oleh Badan Nasional Penanggulangan Bencana, di mana setiap tahapan

⁵¹Wawancara dengan Sekretaris Dinas Perhubungan Aceh; T. Rizki Fadhil, 2 April 2026.

memiliki peran dan fungsi yang berbeda bagi masing-masing instansi. Dinas Perhubungan dalam hal ini berperan sebagai bagian dari sistem koordinasi yang lebih luas, bukan sebagai aktor tunggal. Hal ini juga sesuai dengan pandangan Agus Dwiyanto bahwa koordinasi dalam sektor publik memerlukan kejelasan peran serta integrasi antarinstansi untuk mencapai efektivitas pelayanan.

Selain itu jika dilihat dari perspektif Denhardt Janet V. dan Robert B. Denhardt, mekanisme koordinasi yang dilakukan menunjukkan adanya pendekatan kolaboratif, di mana setiap instansi berkontribusi sesuai dengan kewenangannya. Namun, pernyataan bahwa Dinas Perhubungan hanya “mengusulkan apa saja yang harus diperbaiki” menunjukkan bahwa peran dalam tahap pemulihan masih terbatas pada fungsi perencanaan dan belum sepenuhnya masuk pada tahap implementasi.

Di sisi lain koordinasi pada masa tanggap darurat yang dilakukan dengan pihak seperti Pertamina menunjukkan adanya respons cepat dalam menjaga keberlangsungan aktivitas transportasi dan ekonomi masyarakat. Hal ini mencerminkan fungsi pemerintah sebagai fasilitator dalam memastikan distribusi kebutuhan dasar tetap berjalan, meskipun dalam kondisi krisis.

Mekanisme koordinasi antar lintas instansi dalam pemulihan infrastruktur transportasi dilakukan secara bertahap sesuai dengan siklus penanganan bencana, dengan peran Dinas Perhubungan Aceh yang lebih dominan pada tahap tanggap darurat dan perencanaan pemulihan. Meskipun koordinasi telah berjalan sesuai dengan kerangka regulasi, diperlukan penguatan pada tahap

implementasi pemulihan agar peran yang dijalankan tidak hanya bersifat administratif, tetapi juga operasional.

Dalam memahami mekanisme koordinasi antar lintas instansi, penting untuk melihat bagaimana peran Dinas Perhubungan Aceh dijalankan secara konkret pada masa tanggap darurat. Koordinasi tidak hanya bersifat administratif, tetapi juga diwujudkan dalam tindakan operasional untuk menjamin kelancaran distribusi logistik dan mobilitas masyarakat.

“Dalam masa tanggap darurat kami berkoordinasi dengan PEMA, kami meminta pesawat distribusi barang untuk ke Bener Meriah, kami mendata masyarakat luar Aceh Tamiang untuk dipulangkan kembali, berkoordinasi dengan Pertamina dan PMI untuk membawa bantuan dari Medan... karena yang paling penting itu Pertamina, dikarenakan minyak gas di Krueng Raya stok sudah mulai habis, dan stok ada di Krueng Geukuh, sedangkan truk dari Krueng Geukuh ke Krueng Raya tidak bisa lewat karena jembatan putus di Kuta Blang... satu-satunya lewat kapal... Kapal Aceh Hebat 2 (Ulee Lheue–Balohan) pada hari off digunakan untuk membawa truk-truk gas kosong ke Krueng Raya dan kembali lagi ke Krueng Geukuh agar tidak terjadi kelangkaan gas.”⁵²

Berdasarkan hasil wawancara tersebut, dapat diinterpretasikan bahwa mekanisme koordinasi yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Aceh bersifat lintas sektor dan berbasis kebutuhan lapangan. Koordinasi dilakukan dengan berbagai pihak, seperti pemerintah daerah, pihak maskapai (melalui PEMA), Pertamina, serta organisasi kemanusiaan seperti PMI, dengan

⁵²Wawancara dengan Sekretaris Dinas Perhubungan Aceh; T. Rizki Fadhil, 2 April 2026.

tujuan utama menjaga kelancaran distribusi logistik. Selain itu, penggunaan moda transportasi alternatif seperti kapal menunjukkan adanya penyesuaian strategi terhadap kondisi infrastruktur yang rusak.

Secara analitis, tindakan tersebut mencerminkan bentuk koordinasi operasional yang adaptif dalam situasi krisis. Hal ini sejalan dengan pandangan Agus Dwiyanto bahwa pemerintah harus mampu bertindak responsif dan fleksibel dalam menghadapi kondisi darurat untuk menjaga keberlangsungan pelayanan publik. Pemanfaatan kapal sebagai alternatif distribusi menunjukkan adanya inovasi kebijakan berbasis kondisi lapangan, di mana keterbatasan akses darat akibat jembatan putus dapat diatasi melalui moda transportasi laut.

Jika dilihat dari perspektif Denhardt Janet V. dan Robert B. Denhardt, langkah tersebut juga mencerminkan prinsip kolaborasi dalam pelayanan publik, di mana pemerintah tidak bekerja sendiri, tetapi melibatkan berbagai aktor untuk memenuhi kepentingan masyarakat. Koordinasi dengan berbagai pihak menunjukkan bahwa penanganan bencana memerlukan pendekatan jaringan (network governance), bukan sekadar pendekatan birokratis.

Selain itu langkah pemulangan masyarakat luar daerah serta distribusi bantuan menunjukkan bahwa peran Dinas Perhubungan tidak hanya terbatas pada pengelolaan infrastruktur, tetapi juga pada aspek pelayanan sosial yang berkaitan dengan mobilitas masyarakat. Hal ini memperluas makna peran institusi dalam situasi darurat, dari sekadar regulator menjadi fasilitator.

Mekanisme koordinasi antar lintas instansi yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Aceh pada masa tanggap darurat bersifat aktif, adaptif, dan kolaboratif. Koordinasi ini tidak hanya dilakukan dalam bentuk perencanaan, tetapi juga dalam bentuk tindakan nyata di lapangan untuk mengatasi hambatan distribusi logistik. Meskipun demikian, koordinasi yang kuat pada masa tanggap darurat ini perlu dilanjutkan secara konsisten pada tahap pemulihan agar proses rehabilitasi infrastruktur transportasi dapat berjalan secara optimal.

“Pemulihan baru mulai, dan anggarannya belum tersedia, dan masih dalam perencanaan.”⁵³

Berdasarkan pernyataan tersebut dapat diinterpretasikan bahwa tahap pemulihan infrastruktur transportasi masih berada pada fase awal, yaitu perencanaan, dan belum memasuki tahap implementasi secara menyeluruh. Ketiadaan anggaran menjadi salah satu faktor utama yang menyebabkan keterlambatan dalam pelaksanaan program pemulihan.

Kondisi ini menunjukkan adanya keterkaitan yang erat antara kebijakan pemulihan dengan ketersediaan sumber daya, khususnya anggaran. Dalam perspektif Agus Dwiyanto, efektivitas pelayanan publik sangat dipengaruhi oleh kapasitas organisasi, termasuk dalam hal pendanaan. Tanpa dukungan anggaran yang memadai, kebijakan yang telah direncanakan sulit untuk diimplementasikan secara optimal.

⁵³ Wawancara dengan Sekretaris Dinas Perhubungan Aceh; T. Rizki Fadhil, 2 April 2026.

Pelayanan publik yang berorientasi pada kepentingan masyarakat memerlukan kesiapan tidak hanya dari sisi kebijakan, tetapi juga dari sisi sumber daya. Keterlambatan dalam penyediaan anggaran dapat berdampak pada tertundanya pemulihan layanan transportasi yang dibutuhkan oleh masyarakat. Kondisi ini juga menunjukkan bahwa mekanisme koordinasi pada tahap pemulihan masih berada pada level perencanaan, di mana Dinas Perhubungan Aceh berperan dalam mengusulkan kebutuhan perbaikan dan menyusun program yang akan dilaksanakan. Hal ini menegaskan bahwa peran instansi belum sepenuhnya operasional, melainkan masih bersifat administratif dan perencanaan.

Mekanisme koordinasi antar lintas instansi masih menghadapi kendala utama berupa keterbatasan anggaran, sehingga pelaksanaan program pemulihan belum berjalan secara optimal. Kondisi ini menunjukkan perlunya percepatan dalam proses penganggaran serta penguatan koordinasi agar rencana pemulihan dapat segera direalisasikan.

3. Kendala yang dihadapi Dinas Perhubungan Aceh dalam melaksanakan peran pemulihan infrastruktur transportasi pascabencana

Dalam pelaksanaan masa tanggap darurat, berbagai kendala menjadi faktor yang memengaruhi efektivitas pelayanan transportasi kepada masyarakat. Kendala ini penting untuk dianalisis karena mencerminkan sejauh mana kapasitas institusi dalam merespons kondisi krisis, khususnya pada wilayah terdampak seperti Kabupaten Aceh Tamiang.

“Kendala yang dihadapi pada saat bencana... kami di sana cuma punya terminal tipe B, tidak ada pelabuhan, tidak ada bandara yang menjadi kewenangan pemerintah provinsi Aceh... ketika terminal tersebut rusak berat... menyebabkan tidak bisa melakukan pelayanan terhadap masyarakat... angkutan umum tidak tahu harus menaikkan dan menurunkan penumpang... jalan juga banjir sehingga tidak ada aktivitas... kemudian karyawan kami rumahnya juga terendam banjir dan tidak bisa melakukan pekerjaannya...”⁵⁴

Berdasarkan hasil wawancara tersebut, dapat diinterpretasikan bahwa kendala utama yang dihadapi oleh Dinas Perhubungan Aceh pada masa tanggap darurat terbagi ke dalam dua aspek utama, yaitu keterbatasan infrastruktur dan keterbatasan sumber daya manusia. Dari sisi infrastruktur, kerusakan terminal sebagai satu-satunya simpul transportasi di wilayah tersebut menyebabkan terganggunya pelayanan transportasi secara langsung. Sementara dari sisi sumber daya manusia, pegawai yang terdampak bencana mengalami kesulitan dalam menjalankan tugasnya karena kondisi pribadi yang juga terdampak.

Kondisi ini menunjukkan adanya ketergantungan yang tinggi terhadap keberadaan simpul transportasi sebagai pusat pelayanan. Ketika terminal tidak berfungsi, maka sistem transportasi secara keseluruhan ikut terganggu, termasuk aktivitas angkutan umum. Hal ini sejalan dengan pandangan Agus Dwiyanto yang menyatakan bahwa kualitas pelayanan publik sangat dipengaruhi oleh ketersediaan sarana dan prasarana yang memadai. Kerusakan infrastruktur secara langsung berdampak pada terhentinya pelayanan kepada masyarakat.

⁵⁴Wawancara dengan Sekretaris Dinas Perhubungan Aceh; T. Rizki Fadhil, 2 April 2026

Kendala pada aspek sumber daya manusia juga menunjukkan bahwa kapasitas organisasi tidak hanya ditentukan oleh fasilitas fisik, tetapi juga oleh kondisi personel. Dalam perspektif Denhardt Janet V. dan Robert B. Denhardt, pelayanan publik harus memperhatikan aspek kemanusiaan, di mana pegawai sebagai pelaksana layanan juga merupakan bagian dari masyarakat yang terdampak. Oleh karena itu, kondisi pegawai yang tidak dapat bekerja secara optimal menjadi faktor yang turut memengaruhi efektivitas pelayanan.

Tidak tersedianya pelabuhan dan bandara dalam kewenangan Dinas Perhubungan Aceh di wilayah tersebut juga menunjukkan adanya keterbatasan alternatif moda transportasi pada saat krisis. Hal ini menyebabkan fleksibilitas dalam penanganan transportasi menjadi terbatas, terutama ketika satu-satunya simpul transportasi yang ada mengalami kerusakan. Kendala pada masa tanggap darurat yang dihadapi oleh Dinas Perhubungan Aceh bersifat kompleks dan multidimensional, meliputi keterbatasan infrastruktur, keterbatasan sumber daya manusia, serta minimnya alternatif moda transportasi. Kondisi ini menunjukkan perlunya penguatan kapasitas infrastruktur dan sumber daya, serta pengembangan sistem transportasi yang lebih tangguh terhadap bencana.

Dalam melihat kendala pada masa tanggap darurat, tidak hanya penting untuk menganalisis pada level instansi teknis seperti Dinas Perhubungan, tetapi juga pada level yang lebih luas, yaitu Pemerintah Aceh secara keseluruhan. Perspektif ini diperlukan untuk memahami kompleksitas penanganan bencana secara makro,

terutama ketika dibandingkan dengan peristiwa bencana besar sebelumnya seperti Tsunami Aceh 2004.

“Kalau kendala Pemerintah Aceh secara umum... perbandingan dengan tsunami 2004... waktu tsunami langsung ditetapkan sebagai bencana internasional sehingga bantuan luar negeri langsung masuk... akses penyaluran bantuan masih ada yang bisa dilalui karena yang terdampak hanya di garis pantai... sedangkan banjir di Tamiang terdampak di 18 kabupaten/kota... lintas timur, tengah, dan barat selatan semua terdampak... di lintas timur tidak ada bandara untuk distribusi bantuan... Bener Meriah ada bandara, tetapi akses jalan ke Takengon dan Blangkejeren putus...”⁵⁵

Berdasarkan hasil wawancara tersebut, dapat diinterpretasikan bahwa kendala yang dihadapi oleh Pemerintah Aceh dalam penanganan banjir berbeda secara signifikan dibandingkan dengan bencana tsunami tahun 2004. Pada peristiwa tsunami, skala dampak yang terfokus pada wilayah pesisir memungkinkan adanya akses distribusi bantuan yang relatif lebih terarah, serta dukungan internasional yang mempercepat proses penanganan. Sebaliknya, pada bencana banjir yang terjadi di wilayah seperti Kabupaten Aceh Tamiang, dampak bencana tersebar luas di berbagai wilayah dengan karakteristik geografis yang berbeda, sehingga menyulitkan proses distribusi bantuan.

Kondisi ini menunjukkan bahwa tantangan utama dalam penanganan bencana banjir terletak pada luasnya cakupan wilayah terdampak dan keterbatasan aksesibilitas antarwilayah. Ketika berbagai jalur transportasi di lintas timur, tengah, dan barat selatan

⁵⁵ Wawancara dengan Sekretaris Dinas Perhubungan Aceh; T. Rizki Fadhil, 2 April 2026

mengalami gangguan secara bersamaan, maka sistem distribusi logistik menjadi terhambat secara signifikan. Hal ini sejalan dengan pandangan Agus Dwiyanto bahwa efektivitas pelayanan publik sangat dipengaruhi oleh kapasitas infrastruktur dan jaringan distribusi. Ketika jaringan tersebut terganggu, maka pelayanan kepada masyarakat tidak dapat berjalan secara optimal.

Jika dilihat dengan perspektif Denhardt Janet V. dan Robert B. Denhardt, kondisi ini menunjukkan bahwa pemerintah menghadapi tantangan dalam mewujudkan pelayanan publik yang inklusif dan merata, terutama dalam situasi bencana yang melibatkan banyak wilayah secara simultan. Keterbatasan infrastruktur seperti tidak tersedianya bandara di beberapa wilayah serta putusnya akses jalan antar daerah memperlihatkan bahwa sistem transportasi belum sepenuhnya tangguh dalam menghadapi kondisi darurat.

Perbandingan dengan bencana tsunami 2004 juga menunjukkan bahwa faktor eksternal, seperti dukungan internasional, turut memengaruhi kecepatan dan efektivitas penanganan bencana. Pada kasus banjir, penanganan lebih banyak bergantung pada kapasitas internal pemerintah daerah dan nasional, sehingga menuntut adanya koordinasi yang lebih kuat serta kesiapan sumber daya yang memadai. Kendala yang dihadapi oleh Pemerintah Aceh dalam penanganan bencana banjir bersifat lebih kompleks dibandingkan dengan bencana tsunami 2004, terutama karena cakupan wilayah yang luas, keterbatasan akses transportasi, serta minimnya alternatif jalur distribusi bantuan.

Kondisi ini menunjukkan perlunya penguatan sistem transportasi yang terintegrasi dan tangguh, serta peningkatan kapasitas koordinasi lintas wilayah dalam menghadapi bencana di masa mendatang. Penanganan bencana pada skala yang lebih luas, kendala distribusi logistik menjadi salah satu persoalan utama yang dihadapi oleh Pemerintah Aceh. Hal ini berkaitan erat dengan kondisi geografis wilayah serta ketersediaan simpul transportasi sebagai pusat distribusi bantuan. Permasalahan ini semakin terlihat ketika bantuan yang telah tersedia tidak dapat segera disalurkan kepada daerah terdampak.

“Bantuan yang sudah berada di Banda Aceh terhambat untuk didistribusikan... ketika suatu daerah tidak memiliki simpul transportasi, khususnya pada saat terjadi bencana, agak sulit kita mendistribusikan bantuan logistik... tetapi bukan juga setiap daerah harus memiliki terminal, pelabuhan, dan bandara...”⁵⁶

Berdasarkan hasil wawancara tersebut, dapat diinterpretasikan bahwa kendala utama dalam distribusi bantuan bukan semata-mata pada ketersediaan bantuan, tetapi pada aksesibilitas dan keberadaan simpul transportasi yang berfungsi sebagai titik distribusi. Ketika suatu wilayah tidak memiliki simpul transportasi yang memadai, maka proses penyaluran bantuan menjadi terhambat, meskipun bantuan telah tersedia di pusat distribusi seperti di Banda Aceh.

Kondisi ini menunjukkan pentingnya peran simpul transportasi dalam sistem logistik kebencanaan. Simpul transportasi

⁵⁶ Wawancara dengan Sekretaris Dinas Perhubungan Aceh; T. Rizki Fadhil, 2 April 2026

berfungsi sebagai titik penghubung antar moda yang memungkinkan distribusi bantuan dilakukan secara efektif. Hal ini sejalan dengan pandangan Agus Dwiyanto bahwa efektivitas pelayanan publik sangat dipengaruhi oleh infrastruktur pendukung yang memadai, termasuk dalam hal distribusi logistik. Ketika infrastruktur tersebut tidak tersedia atau tidak berfungsi, maka pelayanan kepada masyarakat menjadi terhambat.

Pernyataan bahwa “tidak setiap daerah harus memiliki terminal, pelabuhan, dan bandara” menunjukkan adanya pemahaman bahwa pembangunan infrastruktur tidak dapat dilakukan secara merata tanpa mempertimbangkan kebutuhan dan kondisi wilayah. Oleh karena itu, solusi yang dapat dilakukan bukan hanya dengan menambah jumlah simpul transportasi, tetapi juga dengan memperkuat konektivitas antarwilayah serta meningkatkan fleksibilitas penggunaan moda transportasi alternatif. Kondisi ini menegaskan bahwa pelayanan publik harus mampu menyesuaikan dengan kondisi nyata di lapangan, termasuk dalam situasi keterbatasan infrastruktur. Pemerintah dituntut untuk tidak hanya mengandalkan sistem yang ada, tetapi juga mampu menciptakan solusi yang adaptif dan kolaboratif dalam menjangkau masyarakat terdampak. Kendala distribusi bantuan pada masa tanggap darurat tidak hanya disebabkan oleh kerusakan infrastruktur, tetapi juga oleh keterbatasan simpul transportasi dan aksesibilitas wilayah. Oleh karena itu, diperlukan penguatan sistem transportasi yang terintegrasi serta strategi distribusi yang adaptif agar bantuan dapat disalurkan secara tepat waktu dan merata kepada masyarakat yang membutuhkan.

Dalam pelaksanaan penanganan bencana, struktur komando dan pembagian kewenangan menjadi faktor penting dalam menentukan efektivitas koordinasi antarinstansi. Hal ini berkaitan dengan siapa yang memiliki otoritas utama dalam mengendalikan seluruh proses penanganan bencana di lapangan.

“Pada saat terjadi bencana, pemimpin tim itu BPBA, jadi dinas lain seperti Dishub, Dinas Pendidikan, Dinas Sosial, PUPR itu berada di bawah BPBA... kadis kami hanya sebagai kabid seksi transportasi dan logistik...”⁵⁷

Berdasarkan hasil wawancara tersebut, dapat diinterpretasikan bahwa dalam situasi tanggap darurat, mekanisme koordinasi bersifat komando terpusat, di mana Badan Penanggulangan Bencana Aceh (BPBA) bertindak sebagai leading sector. Seluruh instansi teknis, termasuk Dinas Perhubungan Aceh, berada dalam struktur komando tersebut dan menjalankan peran sesuai dengan bidang masing-masing.

Penerapan sistem komando dalam penanggulangan bencana yang bertujuan untuk menciptakan koordinasi yang terarah dan terintegrasi. Dalam perspektif Agus Dwiyanto, kejelasan struktur dan pembagian peran merupakan faktor penting dalam meningkatkan efektivitas organisasi publik, terutama dalam situasi darurat yang membutuhkan keputusan cepat dan terkoordinasi.

⁵⁷ Wawancara dengan Sekretaris Dinas Perhubungan Aceh; T. Rizki Fadhil, 2 April 2026

Dengan adanya BPBA sebagai pemimpin, maka potensi tumpang tindih kebijakan dapat diminimalkan.

Posisi Dinas Perhubungan yang berada di bawah koordinasi BPBA juga menunjukkan bahwa ruang gerak instansi tersebut menjadi terbatas, khususnya dalam pengambilan keputusan strategis. Peran yang dijalankan lebih bersifat sektoral dan teknis, yaitu pada bidang transportasi dan logistik. Hal ini sejalan dengan pandangan Denhardt Janet V. dan Robert B. Denhardt bahwa dalam sistem pelayanan publik, kolaborasi antarinstansi seringkali diiringi dengan pembagian peran yang spesifik, di mana setiap aktor tidak selalu memiliki otoritas penuh, tetapi tetap berkontribusi dalam mencapai tujuan bersama.

Sistem komando terpusat ini juga dapat menjadi kendala apabila tidak diimbangi dengan komunikasi yang efektif antarinstansi. Ketergantungan pada satu komando dapat memperlambat respons apabila terjadi hambatan dalam proses pengambilan keputusan. Oleh karena itu, meskipun sistem ini memberikan kejelasan struktur, tetap diperlukan fleksibilitas dalam pelaksanaannya agar setiap instansi dapat bertindak secara cepat sesuai dengan kondisi lapangan.

Mekanisme koordinasi dalam penanganan bencana di Aceh bersifat terpusat di bawah BPBA sebagai leading sector, dengan Dinas Perhubungan berperan sebagai pelaksana teknis di bidang transportasi dan logistik. Sistem ini memberikan kejelasan dalam pembagian tugas, namun juga menuntut adanya komunikasi dan

koordinasi yang efektif agar pelaksanaan di lapangan dapat berjalan secara optimal.

4. Upaya yang dilakukan untuk mengatasi hambatan tersebut guna meningkatkan efektivitas pemulihan infrastruktur transportasi di masa mendatang.

Dalam upaya meningkatkan kesiapsiagaan terhadap bencana yang berulang, diperlukan langkah-langkah strategis yang tidak hanya bersifat responsif, tetapi juga preventif dan berkelanjutan. Hal ini menjadi penting mengingat beberapa wilayah memiliki tingkat kerentanan yang tinggi terhadap bencana, seperti Kabupaten Aceh Tamiang yang secara geografis merupakan daerah perbatasan dan jalur utama distribusi logistik dari luar daerah.

“Pertama, Tamiang itu perbatasan antara Aceh dengan Medan, pintu masuk ke Aceh dari lintas timur... di sana tidak ada pelabuhan dan bandara, hanya ada terminal... harusnya penulis riset kembali karena hampir setiap tahun banjir di Tamiang... yang menyebabkan barang-barang sembako dari Medan ke Aceh terhambat... sehingga terjadi kenaikan harga barang, salah satunya telur...”⁵⁸

Berdasarkan hasil wawancara tersebut, dapat diinterpretasikan bahwa salah satu langkah yang perlu dilakukan adalah melakukan penguatan sistem transportasi dan distribusi logistik pada wilayah strategis yang memiliki tingkat kerentanan tinggi terhadap bencana. Kabupaten Aceh Tamiang sebagai pintu masuk jalur darat dari Medan memiliki peran penting dalam

⁵⁸ Wawancara dengan Sekretaris Dinas Perhubungan Aceh; T. Rizki Fadhil, 2 April 2026

menjaga stabilitas distribusi barang ke wilayah Aceh. Namun, keterbatasan infrastruktur transportasi serta tingginya frekuensi banjir menyebabkan terganggunya arus distribusi, yang berdampak pada kenaikan harga kebutuhan pokok.

Kondisi ini menunjukkan perlunya pendekatan preventif dalam penanganan bencana, khususnya pada wilayah yang memiliki karakteristik rawan bencana berulang. Dalam perspektif Agus Dwiyanto, pemerintah dituntut untuk tidak hanya responsif terhadap masalah, tetapi juga mampu mengantisipasi potensi permasalahan melalui kebijakan yang proaktif. Hal ini dapat dilakukan melalui perencanaan infrastruktur yang lebih tangguh, penguatan jalur distribusi alternatif, serta peningkatan kesiapsiagaan logistik.

Selain itu, jika dikaitkan dengan pandangan Denhardt Janet V. dan Robert B. Denhardt, pelayanan publik yang baik harus berorientasi pada kepentingan masyarakat secara berkelanjutan. Dalam konteks ini, kestabilan harga dan ketersediaan bahan pokok merupakan bagian dari pelayanan publik yang harus dijaga, terutama dalam situasi bencana. Oleh karena itu, pemerintah perlu memastikan bahwa sistem distribusi tetap berjalan meskipun terjadi gangguan akibat bencana.

Pernyataan bahwa wilayah tersebut hanya memiliki terminal sebagai simpul transportasi menunjukkan adanya keterbatasan dalam diversifikasi moda transportasi. Hal ini mengindikasikan perlunya pengembangan konektivitas antarwilayah, baik melalui jalur darat yang lebih tahan terhadap

bencana maupun melalui alternatif moda transportasi lain yang dapat digunakan dalam kondisi darurat.

Dengan demikian langkah yang perlu dilakukan apabila kendala serupa terjadi kembali adalah memperkuat sistem transportasi dan distribusi logistik secara preventif, khususnya pada wilayah rawan bencana seperti Aceh Tamiang. Upaya tersebut meliputi peningkatan ketahanan infrastruktur, pengembangan jalur alternatif, serta perencanaan logistik yang lebih matang guna menjaga stabilitas distribusi dan pelayanan kepada masyarakat.

Dalam upaya meningkatkan kesiapsiagaan terhadap bencana yang berulang, diperlukan langkah-langkah strategis yang tidak hanya bersifat responsif, tetapi juga preventif dan berkelanjutan. Hal ini menjadi penting mengingat wilayah seperti Kabupaten Aceh Tamiang memiliki kerentanan tinggi terhadap banjir serta peran strategis sebagai jalur distribusi logistik dari luar daerah.

“Pertama, Tamiang itu perbatasan antara Aceh dengan Medan... pintu masuk ke Aceh dari lintas timur... hampir setiap tahun banjir... menyebabkan barang sembako dari Medan ke Aceh terhambat... solusi yang harus diambil oleh pemerintah salah satunya dibuat jalur alternatif agar pada saat terjadi bencana pendistribusian bantuan berupa barang dan logistik tidak terhambat.”⁵⁹

⁵⁹ Wawancara dengan Sekretaris Dinas Perhubungan Aceh; T. Rizki Fadhil, 2 April 2026

Berdasarkan hasil wawancara tersebut, dapat diinterpretasikan bahwa solusi utama yang diusulkan adalah pengembangan jalur alternatif sebagai bagian dari strategi mitigasi bencana. Jalur alternatif ini berfungsi sebagai cadangan akses distribusi ketika jalur utama mengalami gangguan akibat banjir, sehingga aliran logistik tetap dapat berjalan.

Secara analitis, usulan pembangunan jalur alternatif menunjukkan adanya pergeseran pendekatan dari yang semula reaktif menjadi lebih preventif. Dalam perspektif Agus Dwiyanto, pemerintah dituntut untuk mampu mengantisipasi permasalahan sebelum terjadi melalui kebijakan yang adaptif dan berorientasi jangka panjang. Penyediaan jalur alternatif merupakan bentuk intervensi kebijakan yang dapat meningkatkan ketahanan sistem transportasi terhadap gangguan bencana.

Dalam pandangan Denhardt Janet V. dan Robert B. Denhardt, kebijakan tersebut mencerminkan upaya pemerintah dalam memastikan pelayanan publik tetap berjalan, khususnya dalam menjaga distribusi kebutuhan dasar masyarakat. Ketersediaan jalur alternatif tidak hanya berdampak pada kelancaran distribusi bantuan saat bencana, tetapi juga berperan dalam menjaga stabilitas ekonomi, seperti mencegah kenaikan harga bahan pokok akibat terhambatnya pasokan.

Di sisi lain pembangunan jalur alternatif juga harus mempertimbangkan aspek perencanaan wilayah, efisiensi anggaran, serta kondisi geografis daerah. Hal ini penting agar kebijakan yang diambil tidak hanya bersifat solutif dalam jangka pendek, tetapi juga berkelanjutan dalam jangka panjang. Oleh

karena itu, diperlukan koordinasi lintas sektor dalam perencanaan dan implementasinya.

Dengan demikian solusi yang perlu dilakukan oleh pemerintah dalam menghadapi potensi kendala di masa mendatang adalah dengan membangun jalur alternatif sebagai bagian dari strategi mitigasi bencana. Upaya ini diharapkan dapat meningkatkan ketahanan sistem transportasi serta menjamin kelancaran distribusi logistik dan pelayanan kepada masyarakat, khususnya di wilayah rawan bencana seperti Aceh Tamiang.³

A. Pembahasan

Dalam pelaksanaan pemulihan infrastruktur transportasi pascabencana, peran Dinas Perhubungan Aceh menjadi bagian penting dalam menjamin keberlangsungan publik, khususnya pada wilayah terdampak seperti Kabupaten Aceh Tamiang. Berdasarkan hasil penelitian, diketahui bahwa peran Dinas Perhubungan Aceh memiliki batasan kewenangan yang spesifik, yaitu hanya pada simpul-simpul transportasi seperti terminal, pelabuhan penyeberangan, dan bandara. Hal ini ditegaskan melalui hasil wawancara yang menyatakan bahwa “yang dinamakan infrastruktur transportasi... hanya simpul-simpul transportasi... kalau jalan itu bukan transportasi, itu urusan PUPR...”. Kondisi ini menunjukkan bahwa peran Dinas Perhubungan lebih bersifat teknis dan sektoral, sehingga tidak mencakup seluruh aspek infrastruktur transportasi secara menyeluruh.

Berdasarkan temuan tersebut, dapat diinterpretasikan bahwa peran Dinas Perhubungan Aceh dalam penanganan bencana berada

pada posisi sebagai pelaksana teknis dalam sistem yang lebih besar. Dalam perspektif Agus Dwiyanto, peran pemerintah dalam pelayanan publik harus mampu menjamin keberlangsungan layanan meskipun dalam kondisi krisis. Namun, keterbatasan kewenangan ini juga menunjukkan bahwa efektivitas peran sangat bergantung pada koordinasi dengan instansi lain.

Dalam konteks strategi dan kebijakan, Dinas Perhubungan Aceh menerapkan pendekatan yang dimulai dari proses identifikasi kerusakan. Hal ini sebagaimana disampaikan dalam wawancara bahwa "...kita harus mengidentifikasi lokasi itu, apa saja yang rusak... bukan hanya bangunannya, tetapi juga peralatan kerja dan SDM yang terdampak...". Selanjutnya, langkah yang dilakukan adalah rehabilitasi terhadap infrastruktur yang rusak serta dukungan terhadap sumber daya manusia.

Secara analitis strategi ini mencerminkan pendekatan responsif dalam penanganan pascabencana, yaitu berfokus pada pemulihan setelah terjadi kerusakan. Jika dikaitkan dengan teori Denhardt Janet V. dan Robert B. Denhardt, pendekatan ini menunjukkan adanya orientasi pelayanan kepada masyarakat (*serving*), meskipun belum sepenuhnya mengarah pada pendekatan preventif. Dengan demikian, strategi yang dilakukan sudah tepat dalam jangka pendek, tetapi masih perlu dikembangkan untuk meningkatkan ketahanan di masa depan.

Dalam aspek koordinasi penelitian menunjukkan bahwa mekanisme yang digunakan bersifat terpusat di bawah komando Badan Penanggulangan Bencana Aceh (BPBA). Hal ini ditegaskan dalam wawancara bahwa "pada saat terjadi bencana, pemimpin tim

itu BPBA... dinas lain berada di bawah BPBA...”. Dengan demikian, Dinas Perhubungan Aceh tidak bertindak sebagai pengambil keputusan utama, melainkan sebagai pelaksana teknis di bidang transportasi dan logistik.

Selain koordinasi structural terdapat juga koordinasi operasional yang dilakukan secara langsung di lapangan. Hal ini terlihat dari upaya koordinasi dengan berbagai pihak seperti Pertamina, PMI, serta instansi lainnya dalam mendistribusikan logistik. Wawancara menjelaskan bahwa distribusi gas dilakukan melalui jalur laut menggunakan kapal ketika jalur darat terputus. Hal ini menunjukkan adanya fleksibilitas dan adaptasi dalam menghadapi kondisi darurat.

Namun demikian koordinasi ini tidak terlepas dari tahapan penanganan bencana yang berlaku, yaitu masa tanggap darurat, masa transisi, dan masa pemulihan. Berdasarkan hasil wawancara, diketahui bahwa pada saat penelitian dilakukan, tahap pemulihan masih berada dalam fase perencanaan dan belum sepenuhnya dilaksanakan, sebagaimana dinyatakan bahwa “pemulihan baru mulai, dan anggarannya belum tersedia...”. Hal ini menunjukkan bahwa implementasi kebijakan sangat bergantung pada ketersediaan sumber daya, khususnya anggaran.

Dalam pelaksanaannya, berbagai kendala juga dihadapi oleh Dinas Perhubungan Aceh. Dari sisi infrastruktur, kerusakan terminal sebagai satu-satunya simpul transportasi menyebabkan terganggunya pelayanan kepada masyarakat. Hal ini sebagaimana disampaikan dalam wawancara bahwa “ketika terminal tersebut rusak... angkutan umum tidak tahu harus menaikkan dan

menurunkan penumpang...”. Selain itu, tidak tersedianya pelabuhan dan bandara di wilayah tersebut mempersempit alternatif transportasi.

Dari sisi sumber daya manusia, pegawai yang terdampak bencana juga mengalami kesulitan dalam menjalankan tugasnya. Hal ini menunjukkan bahwa kendala tidak hanya bersifat teknis, tetapi juga sosial. Dalam perspektif Agus Dwiyanto, kondisi ini mencerminkan keterbatasan kapasitas organisasi dalam menghadapi situasi darurat.

Selain itu kendala juga terjadi pada sistem distribusi logistik. Wawancara menunjukkan bahwa bantuan yang sudah berada di Banda Aceh mengalami hambatan dalam penyaluran karena keterbatasan akses dan tidak tersedianya simpul transportasi di beberapa wilayah. Hal ini menunjukkan bahwa efektivitas distribusi tidak hanya ditentukan oleh ketersediaan bantuan, tetapi juga oleh sistem transportasi yang mendukungnya.

Jika dilihat dalam konteks yang lebih luas, kendala yang dihadapi Pemerintah Aceh dalam penanganan banjir ini memiliki perbedaan dengan Tsunami Aceh 2004. Pada peristiwa tsunami, bantuan internasional dapat langsung masuk dan wilayah terdampak lebih terfokus. Sementara pada bencana banjir, wilayah terdampak tersebar luas di berbagai lintas wilayah, sehingga menyulitkan distribusi bantuan. Hal ini menunjukkan bahwa kompleksitas bencana sangat dipengaruhi oleh cakupan wilayah dan kondisi infrastruktur.

Dampak dari berbagai kendala tersebut dirasakan langsung oleh masyarakat, terutama dalam terganggunya mobilitas dan

distribusi barang. Terhambatnya distribusi logistik dari wilayah seperti Medan menuju Aceh menyebabkan kenaikan harga kebutuhan pokok. Kondisi ini menunjukkan bahwa sektor transportasi memiliki peran penting dalam menjaga stabilitas ekonomi masyarakat.

Oleh karena itu, diperlukan solusi yang bersifat jangka panjang dan preventif. Salah satu solusi yang diusulkan berdasarkan hasil wawancara¹ adalah pembangunan jalur alternatif untuk mendukung distribusi logistik ketika jalur utama terganggu. Jalur alternatif ini diharapkan dapat meningkatkan ketahanan sistem transportasi serta menjamin kelancaran distribusi bantuan pada saat bencana. Secara analitis, solusi ini sejalan dengan prinsip pelayanan publik yang adaptif dan berkelanjutan sebagaimana dikemukakan oleh Denhardt Janet V. dan Robert B. Denhardt. Pemerintah tidak hanya dituntut untuk merespons masalah, tetapi juga mengantisipasi potensi permasalahan di masa depan.

Dengan demikian secara keseluruhan dapat disimpulkan bahwa peran Dinas Perhubungan Aceh dalam pemulihan infrastruktur transportasi pascabencana di Kabupaten Aceh Tamiang mencakup fungsi sebagai pelaksana teknis dalam sistem koordinasi yang lebih luas. Strategi yang dilakukan bersifat responsif melalui identifikasi dan rehabilitasi, koordinasi dilakukan secara terpusat di bawah BPBA serta kolaboratif lintas instansi, sementara kendala yang dihadapi bersifat multidimensional meliputi aspek infrastruktur, sumber daya, dan sistem distribusi. Oleh karena itu, diperlukan penguatan kapasitas, peningkatan

koordinasi, serta pengembangan infrastruktur yang lebih tangguh sebagai upaya menghadapi bencana di masa mendatang.



BAB V PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan mengenai peran Dinas Perhubungan Aceh dalam pemulihan infrastruktur transportasi pascabencana banjir bandang di Kabupaten Aceh Tamiang, maka dapat ditarik beberapa kesimpulan sebagai berikut.

Pertama, peran Dinas Perhubungan Aceh dalam pemulihan infrastruktur transportasi bersifat teknis dan terbatas pada pengelolaan simpul-simpul transportasi, seperti terminal, pelabuhan penyeberangan, dan bandara. Dalam pelaksanaannya, Dinas Perhubungan tidak memiliki kewenangan terhadap infrastruktur jalan yang menjadi tanggung jawab instansi lain. Peran yang dijalankan lebih sebagai pelaksana teknis dalam sistem penanggulangan bencana yang lebih luas, sehingga efektivitasnya sangat bergantung pada koordinasi dengan instansi terkait.

Kedua, strategi dan kebijakan yang dilakukan dalam pemulihan infrastruktur transportasi dilakukan melalui tahapan identifikasi kerusakan dan rehabilitasi fasilitas yang terdampak. Selain itu, perhatian juga diberikan pada pemulihan sumber daya manusia yang terdampak bencana. Namun, pada tahap pemulihan, pelaksanaan kebijakan masih berada dalam fase perencanaan dan belum sepenuhnya terealisasi karena keterbatasan anggaran yang tersedia.

Ketiga, mekanisme koordinasi antar lintas instansi dalam penanganan bencana bersifat terpusat di bawah komando Badan Penanggulangan Bencana Aceh sebagai leading sector. Dinas

Perhubungan Aceh berperan sebagai pelaksana teknis di bidang transportasi dan logistik serta melakukan koordinasi dengan berbagai pihak, seperti Pertamina dan instansi lainnya. Koordinasi yang dilakukan tidak hanya bersifat struktural, tetapi juga operasional, terutama pada masa tanggap darurat dalam menjaga kelancaran distribusi logistik.

Keempat, kendala yang dihadapi dalam masa tanggap darurat dan pemulihan bersifat multidimensional, meliputi kerusakan infrastruktur transportasi, keterbatasan sumber daya manusia, serta hambatan dalam distribusi logistik akibat keterbatasan akses dan tidak tersedianya simpul transportasi di beberapa wilayah. Selain itu, luasnya wilayah terdampak bencana menyebabkan distribusi bantuan menjadi tidak merata dan mengalami keterlambatan.

Kelima, dampak dari kendala tersebut dirasakan secara langsung oleh masyarakat, terutama dalam terganggunya mobilitas dan distribusi barang, yang berimplikasi pada kenaikan harga kebutuhan pokok. Hal ini menunjukkan bahwa sektor transportasi memiliki peran strategis dalam menjaga stabilitas ekonomi dan pelayanan publik pada saat bencana.

Keenam, dalam menghadapi potensi bencana yang berulang, diperlukan langkah-langkah preventif, salah satunya melalui pembangunan jalur alternatif sebagai upaya menjaga kelancaran distribusi logistik. Penguatan sistem transportasi yang terintegrasi dan tangguh terhadap bencana menjadi hal yang penting untuk meningkatkan efektivitas penanganan bencana di masa mendatang.

Peran Dinas Perhubungan Aceh dalam pemulihan infrastruktur transportasi pascabencana telah berjalan sesuai dengan kewenangannya, namun masih menghadapi berbagai keterbatasan, terutama dalam hal sumber daya, koordinasi, dan kesiapan sistem transportasi. Oleh karena itu, diperlukan penguatan kapasitas kelembagaan, peningkatan koordinasi lintas sektor, serta pengembangan infrastruktur yang lebih adaptif dan berkelanjutan guna menghadapi bencana di masa yang akan datang.

5.2 Saran

Berdasarkan hasil penelitian mengenai peran Dinas Perhubungan Aceh dalam pemulihan infrastruktur transportasi pascabencana banjir bandang di Kabupaten Aceh Tamiang, maka beberapa saran yang dapat diajukan adalah sebagai berikut.

1. Bagi Pemerintah Aceh, khususnya melalui Dinas Perhubungan Aceh, perlu dilakukan penguatan perencanaan infrastruktur transportasi yang tangguh terhadap bencana. Hal ini dapat dilakukan dengan mengembangkan jalur alternatif pada wilayah rawan bencana, terutama pada jalur strategis distribusi logistik seperti lintas timur Aceh. Dengan adanya jalur alternatif, diharapkan proses distribusi bantuan dan mobilitas masyarakat tetap berjalan meskipun terjadi gangguan pada jalur utama.

2. Diperlukan peningkatan koordinasi lintas instansi dalam penanganan bencana, baik pada tahap tanggap darurat maupun pemulihan. Koordinasi yang selama ini terpusat di bawah Badan Penanggulangan Bencana Aceh perlu diperkuat melalui mekanisme komunikasi yang lebih efektif, pembagian tugas yang jelas, serta

integrasi data antarinstansi. Hal ini penting agar setiap instansi, termasuk Dinas Perhubungan, dapat menjalankan perannya secara optimal tanpa mengalami keterlambatan dalam pengambilan keputusan.

3. Pemerintah Aceh perlu meningkatkan kesiapan sumber daya, baik dari segi anggaran, sarana prasarana, maupun sumber daya manusia. Penyediaan anggaran yang tepat waktu dan memadai sangat diperlukan agar program pemulihan tidak terhambat pada tahap perencanaan. Selain itu, perlu dilakukan peningkatan kapasitas sumber daya manusia melalui pelatihan dan simulasi penanganan bencana, sehingga pegawai dapat tetap menjalankan tugasnya secara optimal meskipun dalam kondisi darurat.

4. Alam mendukung kelancaran distribusi logistik, diperlukan penguatan sistem transportasi yang terintegrasi, termasuk pemanfaatan moda transportasi alternatif seperti transportasi laut dan udara pada saat jalur darat mengalami gangguan. Kerja sama dengan pihak eksternal seperti Pertamina dan lembaga kemanusiaan perlu terus ditingkatkan untuk memastikan distribusi kebutuhan dasar masyarakat tetap terjaga.

5. Bagi peneliti selanjutnya, disarankan untuk melakukan kajian yang lebih mendalam terkait sistem transportasi tangguh bencana serta efektivitas kebijakan penanggulangan bencana di tingkat daerah. Penelitian lanjutan juga dapat memperluas fokus pada aspek perencanaan jangka panjang dan integrasi antar sektor guna menghasilkan rekomendasi yang lebih komprehensif.

DAFTAR PUSTAKA

- Andi Saputra. 2025. *Hambatan Pemulihan Infrastruktur Transportasi pada Wilayah Rawan Bencana di Indonesia*. Jakarta: Kencana.
- Badan Nasional Penanggulangan Bencana. 2021. *Partisipasi Masyarakat dalam Rehabilitasi pasca bencana*. Jakarta: BNPB.
- Badan Nasional Penanggulangan Bencana. 2022. *Manajemen Pemulihan pasca bencana*. Jakarta: BNPB.
- Badan Nasional Penanggulangan Bencana. 2022. *Tantangan Pemulihan Pasca Bencana di Indonesia*. Jakarta: BNPB.
- Badan Nasional Penanggulangan Bencana. 2023. *Pedoman Rehabilitasi dan Rekonstruksi pasca bencana*. Jakarta: BNPB.
- Badan Perencanaan Pembangunan Nasional. 2022. *Pembiayaan Rehabilitasi pasca bencana*. Jakarta: Bappenas.
- Badan Perencanaan Pembangunan Nasional. 2023. *Rencana Rehabilitasi dan Rekonstruksi pasca bencana*. Jakarta: Bappenas.
- Badan Perencanaan Pembangunan Nasional. 2024. *Evaluasi Rehabilitasi dan Rekonstruksi Nasional*. Jakarta: Bappenas.
- Faisal. 2017. *Metode Penelitian: Pendekatan Kuantitatif dan Kualitatif*. Jakarta: Penerbit XYZ.
- Hadari. 2017. *Metodologi Penelitian Sosial*. Yogyakarta: Penerbit XYZ.
- Kementerian Dalam Negeri. 2023. *Sinergi Kelembagaan Penanggulangan Bencana Daerah*. Jakarta: Kemendagri.

- Kementerian Dalam Negeri. 2024. *Koordinasi Pemerintah Daerah dalam Pemulihan pasca bencana*. Jakarta: Kemendagri.
- Kementerian Koordinator Bidang Pembangunan Manusia dan Kebudayaan. 2025. *Laporan Pemulihan Akses Transportasi Wilayah Bencana*. Jakarta: Kemenko PMK.
- Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. 2023. *Pemulihan Infrastruktur Wilayah Terdampak Bencana*. Jakarta: Kementerian PUPR.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. 2022. *Kebijakan Pemulihan Transportasi pasca bencana*. Jakarta: Kemenhub.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. 2023. *Pendanaan Infrastruktur Transportasi pasca bencana*. Jakarta: Kemenhub.
- Muhammad Fadli. 2022. *Peran Pemerintah Daerah dalam Rehabilitasi Infrastruktur Pasca Bencana Banjir di Kalimantan Selatan*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Nawawi, H. 2017. *Metode Penelitian Sosial*. Yogyakarta: Penerbit XYZ.
- Nur Aisyah. 2023. *Manajemen Rehabilitasi dan Rekonstruksi Infrastruktur Publik pasca bencana di Indonesia*. Bandung: Alfabeta.
- Ridwan Hakim. 2024. *Koordinasi Antarinstansi dalam Pemulihan Layanan Transportasi pasca bencana*. Malang: UB Press.
- Siti Rahmawati. 2021. *Pemulihan Infrastruktur Transportasi Pasca Bencana Gempa di Provinsi Nusa Tenggara Barat*. Yogyakarta: UGM Press.
- Sugiyono. 2015. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 24 Tahun 2007
tentang Penanggulangan Bencana.



LAMPIRAN

Lampiran 3. Dokumentasi Penelitian



DAFTAR RIWAYAT HIDUP



Identitas Diri

Tempat, Tanggal Lahir : Krueng Batee, 23 Agustus 2001
Nomor Handphone : 082272024136
Alamat : Desa Krueng Batee, Kecamatan
Kluet Utara, Kabupaten
Aceh Selatan
Email : 190802013@student.ar-raniry.ac.id

Pendidikan

Sekolah Dasar : SDN 03 Asahan Cut
Sekolah Menengah Pertama : SMP 02 Kluet Utara
Sekolah Menengah Atas : SMA 01 Kluet Utara

Sertifikat

Ma'had Al Jamiah : C/Ma'had Al-Jami'ah
TOEFL : 400/2026/Pusat Bahasa UIN Ar-
Raniry
Komputer : B/2026/Pusat Bahasa UIN Ar-
Raniry
Magang : A-/2022/Dinas Tenaga Kerja dan
Mobilitas Penduduk Aceh

Banda Aceh, 06 April 2026

Muhammad Ikbar
NIM. 190802013