



JALAN UNTUK KOMUNITAS: MEMBANGUN INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS JALAN UNTUK PENGHIDUPAN ORANG ASLI PAPUA DAN LINGKUNGAN HIDUP

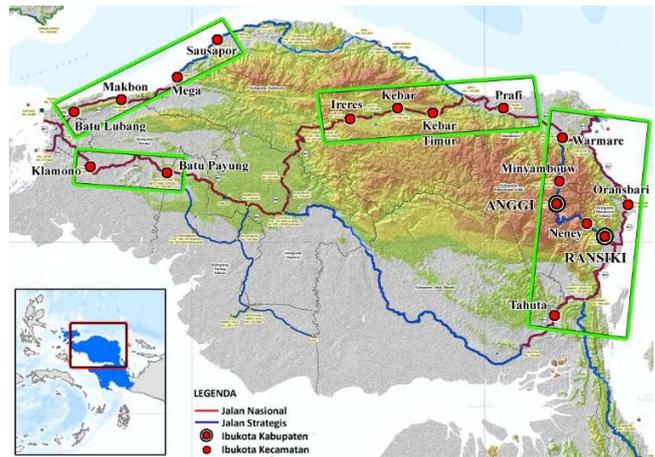
Ringkasan Eksekutif

Foto: Jonathan McLeod

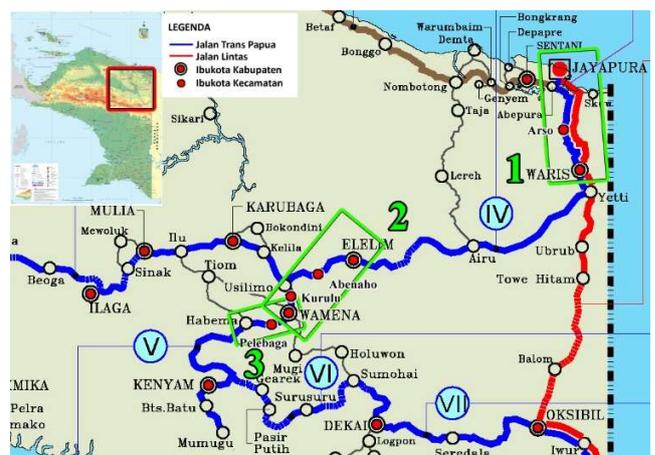
Setelah jalan bagus, warga kampung bisa berobat ke puskesmas, tidak jalan kaki. Di puskesmas, dokter, suster ada. Tapi jalan bagus sekarang banyak babi telinga layar, anak muda mabuk-mabuk.... Bagaimana kalau jalan (Wamena-Jayapura) sudah bagus???" (Kepala kampung di Jayawijaya, 5 Juni 2018)

Sejalan dengan Nawacita ketiga, Pemerintahan Joko Widodo mendorong pembangunan infrastruktur di Papua dan Papua Barat, yang tujuan utamanya meningkatkan konektivitas antardaerah di kedua provinsi tersebut. Hal ini antara lain ditunjukkan dengan kenaikan anggaran Ditjen Bina Marga, Kementerian Pekerjaan Umum, di kedua provinsi yang mencapai Rp 6,71 trilyun pada tahun 2016, naik 8% dari alokasi tahun sebelumnya.

Bagaimana pembangunan jalan di Papua dan Papua Barat meningkatkan konektivitas dan memperbaiki berbagai dimensi kehidupan OAP dan berpengaruh pada lingkungan hidup merupakan pertanyaan yang dijawab melalui kajian cepat yang dilaksanakan The Asia Foundation (TAF), bekerja sama dengan Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia (LIPI), pada tahun 2018 ini. Kajian kualitatif ini dilaksanakan di ruas jalan nasional dan strategis di Provinsi Papua dan Papua Barat, meliputi koridor Jayapura-Waris-Senggi, Wamena-Elelim, Wamena-Habema, Sorong-Mega-Sausapor, Sorong-Batu Payung, Manokwari-Kebar, Manokwari-Ransiki-Bintuni, dan Manokwari-Pegunungan Arfak-Ransiki. Melalui wawancara dengan warga kampung sekitar jalan baik di pesisir dan pegunungan, pengguna jalan, pengemudi pengguna reguler jalan, pemerintah, penyedia layanan dasar, dan pihak terkait lainnya, selain pengamatan lapangan dan pengumpulan data sekunder, kajian cepat ini mengidentifikasi beberapa temuan menarik.



Peta Lokasi Penelitian di Provinsi Papua Barat



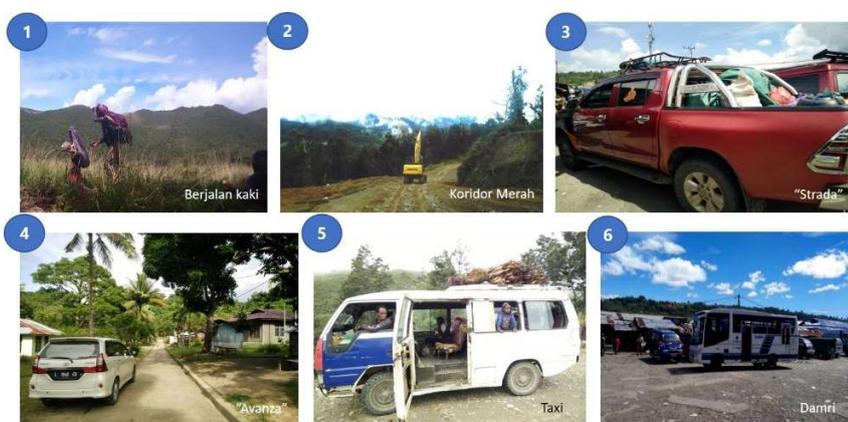
Peta Lokasi Penelitian di Provinsi Papua

Peningkatan Konektivitas

Walaupun beberapa koridor jalan nasional dan trans sudah dibuka dari tahun 1997, pengguna jalan mengungkapkan banyaknya perbaikan kondisi jalan setelah 2014. Sebagai contoh, terjadi kesinambungan peningkatan kondisi jalan melalui pemadatan tanah, pengaspalan, dan pembangunan jembatan di jalur Wamena-Elelim dan jalur Manokwari-Sausapor (Tambrau); pengaspalan di koridor Wamena-Napua-Habema; pelebaran dan perbaikan jalan aspal di jalur Jayapura-Waris, Manokwari-Ransiki, Sorong-Batu Payung telah memperbaiki konektivitas di koridor tersebut.



Mama-mama menunggu taksi L300 di pagi hari untuk berjualan ke Pasar Sinakma (Foto: Indri Sari)



Tahap peningkatan konektivitas dalam perspektif OAP (Foto: Indri Sari & Setiawan Aji)

Warga kampung pada umumnya menggunakan indikator jenis angkutan yang lewat sebagai tanda terjadi peningkatan konektivitas. Menurut warga, jalan sudah bagus jika "Avanza" lewat, bukan hanya "Hilux" (berpenggerak empat roda). Apalagi jika di jalan tersebut sudah ada "taksi biasa" atau ojek.

Sebagai contoh, sebelumnya mama-mama warga Hitelowa di Wamena harus mengangkut satu noken hasil lebih bertani dengan berjalan kaki selama 1-2 jam untuk turun ke pasar dan 4-5 jam untuk kembali ke rumah. Setelah pengaspalan jalan Wamena-Habema, muncul moda angkutan ojek dan satu taksi L300 jalur Wamena (Pasar Sinakma)-Pelebaga. Sekarang, mama-mama memilih menggunakan taksi seharga Rp 20 ribu dengan waktu tempuh hanya 15-30 menit. Jika taksi terlewat, mama bisa menggunakan ojek dengan biaya Rp50.000. Jika harga BBM naik, biaya taksi akan naik menjadi Rp25.000-Rp30.000.

Bagi warga kampung Elelim di Kabupaten Yalimo, peningkatan jalur Abenaho-Elelim mempersingkat waktu tempuh Wamena-Elelim maksimal 20 jam di tahun 2010 menjadi 3-4 jam saja mulai 2016. Jalur ini memunculkan angkutan "Hilux" dengan ongkos Rp200.000 (di bak terbuka) atau Rp300.000 (di dalam kabin).

Demikian pula dengan warga di Distrik (Kecamatan) Neney, Kabupaten Manokwari Selatan. Setelah tahun 2014, mama-mama bisa

membawa karung-karung hasil lebih berladang ke Pasar Ransiki menggunakan angkutan "Hilux" dengan mengeluarkan biaya Rp50.000. Bahkan di Sorong, pemerintah telah menyediakan bus Damri antara Sorong dan Maybrat bagi warga di sepanjang jalur Sorong-Ayamuru dengan biaya Rp10.000-Rp50.000.

Pengaruh Konektivitas terhadap Ekonomi dan Strategi Penghidupan OAP

Peningkatan konektivitas tidak mempengaruhi peningkatan jumlah investasi industri besar, baik dalam negeri maupun asing. Walaupun data dari BKPM menunjukkan pertumbuhan investasi yang tinggi di Propinsi Papua –tidak di Provinsi Papua Barat– perkembangan investasi di Provinsi Papua terbilang fluktuatif. Nilai investasi total Provinsi Papua tertinggi di tahun 2013 untuk PMA –dominan disumbang Kabupaten Mimika– dan di tahun 2011 untuk PMDN –dominan disumbang Kota Jayapura dan Merauke. Dengan kata lain, peningkatan

investasi terjadi di kabupaten dan kota dengan konektivitas yang sudah berkembang sebelum 2014. Kondisi hak ulayat, keterampilan tenaga kerja, birokrasi yang rumit, tidak stabilnya kondisi keamanan, serta biaya yang tinggi, belum menarik investasi industri skala besar terutama yang ramah lingkungan hidup dan dapat menyerap tenaga kerja OAP.

Sebaliknya, hasil kajian memperlihatkan bahwa pembangunan infrastruktur skala besar seperti jalan nasional dan jalan Trans-Papua, pelabuhan, dan bandara meningkatkan pergerakan barang masuk ke Papua dan selanjutnya didistribusikan ke berbagai kampung. Warga bisa mengakses berbagai variasi jenis barang, baik yang esensial maupun tidak.

Berdasarkan hasil wawancara dengan pedagang kios dan warga, hanya harga semen yang turun sejalan dengan peningkatan konektivitas. Sebaliknya, tidak terjadi penurunan harga barang kebutuhan pokok di kampung. Peningkatan konektivitas membantu warga mengatasi mahalnya harga kebutuhan pokok di kampung pedalaman. Beberapa warga biasa menyewa mobil "Hilux" bersama untuk berbelanja berbagai kebutuhan pokok di kota besar.

Di ibukota kabupaten kemekaran seperti di Yalimo, Tambrau, serta kampung yang relatif terbuka di kawasan pesisir seperti Distrik Arso dan Makbon, potret pergerakan barang ke dalam kampung terlihat dari banyaknya para pedagang yang menjual barang-barang konsumsi seperti beras, sabun, penyedap makanan, mie instan, rokok, garam, minuman gelas "berwarna", beraneka ragam jajanan serta bahan bangunan yang cukup banyak sampai ke kampung-kampung. Mama-mama di kampung Makbon di Kabupaten Sorong misalnya memanggil pedagang-pedagang yang belum tentu berasal dari Jawa ini dengan sebutan "mas-mas baso, mas sayur,



Pedagang pendatang membawa beraneka ragam kebutuhan pokok untuk dijual di kampung-kampung sekitar Danau Anggi, Pegunungan Arfak (Foto: Muklas Aji Setiawan)

siomay, mas es, mas kredit alat dapur, mas cendol, mas pakaian".

Hasil kajian menunjukkan bahwa mama-mama OAP –di pesisir maupun pegunungan– memanfaatkan peningkatan konektivitas untuk menjual hasil-hasil pertanian mereka ke berbagai pasar yang lebih jauh daripada sebelumnya. Jika panen buah dan ada hasil lebih berladang, beberapa mama OAP di Distrik Makbon dan Minyambouw, misalnya, menjual hasil-hasil lebih pertaniannya sampai ke Sorong dan Manokwari dengan frekuensi yang meningkat, menjadi 2-3 kali dalam seminggu. Perluasan pasar produksi pertanian ini juga terjadi di daerah pedalaman, walau hanya sampai ibukota distrik atau kabupaten saja.

Namun demikian, karena skala ekonomi mama-mama di daerah pesisir dan pegunungan masih terbatas, perluasan pasar ini tidak diikuti dengan peningkatan pendapatan yang signifikan. Selama musim panen buah, mama di daerah pesisir, seperti di Distrik Makbon dan Klamono, bisa mendapatkan penambahan pendapatan antara Rp150.000-Rp300.000 per minggu. Setelah ada taksi, mama di Pelebaga, Kabupaten Jayawijaya, meningkatkan penjualan hasil lebih berladang dari satu noken menjadi dua noken, ditambah dengan menjual satu atau dua ikat kayu untuk memasak.

Cerita Mama dari Kampung Hitelowa, Distrik Pelebaga

Mama B bertani, menanam aneka ragam tanaman dari mulai hipere (ubi), bawang, sayur buncis, sayur pakis, dan nanas. Sebelum jalan bagus pun Mama senang berjualan ke pasar Sinakma di Wamena. Di pasar, Ia senang bertemu mama-mama lain. Sebelum ada taksi, mama biasanya hanya membawa 1 noken hasil lebih bertani. Setelah ada taksi, mama bisa membawa 2 noken dan sesekali 1-2 ikat kayu untuk dijual.

Jika terjual, satu noken hasil lebih bertani mereka menghasilkan uang antara Rp 50-100 ribu dan dari harga satu ikat kayu biasanya sekitar 20-25 ribu. Dengan biaya taksi Rp 40 ribu pulang-pergi, keuntungan Mama B bisa mencapai Rp 60-160 ribu, ditambah dengan kayu bisa Rp 200 ribu. Seringkali jualan tidak laku, dan mama meninggalkan barang jualannya di pinggir jalan. Mama kadang seminggu satu kali ke pasar, kadang dua minggu sekali.

Mama B menyatakan hasil penjualan selalu habis untuk beli bahan pokok. Mama langsung belanja garam, vetsin, minyak goreng, pinang sirih, gula dan kopi. Kalau semua laku, mama bisa membeli tambahan beras, rokok dan mi instan.

Pendapatan berlebih dari hasil berjualan biasanya habis untuk konsumsi, termasuk membeli barang tidak esensial. Mama-mama seringkali mengeluhkan anak-anaknya yang gemar membeli berbagai jajanan sehingga mama tidak bisa menabung “mama pusing nona, banyak mas-mas, anak minta jajan, ... uang habis, tidak sisa”.

Hasil kajian juga menunjukkan perbedaan pengaruh peningkatan konektivitas terhadap strategi penghidupan pace-pace OAP, antara di pesisir dan pegunungan. Di pesisir, peningkatan konektivitas meningkatkan variasi sumber penghidupan warga ke sektor non-pertanian. Selain berkebun, pace-pace di Distrik Arso, Waris, Klamono, dan Makbon, misalnya, menjadi sopir ojek, dan pekerja konstruksi.

Sementara itu di kampung pegunungan, peningkatan konektivitas bersama pemekaran dan peningkatan anggaran desa mengubah orientasi pace menggunakan hutan dan hasil hutan dari subsisten ke orientasi pasar. Di daerah tersebut, pemekaran dan anggaran desa meningkatkan permintaan pembangunan rumah yang membuat para pace memilih menjual kayu sebagai sumber penghasilan.

Selain menjadi penjual kayu, pace di daerah Kebar dan Sungai Kwoor di Kabupaten Tambrauw, misalnya, mulai berburu rusa untuk dijual. Menjual kayu dan menjual daging rusa adalah cara yang mudah dengan keahlian yang sudah dimiliki oleh untuk mendapatkan uang tunai. Sebagai contoh, dalam satu kali perburuan selama satu minggu ke Sungai Kwoor misalnya, 2-3 pace biasanya mendapatkan 3-4 rusa, dengan hasil penjualan sekitar Rp2-3 juta.

Peningkatan konektivitas juga mengubah pola migrasi beberapa kelompok warga baik di pesisir maupun pegunungan. Di pesisir, pace-pace biasanya bermigrasi temporer ke kota untuk menjadi pekerja konstruksi. Di pegunungan, pace-pace mengeluhkan bahwa jalan yang bagus membuat “anak muda hilang”, anak muda tidak lagi membantu membuka lahan di ladang, melainkan memilih untuk bekerja di kota.

Bagi beberapa warga suku Abun yang menetap di Kota Sorong, perbaikan fasilitas di Sausapor karena

pemekaran dan perbaikan konektivitas membuat mereka kembali ke Tambrauw untuk berladang.

Orang Abun kembali ke Tambrauw

Warga Suku Abun, suku asli terbesar di Kabupaten Tambrauw sangat mengutamakan pendidikan bagi anaknya. Alasan utama orang Abun memiliki rumah di Sorong adalah untuk menyekolahkan anak mereka. Kualitas pendidikan terutama SMA dianggap lebih baik daripada di Tambrauw dan mereka tidak ingin terpisah dari anak-anak mereka. Hidup di Sorong untuk mereka sangat mahal, tidak menyenangkan karena polusi, harus bekerja menjadi buru,h dan mereka merindukan untuk kembali berladang. Beberapa dari mereka bahkan berusaha membagi waktu antara Tambrauw dan Sorong, sesekali berladang di Tambrauw dan membawa hasil ladang kembali ke Sorong. Setelah konektivitas membaik, disertai dengan pemekaran dan peningkatan anggaran desa, ada perbaikan fasilitas termasuk sekolah di ibukota Tambrauw, yaitu Sausapor. Beberapa orang Abun memilih kembali Sorong memilih kembali ke Tambrauw, dan untuk seterusnya kembali berladang.

Dalam aspek ekonomi, secara umum, peningkatan konektivitas jalan lebih mampu dimanfaatkan kelompok masyarakat non-OAP. Kelompok pendatang melihat kesempatan peningkatan konektivitas untuk memperluas pasar mereka, baik sebagai pedagang kayu, angkutan maupun pedagang kebutuhan “pokok”.

Sebagai contoh, pedagang keliling “Pak A” di daerah Manokwari yang berasal dari Distrik Prafi memodifikasi motor roda duanya untuk membawa beraneka ragam variasi kebutuhan pokok dan jajanan ke berbagai kampung-kampung di Pegunungan Arfak dan Kebar. Dari motor roda duanya, sekarang Pak A sudah memiliki angkutan “Hilux”.

Pengaruh Konektivitas terhadap Relasi Sosial

Warga kampung menyebutkan bahwa jalan mempermudah mereka untuk mengunjungi kerabat yang tinggal di luar kampung. Bagi masyarakat Papua, intensitas kunjungan terhadap kerabat yang tinggal di luar kampung penting bagi mereka, dan berguna untuk mengatasi persoalan hidup dalam masa sulit.

Sebaliknya, peningkatan konektivitas menyebabkan relasi antara OAP dengan non-OAP menjadi lebih kompleks. Di satu sisi, OAP menganggap kelompok non-OAP adalah bagian penting dari kehidupan mereka, yang menjual beraneka ragam kebutuhan, yang mengantar mereka dengan selamat ke tujuan, yang membeli hasil panen dan kayu, dan yang bisa diandalkan untuk membangun rumah, dan mandi-cuci-kakus (MCK) yang diperlukan.

Di sisi lain, kemampuan pendatang untuk memanfaatkan peningkatan konektivitas memunculkan ketegangan, dan rasa terancam, ketakutan bahwa OAP semakin tersisih. Ketegangan dan ketakutan ini terutama dirasakan di daerah Pegunungan Tengah.

Hal ini misalnya ditunjukkan melalui narasi masuknya “babi telinga layar” –babi yang ditenakkan– masuk dari Jayapura ke Wamena yang membuat babi asli Wamena tidak laku dijual, tentang banyaknya minuman keras dari Jayapura yang meracuni anak muda dan menyebabkan lebih banyak kecelakaan motor, atau kegiatan “ngelem” yang bahkan menjadi sorotan di Elelim.

Warga cemas jika suatu saat jalan Trans Jayapura-Wamena bagus, semakin banyak barang yang masuk. Reaksi atas kecemasan ini sudah diwujudkan, misalnya, dalam bentuk pelarangan non-OAP untuk menjadi pedagang di Distrik Welarek, Kabupaten Yalimo dan pembatasan jam operasional ojek pendatang di jalur Wamena-Napua-Pelebaga, Kabupaten Jayawijaya.

Pengaruh Konektivitas terhadap Layanan Dasar

Secara umum, akses warga (terutama OAP) pada layanan dasar kesehatan, pendidikan dan administrasi kependudukan membaik –dalam arti lebih mudah dicapai dengan layanan transportasi yang lebih baik. Dengan perbaikan konektivitas, warga OAP memilih menyekolahkan anak anaknya di SMP dan SMA yang lebih baik di perkotaan daripada di sekolah dekat mereka tinggal. Dalam berbagai wawancara, warga menyebutkan pentingnya jalan untuk “anak bisa belajar ke sekolah bagus di kota; orang sakit, orang kecelakaan di hutan tidak susah ke puskesmas”.

Namun demikian, kualitas layanan, terutama di sektor pendidikan, belum menunjukkan perbaikan yang berarti. Ada indikasi bahwa guru-guru lebih

banyak absen akibat aksesibilitasnya yang lebih baik untuk tidak mengajar.

Sebaliknya, tenaga kesehatan lebih banyak berada di tempat pelayanan dengan membaiknya konektivitas. Sebagai contoh, di Wamena, peningkatan konektivitas meningkatkan rasa aman bagi pekerja puskesmas yang mempengaruhi jam kerja mereka.

Seorang perawat yang bertugas di Puskesmas Pelebaga menjelaskan pengaspalan jalan Napua-Pelebaga berimplikasi pada ramainya moda ojek, dan angkutan menyebabkan dia lebih aman untuk pergi ke puskesmas Pelebaga dari rumahnya di Wamena. Sebelumnya, hanya 2-3 kali dalam seminggu ia berada di puskesmas dengan jam kerja hanya sampai siang. Kini ia bisa setiap hari datang dan bertugas penuh sampai sore hari.



Warga mengakses layanan Puskesmas Pelebaga, Wamena (Foto: Indri Sari)

Di salah satu distrik di Kabupaten Sorong, seorang dokter menyatakan lebih betah bertugas di puskesmas setelah perbaikan jalan. Setelah jalan membaik, dia bisa tetap menetap di Sorong karena perjalanan ke puskesmas bisa ditempuh 45 menit.

Sayangnya, peningkatan konektivitas jalan belum disertai dengan infrastruktur lain seperti listrik, air, jaringan telepon dan internet. Walaupun ada, namun masih terbatas. Puskesmas yang telah berfungsi baik masih belum dilengkapi dengan air bersih dan listrik, misalnya. Dana desa potensial digunakan untuk pembangunan infrastruktur pendukung seperti penyediaan air bersih dan listrik (pembelian genset dan pembangkit listrik tenaga matahari, air, atau sungai), dan subsidi angkutan umum, namun “imajinasi” dan kemampuan

pemerintah desa masih terbatas untuk menyediakannya secara konsisten dan berkelanjutan.

Pengaruh Peningkatan Konektivitas terhadap Lingkungan Hidup

Hasil kajian menunjukkan pembukaan dan peningkatan kondisi jalan beserta pemekaran menarik warga untuk membuka permukiman dan pembukaan ladang di sekitar jalur jalan, yang pada prosesnya memotong sehingga mengurangi tutupan hutan.

Berdasarkan pengamatan, di beberapa koridor jalan –misalnya Sorong-Tambrau dan Sorong-Maybrat– banyak dijumpai kampung-kampung persiapan pemekaran. Warga sudah menebang pohon dan membangun tenda atau rumah untuk menandai pemekaran kampung oleh warga tersebut. Selanjutnya warga mulai pindah, membangun rumah, membangun fasilitas dan selanjutnya membentuk permukiman yang lebih besar di sekitar koridor jalan seperti yang terjadi di Sausapor, Kabupaten Tambrau.



Foto udara Sausapor tahun 2015 yang menunjukkan pemukiman mengikuti koridor jalan (Foto: Jonathan McLeod).

Tetapi, skala penurunan tutupan hutan tidak terlalu besar karena peningkatan kondisi jalan tidak menyebabkan peningkatan jumlah industri ekstraktif skala besar baru, seperti yang dijelaskan di bagian ekonomi di atas. Industri ekstraktif – seperti kegiatan penambangan kayu skala besar – sudah ada sebelumnya dan memang mengambil keuntungan dengan membaiknya konektivitas.

Peningkatan konektivitas memfasilitasi peningkatan jumlah kayu yang diangkut. Sebagai contoh, berdasarkan wawancara dari pengemudi truk dan warga setempat, peningkatan konektivitas di ruas Momiwaren-Bintuni yang merupakan jalur transportasi kayu skala besar meningkatkan kapasitas angkut truk kayu dari semula 2 meter kubik jadi 4 meter kubik.

Sementara itu, di tingkat kampung, hasil studi ini memotret potensi persoalan lingkungan yang memperlihatkan bahwa perbaikan konektivitas – diiringi dengan meningkatnya anggaran desa dan pemekaran – meningkatkan aktivitas ekonomi yang berbasis penggunaan sumber daya alam. Di berbagai kampung terutama di kampung pedalaman, anggaran dana desa sejumlah Rp700 juta-Rp900 juta banyak digunakan untuk membangun rumah.

Dengan meningkatnya permintaan kayu untuk membangun rumah, warga kampung –OAP dan non-OAP– meningkatkan intensitas penambangan hutan, dan terutama penjualan kayu untuk membangun rumah tersebut. Kondisi ini sejalan dengan data pemberian ijin IPHHK (Ijin Pemungutan Hasil Hutan Kayu Alam) dari Dinas Penanaman Modal dan Pelayanan Terpadu Satu Atap (DPMPTSP) Provinsi Papua Barat. Berdasarkan wawancara dengan



Pembukaan hutan untuk kampung persiapan pemekaran (Foto: Indri Sari)

Kondisi ini sesuai dengan data peta tutupan hutan 2001-2017 dari Forest Watch yang menunjukkan hubungan antara penurunan tutupan hutan dengan pembangunan jalan. Berdasarkan perbandingan peta tersebut, wilayah yang memiliki penurunan luas tutupan hutan signifikan berada pada wilayah yang terhubung dengan jalur jalan di Papua dan Papua Barat, terutama jalur jalan nasional sesuai Jaringan Jalan Nasional tahun 2015 dan Jaringan Jalan Trans-Papua.

kepala dinas, jumlah ijin tersebut terus meningkat setiap tahun. Di tahun 2017 ada 1044 ijin IPHHK (86%) dari 1216 ijin baru.

Di kampung, kekhawatiran beberapa warga kampung –terutama dari kelompok tokoh adat– mengenai potensi peningkatan konektivitas yang mempengaruhi perusakan lingkungan dimunculkan dengan banyaknya sampah plastik yang mencemari alam. Sungai-sungai dan tanah mulai tercemar oleh sampah plastik dari berbagai produk-produk kemasan.

Dalam hal ini, jalan memfasilitasi distribusi barang ke kampung dan fenomena ini perlu dibaca bersamaan dengan peningkatan anggaran desa yang meningkatkan pendapatan warga untuk membeli barang-barang tersebut.



Penebangan hutan di Yalimo untuk memenuhi kebutuhan pembangunan rumah. (Foto: Rizki Ersya Haryana)

Pembangunan jalan juga berdampak negatif pada keseimbangan ekosistem di Papua yang terlihat jelas di wilayah Taman Nasional Lorentz. Taman nasional ini merupakan situs warisan dunia PBB sejak 1999, yang dilintasi jalur jalan Habema-Nduga-Kenyam.

Meskipun pembangunan jalan di kawasan konservasi sesungguhnya ditentang oleh UU No. 9 Tahun 1990, namun pembangunan jalan tetap dilakukan berdasar pada SK Menteri Kehutanan pada tahun 2012 karena adanya kebutuhan jalan untuk mendorong pertumbuhan ekonomi di daerah tersebut.

Berdasarkan laporan UNESCO tahun 2014 dan 2015 serta laporan KLHK, walau berizin, pembangunan jalan di jalur tersebut menyalahi prosedur karena tidak dilengkapi oleh dokumen resmi analisis mengenai dampak lingkungan (amdal) dan berita acara penebangan pohon untuk pembukaan jalan. Akibatnya, pembangunan jalan terbukti membawa kerusakan lingkungan dan keberagaman hayati Taman Lorentz, di antaranya: tumbangnya pepohonan yang menjadi sumber kehidupan satwa, terputusnya aliran air dalam ekosistem, dan matinya hutan Notafagus pada Taman Lorentz. Saat ini, pembangunan jalan telah dihentikan dan proses rehabilitasi dilakukan.

Namun demikian, pemerintah daerah dapat berperan positif untuk meminimalisir dampak pembangunan infrastruktur terhadap lingkungan hidup. Sebagai contoh, Bupati Tambrau mendukung dilanjutkannya praktik budaya “Nu Wuon” dan memindahkan jalur jalan provinsi yang melintasi daerah konservasi penyu di jalur Sauspor-Manokwari. Praktik “Nu Wuon” adalah sistem pendidikan tradisional Suku Abun untuk mengajarkan anak muda Abun mengenal alam dengan cara tinggal di hutan selama dua sampai enam tahun.

Implikasi Kebijakan dan Rekomendasi

Berdasarkan temuan kajian, pembangunan infrastruktur di Papua dan Papua Barat lebih berpengaruh positif pada peningkatan akses OAP terhadap layanan dasar pendidikan dan kesehatan, dibandingkan dengan pertumbuhan ekonomi dan penghidupan OAP. Penting bahwa pembangunan infrastruktur di Papua dan Papua Barat lebih diarahkan pada upaya untuk meningkatkan akses OAP terhadap layanan dasar serta pengembangan ekonomi OAP.

Dengan kata lain, “*infrastruktur untuk komunitas bukan komoditas*”. Atas dasar itu, maka strategi pembangunan infrastruktur konektivitas perlu difokuskan pada peningkatan hubungan kampung-kampung OAP dengan pusat layanan pendidikan dan

kesehatan yang berfungsi baik, serta “pasar” yang biasanya berada di ibu kota kabupaten dan distrik.

Dalam hal ini, strategi pembangunan infrastruktur konektivitas untuk Tanah Papua tidak perlu mengikuti standar pembangunan infrastruktur konektivitas di seluruh Indonesia, bahwa jalan dan jembatan lebih difokuskan untuk peningkatan ekonomi dan pergerakan komoditas.

Skala ekonomi masyarakat Papua di berbagai tempat masih mengandalkan sumberdaya alam, berorientasi subsisten dan “ekonomi skala noken”, dalam konteks ketimpangan ekonomi yang besar. Dengan kondisi ini, peningkatan konektivitas tidak terlalu menguntungkan bagi warga OAP.

Untuk beberapa komoditas dengan nilai tinggi yang sudah dibudidayakan warga, seperti komoditas kopi, kakao, pemerintah perlu menciptakan iklim usaha yang kondusif untuk terhubungkannya warga OAP yang mengusahakannya dengan sektor swasta yang dapat meningkatkan perekonomian OAP.

Rekomendasi utama ini perlu diikuti dengan beberapa hal berikut:

1. Pembangunan infrastruktur jalan perlu disertai dengan perbaikan layanan dasar pendidikan, kesehatan, dan penyediaan infrastruktur air bersih dan listrik.
2. Pemberdayaan ekonomi OAP yang berorientasi pada pertanian yang sesuai komoditas setempat perlu menjadi komplemen pembangunan infrastruktur jalan. Program penyediaan penghidupan alternatif memang tidak mudah, tetapi pemerintah perlu memfokuskan pengembangan ekonomi di pertanian subsisten secara bertahap. Hal ini memerlukan fasilitator yang secara intensif mendampingi warga untuk mengembangkan ekonomi yang sesuai kondisi lokal dan mempertahankan ketahanan pangan untuk memastikan nutrisi yang cukup bagi warga.
3. Perlu dikaji lebih jauh mengenai ketepatan jenis infrastruktur konektivitas dengan karakteristik wilayah dan pergerakan masyarakatnya, sehingga pembangunan infrastruktur tidak selalu berorientasi pada pembuatan jalan baru, tetapi dapat berupa pengembangan infrastruktur air dan udara.
4. Pembangunan infrastruktur konektivitas perlu diikuti regulasi yang jelas, pemantauan, dan penindakan yang tegas pada perusakan lingkungan hidup (secara strategis). Misalnya, pemerintah secara ketat memantau pemberian izin pembangunan, melakukan penanaman kembali hutan, serta menyediakan alternatif penghidupan dan insentif untuk mengurangi intensitas penggunaan SDA secara berlebih oleh masyarakat.
5. Pemerintah perlu mengakselerasi pengaturan hukum yang jelas tentang pembangunan infrastruktur jalan di kawasan konservasi. Aturan ini perlu memuat hal teknis pembangunan jalan di kawasan konservasi – jika itu merupakan pilihan terakhir – seperti penurunan standar lebar jalan nasional dan tidak memotong jalur migrasi hewan.
6. Penilaian terhadap peningkatan konektivitas tidak hanya diukur oleh peningkatan kondisi jalan, tetapi ditandai juga dengan perubahan moda angkutan. Strategi pemerintah untuk meningkatkan konektivitas perlu dilengkapi dengan upaya untuk menyediakan angkutan umum beserta aturan yang jelas mengenai tarif, trayek, dan hal lain yang mendekatkan akses warga terhadap layanan dasar dan pusat kegiatan. Di Pegunungan Tengah, upaya ini perlu dilengkapi dengan strategi perbaikan distribusi bahan bakar minyak (BBM) untuk menjamin harga BBM yang stabil dan merata di seluruh Indonesia.

Kajian cepat dilakukan bersama oleh The Asia Foundation (TAF) dan Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia (LIPI) yang terdiri dari Yulia Indri Sari, Adriana Elisabeth, Jonathan McLeod, Cahyo Pamungkas, Rizki Ersya Haryana, Muklas Aji Setiawan, Harry Seldadyo, Aisah Putri Budiatri, Septi Satriani dan Anastasya Surya Andjaswari. Pelaksanaan penelitian juga dibantu oleh tim dari Balitbangda Provinsi Papua Barat dan Bappeda Provinsi Papua. Tim juga didampingi oleh peneliti lokal yaitu Muhammad Chamin, Ocha Windesi, Ibrani Nayaki, Florentianus Geong, Rizal Lani, Nelson Lokobal, Kris Ajoji, Yan Baylo, Daniel Mandacan, Yulianus Dowansiba, Reny Suruan, Sandi Hasudungan, Melda Tuannakota, Edwin Ogin Amar dan Mella Kalaibin. Kajian cepat ini didukung oleh UKCCU. Apabila ada pertanyaan dan membutuhkan penjelasan lebih lanjut mengenai studi ini dapat menghubungi Yulia (Indri) Sari di indrisari@gmail.com.