

POTENSI DAMPAK LINGKUNGAN PEMBANGUNAN JALAN

Jalan adalah bentuk infrastruktur utama yang memiliki peran vital dalam kehidupan karena aspek distribusi adalah satu dari tiga aspek pembentuk ekonomi selain produksi dan konsumsi. Saat ini, tingkat kebutuhan manusia terhadap jalan sebagai tulang punggung aspek distribusi semakin meningkat seiring dengan semakin ekstensifnya kegiatan produksi dan konsumsi. Kuantitas pembangunan jalan berbanding lurus dengan pengembangan ekonomi suatu wilayah. Semakin banyak akses jalan yang dimiliki oleh suatu wilayah maka semakin mudah pula proses jual beli dilaksanakan yang pada akhirnya membawa pengaruh peningkatan perekonomian wilayah tersebut. Terlebih lagi apabila jalan yang dibangun adalah jalan dengan kualitas yang mampu menampung angkutan-angkutan dengan kapasitas besar. Namun demikian, pembangunan dan pengoperasian jalan seperti halnya dengan kegiatan pembangunan lain selalu memberikan pengaruh atau dampak kepada lingkungan sekitarnya. Dampak-dampak tersebut dapat dikelompokkan dalam dua kelompok utama yaitu dampak akibat keberadaan jalan tersebut dan dampak akibat lalu lintas yang berlangsung pada jalan tersebut. Salah satu ciri khas dari kerusakan lingkungan yang diakibatkan oleh lalu-lintas jalan adalah bahwa dampak terdiri dari sejumlah besar faktor individual yang kecil seperti emisi kendaraan bermotor dan sektorsektor infrastruktur yang terkait dengan sistem lalu-lintas. Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan, klasifikasi jalan sesuai dengan peruntukannya terdiri atas jalan umum dan jalan khusus. Jalan umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) Undang-Undang tersebut dikelompokkan menurut sistem, fungsi, status, dan kelas. Sedangkan Jalan khusus bukan diperuntukkan bagi lalu lintas umum dalam rangka distribusi barang dan jasa yang dibutuhkan.

Guna mempermudah penilai AMDAL atau UKL-UPL kegiatan pembangunan dan pengoperasian jalan, maka panduan ini akan mengelompokkan jalan dalam dua kategori besar yaitu jalan tol dan jalan non tol. Berdasarkan dampak lingkungan yang ditimbulkan, terdapat perbedaan yang signifikan antara jalan tol dan jalan non tol. Secara umum, jalan tol akan membelah satu wilayah menjadi dua bagian yang terpisah sehingga akan mengakibatkan aksesibilitas masyarakat sekitar lokasi kegiatan menjadi terputus, sedangkan jalan non tol justru akan meningkatkan aksesibilitas masyarakat disekitar lokasi pembangunan dan pengoperasian jalan. Mengingat berbagai potensi dampak lingkungan yang timbul dari kegiatan ini, maka sebagai upaya dalam melakukan pengendalian dampak lingkungan, baik pada saat pra konstruksi (tahap perencanaan kegiatan), konstruksi, dan operasi kegiatan pembangunan jalan

tersebut, diperlukan perencanaan pengelolaan dan pemantauan lingkungan yang dapat dipertanggungjawabkan dalam suatu dokumen pengelolaan lingkungan (dokumen AMDAL maupun UKL/UPL). Keterkaitan antara jalan dengan kegiatan disekitarnya merupakan bagian yang tidak terpisahkan dalam perencanaan tata ruang wilayah, sehingga dalam pelaksanaannya harus selalu mengacu pada Rencana Tata Ruang Wilayah baik Nasional, Provinsi, maupun Kabupaten/Kota. Sebagai salah satu acuan dalam melakukan penyusunan dokumen pengelolaan lingkungan maupun dalam melakukan penilaian, Kementerian Negara Lingkungan Hidup menerbitkan Pedoman Penilaian AMDAL atau UKL/UPL Untuk Kegiatan Pembangunan Jalan. Diharapkan, pedoman ini akan dapat bermanfaat bagi penilai AMDAL sebagai gambaran awal proses pembangunan dan pengoperasian jalan.

Sesuai dengan dampak yang ditimbulkan, secara garis besar panduan ini akan mengelompokkan jalan dalam dua kategori besar yaitu jalan tol dan jalan non tol. Dalam menilai dokumen AMDAL atau UKL-UPL kegiatan pembangunan dan pengoperasian jalan, harus diperhatikan deskripsi detail mengenai spesifikasi teknis dan desain jalan akan dibangun. Pada umumnya, baik jalan non tol (arteri dan kolektor) maupun jalan tol mencakup hal – hal sebagai berikut :

- Panjang Jalan
- Lebar RUMIJA (Ruang Milik Jalan), secara rinci dapat mengacu pada UU Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan
- Lebar Jalur f Lebar dan Jumlah Lajur, adalah lebar bagian jalan untuk satu kendaraan
- Lebar Median, adalah ukuran lebar pembatas antara dua jalur jalan
- Lebar Bahu Luar, adalah ukuran lebar bahu jalan sebelah luar
- Lebar Bahu Dalam adalah ukuran lebar bahu jalan sebelah dalam
- Kecepatan rencana, adalah kisaran kecepatan yang direncanakan diperbolehkan untuk kendaraan yang melaju di jalan yang direncanakan
- Tipe perkerasan
 - ✓ Konstruksi badan jalan
 - ✓ Deskripsi galian dan timbunan
 - ✓ Keberadaaan persimpangan
 - ✓ Saluran drainase
 - ✓ Jembatan yang dibangun (apabila ada)
 - ✓ Jembatan penyeberangan(apabila ada)

- ✓ Underpass (apabila ada)
- ✓ Overpass (apabila ada)
- Khusus untuk jalan tol, perlu lebih diperhatikan terhadap:
- Desain dalam mengelola aksesibilitas masyarakat sekitar rencana jalan tol, apakah cukup menggunakan jembatan penyeberangan, Underpass, atau Overpass f Desain dan Lokasi pintu keluar masuk Secara umum jalan tol akan membutuhkan RUMIJA yang lebih besar dari pada jalan non tol, sehingga akan lebih baik apabila dokumen AMDAL atau UKL-UPL juga menyertakan Preliminary Design atau Basic Design dari rencana jalan yang akan dibangun, termasuk apabila ada perbedaan desain dari beberapa ruas jalan tersebut

Lokasi kegiatan harus sesuai dengan peruntukan rencana tata ruang wilayah setempat, harus dilampirkan Perda Tata Ruang Kabupaten atau Kota (jika tidak tersedia gunakan Perda Tata Ruang Provinsi) serta peta. Akan lebih baik apabila disertakan overlay antara lokasi kegiatan dengan peta tata ruang setempat.

Penilai harus memperhatikan pula prioritas tata ruang dalam menentukan kelayakan lingkungan suatu kegiatan pembangunan dan pengoperasian jalan. Sebagai contoh, adanya pembangunan dan pengoperasian jalan yang memanfaatkan wilayah yang sudah diperuntukkan sebagai sawah abadi ataupun hutan lindung.

Pembangunan jalan akan sangat berhubungan erat dengan kegiatan lain yang telah eksis di rencana lokasi maupun yang berbatasan langsung dengan rencana kegiatan. Sehingga perlu diperhatikan dan diinventarisasi keberadaan permukiman/perkampungan penduduk lokal, daerah wisata, situs bersejarah, kawasan budidaya, kawasan lindung (hutan lindung, kawasan konservasi dan lain sebagainya). Disamping itu, perlu diperhatikan pula keberadaan fasilitas umum di sekitar tapak proyek seperti pipa bawah tanah (air, minyak, gas), kabel listrik, jaringan serat optik, dan lain sebagainya.

Dengan pembangunan jalan, maka otomatis area resapan air menjadi berkurang dan selanjutnya berakibat meningkatnya runoff dan potensi genangan. Setelah proses pembangunan jalan, terutama pada kegiatan pembukaan lahan, pemotongan dan pengurangan tanah serta pemadatan tanah pada tahap konstruksi, yang berpotensi mengubah pola aliran air permukaan (run off) dan pola genangan.

Sebagai contoh, suatu wilayah yang tidak pernah dilanda banjir dapat terkena banjir setelah adanya jalan yang dibangun dan beroperasi.

Pembangunan dan pengoperasian jalan akan menyebabkan bangkitan volume lalu lintas. Bangkitan lalu lintas yang terjadi pada masa konstruksi diakibatkan dengan adanya penyempitan jalan karena adanya alat-alat berat, sedangkan perubahan volume lalu lintas yang terjadi pada masa operasional jalan dapat bersifat positif berupa pengurangan kemacetan atau negatif yaitu dengan bertambahnya volume kendaraan karena kemudahan. Pengoperasian jalan akan berpotensi mengakibatkan kecelakaan lalu lintas termasuk kecelakaan akibat gangguan lintasan binatang, dengan demikian perlu disampaikan kajiannya pula.

Dampak-dampak yang terjadi dari pembangunan dan pengoperasian jalan tol berbeda dengan dampak dari pembangunan dan pengoperasian jalan non tol. Selain beberapa hal tersebut diatas, pembangunan dan pengoperasian jalan tol memiliki beberapa dampak yang lebih spesifik dari antara lain: A. Dampak Akibat Keberadaan Jalan: 1. Perubahan Fungsi dan Tata Guna Lahan Pembangunan jalan di suatu kawasan tentunya akan memberikan perubahan fungsi dan tata guna lahan tersebut. Sebagai contoh, sebuah kawasan yang tadinya memiliki fungsi sebagai sawah/lahan pertanian berubah menjadi jalan tol. Perlu diperhatikan bahwa keberadaan jalan tol akan memisahkan sebuah komunitas sosial sehingga masyarakat tersebut harus mencari jalan memutar untuk mencapai sisi seberang dari jalan tersebut. Maka perlu disampaikan kajian yang menjelaskan aspek aksesibilitas masyarakat di sekitar jalan tol agar dapat diarahkan rencana pengelolaannya. Secara prinsip adalah, dampak yang terjadi pada saat pembangunan dan pengoperasian jalan tol tersebut harus tidak dibebankan kepada masyarakat di sekitar jalan tol.

Kegiatan pembangunan jalan memiliki beberapa aspek yang sangat tergantung pada kondisi setempat, sehingga diharapkan penilai dapat memperhatikan pula kondisi lokal dalam melakukan penilaian. Semoga tulisan ini dapat memberikan manfaat untuk terwujudnya pembangunan yang berwawasan lingkungan, khususnya pada pembangunan jalan.