

A. Judul Penelitian :

**ANALISIS YURIDIS
TERHADAP PENERAPAN AMDAL
DALAM PEMBANGUNAN BANDAR UDARA KETAPING**

NENENG OKTARINA, SH, MH

B. Abstrak

Bandar Udara Ketaping yang sekarang dikenal dengan nama Bandar Udara Internasional Minangkabau (untuk selanjutnya disebut BIM) merupakan kawasan andalan sebagaimana yang telah ditetapkan dalam Rencana Tata Ruang Wilayah Propinsi Sumbar dan Perda Kabupaten Padang Pariaman tentang Rencana Detail Tata Ruang Kawasan Bandara Ketaping (Perda Nomor 7 Tahun 2001) dengan kegiatan utama perhubungan, pariwisata, perindustrian, dan perdagangan. Undang Undang Nomor 23 Tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup (PLH), secara tegas menyatakan bahwa dalam kaitan dengan pembangunan perlu dilakukan pengelolaan lingkungan dalam upaya menangani dampak besar dan penting dari suatu kegiatan pembangunan.

Prosedur penerapan AMDAL Bandar Udara Ketaping dalam pelaksanaannya secara proseduralnya belum sepenuhnya diterapkan sesuai dengan aturan yang berlaku (Pasal 14 s/d 23 PP Nomor 27 Tahun 1999 Tentang AMDAL). Tetapi bila kita lihat secara kronologis proses penerapan AMDAL Bandar Udara Ketaping dapat disimpulkan bahwa penerapan AMDAL proyek ini bersifat kasuistik (*case*). Kegagalan penerapan prosedur AMDAL dalam pembangunan Bandar Udara Ketaping ini ternyata dilatar belakangi oleh beberapa sebab yaitu faktor teknis seperti tidak tegasnya aturan mengenai AMDAL ini, lemahnya kekuatan institusi yang diberi wewenang dalam menilai dan mensahkan dokumen AMDAL, ketersediaan data yang kurang lengkap dari pemrakarsa serta adanya intervensi dari faktor non yuridis, yaitu faktor ekonomi dan faktor politik.

Peranserta masyarakat dalam Proses AMDAL Bandar Udara Ketaping, dalam pelaksanaannya sudah diterapkan oleh pemrakarsa dalam bentuk kegiatan Sosialisasi AMDAL Bandar Udara Ketaping, yang diadakan pada saat kontruksi sedang dilaksanakan, yang seharusnya peranserta masyarakat dalam proses AMDAL menurut peraturan adalah sebelum kontruksi dilaksanakan.

Key words : AMDAL

C. Latar Belakang

Undang Undang Nomor 23 Tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup (PLH), secara tegas menyatakan bahwa dalam kaitan dengan pembangunan perlu dilakukan pengelolaan lingkungan dalam upaya menangani dampak besar dan penting dari suatu kegiatan pembangunan. Pelaksanaan pembangunan Bandar Udara

Ketaping ini, sangat nyata akan berdampak penting dan besar karena proyek ini menimbulkan perubahan yang sangat mendasar yang diakibatkan kegiatan pembangunan tersebut. Untuk mengantisipasi hal itu maka sangat penting sekali sejak dini disiapkan langkah untuk menanggulangi dampak negatif dan mengembangkan dampak positifnya.¹

Proyek pembangunan Bandar Udara Ketaping penguasaan dan bimbingannya berada di bawah kewenangan pemerintah pusat, karena skalanya bersifat regional, nasional dan internasional, sudah selayaknya masalah pengelolaan lingkungan menjadi suatu hal wajib dan penting untuk diintegrasikan ke dalam proses perencanaan pembangunannya. Salah satu alat perlindungan dan pelestarian lingkungan dalam rencana pembangunan adalah keharusan untuk memiliki Analisis Mengenai Dampak Lingkungan (AMDAL) yaitu salah satu instrumen kebijaksanaan lingkungan hidup yang bersifat pencegahan terhadap pencemaran dan kerusakan lingkungan dan merupakan bagian dari proses perencanaan kegiatan yang menjadi pangkal tolak bagi proses pengambilan keputusan tentang penyelenggaraan usaha dan / atau kegiatan.

Tujuan AMDAL adalah untuk menjamin agar kondisi lingkungan tetap berada pada suatu derajat mutu tertentu sekalipun pembangunan dilaksanakan. AMDAL merupakan syarat untuk memperoleh izin usaha / kegiatan yang menimbulkan dampak besar dan penting secara tegas dinyatakan UU PLH dan Peraturan Pelaksanaan (PP) AMDAL. Kewajiban untuk memiliki AMDAL bagi kegiatan yang menimbulkan dampak besar dan penting dinyatakan dalam Pasal 15 ayat (1) UU PLH, yang berbunyi : "Setiap rencana usaha dan/atau kegiatan yang kemungkinan dapat menimbulkan dampak besar dan penting terhadap lingkungan hidup, wajib memiliki analisis mengenai dampak lingkungan hidup".

AMDAL merupakan syarat untuk memperoleh izin usaha / kegiatan dinyatakan dalam Pasal 7 ayat (1) PP Nomor 27 Tahun 1999 tentang AMDAL, yang berbunyi sebagai berikut : "AMDAL merupakan syarat yang harus dipenuhi untuk mendapatkan izin melakukan usaha dan / atau kegiatan yang diterbitkan oleh pejabat yang berwenang." Yang dimaksudkan dengan dampak besar dan penting dinyatakan dalam Pasal 1 angka 2 PP No. 27 Tahun 1999 tentang AMDAL yaitu : " Dampak besar dan penting adalah perubahan lingkungan hidup yang sangat mendasar yang diakibatkan oleh suatu usaha dan/atau kegiatan." Kriteria dampak besar dan penting diatur Pasal 5 ayat (1) PP No. 27 Tahun 1999 tentang AMDAL, yaitu :

"Kriteria mengenai dampak besar dan penting suatu usaha dan/atau kegiatan terhadap lingkungan antara lain :

- a. jumlah manusia yang akan terkena dampak;
- b. luas wilayah persebaran dampak;
- c. intensitas dan lamanya dampak berlangsung;

¹ Siti Sundari Rangkuti, Edisi kedua, 2000, *Hukum Lingkungan dan Kebijakan Lingkungan Nasional*, Airlangga University Press, Surabaya, hal 127

- d. banyaknya komponen lingkungan lainnya yang terkena dampak;
- e. sifat kumulatif dampak;
- f. berbalik (*reversible*) atau tidak berbalik (*irreversible*) dampak.

Pengelolaan Proyek P2TU (Proyek Pengembangan Pelayanan Transportasi Udara) Sumbar, bersifat sektoral, di mana pendanaan dan pengelolaannya dilakukan oleh pemerintah pusat, karena itu seharusnya masalah-masalah yang timbul menjadi tanggung jawab departemen yang membawahi bidang tersebut, yaitu dalam hal ini adalah Departemen Perhubungan. Oleh karena itu kewajiban pembuatan AMDAL dalam bidang perhubungan harus mengacu kepada Keputusan Kepala Badan Pengendalian Dampak Lingkungan (BAPEDAL) Nomor 9 Tahun 2000 tentang Pedoman Penyusunan Analisis Mengenai Dampak Lingkungan

Berdasarkan uraian di atas, dapat dikatakan bahwa memiliki AMDAL adalah suatu keharusan dalam pembangunan yang diintegrasikan dalam perencanaan proyek pembangunan. Hal ini dilakukan untuk mengantisipasi kemungkinan dampak negatif terhadap lingkungan. Apalagi menyangkut berbagai aspek kehidupan manusia (teknologi, perhubungan, pariwisata, perdagangan, kebijaksanaan pemerintah, dan hukum lingkungan) seperti proyek pembangunan Bandar Udara Ketaping, yang jelas sekali akan mempunyai dampak yang penting dan besar terhadap lingkungan hidup di sekitar kawasan pembangunan tersebut. Apabila penerapan aturan hukum tersebut tidak dilaksanakan, tentu saja hal itu melanggar ketentuan perundang-undangan lingkungan hidup, yang juga berakibat pada penurunan mutu lingkungan. Peranan instansi yang berwenang memberikan keputusan tentang proses analisis mengenai dampak lingkungan sudah jelas sangat penting. Keputusan yang diambil aparatur dalam prosedur administrasi yang ditempuh pemrakarsa sifatnya sangat menentukan terhadap mutu lingkungan, karena AMDAL berfungsi sebagai instrumen pencegahan pencemaran / kerusakan lingkungan.

Pengkajian secara cermat atas AMDAL untuk mega proyek ini mutlak sekali, karena adanya perubahan yang mendasar yaitu adanya perubahan fungsi lahan yang dulunya sebelum adanya proyek ini, kawasan Ketaping ini adalah kawasan resapan air, dan setelah adanya pembangunan mega proyek ini, fungsi lahan berubah menjadi landasan pacu pesawat, yang tentu saja hal itu akan memberi dampak yang besar dan penting bagi lingkungan sekitar kawasan proyek ini, terutama sekali yang akan merasakan akibatnya adalah masyarakat di sekitar kawasan proyek, karena daya dukung lingkungannya otomatis akan terganggu dan berkurang. Disamping itu, Proyek P2TU ini termasuk jenis usaha dan/atau kegiatan yang wajib dilengkapi dengan AMDAL, seperti diatur dalam Keputusan Menteri Negara Lingkungan Hidup No. 17 Tahun 2001. Berdasarkan hal tersebut di atas, maka penerapan AMDAL dalam pembangunan Bandar Udara Ketaping sangat penting sekali untuk mengantisipasi dampak negatif yang akan ditimbulkannya karena perubahan fungsi lahan tersebut. Bila penerapan AMDAL ini tidak diterapkan sebagaimana yang telah ditetapkan oleh peraturan perundang-undangan, maka tujuan pembangunan mega proyek ini akan bertolak belakang, dari semula untuk meningkatkan perekonomian

dan kesejahteraan masyarakat, proyek ini berubah menjadi membuat kesengsaraan bagi masyarakat di sekitar kawasan proyek.

D. Permasalahan

Berkaitan dengan latar belakang di atas, maka permasalahan yang perlu dibahas dan diteliti adalah :

1. Bagaimanakah penerapan AMDAL dalam pembangunan Bandar Udara Ketaping ditinjau dari sudut yuridis.
2. Bagaimanakah peran serta masyarakat dalam proses penerapan AMDAL dalam pembangunan Bandar Udara Ketaping.

E. Tujuan dan Manfaat Penelitian

Tujuan penelitian secara khusus adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui penerapan AMDAL dalam pembangunan Bandar Udara Ketaping ditinjau dari sudut yuridis.
2. Untuk mengetahui peran serta masyarakat dalam proses penerapan AMDAL dalam pembangunan Bandar Udara Ketaping.

Manfaat yang diharapkan dari penelitian ini adalah :

1. Manfaat ilmiah
yaitu hasil penelitian ini sebagai bahan informasi bagi akademisi maupun sebagai bahan perbandingan bagi para peneliti lainnya yang hendak melaksanakan penelitian lanjutan, dalam penerapan hukum mengenai AMDAL dalam pembangunan infrastruktur khususnya Proyek Pengembangan Pelayanan Transportasi Udara (P2TU).
2. Manfaat praktis, yaitu hasil penelitian dapat menjadi bahan masukan bagi pengelolaan Lingkungan Hidup (LH) oleh dua pihak yaitu :
 - a. Bagi pihak pengembang dan pemrakarsa kegiatan.
 - b. Bagi Pemerintah Daerah Propinsi maupun Pemda Kabupaten PARIAMAN, memberikan input dalam pelaksanaan fungsi sebagai pengawas dan pengendalian dampak lingkungan dan menegakkan aturan-aturan hukum lingkungan.

F. Tinjauan Pustaka

AMDAL merupakan prosedur yang mensyaratkan agar pihak pengembang dan pemerintah sepenuhnya mempertimbangkan dan menginternalisasikan (memasukkan sebagai bagian dari keseluruhan biaya usaha) biaya-biaya yang timbul karena berlangsungnya sebuah kegiatan, serta meletakkan beban kepada pihak pengembang untuk membuktikan keabsahan usulan kegiatan sebagaimana dikemukakan oleh Emond². Hal ini berarti bahwa setiap pemrakarsa kegiatan yang berdampak penting terhadap lingkungan harus menginternalisasikan semua biaya

² Takdir Rahmadi, 2003, *Hukum Pengelolaan Bahan Berbahaya Dan Beracun*, Airlangga University, Surabaya, hal 18.

yang mungkin timbul karena adanya kegiatan dan membuktikan bahwa semua pencegahan dan penanggulangan dampak yang mereka rencanakan dapat berfungsi secara efektif. Ketentuan tersebut berkaitan erat dengan konsep yang disebut "pencegahan pencemaran menguntungkan" (*Pollution Prevention Pays*).

AMDAL merupakan teknologi pembuatan perencanaan dan keputusan yang berasal dari Barat, negara industri yang demokratis dengan kondisi budaya dan sosial yang berbeda, sehingga ketika program tersebut diterapkan di negara berkembang dengan kondisi budaya dan sosiopolitik berbeda, kesulitanpun muncul. Inisiatif program dan kebijakan lingkungan di Indonesia sangat bersifat "top down" oleh pemerintah sendiri. Menurut Roque dalam Boyle (1998), inisiatif "top down" tersebut muncul bukan karena adanya kebutuhan penganalisaan dampak tetapi sebagai tanggapan terhadap perkembangan Barat. Tekanan perkembangan Barat untuk menanggapi masalah lingkungan terutama melalui konferensi lingkungan Internasional di Stockholm tahun 1972 dan Rio tahun 1992. Berbeda dengan di negara Barat, program dan kebijakan lingkungan dibuat karena adanya kebutuhan masyarakat, sehingga inisiatifnya bersifat "bottom up".³

Penerapan AMDAL di Indonesia tidak semudah di negara Barat karena kondisi masyarakat yang berbeda. Walaupun banyak isu lingkungan dalam agenda sosial, tetapi isu tersebut masih dianggap kurang penting. Menurut Moreira, Roque, dan Grindle dalam Boyle (1998), kemiskinan, buta huruf, kurangnya informasi, sangat berkuasanya elit politik dan ekonomi, merupakan faktor adanya situasi tersebut.⁴

Hasil penelitian lain dan hasil evaluasi dari EMDI (1991) dan Doberstein (1992),⁵ yang menyimpulkan bahwa proses AMDAL di Indonesia memiliki beberapa kelemahan. *Pertama*, AMDAL belum sepenuhnya terintegrasi dalam proses perizinan satu rencana kegiatan pembangunan, sehingga tidak terdapat kejelasan apakah AMDAL dapat dipakai untuk menolak atau menyetujui satu rencana kegiatan pembangunan. *Kedua*, proses partisipasi masyarakat belum sepenuhnya optimal. Selama ini Lembaga Swadaya Masyarakat (LSM) telah dilibatkan dalam sidang-sidang Komisi AMDAL, akan tetapi suaranya belum sepenuhnya diterima di dalam proses pengambilan keputusan. *Ketiga*, terdapatnya berbagai kelemahan di dalam penerapan studi-studi AMDAL, *Keempat*, masih lemahnya metoda-metoda penyusunan AMDAL, khususnya aspek "sosial budaya", sehingga banyak kegiatan-kegiatan pembangunan yang implikasi sosial budayanya penting, kurang mendapat kajian yang seksama.

Penaatan dalam hukum lingkungan dapat diartikan sebagai penerapan sepenuhnya persyaratan-persyaratan lingkungan. Penaatan dapat dikatakan tercapai apabila semua persyaratan lingkungan terpenuhi atau terlaksana oleh subjek hukum lingkungan. Dalam konteks penataan hukum lingkungan, perancangan persyaratan

³ *Ibid* hal 430

⁴ *Ibid* hal 431

⁵ *Ibid*, hal 200.

lingkungan menjadi sangat signifikan karena persyaratan lingkungan mempengaruhi keberhasilan program pengelolaan lingkungan. Persyaratan lingkungan yang dirancang dengan baik akan membuat penataan dapat mencapai hasil yang diinginkan. Oleh karena itu, Pemerintah harus memikirkan pendekatan-pendekatan penataan (*compliance approaches*) yang akurat dan sesuai dengan kebutuhan keadaan agar dapat mencapai penataan yang efektif dan efisien.⁶

PP tentang AMDAL di Indonesia, telah mengalami tiga kali perubahan⁷. Perangkat hukum yang pertama, adalah PP Nomor 29 Tahun 1986 tentang AMDAL.⁸ Perangkat hukum yang kedua adalah PP Nomor 51 Tahun 1993⁹, dan perangkat hukum yang ketiga PP Nomor 27 Tahun 1999¹⁰, yang berlaku sejak Desember tahun 2000 hingga sekarang. Perbedaan yang penting adalah tentang kedudukan Komisi AMDAL Pusat. Jika berdasarkan PP Nomor 51 Tahun 1993, Komisi AMDAL Pusat berkedudukan di tiap Instansi Pemerintah yang berwenang mengeluarkan izin, maka berdasarkan PP Nomor 27 tahun 1999, Komisi AMDAL Pusat berkedudukan di BAPEDAL. Dan sekarang BAPEDAL sudah diintegrasikan ke dalam Kementerian Lingkungan Hidup (KLH), dengan keluarnya Keputusan Presiden (KEPRES) Nomor 2 Tahun 2002. Dalam rangka mencegah pencemaran dan kerusakan lingkungan dari suatu fasilitas, UU PLH dan PP No.27 Tahun 1999, mewajibkan pembuatan Kerangka Acuan Analisis Dampak Lingkungan (KA-ANDAL), Analisis Dampak Lingkungan (ANDAL), Rencana Pengelolaan Lingkungan (RKL) dan Rencana Pemantauan Lingkungan (RPL) atau Upaya Pengelolaan Lingkungan (UKL) dan Upaya Pemantauan Lingkungan (UPL). Langkah-langkah pencegahan dan pengendalian pencemaran dan kerusakan lingkungan yang dimuat di dalam dokumen RKL harus dijadikan persyaratan-persyaratan lingkungan yang diintegrasikan ke dalam izin.¹¹

Konsep pengelolaan lingkungan berdasarkan UUPHH pada dasarnya merupakan kewenangan pemerintah pusat, tetapi pemerintah pusat dapat menyerahkan kepada Pemerintah Daerah (Pemda) melalui tugas perbantuan dan desentralisasi (Pasal 12 ayat (1) b, dan Pasal 13 ayat (1) UUPHH). Selain itu, kewenangan Pemda Propinsi juga dapat mengacu pada Undang Undang No. 22 Tahun 1999 tentang Pemerintah Daerah. Penjelasan Pasal 9 ayat (1) UU No.22 Tahun 1999, antara lain menyebutkan, bahwa salah satu kewenangan bidang pemerintahan

⁶ Sukanda Husin, *Pendekatan Penataan (Compliance Approaches) Dalam Hukum Lingkungan*, Makalah Hukum Lingkungan, hal 1

⁷ Takdir Rahmadi, 2003, *op cit*, hal 72.

⁸ Peraturan Pemerintah No. 29 Tahun 1986 tentang AMDAL, *Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1986 Nomor 42*

⁹ Peraturan Pemerintah No. 51 Tahun 1993 tentang AMDAL, *Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1993 Nomor 84*

¹⁰ Peraturan Pemerintah No. 27 Tahun 1999 tentang AMDAL, *Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999, Nomor 59*

¹¹ Lihat Pasal 18 (3) UU PLH, Lihat juga Pasal 7 (3) Peraturan Pemerintah No. 27 Tahun 1999, tentang AMDAL.

tertentu yang merupakan kewenangan Propinsi adalah ~~pengendalian lingkungan~~ hidup.

Penjabaran tentang kewenangan Pemda Propinsi di bidang ~~lingkungan~~ hidup dapat dilihat dalam Pasal 3 PP No. 25 Tahun 2000 tentang kewenangan Pemerintah dan Kewenangan Propinsi sebagai Daerah Otonom. Ketentuan Pasal 3 angka 16 PP No. 25 Tahun 2000 menguraikan kewenangan Pemda Propinsi dibidang lingkungan hidup diantaranya adalah kewenangan penilaian AMDAL yang dampaknya dirasakan oleh masyarakat lebih dari satu Kabupaten dan Kota.

Berdasarkan KEPRES No. 77 Tahun 1994, tiap Pemda Propinsi dan Pemda Kabupaten atau Kota dapat membentuk BAPEDAL. Daerah (seterusnya disingkat BAPEDALDA)¹². BAPEDALDA Propinsi merupakan perangkat daerah yang bertugas membantu Gubernur dalam melakukan pembinaan dan koordinasi pelaksanaan pengendalian dampak lingkungan oleh BAPEDALDA-BAPEDALDA Propinsi di wilayah Propinsi yang bersangkutan¹³ (BAPEDALDA Propinsi menjalankan fungsi pelaksanaan atau operasional pengendalian dampak lingkungan). BAPEDALDA Kabupaten atau Kota merupakan perangkat daerah yang bertugas membantu Bupati atau Walikota dalam pelaksanaan pengendalian dampak lingkungan di wilayah daerah yang bersangkutan.¹⁴ BAPEDALDA Propinsi dan BAPEDALDA Kabupaten atau Kota merupakan aparat yang berada dibawah struktur Departemen Dalam Negeri. Dengan demikian, BAPEDALDA Propinsi tunduk dan berada dibawah Gubernur yang bersangkutan, serta BAPEDALDA Kabupaten dan Kota tunduk dan berada dibawah Bupati / Walikota yang bersangkutan.

G. Metode Penelitian

1. Tipe Penelitian

Tipe penelitian ini adalah penelitian hukum yuridis sosiologis yang terutama dilakukan dengan mengkaji peraturan-peraturan yang terkait dan menganalisis penerapan hukum khususnya ketentuan AMDAL dan menghubungkannya dengan kenyataan yang terjadi di lapangan.

2. Metode, Teknik Pengumpulan Data dan Instrumen

Sebagai metode atau teknik pengumpulan data di lapangan, peneliti menggunakan metode sebagai berikut :

1. Studi dokumen
2. Wawancara (*interview*) terpimpin.
3. Kuesioner

¹² Pasal 27 ayat (1) Kepres No. 77 Tahun 1994.

²² Pasal 27 ayat (2) Kepres No. 77 Tahun 1994.

³⁴ Pasal 27 ayat (3) Kepres No. 77 Tahun 1994

3. Sumber Data

1. Data Primer

Data primer merupakan sumber data yang diperoleh secara langsung dari lapangan.

2. Data sekunder terdiri dari :

- a) Bahan hukum primer, yaitu mempelajari peraturan perundang-undangan tentang pengelolaan lingkungan hidup, juga peraturan pelaksanaannya yang terkait dan mengenai AMDAL.
- b) Bahan hukum sekunder, yaitu mempelajari berbagai literatur (buku, makalah, jurnal, yang berkaitan dengan objek penelitian).

4. Populasi dan Teknik Penarikan Sampel

Adapun yang menjadi populasi di dalam penelitian ini adalah penduduk yang berdomisili di sekitar kawasan proyek Bandar Udara Ketaping, yaitu masyarakat yang berada di Nagari Ketaping. Masyarakat di Nagari Ketaping tersebut adalah masyarakat yang terkena dampak langsung akibat pembangunan Bandar Udara Ketaping.

5. Analisis Data

Pola analisis data dalam penelitian ini didasarkan pada metode kuantitatif dan kualitatif. Data yang didapat di lapangan (data primer) melalui wawancara (*interview*) dan kuesioner dikumpulkan, dan diedit untuk menghindari adanya kemungkinan pengisian jawaban kuesioner yang kurang lengkap, salah atau keliru yang nantinya akan menimbulkan keragu-raguan. Setelah diedit, diklasifikasikan menurut jenisnya ke dalam Tabel frekwensi. Dengan tabel frekwensi diperoleh data kuantitatif dalam bentuk persentase.

H. HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Pelaksanaan Penerapan Prosedur AMDAL Dalam Pembangunan Bandar Udara Ketaping Ditinjau Dari Sudut Yuridis

Kronologis AMDAL Bandar Udara Ketaping adalah sebagai berikut :¹⁵

- a. Rencana Pembangunan Bandar Udara Ketaping diawali dengan Penyusunan Studi Kelayakan Bandar Udara Ketaping tahun 1987.
- b. Studi Kelayakan Bandar Udara ketaping ditindak lanjuti oleh Direktorat Jendral Perhubungan, DEPHUB dengan penyusunan Rencana Teknis Terinci (*Detail Design*) Bandar Udara Ketaping tahun 1989. Setelah itu disusun AMDAL Bandar Udara Ketaping tahun 1990.

¹⁵ Guritno, Staf Seksi Tata Kawasan Sub Dit Tata Bandara Direktorat Teknik Bandar Udara, (Sekretaris Tim Pengarah dan Kelompok Pendamping Pekerjaan Penyusunan Audit Pengelolaan dan Pemantauan Lingkungan Hidup Bandar Udara Ketaping), Dirjen Perhubungan Udara, Departemen Perhubungan Udara.

- c. Studi AMDAL Bandar Udara Ketaping, yang disusun pada tahun 1990, oleh Dirjen Perhubungan Udara, DEPHUB, yang penyusunannya diserahkan kepada konsultan PT. Dacrea Avia, telah mendapat pengesahan dari Komisi AMDAL Pusat Sektor Perhubungan. Hal ini dibuktikan dengan Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 1149/LT 505/ SKJ/1990.
- d. Setelah 3 tahun pengesahan dokumen AMDAL Bandar Udara Ketaping, kegiatan operasional (kontruksi) pembangunan Bandar Udara Ketaping belum juga dilaksanakan, dikarenakan masalah anggarannya belum terealisasi, sehingga data yang dihasilkan dokumen tersebut dianggap tidak valid lagi. Hal itu sesuai dengan Pasal 15 PP Nomor 51 Tahun 1993 tentang AMDAL, yang menyatakan bahwa jatuh tempo dokumen AMDAL adalah selama 3 tahun. Selain alasan ketentuan PP 51 Tahun 1993 tersebut, pihak Dirjen Perhubungan Udara, Departemen Perhubungan harus menyusun kembali Studi ANDAL yang telah disyahkan tersebut karena adanya perubahan rencana kegiatan (*Review on Previous Detail Design*) oleh PT. Dacrea Avia & PT. Singgar Mulia tahun 1998, sehingga Dirjen Perhubungan Udara melaksanakan pengkajian ulang (*review*). Studi AMDAL tahun 1999 ini, telah dilengkapi dengan RKL dan RPL, dan dievaluasi serta dibahas oleh Komisi AMDAL Pusat Sektor Perhubungan dengan acuan PP No. 51 Tahun 1993 Tentang AMDAL.
- e. Tanggal 22 Oktober 1999, dilakukan pembahasan di tingkat Komisi Amdal Pusat Sektor Perhubungan Departemen Perhubungan yang diketuai oleh Bapak Abdul Razak Manan dari DEPHUB, Sekretaris dari DEPHUB yaitu Bapak Tjuk Sukardiman, Wakil dari Menteri Negara Lingkungan Hidup (MENEG LH), Bapak Henk Uktoseya, dan Pakar Perhubungan yaitu Bapak Prajitno Subandi, dan Bapak Ja'Aro Harefa. Disamping anggota tetap seperti tersebut diatas, juga ada anggota tidak tetap yaitu dari Kantor Wilayah (Kanwil) Departemen Perhubungan Propinsi Sumatera Barat yaitu Bapak Martunus Said, dari BAPPEDA Tk. II Padang Pariaman, diwakili oleh Bapak Zachrizal, dari Proyek Pengembangan Fasilitas Bandara Ditjen Perhubungan Udara yaitu Bapak Bintang Hidayat serta wakil dari konsultan PT. Indemeco yaitu Bapak Susilo Sutrisno. Hasil pembahasan tersebut menyatakan bahwa Review Studi AMDAL tersebut harus diperbaiki.
- f. Sebelum Review Studi AMDAL Bandar Udara Ketaping tahun 1999 mendapat pengesahan dari Ketua Komisi AMDAL Pusat Sektor Perhubungan (Menteri Perhubungan) terjadi perubahan kebijaksanaan yaitu perubahan PP tentang AMDAL yaitu dengan berlakunya PP Nomor 27 Tahun 1999 Tentang AMDAL, sebagai pengganti PP Nomor 51 Tahun 1993 Tentang AMDAL, yang antara lain menetapkan Komisi AMDAL Departemen Teknis dibubarkan dan kewenangan pengesahan

terhadap Studi AMDAL Bandar Udara Ketaping ditetapkan oleh BAPPEDAL Pusat. PP Nomor 27 Tahun 1999 tersebut mulai berlaku efektif 18 bulan sejak tanggal diundangkan (Pasal 42 PP 27 Tahun 1999) dimana tanggal diundangkan adalah tanggal 7 Mei 1999, sehingga tanggal berlaku efektif PP Nomor 27 Tahun 1999 tersebut adalah tanggal 7 November tahun 2000.

- g. Sampai dengan tanggal 7 Mei 2001 batas akhir untuk penyelesaian pembahasan Studi AMDAL Bandar Udara Ketaping di Komisi Pusat Sektor Perhubungan, proses persetujuan dan pengesahan Studi AMDAL Bandar Udara Ketaping belum juga selesai oleh Komisi Pusat Sektor Perhubungan.
- h. Pada tanggal 10 Desember 2001 dengan Surat Nomor LT. 506/2/15/PHB-2001 Sekretaris Jenderal Departemen Perhubungan menyerahkan hasil perbaikan Studi AMDAL Bandar Udara Baru Ketaping kepada Kepala BAPPEDAL Pusat Kantor Menteri Negara Lingkungan Hidup untuk dapat ditetapkan dan disahkan MENEG LH.
- i. Tanggal 13 Maret 2002 dengan surat Nomor B-436/Dep.IV/LH/03/2002 BAPPEDAL Pusat menanggapi surat Sekretaris Jenderal Departemen Perhubungan dan KLH menyatakan bahwa pengesahan penetapan dokumen AMDAL Bandar Udara Ketaping masih menjadi kewenangan Komisi Pusat Sektor Perhubungan DEPHUB. Keterlambatan proses perbaikan dokumen oleh pihak penyusun review dokumen AMDAL Bandar Udara Ketaping. Atas dasar hal itu, pihak KLH menawarkan 2 alternatif yaitu :
 - 1) Penetapan kelayakan lingkungan pembangunan Bandar Udara Ketaping tetap oleh Menteri Perhubungan dengan memperhatikan dan menyempurnakan berbagai kekurangan.
 - 2) Mengulang kembali proses penilaian oleh Komisi Penilai AMDAL Pusat di KLH dengan melampirkan seluruh dokumen yang berkaitan dengan proses penilaian AMDAL oleh Komisi AMDAL Pusat Sektor Perhubungan, DEPHUB selama ini. Dari 2 alternatif tersebut, DEPHUB memilih alternatif pertama yaitu penetapan pengesahan studi AMDAL tetap oleh DEPHUB dengan melengkapi kekurangan dan saran dari KLH.
- j. Pada bulan April 2002 kegiatan konstruksi pembangunan Bandar Udara Ketaping dimulai namun sampai saat itu persetujuan terhadap Studi AMDAL Bandar Udara Ketaping belum ditetapkan, maka untuk melakukan Pengelolaan dan Pemantauan lingkungan hidup, dijadikan Dokumen Studi AMDAL (RKL dan RPL) Bandar Udara Baru Ketaping yang sudah direview sebagai acuan.
- k. Mengingat kegiatan konstruksi pembangunan Bandar Udara Baru sudah dilaksanakan serta mendasari PP 27 Tahun 1999, tanggal 5 September 2002 Menteri Perhubungan melalui surat Nomor LT 506/1/6 A PHB-

2002 mengajukan kembali kepada MENEK LH untuk penetapan / pengesahan terhadap Studi AMDAL Bandar Udara Ketaping.

- l. Dan pada tanggal 12 November 2002 melalui surat Nomor B-6034/MENLH/11/2002 surat dari Menteri Perhubungan tersebut ditanggapi oleh KLH tentang Status AMDAL Bandara Ketaping yang point penting surat itu adalah mengingat kegiatan pra-konstruksi dan konstruksi pembangunan Bandar Udara Ketaping telah dilaksanakan, maka penetapan keputusan kelayakan lingkungan bagi rencana kegiatan tersebut berdasarkan hasil studi AMDAL menjadi tidak relevan lagi, dan menyarankan pemilik kegiatan segera melakukan audit lingkungan dengan menggunakan hasil studi AMDAL tersebut sebagai salah satu sumber data.
- m. Rekomendasi dari KLH tersebut diaplikasikan oleh pemrakarsa dengan melakukan audit lingkungan "sukarela" yang mana kegiatan audit tersebut lebih ditujukan untuk mengevaluasi apakah RKL dan RPL yang telah disusun dapat mengakomodir permasalahan lingkungan saat ini.
- n. Pada tanggal 17 dan 19 Desember 2002 dilakukan Sosialisasi terhadap Studi AMDAL Bandar Udara Baru Ketaping, di Hotel Pangeran di Padang dan Hotel Nan Tongga di Pariaman yang diprakasai oleh Dinas Perhubungan Propinsi Sumatera Barat.
- o. Pada tanggal 24 Desember 2002 dengan surat Nomor 661.1/554/Hasdal/BPDL-2002 Gubernur Sumatera Barat memohon kepada Menteri Perhubungan untuk dapat mengkoordinasikan masalah status AMDAL Bandar Udara Ketaping.
- p. Tahun Anggaran 2003 Proyek Pengembangan Fasilitas Bandar Udara Puser Jakarta, memprakarsai Audit Pengelolaan dan Pemantauan Lingkungan Hidup Bandar Udara Ketaping sebagai pengganti Studi AMDAL Bandar Udara Baru Ketaping yang tidak valid lagi untuk ditindak lanjuti dengan proses persetujuan.
- q. Dalam rangka pelaksanaan pekerjaan Studi Penyusunan Audit Pengelolaan dan Pemantauan Lingkungan Hidup Bandar Udara Ketaping dan untuk kelancaran pelaksanaan pekerjaan dimaksud, Direktorat Jenderal (Dirjen) Perhubungan Udara membentuk Panitia Pengarah dan Kelompok Pendamping dengan melibatkan instansi / unit kerja terkait. Dan pada tanggal 5 Agustus 2003, di ruang rapat "Amahai" Gedung Karya Lantai 24, Direktorat Teknik Bandar Udara DEPHUB, dilakukan rapat pembahasan Laporan Pendahuluan Pekerjaan Penyusunan Audit Pengelolaan dan Pemantauan Lingkungan Bandar Udara Ketaping. Rapat Pembahasan tersebut dihadiri oleh Kelompok Pendamping yang berjumlah 13 orang yang diketuai oleh Djoko Priambodo, yang anggotanya terdiri dari Wakil DEPHUB sebanyak 7 orang dan ditambah 5 orang wakil dari instansi terkait seperti dari BAPEDALDA Propinsi Sumbar, Wakil dari Bagian LH, dan dari Dinas Perhubungan Kabupaten

- Padang Pariaman, Wakil Dari Dinas Perhubungan Sumatera Barat, dan dari P2TU.
- r. Tanggal 11,15,16 Agustus 2003 Tim Penyusun Studi melakukan pembahasan pekerjaan Audit lingkungan berkoordinasi dengan BAPEDALDA Propinsi Sumatera Barat dan Pemerintah Kabupaten Padang Pariaman dan Proyek Pengembangan Pelayanan Transportasi Udara Sumatera Barat (P2TU Sumbar).
 - s. Hasil Audit Pengelolaan dan Pemantauan Lingkungan Hidup Bandar Udara Baru Ketaping sudah diserahkan Dirjen Perhubungan Udara DEPHUB kepada KLH guna dilakukan verifikasi oleh Tim Verifikasi sebelum ditetapkan / disahkan oleh Menteri Negara Lingkungan Hidup, 10 September 2003.
 - t. Pada tanggal 11 Februari 2004, hasil audit Pengelolaan dan Pemantauan Lingkungan Hidup yang dilakukan oleh pemrakarsa dibahas oleh Tim Verifikasi di KLH.
 - u. Tanggal 2 Maret 2004, melalui surat Nomor B-974/Dep.IV-4/LH/03/2004, KLH menyampaikan hasil Verifikasi Audit Lingkungan Bandar Udara Ketaping kepada Dirjen Perhubungan Udara, DEPHUB, yang mana hasil dari verifikasi audit oleh KLH tersebut menyatakan bahwa hasil audit tersebut perlu diperbaiki, dengan berkonsultasi dengan Asdep Urusan Kajian Dampak Lingkungan. Audit lingkungan dilakukan untuk Sistim Manajemen Lingkungan (SML) yang sudah diimplementasikan di lapangan, sedangkan untuk SML yang belum dilaksanakan, audit dilakukan untuk mengevaluasi apakah aspek lingkungan dan program kerja yang terdapat di dalam SML sudah memadai untuk dipergunakan sebagai acuan kerja pengelolaan dan pemantauan lingkungan.
 - v. Semenjak kontruksi Pembangunan Bandar Udara Ketaping dimulai sampai dengan sekarang, kegiatan Pengelolaan dan Pemantauan Lingkungan Hidup terus dilakukan dengan mengacu pada dokumen kontrak dan dokumen AMDAL (RKL-RPL) Bandar Udara Baru Ketaping

Bila dilihat kronologis penerapan AMDAL Bandar Udara Ketaping ini, dari awal perencanaan (sebelum PP No. 27 Tahun 1999 ini lahir) Keputusan Kelayakan Lingkungan sudah diterbitkan oleh Komisi AMDAL Pusat Sektor Perhubungan dengan bukti Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 1149/LS05/SKJ/1990. Keputusan Kelayakan Lingkungan tersebut, tidak valid lagi karena kendala anggaran kegiatan tersebut belum ada realisasinya dari Jepang, dan ditambah lagi dengan sebab aturan dari Pasal 15 PP nomor 51 Tahun 1993 yang menyatakan bahwa keputusan kelayakan lingkungan hidup suatu usaha dan / atau kegiatan dinyatakan kadaluarsa apabila rencana usaha dan/atau kegiatan tersebut tidak dilaksanakan dalam jangka

waktu 3 (tiga) tahun sejak diterbitkannya Keputusan Kelayakan Lingkungan tersebut, sehingga perlu diulang kembali, atau pemrakarsa wajib mengajukan kembali permohonan persetujuan atas AMDAL, RKL dan RPL kegiatan tersebut. Pada pembahasan hasil dokumen AMDAL yang di review kembali, terjadi kendala dan atau keterlambatan oleh Komisi AMDAL Pusat Sektor Perhubungan dalam menilai dan mensahkan dokumen AMDAL tersebut.

Menurut Pasal 10 ayat (1) PP No. 51 Tahun 1993, keputusan atas AMDAL, RKL, dan RPL diberikan oleh instansi yang bertanggung jawab selambat-lambatnya 45 hari sejak diterimanya pengajuan AMDAL, RKL, dan RPL, tetapi Komisi AMDAL Sektor Perhubungan untuk kegiatan pembangunan Bandar Udara Ketaping ini, lalai dalam melaksanakan tugasnya, sampai batas akhir peralihan PP Nomor 51 Tahun 1993 kepada PP Nomor 27 Tahun 1999 tentang AMDAL, dimana kewenangan pengesahan dokumen AMDAL beralih kepada KLH.

Lebih lanjut, dinyatakan Pasal 10 ayat (2), dan ayat (3) PP Nomor 51 Tahun 1993 Tentang AMDAL berbunyi sebagai berikut :

1. Apabila keputusan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) berupa penolakan karena dinilai belum memenuhi pedoman teknis analisis dampak lingkungan dampak lingkungan, rencana pengelolaan lingkungan dan rencana pemantauan lingkungan, maka keputusan atas perbaikan analisis dampak lingkungan, rencana pengelolaan lingkungan dan rencana pemantauan lingkungan diberikan oleh instansi yang bertanggung jawab selambat-lambatnya 30 (tiga puluh) hari sejak diterimanya pengajuan kembali perbaikan analisis dampak lingkungan , rencana pengelolaan lingkungan dan rencana pemantauan lingkungan.
2. Apabila dalam jangka waktu sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) instansi yang bertanggung jawab belum memberikan keputusan, maka terhadap analisis dampak lingkungan, rencana pengelolaan lingkungan, dan rencana pemantauan lingkungan tersebut dinyatakan diberikan persetujuan atas kekuatan PP ini.

Pada Pasal 10 ayat (1), (2) dan ayat (3) PP Nomor 51 Tahun 1993 diatas, dapat penulis garis bawahi bahwa dalam ayat (1) Pasal tersebut dinyatakan bahwa jangka waktu yang diberikan oleh instansi yang bertanggung jawab untuk mengeluarkan keputusan atas AMDAL selambat-lambatnya adalah 45 (empat puluh lima) hari sejak diterimanya pengajuan dokumen AMDAL. Dari waktu yang diberikan tersebut, menurut penulis dapat diselesaikan penilaiannya apabila ditunjang oleh kemampuan aparatur yang menjadi anggota Komisi Penilai AMDAL tersebut.

Menurut Pasal 10 ayat (3) PP Nomor 51 Tahun 1993, yang menyatakan bahwa apabila sudah lewat waktu seperti di ayat (1) dan (2) Pasal dimaksud belum ada keputusan, maka AMDAL tersebut dinyatakan diberikan persetujuan atas kekuatan PP ini. Dari bunyi ayat (3) Pasal 10 PP 51 Tahun 1993 tersebut, dapat penulis katakan bahwa bunyi Pasal 10 ayat (3) PP No. 51 Tahun 1993 itulah terletak kelemahan dan dengan bunyi Pasal 10 ayat (3) tersebut, pemrakarsa dapat saja

bersikeras bahwa dengan lewatnya jangka waktu yang telah ditetapkan, keputusan AMDALnya telah diberikan persetujuan dengan kekuatan PP ini.

Ketentuan Pasal 10 ayat (3) diatas, konsekwensi yuridisnya, adalah bahwa dengan sudah lewat jangka waktu penilaian AMDAL seperti yang tercantum pada Pasal 10 ayat (1) dan (2) tersebut, maka dianggap telah disetujui tanpa diproses, berarti tidak merupakan persetujuan secara tertulis oleh pejabat yang diberi wewenang untuk menerbitkan keputusan AMDAL. Hal itu akan memberi implikasi tentang keberadaan Komisi AMDAL, dan dengan adanya ketentuan tersebut, memberi peluang bagi pemrakarsa untuk memulai kegiatan tanpa risau dengan dampak negatif kegiatannya terhadap lingkungan, hal ini tentu banyak resiko tentang bahaya maupun kerugian yang dapat ditimbulkan akibat "keputusan " seperti itu. Implikasi lain yang ditimbulkan dengan ketentuan dalam Pasal 10 ayat 3 tersebut adalah terhadap apakah juga izin usaha / dan atau kegiatan menjadi otomatis diberikan tanpa persetujuan AMDAL secara tertulis ? Kelemahan yang penulis temui dalam ketentuan Pasal 10 ayat 3 PP No. 51 Tahun 1993 tersebut, juga penulis temui dalam Pasal 20 PP Nomor 27 Tahun 1999 tentang AMDAL.

Bila kita hubungan dengan bunyi Pasal 15 UU PLH yang menyatakan bahwa "Setiap rencana usaha dan/atau kegiatan yang menimbulkan dampak besar dan penting terhadap lingkungan hidup, wajib memiliki AMDAL, menurut penulis yang patut digarishawahidari bunyi Pasal tersebut adalah "wajib memiliki AMDAL" , adalah kurang tegas secara hukum, yang seharusnya lebih dipertegas dengan kata-kata yaitu "wajib memiliki AMDAL yang telah disetujui secara tertulis oleh instansi yang berwenang".

Menurut Pasal 39 PP Nomor 27 Tahun 1999 dinyatakan bahwa penilaian suatu usaha dan / atau kegiatan yang pada saat diberlakukannya PP 27 Tahun 1999 ini, sedang dalam proses penilaian oleh Komisi Penilai AMDAL yang bersangkutan, atau sudah diajukan kepada instansi yang membidangi usaha dan atau kegiatan yang bersangkutan, tetap dinilai oleh Komisi Penilai instansi yang bersangkutan dan harus selesai paling lambat 6 (enam) bulan sejak PP Nomor 27 Tahun 1999 ini berlaku efektif. Bila kita analisis Pasal 42 PP Nomor 27 Tahun 1999, yang menyatakan bahwa PP ini mulai berlaku efektif 18 (delapan belas) bulan sejak tanggal diundangkan yaitu tanggal 7 Mei 1999, yang berarti efektifnya PP ini adalah Nopember tahun 2000. Dan bila kita kaitkan Pasal 39 PP Nomor 27 Tahun 1999 diatas, dapat kita jabarkan bahwa penilaian dan pengesahan dokumen AMDAL Bandar Udara Ketaping, masih oleh Komisi AMDAL Pusat Sektor Perhubungan dan batas akhir penilaiannya 6 (enam) bulan sejak PP 27 Tahun 1999 berlaku efektif, yang berarti 6 bulan sejak bulan Nopember 2000 yaitu Mei Tahun 2001.

Batas akhir yang diamanatkan oleh Pasal 39 dan Pasal 42 PP 27 Tahun 1999 diatas yaitu 7 Mei Tahun 2001 tidak terealisasi sesuai dengan yang diatur dalam Pasal dimaksud, yang mana pengesahan dokumen AMDAL Bandar Udara Ketaping masih belum juga disetujui atau disahkan oleh Komisi AMDAL Pusat Sektor Perhubungan, DEPHUB. Dengan kata lain, dapat dikatakan bahwa sampai batas akhir yang ditentukan oleh PP Nomor 27 Tahun 1999 diatas, untuk pengesahan dokumen

AMDAL. Ketaping, pihak Komisi AMDAL Pusat Sektor Perhubungan telah gagal dan lalai melaksanakan tugas dalam menilai dokumen AMDAL Bandar Udara Ketaping apakah sudah bisa dianggap memenuhi kriteria menurut ketentuan peraturan yang mengaturnya dan dianggap sudah layak lingkungan .

Setelah Komisi AMDAL Pusat Sektor Perhubungan gagal melaksanakan tugasnya sampai batas akhir yang ditetapkan PP 27 Tahun 1999, selanjutnya dokumen AMDAL Bandar Udara Ketaping tersebut diserahkan oleh Komisi AMDAL Pusat Sektor Perhubungan DEPHUB kepada pihak KLH untuk dilanjutkan proses penilaiannya dan persetujuannya. Kalau kita lihat dari kronologis proses persetujuan AMDAL yang telah diuraikan oleh Bapak Guritno dari Dirjen Perhubungan Udara DEPHUB diatas, batas akhir kewenangan Komisi Sektor Perhubungan dengan diteruskannya dokumen AMDAL kepada pihak KLH yaitu tanggal 7 Mei 2001.

Berdasarkan pembahasan kronologis penetapan prosedur AMDAL Bandar Udara Ketaping tersebut, dapat penulis simpulkan, Proyek Pembangunan Bandar Udara Ketaping dilaksanakan tanpa pengesahan dokumen AMDAL yang mempunyai kekuatan hukum, padahal AMDAL adalah instrumen pengelolaan lingkungan yang Wajib diterapkan pemrakarsa kegiatan pada waktu perencanaan, dan dokumen AMDAL yang telah disahkan merupakan salah satu syarat dalam pemberian izin penyelenggaraan kegiatan. Sehingga dengan cara ini, proyek-proyek pembangunan dapat disaring seberapa jauh dampaknya terhadap lingkungan sekaligus dapat memberi masukan bagi upaya-upaya untuk meningkatkan dampak positif dari proyek tersebut. Menurut Penulis, penilaian dokumen AMDAL baik itu oleh Komisi AMDAL Pusat Sektor Perhubungan maupun oleh KLH, kedua institusi tersebut telah mempunyai tenggang waktu yang cukup lama untuk melaksanakan tugasnya yaitu menilai dan mensahkan dokumen AMDAL sebelum konstruksi dilaksanakan (hal itu sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang mengatur tentang AMDAL yaitu Pasal 15 UU Nomor 23 Tahun 1997 Tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup dan PP Nomor 27 Tahun 1999 Tentang AMDAL.

Berdasarkan penelitian dapat dikatakan bahwa penerapan prosedur AMDAL pembangunan Bandar Udara Ketaping tidak sesuai seperti yang diatur dalam ketentuan yang mengaturnya yaitu ketentuan Pasal 15 UU No. 23 Tahun 1997 dan Pasal 7 ayat (1) PP No. 27 Tahun 1999. Ketentuan yang diatur dalam peraturan perundang-undangan dan peraturan pelaksanaannya sudah jelas dinyatakan dalam Pasal 15 UU PLH bahwa setiap rencana usaha dan / atau kegiatan yang menimbulkan dampak besar dan penting terhadap lingkungan hidup, wajib memiliki AMDAL dan bila kita kaitkan dengan bunyi Pasal 7 ayat (1) PP 27 Tahun 1999 yang menyatakan bahwa AMDAL merupakan syarat yang harus dipenuhi untuk mendapatkan izin melakukan kegiatan yang diterbitkan oleh pejabat yang berwenang.

Untuk pelaksanaan pembangunan Bandar Udara Ketaping ini, jelas kegiatan tersebut memenuhi kriteria seperti yang diatur KEP MEN LH Nomor 17 Tahun 2001, tentang Jenis usaha dan atau kegiatan yang Wajib AMDAL, dan dalam pelaksanaannya jelas menimbulkan dampak besar dan penting terhadap lingkungan

hidup, sehingga dokumen AMDAL yang telah disetujui oleh pejabat yang berwenang adalah merupakan syarat yang wajib dimiliki oleh pemrakarsa proyek Pembangunan Bandar Udara Ketaping, dimana dokumen yang telah disahkan tersebut untuk memperoleh izin melakukan kegiatan dimaksud. Namun kenyataannya dokumen AMDAL belum disahkan sedangkan izin pelaksanaan konstruksi sudah diberikan.

Berdasarkan pembahasan tentang penerapan AMDAL pembangunan Bandar Udara Ketaping di atas, dapat disimpulkan bahwa persetujuan dokumen AMDAL tidak terintegrasi dalam memperoleh izin melakukan kegiatan dimaksud, hal itu sesuai kerangka teoritis dari tesis ini, yaitu hasil penelitian dan evaluasi Doberstein (1992) dan EMDI (1994),¹⁶ bahwa proses AMDAL di Indonesia memiliki beberapa kelemahan salah satunya adalah bahwa AMDAL belum sepenuhnya terintegrasi dalam proses perizinan satu rencana kegiatan pembangunan, sehingga tidak terdapat kejelasan, apakah AMDAL dapat dipakai untuk menolak atau menyetujui satu rencana kegiatan pembangunan.

2. Pelaksanaan Peranserta Masyarakat dalam Proses Penerapan AMDAL dalam pembangunan Bandar Udara Ketaping

Masalah-masalah lingkungan dan ekonomi terkait dengan banyak faktor sosial dan politik. Dapat dikatakan bahwa distribusi kekuasaan dan pengaruh dalam masyarakat terletak pada seberapa banyak tantangan lingkungan dan pembangunan. Pengelola lingkungan biasanya dapat merumuskan persoalan lingkungan secara biologis dan teknis secara efektif. Mereka biasanya tidak terlalu berhasil dalam menghadapi aspek-aspek sosial dan politik dalam pengelolaan lingkungan. Dari sinilah pendekatan baru harus disertakan, yaitu partisipasi lokal dalam pengambilan keputusan.¹⁷

2.1. Sosialisasi AMDAL Bandar Udara Ketaping

Dirjen Perhubungan Udara, DEPHUB dengan berkoordinasi dengan Dinas Perhubungan Propinsi Sumatera Barat serta Pemda Kabupaten Padang Pariaman, pada waktu konstruksi sedang berlangsung, mengadakan kegiatan Sosialisasi AMDAL selama 2 hari (tanggal 17 Desember dan 19 Desember 2002), yang dimaksudkan untuk menjangkau aspirasi masyarakat yang terkena dampak pelaksanaan pembangunan Bandar Udara Ketaping, dengan melibatkan unsur-unsur terkait. Sosialisasi tersebut, tidak dihadiri oleh warga masyarakat yang terkena dampak, padahal sasaran utama sosialisasi tersebut adalah masyarakat di sekitar kawasan lokasi Bandar Udara Ketaping, karena yang mengetahui isu-isu lingkungan dan informasi keadaan lingkungan kawasan tersebut secara detail tentu masyarakat di sekitar kawasan tersebut. Sosialisasi tersebut dihadiri oleh nara sumber dari instansi atau unsur terkait dan aparat Pemda Propinsi dan Kabupaten Padang Pariaman, termasuk Wali Nagari Ketaping.

¹⁶ Bruce Mitchell & B. Setiawan, Dwita Hadi Rahmi, 2000, *op cit*, hal 200

¹⁷ Bruce Mitchell & B. Setiawan, Dwita Hadi Rahmi, 2000, *op cit*, hal 255-256

Menurut Wali Nagari Ketaping,¹⁸ dalam rangka menjangkau aspirasi, pendapat, saran, masukan dari masyarakat memang sudah dilaksanakan pemrakarsa, tetapi hasil dari sosialisasi tersebut belum menyentuh secara langsung masyarakat yang berkepentingan karena sosialisasi AMDAL tersebut dilaksanakan di Hotel Pangeran di Padang dan Hotel Nan Tongga di Pariaman. Padahal sasaran utama sosialisasi AMDAL tersebut adalah dalam upaya menjangkau aspirasi masyarakat terhadap dampak lingkungan yang terjadi akibat pelaksanaan pembangunan Bandar Udara Ketaping, sehingga dengan terjaringnya aspirasi, masukan dari masyarakat tersebut, dapat diantisipasi dan dicarikan solusi terbaik mengatasinya. Seharusnya sosialisasi tersebut diadakan di tempat sekitar kawasan lokasi proyek sehingga masyarakat yang terkena dampak langsung bisa ikut dilibatkan dan penjangkauan aspirasi masyarakat dapat lebih efektif.

Pada kegiatan sosialisasi tersebut, Walinagari Ketaping menyampaikan keluhan dampak lingkungan yang dirasakan masyarakat ketaping akibat pelaksanaan pembangunan Bandar Udara Ketaping. Bila terjadi hujan beberapa hari saja otomatis masyarakat di sekitar lokasi proyek akan menerima akibatnya yaitu terjadi banjir yang mengakibatkan sawah-sawah tergenang yang tentu saja hal itu merugikan masyarakat di sekitar kawasan tersebut. Hal itu dikarenakan karena dulunya persis di lokasi tempat dibangunnya Bandar Udara Ketaping tersebut, di lokasi tersebut adalah kawasan resapan air. Dengan adanya pembangunan bandar udara tersebut otomatis terjadi perubahan fungsi lahan yang bagaimanapun tentu harus dicarikan solusinya.

Dampak lainnya yang dirasakan masyarakat Ketaping adalah hutan rusak dan habis, yang dulunya dapat menyerap air hujan sekarang seluruh air hujan langsung hanyut menuju muara sungai. Akibatnya sungai Talao Bungo tak mampu menampung air hujan, meluap, dan ditambah lagi adanya penyempitan dan pendangkalan di hilir sungai. Keadaan ini diperparah lagi dengan bertemunya muara dua sungai yaitu Sungai Batang Anai dan Sungai Batang Kandis. Drainase yang dibuat oleh pihak proyek, hanya drainase untuk mengantisipasi luapan air di lokasi proyek tersebut saja. Seharusnya pembangunan Bandar Udara Ketaping tersebut harus dilengkapi dengan sistem drainase terpadu. Dampak lingkungan yang dikemukakan Walinagari Ketaping tersebut menurut penulis harus ditindak lanjuti oleh pemrakarsa proyek, tetapi setelah dikonfirmasi kepada Walinagari Ketaping sampai detik ini, pembangunan drainase untuk mengantisipasi dampak lingkungan tersebut belum ada realisasinya.

2.2. Hasil Jawaban Responden tentang AMDAL Bandar Udara Ketaping dan Keterlibatan Masyarakat dalam proses penyusunan AMDAL.

Responden penelitian ini adalah masyarakat yang terkena langsung dampak lingkungan yang diakibatkan oleh pembangunan Bandar Udara Ketaping, yaitu

¹⁸ Yuni Helmi, Wali Nagari Ketaping

masyarakat Nagari Ketaping. Penduduk Nagari Ketaping adalah 10.780 orang yang terdiri dari 5.413 orang laki-laki dan 5.367 orang perempuan, yang tersebar di 6 Korong yaitu Korong Talao Mundam, Korong Batang Sarik, Korong Simpang, Korong Olo Bangau, Korong Pauh, dan Korong Mirantih. Jumlah responden penelitian adalah 250 orang, dikarenakan karena penulis mengambil responden dari 2,5 % dari jumlah Kepala Keluarga. Pemilihan responden diambil secara acak dari berbagai kelompok umur yang produktif sampai kelompok umur yang tua yaitu dari kelompok umur 25 sampai umur 65. Hal itu dimaksudkan penulis untuk melihat pendapat dan jawaban responden dari berbagai kalangan dan pekerjaan.

Berikut ini penulis gambarkan Tabel 2, 3 dan 4 yaitu Tabel tentang Komposisi Responden dari Kelompok Umur, Kelompok Pendidikan dan dari Kelompok Pekerjaan, yaitu sebagai berikut :

Tabel 2 : Komposisi Responden Menurut Kelompok Umur

n= 250

Nomor	Umur	Jumlah	Persentase (%)
1.	25 – 35 Tahun	100	40
2.	36 - 45 Tahun	50	20
3.	46 – 55 Tahun	50	20
4.	56 – 65 Tahun	50	20
Jumlah		250	100

Tabel 3 : Komposisi Responden Menurut Tingkat Pendidikan

n= 250

Nomor	Pendidikan	Jumlah	Persentase(%)
1.	SD	40	16
2.	SMP	75	30
3.	SMA	125	50
4.	Sarjana	10	4
Jumlah		250	100

Tabel 4 : Komposisi Responden Menurut Jenis Pekerjaan

n= 250

Nomor	Pekerjaan	Jumlah	Persentase(%)
1.	Wiraswasta	100	40
2.	Tani	50	20
3.	Pegawai Swasta	25	10
4.	Nelayan	50	20
5.	Guru / PNS	25	10
Jumlah		250	100

Sumber : Hasil Pengolahan Data Primer

Bila dilihat Tabel 2, 3, dan 4 terlihat Komposisi responden dari Kelompok umur, dapat penulis katakan bahwa dari jumlah responden yang berjumlah 250 orang responden, jumlah kelompok umurnya didominasi oleh kelompok umur 25 tahun – 55 tahun yaitu sebanyak 100 orang (40 %). Dari komposisi tersebut dapat dikatakan bahwa komposisi umur responden didominasi oleh kelompok umur produktif. Hal itu dapat memberikan keuntungan kepada hasil jawabannya nantinya karena kita dapat menjangir pendapat atau opini responden yang masih produktif, sehingga penjangiran informasinya dapat lebih mandiri dan mandiri dalam menentukan pendapat sehingga data yang didapatkan seperti yang diharapkan.

Bila dilihat Tabel 3, tentang Komposisi Responden dari Kelompok Pendidikan dapat penulis katakan bahwa tingkat pendidikan responden adalah tingkat SMA yaitu berjumlah 125 atau 50 % , dan tingkat SD sejumlah 40 orang (16 %) dari jumlah responden dan tingkat SMP berjumlah 75 orang (30 %), dan terakhir tingkat Sarjana hanya berjumlah 10 orang (4 %) . Dari data tersebut dapat digarisbawahi bahwa tingkat pendidikan responden hampir sebanding antara tingkat pendidikan SMA dan SMP. Dan untuk tingkat sarjana sangat sedikit sekali jumlahnya. Hal itu memberi kesan pada kita bahwa populasi di Nagari Ketaping masih banyak yang tingkat pendidikannya hanya SD.

Tabel 4, yang menggambarkan komposisi responden dari kelompok pekerjaan, dapat dikatakan beragam yaitu dan didominasi oleh wiraswasta yakni sebanyak 100 orang (40 %), Tani 50 orang (20 %), nelayan 50 orang (20 %), Pegawai swasta 25 orang (10 %), Guru / PNS hanya 25 orang (10 %). Dari ketiga tabel tersebut (Tabel 2,3,dan 4) dapat disimpulkan komposisi responden didominasi oleh kelompok umur produktif, dengan tingkat pendidikan didominasi tingkat pendidikan SMA, dan pekerjaan didominasi oleh wiraswasta.

Berikut ini dapat kita lihat Tabel 5, 6 yang menggambarkan opini atau pendapat responden terhadap penerapan AMDAL Bandara Ketaping dan Tabel 6 tentang peranserta masyarakat Ketaping dalam proses AMDAL Bandara Ketaping, sebagai berikut :

Tabel 5 : Tingkat Pengetahuan Responden Tentang AMDAL Bandar Udara Ketaping

No	Nama Korong	Jumlah Responden (orang)	Mengetahui rencana pembangunan Bandara Ketaping (Frekwensi)		Mengetahui tentang AMDAL (Frekwensi)		Mengetahui Pemb. Bandara Ketaping Wajib AMDAL. (Frekwensi)	
			Tahu	Tidak	Tahu	Tdk	Tahu	Tdk
1.	Talao Mundan	97	97	-	80	17	80	17
2.	Olo Bangau	55	55	-	55	-	54	1
3.	Pauh	50	46	4	46	4	48	2

4.	Simpang	26	22	4	22	4	22	4
5.	Batang Sarik	11	11	-	6	5	8	3
6.	Merantih	11	11	-	9	2	10	1
	Jumlah	250	242	8	218	32	222	28

Sumber : Hasil pengolahan data primer

Tabel 6 : Pendapat Responden tentang Peranserta Masyarakat Ketaping dalam Penerapan Prosedur AMDAL Bandar Udara Ketaping

No	Nama Korong	Jumlah Responden (orang)	Pernah diberitahu Penda tentang penyusunan AMDAL Bandara Ketaping (Frekwensi)		Diberi kesempatan memberi saran, pendapat (Frekwensi)		Mengetahui ada wakil masyarakat yang dilibatkan (Frekwensi)	
			Pernah	Tdk	Ya	Tdk	Tahu	Tdk
1.	Talao Mundam	97	26	71	8	89	12	85
2.	Olo Bangau	55	-	55	-	55	-	55
3.	Pauh	50	6	44	33	17	30	20
4.	Simpang	26	10	16	14	12	11	15
5.	Batang Sarik	11	5	6	3	8	1	10
6.	Merantih	11	9	2	-	11	7	4
	Jumlah	250	63	294	56	192	121	189

Sumber : Hasil pengolahan data primer

I. KESIMPULAN DAN SARAN

1. Kesimpulan

- Secara yuridis prosedur penerapan AMDAL Bandar Udara Ketaping tidak sesuai dengan ketentuan dalam Pasal 15 UU PLH dan Pasal 7 ayat (1) PP No. 27 Tahun 1999 Tentang AMDAL. Prosedur penerapan AMDAL Bandar Udara Ketaping dalam pelaksanaannya secara proseduralnya belum sepenuhnya diterapkan sesuai dengan aturan yang berlaku (Pasal 14 s/d 23 PP Nomor 27 Tahun 1999 Tentang AMDAL).
- Pelaksanaan peranserta masyarakat dalam Proses AMDAL Bandar Udara Ketaping, dalam pelaksanaannya sudah diterapkan oleh pemrakarsa dalam bentuk kegiatan Sosialisasi AMDAL Bandar Udara Ketaping, yang diadakan pada saat kontruksi sedang dilaksanakan, yang seharusnya peranserta

masyarakat dalam proses AMDAL menurut peraturan adalah sebelum konstruksi dilaksanakan. Bentuk peranserta masyarakat dalam sosialisasi tersebut adalah pemberian masukan tentang informasi lingkungan dan isu-isu lingkungan yang sedang dihadapi masyarakat serta pemberian saran dan usulan dalam mengantisipasi dampak negatif lingkungan akibat pembangunan Bandara Ketaping. Menurut penelitian penulis hasil sosialisasi tersebut belum optimal dan belum menyentuh secara langsung ke masyarakat yang berkepentingan.

2. Saran

- a. Dalam hal pembangunan yang dampaknya langsung akan melibatkan masyarakat sekitarnya haruslah sesuai dengan peraturan AMDAL supaya pengawasan terhadap lingkungan hidup oleh pemerintah dan masyarakat selalu terjaga. Untuk efektifnya penerapan AMDAL dari suatu kegiatan yang wajib AMDAL, perlu kesinerjian koordinasi pengawasan Lingkungan Hidup oleh Pemerintah dan masyarakat (pemberdayaan peranserta masyarakat) dalam hal pengawasan dan pengendalian dampak lingkungan, sehingga AMDAL dapat mendorong terwujudnya pembangunan berkelanjutan dan berwawasan lingkungan.
- b. Pemerintah dalam melaksanakan fungsinya sebagai pengawas dan pengendali dampak lingkungan, fungsi koordinasi dan fungsi pengelolaan dan pemantauan lingkungan hidup serta dalam menerapkan dan menegakkan aturan-aturan hukum lingkungan supaya lebih mengoptimalkan kinerjanya dan lebih pro aktif menyikapi segala persoalan lingkungan, dan lebih memberikan perhatian yang betul-betul memihak kepada kepentingan masyarakat.