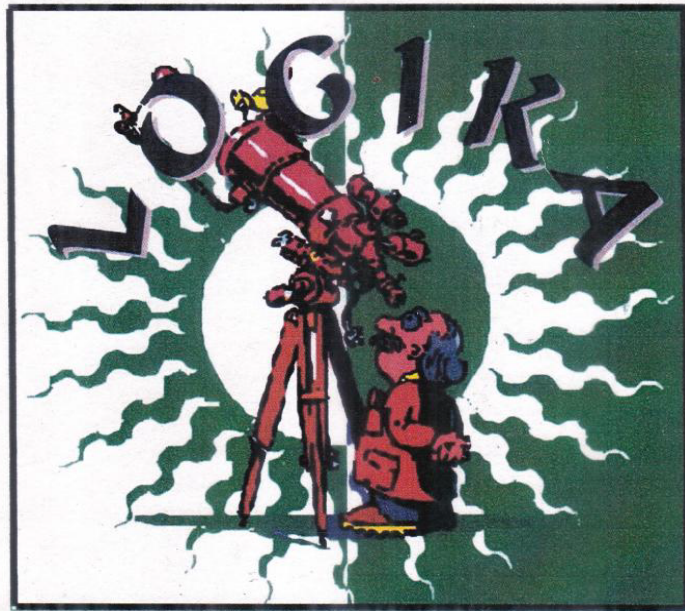


Volume 11 Nomor 1, Mei 2013

ISSN:1693-9018

LOGIKA

Jurnal Ilmu Pengetahuan dan Teknologi



**ALUMNI PASCA SARJANA
UNIVERSITAS NEGERI JAKARTA
AMBON**

**PEMBANGUNAN JALAN TRANS SERAM DALAM HUBUNGAN DENGAN
PERUBAHAN MODA TRANSPORTASI DAN AKSESIBILITAS
DI PULAU SERAM PROPINSI MALUKU**

Selvenco F. Tuasuun*

Abstrak: Penelitian ini dilaksanakan pada bulan Juni - Agustus tahun 2012, berlokasi di kota Ambon dan Pulau Seram Provinsi Maluku. Permasalahan penelitian ini adalah apakah dengan adanya jalan raya Trans Seram telah merubah moda transportasi dan meningkatkan aksesibilitas antar wilayah di pulau seram. Tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis perubahan moda transportasi dan perubahan aksesibilitas antar wilayah di Pulau Seram, dalam hubungannya dengan pembangunan Jalan Trans Seram. Berdasarkan hasil penelitian dan analisa diketahui: Pembangunan jalan raya Trans Seram, membawa pengaruh terhadap perubahan moda transportasi, karena pada kenyataannya banyak sekali rute yang dulunya dilayani moda transportasi laut, sudah berganti dengan moda transportasi darat, hal ini karena keunggulan transportasi darat yang lebih cepat atau lebih efisien dari segi waktu, dan sekaligus dapat melayani semua kota (kecamatan) atau desa-desa yang dilalui, dibanding transportasi laut yang lamban dan terkonsentrasi pada wilayah tertentu yang memiliki fasilitas dermaga. Disarankan pemerintah daerah agar mempercepat dan menuntaskan proyek jalan lintas Seram untuk meningkatkan aksesibilitas wilayah dan kesejahteraan masyarakat.

Kata-kata kunci : Jalan Trans Seram, Moda transportasi, Aksesibilitas

PENDAHULUAN

Dalam Memori Penyelenggaraan Pemerintah 1976 - 1981, mencatat luas Pulau Seram adalah 18.625 km² dan luas daratan Kepulauan Maluku 54.185 km² (MDA, 2007 : 12), hal ini berarti luas Pulau Seram mencapai 34.37 % dari luas daratan yang ada di Propinsi Maluku, yang terdiri dari ribuan pulau. Pulau Seram juga merupakan pulau terluas, walaupun hanya mencapai 3.2 % dari luas kepulauan Maluku. Sehingga tidak dapat ditepis bahwa Pulau Seram mempunyai kedudukan yang strategis dalam perekonomian dan pembangunan di propinsi ini. Melihat pada luasan Pulau Seram tersebut diatas, apabila dikaitkan dengan sistim transportasi di daerah ini, maka akan memberikan suatu gambaran tentang ciri dan bentuk transportasi di daerah Maluku yang mengalami perkembangan sampai dengan saat ini. Dapat dikatakan secara umum bahwa transportasi di Maluku lebih didominasi oleh transportasi laut, tetapi harus pula memperhatikan tata letak dan luasan pulau-pulau sebagai tujuan akhir maupun tujuan antara dalam sistim transportasi. Karena diantara pulau-pulau tersebut, ada banyak sekali wilayah yang harus dilayani oleh transportasi darat seperti Pulau Seram, Pulau Buru, Pulau Yamdesa dan lainnya. .

Luas Pulau Seram sebanding dengan 14,09 % dari Pulau Jawa yang luasnya 132.107 km² (www.indonesia.bg/indonesian/indonesia/index.htm). Tetapi bila kita membandingkan perkembangan dan pembangunan sarana transportasi jalan raya antara Pulau Jawa yang telah memiliki jaringan transportasi jalan raya serta sarana dan prasarananya yang lebih baik dan maju sejak dulu, dengan kondisi jalan Trans Pulau Seram yang baru dirintis pada awal tahun 1980-an. Sebelumnya sarana jalan hanya terbatas pada lingkungan ibukota kecamatan atau ibu

* S. Tuasuun, SE, M.Si adalah Dosen tetap Fakultas Ekonomi Unpatti Ambon

44 *Tuasun S: Perubahan Modal Transportasi dan Aksesibilitas*

kota kabupaten dan jalan-jalan desa yang berkonstruksi jalan tanah, tanpa jalan poros atau jalan penghubung antar desa dan antar wilayah. Tercatat ada empat pelabuhan di Pulau Ambon, yang dulunya berfungsi sebagai pelabuhan transit/titik antara bagi sistem transportasi di Pulau Seram, dan fungsinya kini semakin berkurang. Ada dua poros jalan yang telah dibangun sejak saman penjajahan, yaitu di Seram Barat antara desa Kairatu di pesisir ke desa Hunitetu di pegunungan sejauh 24 km, dan di Seram Utara antara desa Taniwel di pesisir ke desa Buria di pegunungan sejauh 17 km.

Walaupun pembangunan jalan trans Seram dikatakan bertahap dan sangat lambat, tetapi setelah tersedianya sarana transportasi darat, berupa jalan raya, tentunya memberikan suatu perbedaan dibanding keadaan sebelumnya. Perbedaan tersebut karena adanya perubahan-perubahan dalam sistem transportasi, maupun berbagai segi kehidupan masyarakat yang mendiami wilayah tersebut. Perubahan yang terjadi baik dalam wilayah Pulau Seram maupun ke pulau-pulau lain yang memiliki kaitan jaringan transportasi antar wilayah, sampai pada tingkat regional di dalam Propinsi Maluku maupun nasional.

Dulunya wilayah pulau seram mempunyai sistem transportasi antar wilayah didalam pulau, dari desa ke desa, antara kota kecamatan dengan kota kecamatan, ke kota kabupaten, maupun keluar pulau, didominasi oleh transportasi laut. Sedangkan transportasi darat sangat terbatas pada desa-desa yang sudah tersedia jalan raya, sebahagian besar desa-desa dapat ditempuh dengan cara melalui jalan setapak yang menyusuri tepian pantai atau melintasi hutan.

Bahwa jarak tempuh antara dua tempat dipermukaan bumi ini, relatif tidak akan berubah, tetapi jalur atau jalan untuk dilalui antara kedua tempat tersebut dapat berubah. Sedangkan waktu tempuh dan biaya transportasi antara dua tempat yang sama, relatif dapat mengalami perubahan, karena dipengaruhi berbagai variabel yang mempunyai pengaruh langsung maupun tidak langsung. Peningkatan sarana dan prasarana dapat memperpendek jarak tempuh, dalam arti semakin cepat tiba di tujuan, waktu perjalanan dapat dipersingkat dan biaya semakin menurun. Apabila kita kaitkan dengan jenis atau moda transportasi pada kondisi tersebut diatas, untuk melihat berbagai aspek hubungannya, dari segi jarak tempuh, waktu tempuh atau biaya yang dibutuhkan, maka dengan melalui suatu analisa dan perhitungan, dapat memberikan gambaran yang lebih jelas antara kondisi dimana belum tersedianya sarana jalan raya Trans Seram dan setelah adanya sarana tersebut. Sehingga kita dapat memahami tentang perubahan yang terjadi dari pada sarana transportasi tersebut berupa jalan raya Trans Seram dalam hubungannya dengan perubahan sistem transportasi di Pulau Seram. Karena sepiintas dapat dilihat dari pengalaman yang pernah ada seperti telah berkurang dominasi transportasi laut dan bahkan hilang sama sekali, padahal dulunya merupakan urat nadi perekonomian. Juga terdapat tiga pelabuhan udara perintis, yang tentunya mempunyai perbedaan kalsifikasi dengan angkutan umum untuk masyarakat.

Disamping perubahan prasarana transportasi, faktor penunjang perubahan di Pulau Seram, adalah pemekaran wilayah pulau tersebut menjadi tiga wilayah tingkat II/kabupaten, yang pada awalnya hanya merupakan satu wilayah administratif Kabupaten Maluku Tengah, dimecahkan wilayah tersebut lagi dengan ditambah Kabupaten Seram Bagian Barat dan Kabupaten Seram Bagian Timur. Sehingga jangkauan pelayanan administrasi juga mengalami perubahan, aksesibilitas, rute perjalanan dan tentunya sistem kewilayahan secara keseluruhan.

LANDASAN TEORI

Menurut Kamaludin R. (2003:1) bahwa, pengertian transportasi berasal dari kata Latin yaitu *transportare*, dimana *trans* berarti seberang atau sebelah lain dan *portare* berarti mengangkut atau membawa. Jadi transportasi berarti mengangkut atau membawa (sesuatu) ke sebelah lain atau dari suatu tempat ke tempat lainnya. Ini berarti transportasi merupakan suatu jasa yang diberikan, guna menolong orang dan barang untuk dibawa dari suatu tempat ke tempat lainnya. Dengan demikian, transportasi dapat diberi definisi sebagai usaha dan kegiatan mengangkut atau membawa barang dan/atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lainnya. Dalam kehidupan manusia, kegiatan transportasi mempunyai peranan yang sangat penting

dalam melakukan berbagai kegiatan, baik sebagai individu maupun makhluk sosial dan berbudaya.

Untuk memenuhi kebutuhan-kebutuhan sebagai makhluk hidup, orang akan bepergian dan juga bersosialisasi dengan sesama, pada lokasi yang berdekatan maupun pada tempat-tempat yang berjauhan, dan terpisah atau dibatasi oleh sungai, hutan, pegunungan dan lautan. Menurut Adisasmita R, (2005 : 9) bahwa, suatu pola kegiatan individu dapat diberi batasan atau pengertian oleh pilihan-pilihan yang dibuat mengenai sesuatu hal, seperti (a) pekerjaan meliputi tipe pekerjaan, pendapatan dan lokasi; (b) tempat tinggal meliputi lokasinya, tipe rumah, tipe lingkungan sekitar, dan faktor yang terkait, seperti sekolah, akses ke tempat belanja, interaksi dengan tetangga, sewa tanah, angsuran rumah; (c) pola konsumsi, perbelanjaan dan kegiatan-kegiatan bisnis pribadi lainnya, meliputi barang dan jasa yang dibeli, seperti daerah perbelanjaan yang sering dikunjungi, harga-harga yang dibayar, dan (d) kegiatan sosial dan ekonomi, seperti mengunjungi teman dan keluarga, dan rekreasi akhir minggu dan liburan. Jadi sebenarnya banyak hal yang melatar belakangi seseorang itu melakukan perjalanan, dan merupakan faktor-faktor yang memunculkan permintaan dan penawaran terhadap transportasi. Salim A. (1993 : 2) menyatakan, fungsi transportasi adalah untuk mengangkut penumpang dan barang dari satu tempat ke tempat lain. Kebutuhan akan angkutan penumpang tergantung fungsi (*personal place utility*). Seseorang dapat mengadakan perjalanan untuk kebutuhan pribadi atau untuk keperluan usaha. Selain harus bepergian untuk memenuhinya, dengan adanya transportasi yang tersedia maka barang atau jasa yang dibutuhkan, dapat disediakan atau diangkut oleh pihak lain ke tempat yang dibutuhkan.

Menurut Black (1981) didalam Tuasuun S. F, (2004:70), aksesibilitas adalah suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan mengenai cara lokasi tata guna lahan berinteraksi satu sama lain dan 'mudah' atau 'susah'nya lokasi tersebut dicapai melalui sitem jaringan transportasi. Sedangkan pendapat lain menyatakan bahwa, yang dimaksud dengan tingkat aksesibilitas adalah kemudahan mencapai kota tersebut dari kota/wilayah lain yang berdekatan, atau bisa juga dilihat dari sudut kemudahan mencapai wilayah lain yang berdekatan bagi masyarakat yang tinggal di kota tersebut. Ada berbagai unsur yang mempengaruhi tingkat aksesibilitas, kondisi jalan, jenis alat angkutan yang tersedia, frekuensi keberangkatan, dan jarak. Untuk menyederhanakan persoalan maka cukup digunakan unsur jarak atau waktu tempuh (Tarigan M.P, 2005:140). Menterjemahkan pengertian mudah atau susahnya dalam hubungan dengan aksesibilitas tersebut yang dapat diukur dari tiga segi, yaitu pertama menyakut segi jarak tempuh adalah apakah jauh atau dekat, karena ada tempat yang dekat, tetapi susah untuk dijangkau transportasi. Kedua dari segi waktu tempuh, adalah apakah waktu itu lebih lama atau lebih singkat, yang berkaitan dengan jarak dan juga faktor kecepatan transportasi. Ketiga dari segi biaya, adalah apakah biaya itu mahal atau dapat lebih murah. Analisis aksesibilitas oleh Tamin (2000:37) dapat digunakan antara untuk menguji dampak perubahan pelayanan angkutan umum terhadap aksesibilitas, Apakah perubahan tersebut berhasil memperbaiki aksesibilitas.

Pembangunan transportasi merupakan suatu bentuk tanggung jawab pemerintah, terutama sarana dan prasarananya yang merupakan barang publik, untuk meningkatkan pelayanan dan mempertinggi aktifitas masyarakat. Menurut Jhingan M.L. (2002:434) bahwa penyediaan overhead sosial dinegara terbelakang sebagai besar termasuk dalam kegiatan pemerintah. Kebutuhan bagi pelayanan dasar seperti jalan kereta api, transportasi darat, gas, listrik, alat-alat irigasi dan sebagainya sangat penting sekali bagi pembangunan masa depan.

Pembangunan dan perubahan biasanya terjadi didalam suatu wilayah/region, berarti sekaligus akan memberikan pengaruh terhadap pengembangan wilayah itu sendiri, Ada berbagai pendapat tentang lokasi, yaitu keberartian suatu lokasi atau tempat yang menentukan hirarki atau orde dalam kewilayahan, menempatkan unsur transportasi sebagai faktor utama dalam menentukan hirarki dari suatu wilayah. Sebagai contoh apa yang dikemukakan Weber tentang teori lokasi biaya minimum berdasarkan transportasi, upah dan aglomerasi, didalam Tarigan R. (2006:141) bahwa biaya transportasi merupakan faktor pertama dalam menentukan lokasi sedangkan kedua faktor lainnya merupakan faktor yang dapat memodifikasi lokasi.

METODE

Penelitian ini dilakukan di kota Ambon dan Pulau Seram, pada bulan Juni - Agustus tahun 2012. Penelitian ini menggunakan metode diskriptif, oleh Nawawi (1990) diartikan sebagai prosedur pemecahan masalah yang diselidiki dengan menggambarkan/melukiskan keadaan objek penelitian (seseorang, lembaga, masyarakat dan lain-lain) pada saat sekarang berdasarkan fakta-fakta yang tampak atau sebagaimana adanya. Cara pengumpulan data (Nawawi 1990), Penelitian kepustakaan (*library research*), yaitu menghimpun data dari berbagai literatur atau dokumen, yang berhubungan dengan penelitian ini. Penelitian lapangan (*Field Research*), yaitu menghimpun data langsung di lapangan, melalui observasi dan komunikasi.

HASIL DAN PEMBAHASAN

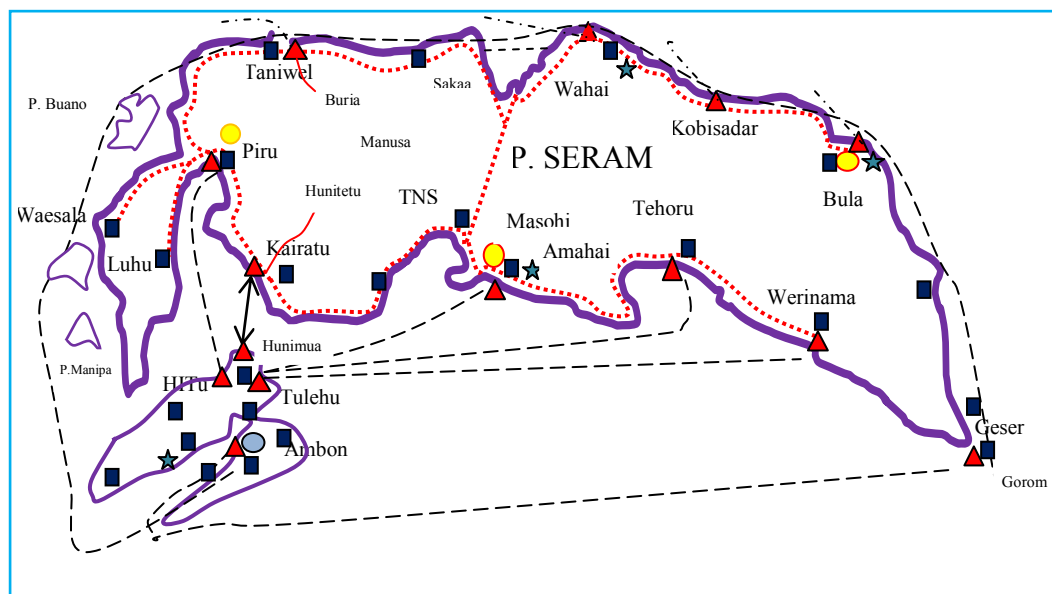
1. Perubahan Sistem transportasi

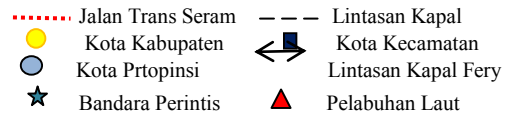
Ada pendapat yang menyatakan bahwa terdapat tiga hal yang membuat suatu bangsa itu besar dan makmur yaitu tersedianya lahan yang subur, industri yang berkembang, dan mudahnya transportasi manusia dan barang dari suatu tempat ke tempat lainnya (Hoyle B. S didalam Adisasmita R, 2005:246). Namun transportasi mempunyai peranan utama sebagai penunjang perkembangan kedua faktor lainnya. Bagaimana kalau seandainya faktor transportasi itu masih belum berkembang, dan hal itu dapat dibayangkan sebelum adanya sarana dan prasarana transportasi darat yang memadai di Pulau Seram. Transportasi laut sebenarnya sudah ada sejak dulu, namun sebagai suatu pulau, dengan wilayah daratan yang cukup luas, maka kebutuhan transportasi menjadi sangat berarti, terutama sarana jalan raya. Masalah utama dalam hubungannya dengan sistem transportasi, adalah memungkinkan masyarakat untuk melakukan pilihan dalam melakukan perjalanan.

Sejak Indonesia merdeka, Kota Masohi menjadi ibukota Kabupaten Maluku Tengah, yang meliputi Pulau Seram, Pulau Buru, sebagian Pulau Ambon, Kepulauan Lease, Kepulauan Banda, Pulau Kelang, Pulau Manipa, Pulau Buano dan Pulau Kesui, yang terdiri dari 14. Setelah tahun 2002 wilayah ini dimekarkan menjadi 5 wilayah Kabupaten, yaitu Pulau Buru menjadi 2 kabupaten dan Pulau Seram dan lainnya dimekarkan menjadi 3 kabupaten. Jumlah desa di Pulau Seram sebanyak 253 buah dan jumlah kecamatan juga bertambah menjadi 16 buah kecamatan.

Bagaimana gambaran sistem dan moda transportasi yang berlaku, sebelum dan sesudah adanya jalan raya Trans Seram, maka dapat dilihat berdasarkan data pada peta yang tertera berikut ini :

Peta Transportasi di Pulau Seram





Sumber :Dinas Kimpraswil Propinsi Maluku, Tahun 2003, Kantor Administratur Pelabuhan Kelas I Ambon, dan Hasil Penelitian.

Pada peta di atas tergambar tata letak kota-kota propinsi, kabupaten, dan kecamatan, dan juga lokasi sarana dan prasarana transportasi seperti jalan raya, jalan melalui laut dan pelabuhan/dermaga, dan tentunya letak 253 buah desa, yang tersebar di sepanjang pesisir dan juga ada kurang lebih 30 desa di pegunungan yang belum di jangkau transportasi darat sampai dengan saat ini. Selanjutnya dapat dijelaskan bahwa sistim transportasi yang berhubungan dengan perkembangan moda transportasi laut dan transportasi darat, adalah mengenai hal-hal sebagai berikut :

- a. Dulunya moda transportasi laut melingkupi hampir seluruh sistim transportasi antar wilayah, sampai ke desa-desa di Pulau Seram, maupun ke Pulau Ambon. Sarana angkutan yang digunakan, mulai dari tipe pelayaran tradisional, yang menggunakan tenaga manusia dan tenaga alam, sampai dengan pelayaran dengan menggunakan kapal motor (KM) milik pelayaran rakyat dan juga pelayaran perintis. Pelayaran tersebut bertolak dan menyinggahi pelabuhan-pelabuhan tertentu dan juga pelabuhan-pelabuhan alam yang terdapat di hampir semua desa, terutama di wilayah pesisir Seram bagian barat sampai dengan kota Masohi. Tetapi tidak sedikit desa yang harus diakses melalui jalan kaki untuk mencapai titik/pelabuhan ke wilayah lain.
- b. Sebelum adanya jalan raya Trans Seram, transportasi darat hanya berada di kotakabupaten dan kota-kota kecamatan. Hubungan antara desa-desa sering dilakukan dengan berjalan kaki. Pembangunan jalan pada awal tahun 1980-an secara bertahap, dan berdasarkan data pada Maluku Tengah Dalam Angka tahun 1999, terjadi pertambahan jumlah ruas jalan yang ditingkatkan konstruksinya atau penggusuran jalan baru di Pulau Seram, pada periode 1990-an, mengalami penigkatan rata-rata 295 km per tahun, dan sampai dengan tahun 2010 telah mencapai 1891,74 km (BP. KAPET Seram, 2010), menjangkau hampir semua wilayah kecamatan, kecuali Kecamatan Seram Timur. Searah dengan pembangunan jalan tersebut, turut berkembang juga sistem transportasi darat di wilayah Pulau Seram, yang menghubungkan wilayah ibukota kecamatan dan ibukota kabupaten baru, dan terutama meliwati desa-desa yang berada di pesisir.
- c. Letak Kota Ambon dan Pulau Ambon, dengan pelabuhan dan sarana jalan yang memadai, mempunyai peranan yang sangat strategis bagi kelancaran transportasi di Pulau Seram pada umumnya. Sebagai kota propinsi, memiliki hirarki kewilayahan yang paling tinggi, dibanding wilayah lain di propinsi ini, terutama dari sisi wilayah administratif, baik sebelum maupun setelah adanya jalan raya Trans Seram. Hal lainnya yang menghubungkan Kota Ambon dengan Pulau Seram, Adalah :
 - Kota Ambon merupakan tujuan utama yang berkaitan dengan kegiatan perekonomian masyarakat, khususnya sebagai lokasi pasar untuk menjual dan membeli berbagai kebutuhan konsumsi dan produksi, juga kegiatan lain seperti pendidikan, urbanisasi, daya tarik dan lain-lain.
 - Sebelum adanya jalan raya Trans Seram, umumnya jalur transportasi antara wilayah kecamatan atau ke kota kabupaten Masohi (sebelum pemekaran wiayah kabupaten) harus melalui pelabuhan di Kota Ambon, Hitu atau Tulehu, sebagai pelabuhan transit. Sebagai contoh, penduduk dari wilayah kecamatan Taniwel, Piru, Wahai dan Bula, yang akan ke Kota Masohi, harus melalui/transit di Pulau Ambon.

- d. Telah terjadi pergeseran/pergantian pada sebagian besar moda transportasi yang berlaku di Pulau Seram pada umumnya, maupun transportasi antara pulau Seram dan Kota Anbon, dari transportasi laut ke transportasi darat, terutama ditunjang oleh beroperasinya kapal penyeberangan (Kapal Ferry), dan hal ini dapat dilihat dari :
- Telah tiadanya atau telah berkurang jalur dan sarana transportasi kapal-kapal pelayaran rakyat untuk angkutan penumpang dan barang, dari 48ank e Pulau Seram dan Pulau Ambon. Seperti angkutan pulang pergi (PP) antara pulau Ambon ke Taniwel, Wahai, Kobisadar, dan Bula, atau dari pelabuhan Hitu ke Piru, Tulehu ke Tehoru. Transportasi laut yang masih ada bersamaan dengan transportasi darat, yaitu Tulehu - Amahai (Masohi), dan Tulehu - Werinama. Juga transportasi yang telah tidak beroperasi, yaitu kapal-kapal kecil dan *speed boat* antara desa-desa di pesisir Selatan Pulau Seram, khususnya Kecamatan Kairatu ke pelabuhan Tulehu.
- e. Pergeseran tersebut mungkin dapat dijawab dengan pendapat yang dikemukakan oleh Tamim (2000:45) bahwa, pemilihan rute tergantung pada alternatif terpendek, tercepat, dan termurah dan juga diasumsikan bahwa pemakai jalan mempunyai informasi yang cukup (misalnya tentang kemacetan jalan) sehingga mereka dapat menentukan rute yang terbaik (Tamin, 2000:45). Disamping faktor kelebihan yang dimiliki transportasi darat dibanding transportasi laut, yang dipengaruhi cuaca, keteraturan, sistim atau biaya bongkar muat, dan fasilitas yang tersedia di terminal angkutan laut dan sebagainya. Faktor yang paling utama, yaitu transportasi darat dapat dinikmati oleh semua masyarakat yang dimana rute transportasi tersebutalui.

2. Perbandingan Tingkat Aksesibilitas

Apakah dengan perubahan sistim transportasi tersebut, lebih mudah ataukah lebih sukar/menyusahkan dalam menempuh suatu lokasi/tempat antar wilayah di Pulau Seram, maka kita akan membandingkan masalah tersebut dari sisi jarak tempuh dan waktu tempuh diantara antara beberapa tempat berdasarkan data yang diperoleh, sedangkan faktor biaya/tarif transportasi dan faktor lainnya diasumsikan, tetap sebagai berikut :

Perubahan jenis/moda transportasi dari sistim transportasi laut kepada sistim transportasi darat, yang mempunyai jalan atau jalur yang digunakan berbeda yaitu di laut dan di darat, tentunya akan mempunyai suatu perbedaan, tetapi hal tersebut tidaklah otomatis, karena faktor geografis, teknologi dan lainnya akan turut mempengaruhi, pada sistim tersebut. Perhitungan jarak dan waktu tempuh berikut ini, didasarkan jalan atau lintasan terdekat yang pernah/sudah ada selama ini, baik untuk dan juga laut.

Rumus perhitungan matematis :

$$\text{Jarak Transportasi Darat} : JTD_{ab} = JD_{ab} \text{ atau } JTD_{ab} = JD_{ap} + JD_{pb} \quad (1.1)$$

$$\text{Waktu Transportasi Darat} : WTD_{ab} = WT_{ab} \text{ atau } WTD = WT_{ap} + WT_{pb} \quad (1.2)$$

$$\text{Jarak Taransportasi Laut} : JTL_{ab} = JL_{ab} \text{ atau } JTL_{ab} = JL_{at} + JL_{tb} \quad (1.3)$$

$$\text{Waktu Taransportasi Laut} : WTL_{ab} = WL_{ab} \text{ atau } WTL = WL_{at} + WL_{tb} \quad (1.4)$$

$$\text{Akses ke/dari Semua Kota} : AK_r = \sum JTD_{ab} / \sum AK \quad (1.5)$$

Dimana :

JTD atau WTD = Jarak Tempuh atau Waktu Tempuh di Darat antara kota a ke kota b

JTL atau WTL = Jarak Tempuh atau Waktu Tempuh di Laut antara kota a ke kota b

AK = Akses dari suatu kota terhadap kota-kota yang dianalisa

ab = Kota asal a ke kota tujuan b (km/jam)

p = Dermaga fery/penyeberangan Penyeberangan (2 jam)

t = Jarak transit antar dermaga (Ambon Tulehu atau Ambon Hitu)

r = Rata-rata

Hasil perhitungan dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 1. Jumlah Jarak dan Waktu Tempuh Sistim Transportasi Darat dan Transportasi Laut di Pulau seram

No	Kota yang Diakses Transportasi	Jenis Transportasi Antar kota			
		Laut		Darat	
		Akses ke/dari Semua kota		Akses ke/dari Semua kota	
		km	jam	km	jam
1	Ambon	1613.5	84.4	2477.0	61.3
2	Masohi	1989.5	102.7	1996.0	35.3
3	Kairatu	1899.5	97.1	2100.0	37.0
4	Piru	2278.5	115.9	2065.0	36.5
5	Taniwel	2749.0	148.6	2673.5	45.0
6	Wahai	2308.5	123.0	2163.0	34.8
7	Tehoru	2606.0	136.6	2533.0	45.7
8	Werinama	2899.5	153.2	2932.0	50.2
9	Waesala	2635.5	141.2	2956.0	51.2
10	Kobisonta	2971.0	159.9	2454.0	43.0
11	Bula	3498.5	189.3	3993.0	73.0
	Jumlah	27449.0	1452.0	28342.5	512.9
	Rata-Rata	2495.4	132.0	2576.6	46.6

Sumber : SK. Gubernur Maluku, No. 14 Tahun 2009, Kantor Administratur Pelabuhan Kelas I Ambon, dan Hasil Perhitungan.

Berdasarkan hasil perhitungan tersebut, maka dapat diterangkan sebagai berikut :

- a. Akases transportasi darat antara kota kabupaten dan kecamatan di Pulau Seram, atau antara kota di pulau seram ke kota Ambon, yang dihitung berdasarkan jarak tempuh, menunjukkan bahwa dengan beroperasinya transportasi darat, nilai akses rata-rata tiap kota terhadap kota-kota lain yang dianalisa, sebesar 2576,6 km dibanding transportasi laut 2495 km atau rata-rata jarak transportasi darat lebih jauh 81,2 km atau 3,2 %. Hal ini disebabkan karena belum adanya trayek/rute baru yang dapat menghbungkan wilayah-wilayah yang dapat mempersingkat jarak.
- b. Akases transportasi darat antara kota kabupaten dan kecamatan di Pulau Seram, atau antara kota di pulau seram ke kota Ambon, yang dihitung berdasarkan waktu tempuh, dengan asumsi kecepatan transportasi darat adalah 60 km/jam dan kecepatan transportasi laut 12 knot atau 18 km laut /jam, menunjukkan bahwa dengan beroperasinya transportasi darat, nilai akses rata-rata tiap kota terhadap kota-kota lain yang dianalisa, sebesar 46,6 jam dibanding transportasi laut 132 jam atau rata-rata waktu tempuh transportasi darat lebih cepat 85,4 jam atau 183,1 % kemungkinan lebih cepat tiba di tempat tujuan.

Pada transportasi jarak dekat, moda transportasi darat akan lebih efisien, dan nyaman dibandingkan transportsi laut, dan juga transportasi laut sangat dipengaruhi oleh kondisi alam, yang sering dapat menghambat regularitas, disamping faktor geografis yang mengakibatkan terjadi pertukaran moda transportasi/transit, antar wilayah, yang belum tentu didukung oleh keterpaduan sistim, sehingga menjadi hambatan bagi transportasi laut di wilayah ini.

KESIMPULAN

Pembangunan jalan raya Trans Seram, membawa pengaruh terhadap perubahan moda transportasi, karena kenyataannya bahwa banyak sekali rute yang dulunya dilayani modal

transportasi laut, sudah berganti dengan moda transportasi darat, hal ini karena keunggulan transportasi darat yang lebih cepat atau lebih efisien dari segi waktu, dan sekaligus dapat melayani semua kota (kecamatan) atau desa-desa yang dilalui, dibanding transportasi laut yang lamban dan terkonsentrasi pada wilayah tertentu yang memiliki fasilitas dermaga,

SARAN

Agar supaya pemerintah mentuntaskan dan mempercepat proyek pembangunan jalan raya Trans Seram, untuk menjangkau wilayah seluruh pulau seram, termasuk wilayah pegunungan yang berpenduduk, agar lebih meningkatkan aksesibilitas di Pulau Seram, untuk kemajuan dan kesejahteraan penduduk.

DAFTAR RUJUKAN

- Adisasmita R, 2005, *Ekonomi Transportasi*, Universitas Hasanudin, Makasar.
- Agung, I.G.N., 1992, *Metode Penelitian Sosial, Pengertian dan Pemakaian Praktis*, Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- BPS Propinsi Maluku, *Maluku Dalam Angka*, Tahun 2007, www.indonesia.bg/indonesian/indonesia/index.htm, Indonesia:
- Kamaludin H. R, 2003, *Ekonomi Transportasi, Karakteristik, Teori dan Kebijakan*, Cetakan Pertama, Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Mulyadi S, 2008, *Ekonomi Sumber Daya Manusia dalam Perspektif Pembangunan*, Jakarta: Rajawali Pers.
- Nawawi. H.H., 1990, *Metode Penelitian Bidang Sosial*, Cetakan Keempat, Gajah Mada University Press, Yogyakarta.
- Salim A.A.H, 2006, *Manajemen Transportasi*, Jakarta: RajaGrafindo Persada.
- Tamin, O.Z., 2000, *Perencanaan Dan Permodelan Transportasi*, Edisi Kedua, Bandung: ITB.
- Tuasun S. F, 2004, *Analisis Tingkat Aksesibilitas Masyarakat Terhadap Sarana dan Prasarana Di Kecamatan Kairatu*, Artikel, Jurnal Pertanian Kepulauan, Volume 3, No.1, April 2004, Fakultas Pertanian, Universitas Pattimura, Ambon.