

Arief Yuwono, dkk.

KEBERLANJUTAN LINGKUNGAN

Kata Pengantar: **PROF. DR. EMIL SALIM**



Cepat atau lambat kita harus menyadari bahwa bumi juga perlu hidup tanpa polusi. Yang harus dipahami umat manusia adalah tidak bisa hidup tanpa bumi, tapi planet ini bisa hidup tanpa manusia.
- Evo Mor

Keberlanjutan Lingkungan

1016003097

© 2016 - PT Kanisius

Penerbit PT Kanisius (Anggota IKAPI)

Jl. Cempaka 9, Deresan, Caturtunggal, Depok, Sleman,

Daerah Istimewa Yogyakarta 55281, INDONESIA

Kotak Pos 1125/Yk, Yogyakarta 55011, INDONESIA

Telepon (0274) 588783, 565996; Fax (0274) 563349

E-mail : office@kanisiusmedia.com

Website : www.kanisiusmedia.com

Cetakan ke-	3	2	1
Tahun	18	17	16

3Editor : Arief Yuwono, Yustinus Ade Stirman, Rosa Delima

Desain isi : Oktavianus

Sampul : Joko Sutrisno

ISBN 978-979-21-5095-7

Hak cipta dilindungi undang-undang

Dilarang memperbanyak karya tulis ini dalam bentuk dan dengan cara apa pun, termasuk fotokopi, tanpa izin tertulis dari Penerbit.

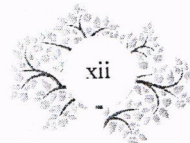
Dicetak oleh PT Kanisius Yogyakarta



DAFTAR ISI

Kata Pengantar	iii
Prakata Penyunting	ix
Daftar Isi	xi
BAB I KEBERLANJUTAN LINGKUNGAN	1
Mimpi Indonesia 2045	2
Energi Baru dan Terbarukan dalam Perspektif Ketahanan Iklim	8
Pengendalian Dampak Lingkungan: Antara Pendekatan Sistemik Dan Penerapan Program	13
Idaman Kota Ekologis Abad Xxi	24
2050, Indonesia <i>Green State</i> ?	33
Tiga Pilar Demokrasi Lingkungan	40
Menyongsong Transportasi Humanis Dan Berkelanjutan	55
Adipura Menuju Indonesia Lestari	62
Membangun Transportasi Ramah Lingkungan Tidak Sekadar Komitmen	67
<i>Quo Vadis</i> Tanggung Jawab Negara Dalam Penegakan Hukum Lingkungan	71
BAB II JAWA DARURAT KRISIS LINGKUNGAN	93
Telegram Darurat Untuk Jawa	94
Jalan Makan Lahan	97

	Jawa Dalam Lipatan Kezaliman Tata Ruang	102
	Tol Trans Jawa: Sejahtera Atau Sangsarakan Rakyat?	105
	Trans-Jawa Sebagai Anomali?	109
	Dimensi Sosial Dan Lingkungan Jalan Tol Trans-Jawa	115
	Tol Semarang—Solo Dinikmati Siapa?	119
	Tol Semarang—Solo Demi Gengsi?	124
	Jalan Tol Di Jawa Tengah, Untuk Kepentingan Siapa?	128
BAB III	MENCEGAH ARMAGEDON DI JAWA	135
	Menuju Sustainability Jawa 2025	136
	Mencegah Jawa 'Tenggelam'	142
	Sistem Urban Di Jawa	146
	Penataan Ruang Dan Lingkungan Hidup	157
	<i>Tales Of Two Cities</i>	162
	Legasi Sebuah Kota	167
BAB IV	MENGUATKAN KELEMBAGAAN LINGKUNGAN	173
	Menguatkan Kelembagaan Lingkungan	174
	Integrasi KLHK, Mau Apa?	178
	Tantangan Lingkungan Kabinet Tri Sakti	186
	KLH 2014-2019, Antara Diskusi dan Eksekusi	192
	Setahun Perjalanan Klhk	199
	Penggabungan, Mau Apa?	203
	Sinergi Pengelolaan Lingkungan dan Kehutanan Untuk Kesejahteraan Rakyat	211
BAB V	MENAJAMKAN POLITIK LINGKUNGAN	217
	Lingkungan, Politik, dan Partai Politik	218
	Pemilu, Perubahan Iklim, dan Pemimpin Pro Lingkungan	224
	Dicari: Pemimpin Pemberkelanjutan Berwawasan Lingkungan	229
	Dicari: Pendekar Lingkunga.....	233
	Pemilu 2014: Mencari Sang Promotor	238



Mencari Pemimpin Yang Berwatak Pro Lingkungan	249
Dicari Menteri Lingkungan Hidup yang Berkarakter	260
BAB VI KEANEKARAGAMAN HAYATI MASA	
DEPAN BANGSA.....	265
Obat—Makanan Dari Tanah Air	266
Urban Biodiversity Dan Keberadaban	270
Dari Keanekaragaman Hayati Menuju Keseragaman Hayati?	275
Yahukimo.....	280
Kota Papua Dan Kelestarian Hayatinya	284
Bumi Papua, Aku Datang	290
Otonomi Papua Bukan Untuk Nestapa	295
Papua Paradoks	301
Te Aro Neweak Lamo.....	306
Fungsi Hukum Dalam Perlindungan Dan Pengelolaan Keanekaragaman Hayati Pada Era Otonomi Daerah.....	312
SENTUHAN AKHIR.....	329
Dosa Lingkungan Siapa?	330
GLOSARIUM	336
BIOGRAFI PENULIS.....	367



TRANS-JAWA SEBAGAI ANOMALI?

(Majalah JENDELA Edisi 14 Tahun 2008)

Oleh: Suparto Wijoyo

JAWA menjadi jalan raya. Jawa akan menjadi bentangan tol terpanjang di Asia? Jawa akan menjadi bantaran raya perlalulintasan? Jawa akan dijadikan sabuk beton peradaban? Jawa ada dalam kepungan investor yang tengah berubah wajah menjadi predator? Jawa dalam kegamangan menyapa masa depannya dengan padatnya penduduk dan sempitnya lahan? Jawa akan menjadi gurita kering tanpa makna? Begitu celoteh banyak pakar dan orang-orang pintar yang terbaca dalam beragam pandangan.

Rencana pemerintah untuk membuat jalan bebas hambatan di sepanjang tanah Jawa adalah berita yang memang menyedot perhatian publik. Para ekonom dan politisi berkomentar. Para akademisi dan agamawan sibuk mencari dalil penolakan. Para perencana dan penanam modal lebih asyik lagi untuk menguatkan pendapatnya mengingat pendapatan mereka memang ditentukan oleh keberhasilan menggolkan program. Jalan tol dibangun dengan argumentasi sederhana untuk mengatasi kemacetan dan dalam rangka membuka kesempatan kerja. Padahal asal-usul yang sibuk melatarinya adalah hendak menghidupkan konglomerasi wilayah publik ke dalam ranah privat atas nama penanaman modal.

Jalan tol yang meski di Jakarta tidak pernah bebas hambatan hendak diteguhkan untuk mengatasi kepadatan lalu lintas Pulau Jawa. Pulau yang satu ini memang seksi sekali dan memiliki titik-titik gairah yang menarik syahwat para pemilik *duit dan kekuasaan ekonomi*. Penguasa dengan segala kewenangannya pada akhirnya tergiur pula untuk melakukan pemasaran ide dan cita-cita untuk membangun jalur kendaraan cepat yang mampu dengan mudah mentransformasi barang, jasa, dan orang dalam kilatan waktu yang singkat.

Semua pihak memang menyadari bahwa Pulau Jawa saat ini sudahlah sesak bagi banyak penduduk. Ilmu demografi dan geografi seakan mandeg dalam telungkup Pulau Jawa. Penduduk terus berdesakan dan kebutuhan infrastruktur rumah maupun jalanan semakin kurang dengan beragam kebutuhan warganya. Pulau Jawa penuh sesak, meski tidak sampai menggeleparkan pemiliknya. Tanah Jawa yang dianggap subur dan mampu menghantarkan penghuninya untuk makmur, meski oleh sebagian orang yang tidak terima dengan kemakmuran yang dijanjikan Jawa. Pulau Jawa menawarkan banyak harapan keagungan sosial, budaya, ekonomi, dan ekologi. Ya, dalam takaran dan tataran lingkungan tentu saja niatan itu perlu dilirik dan ditatap dalam sorot mata yang tajam. Benarkah dengan pembangunan Jalan Tol yang umum dinamakan trans-Jawa itu akan membahayakan Jawa?

Banyak argumentasi selayaknya dapat digelar dengan tikar berpanjang-panjang. Jalan tol yang rencananya dibangun memang belajar dari Cina dapat memberi manfaat besar bagi pergulatan ekonomi kawasan. Dengan pembebasan lahan, uang yang terbilang *fresh-money* akan menyembul di lapangan Pulau Jawa. Uang segar akan segera mengalir ke tangan banyak penduduk yang lahannya dibebaskan dan ekonomi akan bergulir begitu cepatnya. Daya beli masyarakat dipastikan akan meningkat tajam. Belanja barang dan jasa akan menyertai proyek pembebasan lahan dan roda ekonomi akan berputar kencang sebagaimana yang ada di Cina sewaktu melakukan pembangunan jalan tolnya yang begitu panjang dan menggiurkan para pemodal.

Jalan tol menjadi ideologi ekonomi yang kuat. Pembebasan lahan akan menyalurkan uang dengan terang pasti adanya. Masyarakat yang

memiliki uang berbendel-bendel akan segera membelanjakan kebutuhan hidupnya. Impian untuk mempunyai mobil atau kendaraan lainnya akan cepat tersebar bak virus yang ganas *kaliwat-liwat*. Maka, penyakit demam berkendara akan mewarnai jalanan tol yang terbentang di bekas lahan mereka.

Penguatan ekonomi lokal juga akan terjadi sebab pembangunan jalan tol akan membawa penyerapan tenaga kerja. Di tengah-tengah gejolak krisis ekonomi global yang semakin *ngegombal* semakin mendorong pihak-pihak tertentu untuk menyegerakan pembangunan jalan tol. Tenaga kerja terserap banyak dengan terbukanya lapangan kerja menjadi kuli bangunan. Kesempatan kerja korban PHK jelas terbuka lebar. Maka, kegentingan sosial akibat PHK dan tempaan ekonomi yang ganas dengan sendirinya akan teratasi dengan pembangunan jalan tol.

Demikianlah obrolan ringan yang dapat didengarkan oleh sebagian besar penikmat “kopi giras” warung-warung pinggir jalan. Mereka pasti dengan senang harap untuk menanti kapan pembangunan jalan tol trans Jawa itu diwujudkan? Mereka seolah tidak sabar untuk menyingsing lengan baju untuk siap menjadi kuli dan tenaga pemecah batu atau penuang semen cor di geladak-geladak pembangunan jalan tol. Praktis proyek trans Jawa sangat penting untuk tumbuhnya optimisme ekonomi. Namun benarkah ini adanya?

Ya ... ya ... soal ekonomi memang menjanjikan dan pastinya sangat menggiurkan banyak pihak. Akan tetapi, cukupkah dengan kemajuan dan gairah ekonomi semata? Pasti problem ikutannya adalah juga menyentuh aspek sosial-budaya. Secara sosiologis dipastikan bahwa mobilitas transportasi akan melahirkan jejaring sosial yang juga akan rentan terhadap penyimpangan sosial. Tingkat pengembangan budaya harus disiapkan secara *maton*. Budaya yang tradisional dengan kendaraan kerakyatan akan bergeser ke wilayah mesin yang menyentuh ruang-ruang paling privasi. Persaingan kepemilikan kendaraan bermotor akan menggelegak dan ini akan menimbulkan gesekan pada orang yang tidak bisa punya kesempatan untuk memiliki mobil.

Sisi kanan kiri yang dekat ataupun jauh dari lahan pembebasan pastilah akan *melongo* untuk melihat tetangganya yang kaya mendadak

akibat pembebasan lahan. Ini membawa rasa iri spontan yang tidak dipersiapkan secara matang dan melalui pergulatan yang lempang. Dalam konstalasi demikian, pastilah juru dakwah akan banyak lakunya. Para psikolog juga harus disiapkan untuk mengobati sakit berjamaah orang-orang "sakit hati" akibat "iri hati". Ini tentu tidak akan terjadi dalam dentuman waktu yang lama dan tidak instan. Pembebasan lahan dengan gelembung ekonomi yang cepat akan mudah meledak menjadi bencana sosial yang mengakibatkan para ustadz, kiai, ulama, pendeta, pastur, dan guru-guru ngaji kewalahan untuk menyembuhkan penyakit sosial yang sontak dan serentak.

Adakah itu semua sudah dipertimbangkan dengan menjadikan para tetangga pemilik lahan yang dibebaskan cukup dijadikan kuli bangunan trans Jawa? Kalaulah ini yang diagendakan, betapa riuhnya kendengian itu ditanam dengan suburnya yang justru difasilitasi negara. Untuk itulah pola pembebasan lahan dan kepemilikan tanah yang ada harus dilakukan dengan santun dalam kerangka sosial yang tepat. Apabila negara salah dalam melakukan pembebsan lahan dengan kemakmuran yang serentak di wilayah sekitar trans-Jawa, maka jangan berharap kekerasan sosial ekonomi tidak akan muncul di kawasan trans Jawa.

Selepas masalah dari dentuman sosial bisa diredam dengan pendekatan-pendekatan keagamaan dan kejiwaan secara simultan dan sangat spesifik. Maka kini yang perlu dihitung dalam kalkulasi lanjutan adalah dimensi ekologi. Apakah pembangunan trans Jawa tidak mengakibatkan goncangan-goncangan ekologi? Apakah pembangunan tersebut tidak merusak tatanan konservasi? Apakah lahan-lahan yang dibebaskan memang kawasan yang tidak produktif? Apakah trans Jawa tidak mengakibatkan bencana lingkungan yang perlu diperhitungkan dengan matang?

Kenapa aspek lingkungan perlu diketengahkan secara overal? Karena kita semua menyadari bahwa pembangunan dikatakan berkelanjutan justru disebabkan oleh pembangunan itu mampu menjalin secara harmonis dimensi ekonomi, sosial, dan lingkungan. Apabila dimensi ekonomi memang menguntungkan dan secara sosial memang tidak menimbulkan goncangan, apakah secara ekologis memang dapat

diterima? Kepentingan lingkungan memang bukan wicara tunggal untuk menjadi penentu pelaksanaan suatu pembangunan. Akan tetapi, dalam konstruksi modern dalam dunia yang berubah pesat, perhitungan dan kalkulasi lingkungan harus dikedepankan.

Lingkungan harus menjadi arus utama kebijakan yang dipedomani oleh semua *stakeholders*. Negara dengan segala alat kelengkapannya harus memperhatikan lingkungan secara matang dan mantap. Tiada aspek pembangunan dikatakan berkelanjutan yang diniscayakan mengabaikan lingkungan. Siapa pun tidak boleh abai terhadap lingkungan. Anomali sosial, politik, budaya, ekonomi, dan antropologi, serta planologi akan terjadi apabila aspek lingkungan dibiarkan di pojok bangunan atau diujung jembatan. Trans Jawa harus memadukan diri dalam kilasan programatik lingkungan secara sistemik. Tanpa lingkungan yang baik tidak ada pembangunan yang berlangsung baik. Aspek lingkungan dengan kepentingn konservasi, bahkan preservasinya mesti diagendakan untuk dianalisis. Meski demikian, tidak cukup dengan Amdal ataupun kajian risiko lingkungan. Kalkulasi planologi dan ekologi harus sinergis dengan cita ekonomi serta sosio-kultural secara harmonis.

Pendulum pembangunan trans Jawa mesti berdetak seirama dengan gelombang maupun simponi sosial yang tepat dengan nada dasarnya. Kepentingan lingkungan yang mengedepan pasti memuliakan kemanusiaan. Pembangunan trans Jawa harus dan wajib melihat substansi jiwa lingkungan Pulau Jawa. Produksi pertanian tidak boleh berkurang dengan pembangunan trans Jawa. Irigasi tidak boleh rusak dengan keberadaan trans Jawa. Konservasi lahan tetap berjalan lebih mulia dengan trans Jawa. Biota air dan flora-fauna semakin lestari dengan trans Jawa. Kehidupan alam tidak terusik dengan trans Jawa. Kualitas udara tidak terpolusi dengan trans Jawa. Mutu air dan tanah tetap terjamin kesuburannya dengan trans Jawa. Tata ruang tidak diusik secara fundamental dengan trans Jawa. Keharmonisan budaya dan kekerabatan tidak kusut dengan trans Jawa. Jawa semakin molek bersolek atas nama lingkungan dengan munculnya trans Jawa.

Bisakah itu semua dijamin oleh negara? Sanggupkah pemerintah untuk menjadi penopang harapan mendasar yang tidak berkendak untuk

menafikan pembangunan? Apakah investor benar-benar akan menjadi pengayom lingkungan yang dibutuhkan oleh generasi mendatang atas nama *sustainable development*?

Apabila tiada kesanggupan untuk mempertahankan dan meningkatkan daya dukung dan daya tampung serta produktivitas lingkungan secara tepat, buat apalah trans Jawa diwujudkan. Biarlah ia menjadi mimpi saja dan kemudian semua pihak bangun pagi dengan segarnya dengan tetap menyaksikan lahan yang menghijau subur serta hamparan padi yang menguning sambil menyapa "Selamat Pagi Tuan-tuan". Betapa nyamannya kita semua yang disambut senyum kelok sungai yang terus mewarnai bingkai lukisan semesta yang bernama Pulau Jawa.

Atau paling tidak, apabila tidak mau terlalu besar mengorbankan Pulau Jawa di tengah-tengah nafsu berahi trans-Jawa yang menggebu, bagaimana kalau alur Kereta Api saja yang diikuti dan dikembangkan. Rel Kereta Api sepanjang tanah Jawa dapat dimobilisasi lebih dahsyat lagi untuk lebih efektif menjadi penjaga kehidupan Jawa. Rel KA mungkin dapat dibuat susun dengan konstruksi trans Jawa, sehingga ada jalan tol dan rel secara berjenjang dan tidak berjajar. Bukankah ini juga menjadi solusi untuk mengatasi modernisasi yang kian nakal kepada anak-anak negeri sendiri? Kita masih punya waktu untuk berpikir dan bertindak lebih arif lagi. Salam