

FAKTOR KENDALA PENERAPAN PENGELOLAAN LINGKUNGAN PADA PERENCANAAN TEKNIS PEKERJAAN JALAN DI INDONESIA

Adhi Purnomo
Subaiha Kipli

Abstrak

Dalam rangka tercapainya tujuan pembangunan di Indonesia yaitu pembangunan yang berwawasan lingkungan dan berkelanjutan maka pembangunan haruslah memenuhi persyaratan lingkungan. Sesuai dengan ketentuan dalam peraturan perundangan yang berlaku, kegiatan pembangunan jalan yang menimbulkan dampak besar dan penting terhadap lingkungan hidup, wajib dilengkapi Analisa Mengenai Dampak Lingkungan (AMDAL). Sedangkan untuk kegiatan yang tidak menimbulkan dampak besar dan penting, perlu dilengkapi dengan dokumen Upaya Pengelolaan Lingkungan (UKL)/ Upaya Pemantauan Lingkungan (UPL) (PP No. 27/ 1999).

Pengalaman selama ini menunjukkan bahwa khususnya pada proyek perbantuan program loan EIRTP umumnya pelaksanaan pengelolaan lingkungan pekerjaan jalan pada saat pelaksanaan konstruksi fisik tidak/kurang dapat diterapkan dengan baik sesuai dengan dokumen lingkungan yang telah ditetapkan. Hal ini terjadi karena pengelolaan lingkungan hidup yang dikemukakan dalam dokumen lingkungan tersebut tidak dijabarkan pada tahap perencanaan teknis.

Dari hasil penelitian menyimpulkan bahwa ada 5 faktor utama yang sangat mempengaruhi kendala yaitu tidak adanya sanksi yang tegas, kurang terlaksananya supremasi hukum oleh aparat pemerintah dalam hal penerapan peraturan lingkungan hidup, kekurangpahaman pihak yang mengawasi pekerjaan konsultan perencana, kurang pedulinya perencana serta belum maksimalnya koordinasi antara bagian perencanaan dengan bagian yang menangani lingkungan baik di tingkat pusat maupun daerah.

Kata kunci : *Kendala Penerapan, Pengelolaan Lingkungan, Perencanaan Teknis, Pekerjaan Jalan*

PENDAHULUAN

Transportasi adalah suatu kegiatan untuk memindahkan orang dan atau barang dari suatu tempat ketempat lain dengan fasilitas yang digunakannya yaitu sarana dan prasarana. Prasarana transportasi jalan merupakan salah satu moda yang mempunyai peran yang sangat strategis dalam bidang sosial, ekonomi dan hankam (integritas nasional) [Jurnal Jalan-

Adhi Purnomo
Staf Pengajar Jurusan Teknis Sipil
Fakultas Teknik Universitas Negeri Jakarta

Subaiha Kipli
Lulusan Jurusan Teknik Sipil
Pascasarjana Universitas Indonesia

Jembatan Volume 22, No.3, 2005]. Hal ini terbukti dari kenyataan bahwa jalan melayani 80 – 90 % total pergerakan lalu lintas [Jurnal Jalan-Jembatan Volume 22, No.3, 2005]. Secara keseluruhan, bahwa jaringan jalan berperan vital dalam mendukung pertumbuhan ekonomi dan daya saing nasional terutama sebagai katalisator dalam proses produksi dan distribusi. Sistem transportasi mempunyai peranan penting dalam menentukan tingkat efisiensi sektor perdagangan dan industri maupun kegiatan masyarakat pada umumnya.

Departemen Pekerjaan Umum selaku penyelenggara jalan bertanggung jawab untuk mengelola ruas jalan nasional lebih kurang sepanjang 35.000 km yang mempunyai fungsi sebagai jalan arteri maupun kolektor serta jalan tol kurang lebih sepanjang 650 km. Jalan dimaksudkan untuk menghubungkan berbagai pusat kegiatan pada skala nasional maupun wilayah serta menjadi urat nadi perekonomian yang terbentang dari Sabang sampai Merauke [Hendrianto. N. Konfrensi Regional Teknik Jalan 9, Wilayah Timur Makassar, 2006]. Di samping itu, sebagaimana yang telah diamanatkan dalam UU No. 38/2004 tentang jalan, Departemen Pekerjaan Umum juga bertanggungjawab melaksanakan fungsi fasilitasi bagi penyelenggaraan jalan darat baik jalan provinsi maupun jalan kabupaten/kota. Untuk jaringan jalan yang bukan jalan nasional, pemerintah provinsi juga mempunyai tanggungjawab mengelola jalan provinsi sepanjang sekitar 45.000 km, dan pemerintah kabupaten/kota mengelola jalan kabupaten.kota sepanjang lebih dari 245.000 km [Buku PJM Bappenas, 2005-2009].

Prasarana transportasi jalan dituntut untuk bisa memberikan pergerakan lalu lintas yang efektif dan efisien, artinya transportasi terpilih dan digunakan untuk mencapai tempat dengan waktu tertentu. Rekayasa dan manajemen lalu lintas ditempuh dalam upaya untuk bisa mengoptimalkan ruang yang ada serta tuntutan lalu lintas, agar bisa menghasilkan rancangan teknis jalan yang memenuhi kriteria lancar, aman, dan nyaman dan berwawasan lingkungan bagi pergerakan lalu lintas itu.

Pemerintah Indonesia melalui Direktorat Jenderal Prasarana Wilayah, Departemen Pekerjaan Umum telah menerima lagi pinjaman luar negeri dari *The International Bank for Reconstruction and Development* (IBRD) yaitu *Eastern Indonesia Region Transport Project* (EIRTP) dalam rangka pengembangan jaringan jalan di Kawasan Timur Indonesia (KTI) yang terdiri dari 15 Provinsi. Dimana Direktorat Jenderal Prasarana Wilayah merupakan *Executing Agency* dari Pinjaman Luar Negeri tersebut dengan *Loan* IBRD 4744-IND untuk program EIRTP dan Direktorat Bina Teknik Ditjen Prasarana Wilayah (saat ini Direktorat Bina

Program Direktorat Jenderal Bina Marga) sebagai *Lead Implementing Agency*, untuk menjalankan Manajemen Pinjaman Luar Negeri. Maksud dari Pinjaman Luar Negeri untuk EIRTP tersebut adalah untuk mempercepat pertumbuhan ekonomi di Kawasan Timur Indonesia dengan memperbaiki dan meningkatkan kondisi jalan dan jembatan yang terseleksi, mengurangi biaya transportasi dan waktu perjalanan sesuai dengan sumber daya yang ada. Ruang lingkup program EIRTP adalah pemeliharaan berkala, peningkatan jalan arteri, kolektor dan lokal untuk jalan Nasional, jalan Provinsi dan jalan Kabupaten (untuk EIRTP 2), termasuk penggantian jembatan, sehingga diharapkan terjadi pengurangan biaya transport dengan penanganan akses dari kawasan pusat produksi ke pemasaran. Desentralisasi perencanaan dan manajemen semua jalan utama yang handal di Provinsi dan Kabupaten (EIRTP 2) untuk menunjang otonomi daerah. Meningkatkan efisiensi dari penggunaan sumber daya yang sangat terbatas dengan pola pelaksanaan lebih transparan dalam rangkaian *good governance*. Meningkatkan kualitas pelayanan transportasi dengan penekanan pada sistem dan kelancaran transportasi antar propinsi dan kota.

Proyek EIRTP ini telah dibagi dalam 2 tahap *Loan [Project Management Manual (PMM) EIRTP-2, 2004]*, yaitu:

- EIRTP 1 IBRD 4643-IND untuk menangani Jalan Nasional dan Strategis Nasional dengan *Loan Effective* 27 Maret 2002, *Loan Closing Date* 30 Juni 2006 dengan total *Loan* US\$ 200 juta.
- EIRTP 2 IBRD 4744-IND menangani Jalan Provinsi, Kabupaten dan Jalan Nasional dengan rencana *Loan Effective* 21 Oktober tahun 2004, *Loan Closing date* 30 Juni 2009 dengan total *loan* US\$ 200 juta.

Dalam pembangunan sektor transportasi tentunya akan berdampak terhadap lingkungan baik itu lingkungan fisik, lingkungan biologi dan lingkungan sosial ekonomi serta lingkungan sosial budaya. Sehingga dalam pembangunan sektor transportasi darat ini, tentunya tidak akan meninggalkan aspek lingkungan, perhatian terhadap lingkungan hidup diperlukan untuk menjamin kelangsungan lingkungan hidup itu sendiri dengan begitu keseimbangan ekosistem akan terjaga.

Dalam rangka tercapainya tujuan pembangunan di Indonesia yaitu pembangunan yang berkelanjutan dan berwawasan lingkungan maka pembangunan tersebut

haruslah memenuhi persyaratan lingkungan [Undang-Undang No.23,1997]. Pelaksanaan manajemen pengelolaan lingkungan dengan dana pinjaman yang berasal dari Bank Dunia dan lainnya sudah menjadi suatu persyaratan yang harus dilaksanakan untuk mendapatkan *No Objection Letter* (NOL) yaitu sebagai usulan dalam program *Annual Work Program* (AWP).

Pelaksanaan manajemen pengelolaan lingkungan tersebut di implikasikan kedalam studi lingkungan maupun standard operasional yang ada dalam spesifikasi tergantung dari dampak yang ditimbulkan, dan ini telah diketahui dari hasil penapisan (penyaringan) pada tahap awal. Pembuatan studi lingkungan tersebut juga telah mempunyai aturan yaitu pedoman beserta petunjuk pelaksanaannya, juga framework yang merupakan kesepakatan bersama antara Pemerintah Indonesia dan Negara pemberi pinjaman serta peraturan-peraturan dari Pemerintah Indonesia sendiri seperti keppres, perpres maupun keppren dan Perda serta peraturan-peraturan lainnya yang terkait. Sesuai dengan ketentuan dalam peraturan perundangan yang berlaku, kegiatan pembangunan jalan yang menimbulkan dampak besar dan penting terhadap lingkungan hidup, wajib dilengkapi dengan dokumen lingkungan berupa Analisa Mengenai Dampak Lingkungan (AMDAL).

Dalam siklus kegiatan pembinaan jaringan jalan [Permen PU tentang Pedoman Teknis AMDAL Proyek Bidang PU, No. 69/PRT/1996] tersebut, tahapan kegiatan yang diakomodir mencakup tahapan-tahapan kegiatan : perencanaan umum, pra studi kelayakan, studi kelayakan, perencanaan teknis, pra konstruksi (pembebasan tanah), konstruksi, operasi (pasca konstruksi) dan evaluasi program, yang kesemuanya harus diimplementasikan dalam setiap program pembinaan jalan, karena semua rangkaian tahapan tersebut merupakan satu siklus yang integral dan komprehensif dalam pembinaan jaringan jalan.

Berdasarkan ketentuan tersebut, manajemen pengelolaan lingkungan sudah dimulai pada tahap awal yaitu perencanaan umum dan studi lingkungan diimplementasikan pada tahap perencanaan teknis, pra konstruksi (pembebasan tanah), konstruksi, operasi (pasca konstruksi) dan evaluasi program. Tahap perencanaan teknis mempunyai peran penting dalam pengelolaan lingkungan hidup. Karena untuk menerapkan apa yang telah menjadi rekomendasi dari studi lingkungan tersebut agar dapat diterapkan dalam setiap tahapan pelaksanaan pekerjaan jalan.

Sejalan dengan amanat peraturan perundangan yang tertuang dalam dalam Undang-Undang Jalan No. 38 tahun 2004 dimana penyelenggaraan jalan harus dilaksanakan dengan memenuhi prinsip-prinsip sebagai berikut :

- Keserasian, keselarasan dan keseimbangan, dengan mewujudkan keharmonisan dengan lingkungan sekitarnya, keterpaduan dengan sektor lain dan sesuai dengan pengembangan wilayah.
- Keamanan dan keselamatan, dengan memenuhi persyaratan teknis dan kenyamanan pengguna jalan, pemanfaat jalan dan masyarakat.
- Asas manfaat, memberi nilai tambah sebesar besarnya pada para pihak.
- Kebersamaan dan kemitraan, dengan melibatkan para pihak, terutama masyarakat pengguna jalan.

Beranjak dari harapan-harapan tersebut di atas diharapkan pembangunan jalan dapat meminimalkan dampak negative yang ada dan mencegah terjadinya dampak negative bila belum terbangun. Dengan demikian diharapkan tujuan pembangunan di Indonesia yaitu pembangunan jalan yang berkelanjutan dan berwawasan lingkungan dapat tercapai.

Pengelolaan Lingkungan Hidup

Pemerintah telah mengeluarkan Undang-undang No. 23 tahun 1997, tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup beserta peraturan pelaksanaannya dalam perspektif otonomi daerah. Undang-undang tersebut dimaksudkan agar dalam pemanfaatan sumber daya alam dapat dicegah atau dihindari terjadinya kerusakan dan pencemaran terhadap lingkungan hidup, sehingga daya dukung dan daya tampung lingkungan, serta fungsi lingkungan dapat terlindungi, dan setiap orang mendapat lingkungan hidup yang baik dan sehat. Dalam Undang-undang No. 23 tahun 1997 tersebut di atas, dikemukakan pula bahwa pengelolaan lingkungan hidup wajib dilakukan secara terpadu dengan penataan ruang, perlindungan sumber daya alam non-hayati, perlindungan sumber daya alam buatan, konservasi sumber daya alam hayati, dan ekosistemnya, cagar budaya, keanekaragaman hayati, dan perubahan iklim.

Dalam rangka pengelolaan lingkungan hidup tersebut di atas, pemerintah mempunyai kewajiban antara lain untuk:

- a. Mewujudkan, menumbuhkan, mengembangkan dan meningkatkan kesadaran

- dan tanggung jawab para pengambil keputusan dalam pengelolaan lingkungan hidup.
- b. Mewujudkan, menumbuhkan, mengembangkan dan meningkatkan kesadaran akan hak dan tanggung jawab masyarakat dalam pengelolaan lingkungan hidup.
 - c. Mewujudkan, menumbuhkan, mengembangkan dan meningkatkan kemitraan antara masyarakat, dunia usaha dan pemerintah dalam upaya pelestarian daya dukung dan daya tampung lingkungan hidup.
 - d. Mengembangkan dan menerapkan kebijakan nasional pengelolaan lingkungan hidup dan menjamin terpeliharanya daya dukung dan daya tampung lingkungan hidup.
 - e. Mengembangkan dan menerapkan perangkat yang bersifat *preemptif*, *preventif*, dan *proaktif* dalam upaya pencegahan penurunan daya dukung dan daya tampung lingkungan hidup.
 - f. Memanfaatkan dan mengembangkan teknologi akrab lingkungan hidup.
 - g. Menyelenggarakan penelitian dan pengembangan dibidang lingk hidup.
 - h. Menyediakan informasi lingkungan hidup dan menyebar-luaskannya kepada masyarakat.
 - i. Memberikan penghargaan kepada orang atau lembaga yang berjasa di bidang lingkungan hidup.

Pelaksanaan AMDAL dan UKL / UPL

Dalam mengupayakan pembangunan berkelanjutan yang berwawasan lingkungan hidup, seperti tertera pada pasal 15 Undang-undang No. 23 tahun 1997 tersebut di atas, dikemukakan bahwa setiap kegiatan yang kemungkinan dapat menimbulkan dampak besar dan penting terhadap lingkungan hidup wajib memiliki Analisis Mengenai Dampak Lingkungan Hidup (AMDAL) [PP 27, 1999], [*Environmental Assessment Operational Procedure (OP)*, *Bank Procedure (BP)*, 4.01]. AMDAL merupakan bagian dari studi kelayakan [Permen PU No. 69/PRT/1996].

Tabel 1. Jenis Rencana Kegiatan Proyek Jalan yang Wajib Dilengkapi Dokumen AMDAL

No.	Jenis Proyek	Skala/ Besaran	Alasan Ilmiah Khusus
1.	a. Pembangunan jalan tol	Semua Besaran	Bangkitan lalu lintas, dampak kebisingan, getaran, emisi yang tinggi, gangguan visual, dan dampak sosial.
2.	Pembangunan dan/atau peningkatan jalan dengan pelebaran yang membutuhkan tanah a. Kota besar/metropolitan: - Panjang, atau - Pembebasan lahan b. Di kota sedang - Panjang, atau - Pembebasan lahan c. Pedesaan: - Panjang, atau - Pembebasan lahan	 ≥ 5 km ≥ 5 ha ≥ 10 km ≥ 10 ha ≥ 30 km ≥ 30 ha	Bangkitan lalu lintas, dampak kebisingan, getaran, emisi yang tinggi, gangguan visual, dan dampak sosial.
3.	a. Pembangunan <i>subway/underpass</i> , terowongan/ <i>tunnel</i> b. Pembangunan Jembatan	 ≥ 2 km ≥ 500 m	Berpotensi menimbulkan dampak berupa perubahan kestabilan lahan (<i>land subsidence</i>), air tanah serta gangguan berupa dampak terhadap emisi, lalu lintas, kebisingan, getaran, gangguan pandangan, gangguan jaringan prasarana sosial (gas, listrik, air minum, telekomunikasi) dan dampak sosial di sekitar kegiatan tersebut

Sumber : Peraturan Menteri Negara Lingkungan Hidup No. 11 Tahun 2006

Catatan	Kota Metropolitan	Populasi	> 1.000.000 Penduduk
	Kota Besar	Populasi	500.000 – 1.000.000 Penduduk
	Kota Sedang	Populasi	200.000 – 500.000 Penduduk
	Kota Kecil	Populasi	20.000 – 200.000 Penduduk
	Kota Kecamatan	Populasi	3.000 – 20.000 Penduduk

Sumber : Pedoman Pengelolaan Lingkungan Hidup Bidang Jalan, Ditjen Bina Marga, 2006

Kebijakan Pengelolaan Lingkungan Hidup Bidang Jalan

Kebijakan umum tentang jalan tercantum dalam Undang-Undang No.38 Tahun 2004 tentang Jalan. tercantum definisi tentang jalan sebagai berikut:

"Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan / atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan Lori, dan jalan kabel".

Sesuai dengan ketentuan yang dikemukakan dalam Pasal 2 Undang-Undang No.38 tahun 2004 tersebut, penyelenggaraan jalan di Indonesia berdasarkan pada asas kemanfaatan, keamanan dan keselamatan, keserasian, keselarasan dan keseimbangan, keadilan, transparansi dan akuntabilitas, keberdayagunaan dan keberhasilgunaan serta kebersamaan dan kemitraan. Pengaturan penyelenggaraan jalan, bertujuan untuk:

- a. Mewujudkan ketertiban & kepastian hukum dalam penyelenggaraan jalan.
- b. Mewujudkan peran masyarakat dalam penyelenggaraan jalan.
- c. Mewujudkan peran institusi penyelenggara jalan secara optimal dalam pemberian pelayanan kepada masyarakat.
- d. Mewujudkan pelayanan jalan yang handal dan prima serta berpihak pada kepentingan masyarakat.
- e. Mewujudkan sistem jaringan jalan yang efisien dan efektif, guna mendukung terselenggaranya sistem transportasi jalan yang terpadu.
- f. Mewujudkan perusahaan jalan tol yang transparan dan terbuka.

Penyelenggaraan jalan sesuai peruntukkannya mencakup jalan umum dan jalan khusus. Jalan khusus bukan untuk lalu lintas umum dalam rangka distribusi barang dan jasa yang dibutuhkan.

PEMBAHASAN

Dari hasil perhitungan berdasarkan data maka didapatkan faktor-faktor kendala penerapan pengelolaan lingkungan pada perencanaan teknis pekerjaan jalan di Indonesia, sehingga didapatkan faktor-faktor kendala kurang kritis, cukup kritis maupun sangat kritis. Adapun faktor kendala tersebut yang hasilnya sama antara instansi pemerintah dan konsultan, sedangkan untuk faktor yang sangat kritis diambil dari hasil instansi pemerintah.

Tabel 2 Hasil Temuan Faktor – Faktor Kendala Penerapan Pengelolaan Lingkungan Pada Perencanaan Teknis Pekerjaan Jalan Di Indonesia

No.	Instansi Pemerintah	Konsultan
Faktor Kendala Kurang Kritis		
1	Belum adanya fasilitas sistem informasi (internet) yang dapat mengakses langsung akibat dampak pekerjaan jalan	Belum adanya fasilitas sistem informasi (internet) yang dapat mengakses langsung akibat dampak pekerjaan jalan
2	Pembekalan/pembinaan dari pusat belum memenuhi harapan anda sebagai pembuat/pemeriksa maupun perencana dibidang lingk untuk pekerjaan jalan	Pembekalan/pembinaan dari pusat belum memenuhi harapan anda sebagai pembuat/pemeriksa maupun perencana dibidang lingk untuk pekerjaan jalan
3.	Adanya kemungkinan terjadi perubahan alinyemen jalan, perubahan disain, dan atau perubahan luas lahan yang diperlukan, yang dapat mempengaruhi jenis dan besaran dampak yang timbul, termasuk penanganannya	Adanya kemungkinan terjadi perubahan alinyemen jalan, perubahan disain, dan atau perubahan luas lahan yang diperlukan, yang dapat mempengaruhi jenis dan besaran dampak yang timbul, termasuk penanganannya
Faktor Kendala Cukup Kritis		
1	Tidak adanya quality kontrol terhadap hasil perencanaan pekerjaan jalan termasuk pengelolaan lingkungannya	Tidak adanya quality kontrol terhadap hasil perencanaan pekerjaan jalan termasuk pengelolaan lingkungannya
2	Kurangnya pengalaman dan kemampuan perencana pekerjaan jalan (pemerintah dan swasta) terhadap penerapan pengelolaan lingkungan pada perencanaan pekerjaan jalan	Kurangnya pengalaman dan kemampuan perencana pekerjaan jalan (pemerintah dan swasta) terhadap penerapan pengelolaan lingkungan pada perencanaan pekerjaan jalan
3	Dana yang terbatas untuk penyusunan studi lingkungan	Dana yang terbatas untuk penyusunan studi lingkungan
4	Tidak adanya legal aspek yang mengharuskan untuk memperhatikan & memasukan rekomendasi studi lingkungan kedalam perencanaan pekerjaan jalan	Tidak adanya legal aspek yang mengharuskan untuk memperhatikan & memasukan rekomendasi studi lingkungan kedalam perencanaan pekerjaan jalan
5	Tidak terteranya unsur pengelolaan lingkungan hidup bidang jalan di dalam kerangka kerja konsultan perencanaan	Tidak terteranya unsur pengelolaan lingkungan hidup bidang jalan di dalam kerangka kerja konsultan perencanaan
6	Tidak memadainya unsur pembina yang ada untuk pengelolaan lingk hidup bidang jalan	Tidak memadainya unsur pembina yang ada untuk pengelolaan lingk hidup bidang jalan
7	Pengetahuan, pemahaman dan kemampuan yang kurang mengenai peraturan lingkungan hidup bidang jalan oleh stakeholder penyelenggara jalan	Pengetahuan, pemahaman dan kemampuan yang kurang mengenai peraturan lingkungan hidup bidang jalan oleh stakeholder penyelenggara jalan
8.	Kurangnya sosialisasi peraturan dan prosedur lingkungan yang ada baik untuk Instansi Pemerintah di tingkat pusat, propinsi dan kabupaten/kota maupun untuk konsultan dan kontraktor terkait dengan pekerjaan jalan	Kurangnya sosialisasi peraturan dan prosedur lingkungan yang ada baik untuk Instansi Pemerintah di tingkat pusat, propinsi dan kabupaten/kota maupun untuk konsultan dan kontraktor terkait dengan pekerjaan jalan
9	Kurang efektifnya pelatihan karena umumnya Peserta pelatihan yang ikut bukanlah seseorang yang kompeten untuk mengambil keputusan dan tidak banyak menunjang pekerjaan	Kurang efektifnya pelatihan karena umumnya Peserta pelatihan yang ikut bukanlah seseorang yang kompeten untuk mengambil keputusan dan tidak banyak menunjang pekerjaan
Faktor Sangat Kritis		
1	Tidak adanya sanksi yang tegas dalam hal penerapan peraturan lingkungan hidup	Tidak adanya sanksi yang tegas dalam hal penerapan peraturan lingkungan hidup
2	Kurang terlaksananya supremasi hukum oleh aparat pemerintah (instansi berwenang) terhadap pelanggaran lingkungan	Kurang terlaksananya supremasi hukum oleh aparat pemerintah (instansi berwenang) terhadap pelanggaran lingkungan
3	Kekurangpahaman pihak yang mengawasi pekerjaan konsultan perencanaan terhadap pengeolaan lingkungan yang harus diterapkan kedalam perencanaan pekerjaan jalan	
4	Kurang pedulinya Perencana terhadap pengelolaan lingkungan pada kegiatan pekerjaan jalan	
5	Belum maksimalnya koordinasi antara bagian perencanaan dengan bagian yang menangani lingkungan baik ditingkat pusat	Belum maksimalnya koordinasi antara bagian perencanaan dengan bagian yang menangani lingkungan baik ditingkat pusat

Dari Tabel tersebut dapat kita simpulkan hal sebagai berikut :

Faktor Kendala Kurang Kritis

Terdapat 3 faktor yang menjadi kendala termasuk dalam kelompok kurang kritis. Dengan demikian bahwa faktor fasilitas internet, pembekalan dari pusat dan kemungkinan terjadinya perubahan design bukanlah hal yang menjadi kendala. Karena apabila walaupun fasilitas ada tetapi tidak jelas mekanisme maupun siapa yang akan menindaklanjuti maka hal tersebut menjadi sia-sia. Demikian juga dengan pembekalan/pembinaan dari pusat. Untuk perubahan designpun apabila dokumen lingkungannya sudah benar maka akan berbicara secara dampak ekologis dan perencanaan yang sudah mengakomodir tidak akan berpengaruh signifikan.

Faktor Kendala Cukup Kritis

Untuk faktor yang cukup kritis terdapat 9 faktor kendala (antara Instansi Pemerintah dan Konsultan terdapat perbedaan urutan) yang termasuk kelompok ini. Walaupun faktor cukup kritis tersebut bukanlah yang harus segera ditindaklanjuti tetapi tetap harus diperhatikan. Faktor-faktor tersebut ada pada setiap aspek mulai dari aspek institusi, hukum/peraturan, mekanisme pelaksanaan dan sumber daya manusia. Dari ke-9 faktor ini, 4 faktor merupakan faktor aspek institusi, maka untuk faktor-faktor pada aspek institusi tersebut perlu melakukan peningkatan unsur pembinaan yang ada dipusat dan didaerah dalam hal pengelolaan lingkungan hidup bidang jalan sehingga apabila ada yang mengalami kesulitan ada tempat untuk diskusi, perlu dilakukan peningkatan kemampuan, pemahaman dan pengetahuan baik untuk stakeholder terkait, konsultan maupun pihak yang terlibat lainnya. Perlu mempertimbangkan keperluan dana untuk studi lingkungan. Apabila pengetahuan, pemahaman dan koordinasi telah berjalan baik maka diharapkan mutu dokumen lingkungan akan menjadi lebih baik sehingga diharapkan akan dapat dengan mudah diimplementasikan oleh tim perencana teknis.

Untuk 2 faktor merupakan faktor aspek hukum/peraturan, bahwa masih diperlukannya peraturan/prosedur yang memadai serta perhatian yang lebih besar pada pengaturan pengelolaan lingkungan hidup bidang jalan. Hal tersebut dengan kaitannya untuk proses penerapan pengelolaan lingkungan hidup bidang jalan, misalnya perlu dipertimbangkan agar adanya legal aspek yang mengharuskan untuk memasukan ataupun memperhatikan pengelolaan lingkungan pada perencanaan teknis pekerjaan jalan. Disamping itu diperlukan

adanya peningkatan quality control dan manajemen waktu yang benar untuk setiap tahapan siklus project yang merupakan bagian dari faktor aspek mekanisme pelaksanaan. Sedangkan 2 faktor lagi untuk kelompok cukup kritis ini merupakan faktor sumber daya manusia. Untuk aspek ini perlu adanya peningkatan kemampuan, pemahaman dan kepedulian semua personal yang terkait dengan meningkatkan sosialisasi terhadap semua stakeholder yang terkait untuk instansi pemerintah, konsultan dan kontraktor baik ditingkat pusat maupun daerah. Selain itu diharapkan apabila ada sosialisasi ataupun training maka diharapkan dalam personal yang hadir adalah yang benar-benar kompeten untuk mengambil keputusan

Faktor Kendala Sangat Kritis

Dari hasil pengolahan data seperti terlihat dalam tabel 4.12 tersebut diatas didapat hasil berupa 5 faktor yang sangat kritis dalam hal ini kita sebut faktor utama yang sangat mempengaruhi kendala dalam penerapan pengelolaan lingkungan kedalam perencanaan teknis pekerjaan jalan di Indonesia. 5 faktor utama yang dikategorikan dalam kelompok sangat kritis ini adalah :

1. Tidak adanya sanksi yang tegas dalam hal penerapan peraturan lingkungan hidup
2. Kurang terlaksananya supremasi hukum oleh aparat pemerintah (instansi berwenang) terhadap pelanggaran lingkungan
3. Kekurangpahaman pihak yang mengawasi pekerjaan konsultan perencana terhadap pengeolaan lingkungan yang harus diterapkan kedalam perencanaan pekerjaan jalan
4. Kurang pedulinya Perencana terhadap pengelolaan lingkungan pada kegiatan pekerjaan jalan
5. Belum maksimalnya koordinasi antara bagian perencanaan dengan bagian yang menangani lingkungan baik di tingkat pusat maupun daerah

Seperti kita ketahui bahwa penyusunan dokumen pengelolaan lingkungan (AMDAL atau UKL & UPL) dan perencanaan teknis masing-masing dilaksanakan oleh bagian (unit kerja) berbeda. Karena itu, untuk menjamin agar rekomendasi hasil kajian lingkungan (RKL atau UKL) benar-benar diterapkan pada perencanaan teknis, sangat diperlukan koordinasi yang harmonis antara kedua bagian / unit kerja tersebut yaitu antara lain :

- Adanya penyerahan ataupun pemberitahuan bahwa adanya dokumen lingkungan kepada instansi/subdit yang bertanggung jawab terhadap lingkungan bidang jalan tersebut (walau siapapun/institusi/ subdit manapun yang menyelesaikan).

- Bagian Lingkungan Hidup harus menyerahkan dokumen AMDAL atau UKL & UPL kepada Bagian Perencanaan, dengan penjelasan agar dokumen tersebut dijabarkan dalam disain
- Bagian Lingkungan Hidup juga harus memantau sejauh mana dokumen AMDAL atau UKL & UPL tersebut telah diimplementasi dalam proses perencanaan teknis.
- Perlunya adanya rapat koordinasi, penataran atau pelatihan untuk mensosialisasikan suatu perencanaan dan menyamakan langkah kebijakan dalam pelaksanaannya.

KESIMPULAN

Berdasarkan pengolahan data didapat 5 faktor utama kendala penerapan pengelolaan lingkungan pada perencanaan teknis pekerjaan jalan di Indonesia dan dapat diambil suatu kesimpulan bahwa faktor utama kendala penerapan pengelolaan lingkungan pada perencanaan teknis pekerjaan jalan di Indonesia adalah:

1. Tidak adanya sanksi yang tegas dalam hal penerapan peraturan lingkungan hidup
2. Kurang terlaksananya supremasi hukum oleh aparat pemerintah (instansi berwenang) terhadap pelanggaran lingkungan
3. Kekurangpahaman pihak yang mengawasi pekerjaan konsultan perencana terhadap pengelolaan lingkungan yang harus diterapkan kedalam perencanaan pekerjaan jalan
4. Kurang pedulinya Perencana terhadap pengelolaan lingkungan pada kegiatan pekerjaan jalan
5. Belum maksimalnya koordinasi antara bagian perencanaan dengan bagian yang menangani lingkungan baik ditingkat pusat maupun daerah

DAFTAR PUSTAKA

- Anonimous, 1997, *Undang-undang No. 23 Tahun 1997 Tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup*,
- Anonimous, *Undang-undang No. 13 Tahun 1980 Tentang Jalan*, 1980 UU No. 13 Tahun 1980 *Tentang Jalan*. Indonesia
- Anonimous, *Peraturan Pemerintah No. 27 tahun 1999 Tentang Analisa Mengenai Dampak Lingkungan*, 1999

- Anonimous, *Peraturan Menteri PU No. 69 Tahun 1996 Tentang Pedoman Teknis AMDAL Proyek Bidang PU*, 1996
- Anonimous, *Keputusan Menteri Kepala Bapedal No. 9 tahun 2000, Tentang Konsultasi Masyarakat, 2000*
- Anonimous, *Peraturan Pemerintah No. 34 tahun 2006 Tentang Jalan*, 2006
- Anonimous, *Peraturan Menteri LH No. 11 Tahun 2006 Tentang Jenis Usaha atau Kegiatan Yang Wajib Dilengkapi Dengan AMDAL*, 2006
- Anonimous, *Keputusan Menteri KIMPRASWIL No. 17 Tahun 2003 Tentang Penetapan Jenis Kegiatan Bidang Kimpraswil Yang Wajib Dilengkapi Dengan UKL/UPL*, 2003
- Anonimous, *Keputusan Menteri Kepala Bapedal No. 8 tahun 2000, Tentang Pembuatan Dokumen AMDAL*, 2000
- Beni Fariati HMR, 2005, *Kajian keterlambatan Pengadaan Jasa Konsultansi Proyek Prasarana Jalan Dengan Dana Pinjaman Luar Negeri*, Tesis Magister MK ITB, Bandung,
- Departemen Permukiman dan Prasarana Wilayah, Ditjen Praswil, *Tentang Manual Manajemen Proyek/Project Management Manual (PMM) untuk EIRTP 1*, 2002
- Departemen Permukiman dan Prasarana Wilayah, Ditjen Praswil, *"Appraisal Report Loan IBRD 4643-IND EIRTP-1"*, 2002
- Departemen Permukiman dan Prasarana Wilayah, Ditjen Praswil, *Tentang Petunjuk Pelaksanaan Manajemen Proyek Pinjaman IBRD 4643-IND EIRTP-1*, 2002
- Departemen Permukiman dan Prasarana Wilayah, Ditjen Praswil, *Tentang Manual Manajemen Proyek/Project Management Manual (PMM) untuk EIRTP 2*, 2004
- Departemen Pekerjaan Umum, Ditjen Bina MArga, *Environmental and Social Assesment Management Plan SRIP*, 2006
- Departemen Permukiman dan Prasarana Wilayah, Ditjen Praswil, *Environmental Management Plan EIRTP 2*, 2004
- Departemen Permukiman dan Prasarana Wilayah, Ditjen Praswil, *'Brief Information of the Progress of on going Loan under JBIC, ADB, and IBRD'*, 2004
- Departemen Permukiman dan Prasarana Wilayah, Ditjen Praswil, *'Project Managemnt Report'*, 2004
- Direktorat Jenderal Bina Marga, *Pedoman Pengelolaan Lingkungan Hidup Bidang Jalan*, 2006
- Direktorat Jenderal Bina Marga, *Modul Pembinaan dan Sosialisasi Pengelolaan Lingkungan Hidup Bidang Jalan*, 2006
- Direktorat Jenderal Bina Marga dan The World Bank, 2006, *"Environmental and Social Analysis Management Plan"*.
- HPJI, Himpungan Pengembangan Jalan Indonesia (2005), *Materi Pembekalan Modul I, Manajemen Penyelenggaraan Proyek, Bahan Sertifikasi Ahli Pengawasan Jalan dan Jembatan*, Jakarta, September.
- Kenneth S. Bordens & Bruce B. Abbot. Fifth Edition 2002. *"Research Design and Methods, A Process Approach"*, International Edition.

Notosoegondo, Hendrianto (2003), *Kebijakan dan Strategi Penanganan Prasarana Jalan*, Makalah pada Konferensi Nasional Teknik Jalan ke-7, Jakarta 7-8 Oktober

Notosoegondo, H. (2005). *UU Jalan Nomor 38/2004 Berparadigma Desentralisasi, Non Monopoli Dan Peningkatan Peran Masyarakat Dalam Pengembangan Jaringan Jalan*. Konferensi Regional Teknik Jalan Ke-8 Wilayah Barat. Batam.

Soeharto, I., (2001), *Manajemen Proyek dari Konseptual sampai Operasional*, (2001), Edisi Kedua, Jakarta, Erlangga.

World Bank : *"Operational Guidelines, Procedures and Bank Procedures"*. World Bank : *"Safeguard Policies"*.

World Bank : *"Public Disclosure"*, 2002.