

BAB 4

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

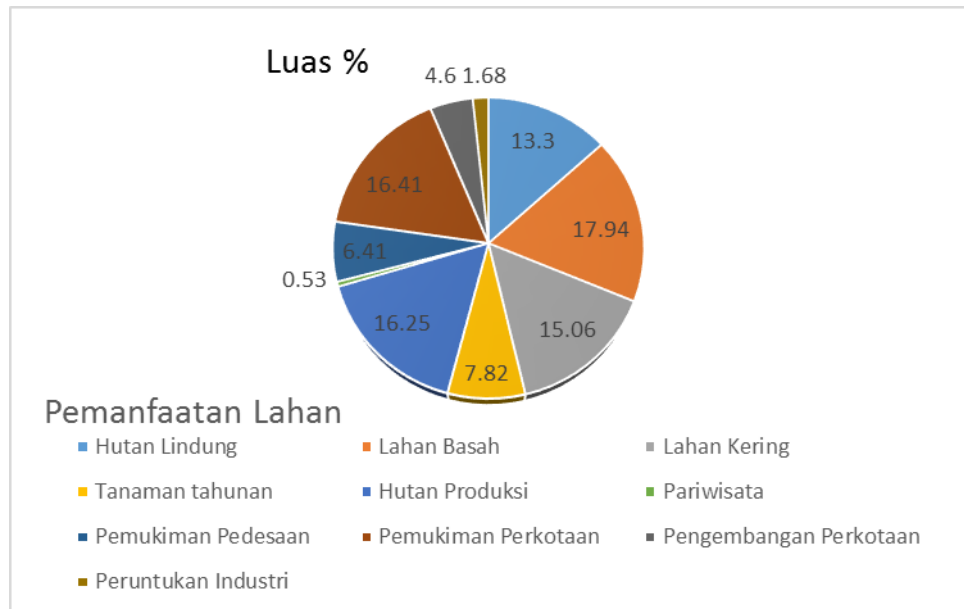
4.1 Gambaran Umum Kabupaten Bogor

Kabupaten Bogor merupakan salah satu kabupaten dalam lingkungan Propinsi Jawa Barat. Luas wilayah Kabupaten Bogor adalah 298.939,304 Ha. Secara administratif, Kabupaten Bogor berbatasan dengan Kabupaten Tangerang Selatan, Kabupaten/ Kota Bekasi dan Kota Depok di sebelah Utara, kemudian dengan Kabupaten Cianjur dan Kabupaten Karawang di sebelah Timur, sedangkan di sebelah Selatan berbatasan dengan Kabupaten Sukabumi dan Cianjur, sementara di sebelah Barat berbatasan dengan Kabupaten Lebak, Propinsi Banten serta di tengah-tengah terletak Kota Bogor

Topografi wilayah Kabupaten Bogor sangat bervariasi, yaitu berupa daerah pegunungan di bagian Selatan, hingga daerah dataran rendah di sebelah Utara. Keberadaan sungai-sungai di wilayah Kabupaten Bogor posisinya membentang dan mengalir dari daerah pegunungan di bagian Selatan ke arah Utara. Di wilayah Kabupaten Bogor terdapat 6 Daerah Aliran Sungai (DAS), yaitu DAS Cidurian, DAS Cimanceuri, DAS Cisadane, DAS Ciliwung, Sub DAS Kali Bekasi serta Sub DAS Cipamingkis dan Cibeet. Sungai-sungai pada masing-masing DAS tersebut mempunyai fungsi dan peranan yang sangat strategis yaitu sebagai sumber air untuk irigasi, rumah tangga dan industri serta berfungsi sebagai drainase utama wilayah. Disamping itu, di Kabupaten Bogor terdapat 91 danau atau situ dengan luas total 496,28 Ha serta 63 mata air. Situ-situ dimaksud berfungsi sebagai *reservoir* atau tempat peresapan air dan beberapa diantaranya dimanfaatkan sebagai obyek wisata atau tempat rekreasi dan budidaya perikanan.

Komposisi pemanfaatan lahan di Kabupaten Bogor pada tahun 2018 menurut luas wilayah diatas, yaitu untuk kawasan hutan lindung 42.175 Ha (13,30%), kawasan lahan basah 56.888 Ha (17,94%), kawasan lahan kering 47.756 Ha (15,06%), kawasan tanaman tahunan 24.797 Ha (7,82%),

kawasan hutan produksi 51.529 Ha (16,25%), kawasan pariwisata 1.681 Ha (0,53%), kawasan permukiman perdesaan 20.326 Ha (6,41%), kawasan permukiman perkotaan 52.036 Ha (16,41%), kawasan pengembangan perkotaan 14.527 Ha (4,60%) dan kawasan peruntukan industri 5.327 Ha (1,68%).



Gambar 4.1: Pemanfaatan Lahan Kabupaten Bogor Tahun 2018

Sumber: Badan Pusat Statistik Kab. Bogor, 2018

Berdasarkan strategi perwilayahan pembangunan yang telah ditetapkan dalam Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kabupaten Bogor, maka wilayah Kabupaten Bogor dikelompokkan ke dalam 3 Wilayah Pembangunan, yaitu: Pertama, Strategi percepatan di wilayah Bogor Barat, yang mencakup 13 Kecamatan, yaitu Kecamatan Nanggung, Leuwiliang, Leuwisadeng, Pamijahan, Cibungbulang, Ciampea, Tenjolaya, Rumpin, Cigudeg, Sukajaya, Jasinga, Tenjo dan Parungpanjang, dengan total wilayah seluas 128.750 Ha. Kedua, Strategi pengendalian di wilayah Bogor Tengah, yang mencakup 20 Kecamatan, yaitu Kecamatan Dramaga, Ciomas, Tamansari, Cijeruk, Cigombong, Caringin, Ciawi, Cisarua, Megamendung, Sukaraja, Babakan Madang, Citeureup, Cibinong, Bojonggede, Tajurhalang, Kemang, Rancabungur, Parung, Ciseeng dan Kecamatan Gunung Sindur, dengan total wilayah seluas 87.552 Ha. Ketiga, Strategi pemantapan di wilayah Bogor Timur, yang mencakup 7

Kecamatan, yaitu Kecamatan Sukamakmur, Cariu, Tanjungsari, Jonggol, Cileungsi, Klapanunggal dan Kecamatan Gunung Putri, dengan total wilayah seluas 100.800 Ha.

4.1.1 Kondisi Taraf Kesejahteraan Kabupaten Bogor

Salah satu indikator dari taraf kesejahteraan rakyat yang biasa digunakan adalah indikator jumlah penduduk miskin dan Indeks Pembangunan Manusia (IPM). Berdasarkan data BPS, jumlah penduduk miskin selama periode 2015-2018 sangat fluktuatif, tetapi secara rata-rata mencapai 26,16 % dari jumlah penduduk Kabupaten Bogor, dimana pada tahun 2015 adalah 1.084.718 jiwa (26,45 %), kemudian meningkat menjadi 1.157.391 jiwa (27,46 %) pada tahun 2016 dan berkurang kembali pada tahun 2017 menjadi 1.017.879 jiwa (24,02%) serta pada tahun 2018 menjadi 1.149.508 jiwa (26,71%). Data tahun 2018 ini didasarkan pada data yang diterbitkan oleh BPS dan digunakan oleh Departemen Kesehatan RI untuk menetapkan kuota bagi masyarakat miskin di Kabupaten Bogor yang berhak mendapatkan pelayanan dari Program Jaminan Pemeliharaan Kesehatan Indonesia Sehat (KIS) mulai tahun anggaran 2015. Hal ini antara lain disebabkan oleh krisis ekonomi dan krisis multi dimensi yang terus berkelanjutan, sehingga kelompok masyarakat yang semula belum termasuk kategori penduduk miskin, dengan bertambahnya beban hidup, maka posisinya turun atau bergeser ke dalam kategori penduduk miskin. Dengan demikian, jika dihitung laju kenaikan penduduk miskin selama periode 2015-2018, maka jumlahnya adalah sebesar 1,99 % dari total jumlah penduduk Kabupaten Bogor.

Sementara itu, kondisi taraf kesejahteraan rakyat Kabupaten Bogor yang diukur berdasarkan Indeks Pembangunan Manusia (IPM) menunjukkan kecenderungan meningkat pada setiap tahun, yaitu semula angka IPM pada tahun 2015 adalah 68,99 poin, kemudian naik menjadi 69,45 poin pada tahun 2016, dan 70,18 poin pada tahun 2017, selanjutnya pada tahun 2018 telah mencapai 70,76 poin. Jika dihitung laju kenaikannya maka selama empat tahun, yaitu selama periode 2015-2018 rata-rata

kenaikannya adalah 0,59 poin per tahun. Tingkat pencapaian rata-rata sebesar 0,59 poin tersebut, berdasarkan klasifikasi dari UNDP, maka tingkat kenaikannya termasuk dalam kategori pertumbuhan yang lamban, karena masih berada di bawah kenaikan 1,5 poin. Kondisi ini berkaitan erat dengan rendahnya kontribusi dari masing-masing indeks penyusun dari angka IPM itu sendiri, diantaranya mencakup indeks pendidikan, indeks kesehatan dan indeks daya beli. Indeks-indeks dimaksud adalah akibat lanjutan dari rendahnya pencapaian dari komponen pembentuk angka IPM tersebut, yaitu Angka Harapan Hidup (AHH), Angka Melek Huruf (AMH), Rata-rata Lama Sekolah (RLS) dan Kemampuan Daya Beli masyarakat (menurut konsumsi riil per kapita). Namun demikian, angka pencapaian IPM sebesar 70,76 poin itu menunjukkan bahwa penduduk Kabupaten Bogor termasuk dalam klasifikasi masyarakat dengan taraf kesejahteraan menengah atas, tetapi belum termasuk taraf kesejahteraan atas atau masyarakat maju, karena angka IPM-nya belum mencapai angka IPM 80 sebagaimana standar yang telah ditetapkan oleh UNDP. Data indikator kesejahteraan rakyat dapat dilihat pada tabel di bawah;

Tabel 4.1

Taraf Kesejahteraan Rakyat Kab. Bogor Tahun 2015-2018

No	Indikator	2015	2016	2017	2018
1	Indeks Pembangunan Manusia (IPM-Komposit)	68,99	69,45	70,18	70,7
	Indeks Pendidikan	77,47	78,19	79,65	81,07
	Indeks Kesehatan	70,17	70,33	70,97	71,13
	Indeks Daya Beli	59,33	59,82	59,92	60,09
Komponen IPM terdiri dari;					
	Angka Harapan Hidup (AHH) (tahun)	67,10	67,20	67,58	67,68
	Angka Melek Huruf (AMH) (%)	93,91	94,28	95,78	97,57
	Rata-rata Lama Sekolah (RLS) (tahun)	6,69	6,90	7,11	7,21
	Kemampuan Daya Beli Masyarakat (Konsumsi riil per kapita) (Rp/ kap/ bln)	556.750	558.870	559.300	560.000

2	Jumlah Penduduk Miskin (jiwa)	1.084.718	1.157.391	1.017.879	1.149.508
3	Proporsi penduduk miskin (%)	26,45	27,46	24,02	26,71

Sumber: BPS dan Bappeda Litbang Kabupaten Bogor, 2018

4.1.2 Kondisi Sarana dan Prasarana Kabupaten Bogor

Panjang jalan di wilayah Kabupaten Bogor adalah 1.758,056 km, terdiri dari jalan Negara sepanjang 121,497 km (5 ruas), jalan Provinsi 129,989 km (5 ruas) dan jalan Kabupaten yang bernomor ruas 1.506,57 km (371 ruas). Selain itu, terdapat pula jalan-jalan yang tidak bernomor ruas atau jalan desa. Sampai dengan akhir tahun 2006, jalan Kabupaten yang berada dalam kondisi mantap (kondisi baik sampai dengan sedang) adalah sepanjang 928,2 km atau sebesar 61,61%, sedangkan sisanya sepanjang 578,37 km atau sebesar 38,39% berada dalam kondisi rusak. Sementara itu, jumlah jembatan di Kabupaten Bogor pada tahun 2006 adalah sebanyak 682 buah, yang terdiri dari jembatan negara sebanyak 25 buah, jembatan provinsi sebanyak 98 buah, dan jembatan kabupaten pada jalan yang bernomor ruas sebanyak 559 buah dengan total panjang 5.784,4 m. Dari 559 jembatan pada jalan Kabupaten yang bernomor ruas, terdapat 392 buah (70,13%) berada dalam kondisi baik, 132 buah (23,61%) dalam kondisi sedang dan 35 buah (6,26%) dalam kondisi rusak. Belum memadainya infrastruktur transportasi disebabkan antara lain rendahnya jumlah pembangunan jalan baru, kemudian kemantapan jalan dan kondisi struktur jalan yang labil, serta tingginya frekuensi bencana alam dan beban lalu lintas/transportasi yang sering melampaui kapasitas yang ditentukan.

Jaringan irigasi yang ada di Kabupaten Bogor sangat berperan dalam mendukung produksi pertanian, karena dengan kontinuitas aliran air irigasi ke lahan-lahan pertanian akan menentukan tingkat produksi komoditas pertanian. Jaringan irigasi dalam kondisi rusak adalah 39,02 % dari 879 buah dan kondisi setu sebagai sumber air dalam kondisi rusak sebanyak 15 buah atau 16,48 % dari 91 buah setu.

Selanjutnya, jumlah rumah di Kabupaten Bogor pada tahun 2006 sebanyak 635.662 unit, dengan jumlah rumah terbanyak terdapat di Kecamatan Ciampea sebanyak 32.243 unit (rumah permanen 13.834 unit

dan rumah tidak permanen 18.409 unit), sementara jumlah rumah paling sedikit di Kecamatan Rancabungur sebanyak 8.324 unit. Sementara itu, permukiman kumuh di Kabupaten Bogor tersebar di 187 lokasi dengan luas lahan sebanyak 240 Ha dan jumlah bangunan sebanyak 7.797 unit serta dihuni oleh 11.220 keluarga (KK). Sedangkan untuk jaringan listrik, maka rasio elektrifikasinya baru mencapai 50,96%, berarti masih sekitar 49,14 % kepala keluarga di Kabupaten Bogor yang belum menikmati listrik, terutama pada kantong-kantong permukiman/kampung yang sulit dijangkau oleh jaringan listrik. Hal ini disebabkan tingginya kebutuhan energy listrik akibat penambahan penduduk, tetapi pada sisi lain tidak diimbangi dengan peningkatan pengadaan listrik sebagaimana yang diharapkan.

Demikian juga dengan sarana dan prasarana permukiman, seperti persampahan baru terlayani sebanyak 736 m³/ hari atau 24,17 % dari timbunan sampah di wilayah perkotaan atau hanya 22 kecamatan dari 40 kecamatan di Kabupaten Bogor. Selain itu, cakupan pelayanan air bersih baru mencapai 25 kecamatan dari 40 kecamatan yang ada di Kabupaten Bogor. Cakupan tersebut merupakan gabungan dari pelayanan air bersih yang dilakukan oleh PDAM di 80 desa/ kelurahan di 19 kecamatan dan cakupan pelayanan air bersih di luar PDAM, baru mencapai 56,86 % dari jumlah penduduk Kabupaten Bogor. Rendahnya cakupan pelayanan air bersih, diantaranya karena menurunnya ketersediaan sumber daya air baku dan daya dukung lingkungan, akibat tersumbatnya badan air/ sungai oleh sedimentasi dan sebagainya.

4.1.3 Gambaran Umum Parung Panjang

Secara administratif wilayah Kecamatan Parung Panjang ini terletak di ujung wilayah kabupaten Bogor. Luas wilayah yang dimiliki sekitar kurang lebih 7.118,06 hektare, dengan batas-batas administrasi meliputi daerah sebagai berikut:

- Sebelah Utara : Kabupaten Tangerang Selatan
- Sebelah Barat : Kecamatan Tenjo
- Sebelah Selatan : Kecamatan Cigudeg

Kabupaten Bogor merupakan wilayah daratan dengan tipe morfologi wilayah yang bervariasi, dari dataran yang relatif rendah di bagian Utara hingga dataran tinggi di bagian Selatan, sehingga membentuk bentangan lereng yang menghadap ke utara, dengan klasifikasi keadaan morfologi wilayah serta persentasenya sebagai berikut:

Dataran rendah (15-100 m dpl) sekitar 29,28%, merupakan kategori ekologi hilir. Dataran bergelombang (100-500 m dpl) sekitar 42,62%, merupakan kategori ekologi tengah. Pegunungan (500–1.000 m dpl) sekitar 19,53%, merupakan kategori ekologi hulu. Pegunungan tinggi (1.000–2.000m dpl) sekitar 8,43%, merupakan kategori ekologi hulu. Puncak-puncak gunung (2.000–2.500 m dpl) sekitar 0,22%, merupakan kategori ekologi hulu;

Sementara itu, jumlah kependudukan masyarakat Parung Panjang yang telah dilansir oleh Badan Pusat Statistik, adalah sebagai berikut:

Tabel 4.2
Jumlah Penduduk di Kec. Parung Panjang

Desa	Laki-laki	Perempuan	Jumlah
Jagabaya	4.967	4.466	9.433
Gorowong	5.775	5.035	10.810
Dago	3.263	3.782	7.045
Cikuda	5.127	4.602	9.728
Pingku	5.103	4.666	9.769
Lumpang	7.972	7.447	15.419
Gintung Cilejet	4.704	4.355	9.058
Jagabita	3.958	3.731	7.689
Cibunar	8.974	8.833	17.808
Parung Panjang	9.899	9.323	19.222
Kabasiran	7.961	7.358	15.319
Jumlah	67.703	63.598	131.301

Sumber: Badan Pusat Statistik, Kabupaten Bogor. 2018

4.2 Deskripsi Hasil Analisis Penelitian

Fokus analisis yang ada dalam penelitian ini terkait rencana aksi Pemerintah Daerah dalam pencegahan ancaman potensi konflik horizontal di wilayah parung panjang yang saat ini di gunakan sebagai jalur utama angkutan bahan material tambang diwilayah Kabupaten Bogor. Pemerintah harus berperan aktif dalam mengatasi potensi konflik yang bisa muncul setiap saat demi menekan munculnya konflik terbuka yang nantinya lebih susah untuk dibendung. Peran dari pemerintah sendiri dalam mangatasi potensi konflik yang mucul adalah dengan bagaimana pemenuhan sarana dan prasarana yang dibutuhkan dalam aktifitas transportasi jalur tambang yang saat ini digunakan, serta bagaimana pelaksanaannya kebijakan yang diberikan oleh pemerintah untuk daerah yang selama ini dilewatin oleh truk dan transporter. Selanjutnya untuk mengetahui sejauh mana peran pemerintah daerah dalam mengantasi munculnya ancaman potensi konflik horizontal antar masyarakat. Kemudian data yang ditampilkan dalam pembahasan bab ini adalah data-data yang diperoleh baik primer melalui wawancara secara langsung dengan informan dari Pemda Kabupaten Bogor (I1), Bappeda Litbang (I2), Dinas PUPR (I3), Dinas LHK (I4), Dinas Kesehatan (I5), Dinas Perhubungan (I6), Kesbangpol (I7), FKDM (I8), Camat Parung Panjang (I9), Kapolsek Parung Panjang (I10), Lurah Parung Panjang (I11), Puskesmas Parung Panjang (I12), AGJT (I13), serta Masyarakat umum (lihat lampiran). Ataupun data-data sekunder dalam penelitian ini didapatkan melalui informasi tambahan yang diberikan oleh pihak terkait sebagai pendukung dan menguatkan argument yang telah disampaikan dalam wawancara, sehingga data ini bisa dianalisis dan dilihat kesesuaian antara tujuan dengan kriteria dan data empiris terkait pelaksanaan yang ada di lapangan.

4.2.1 Peran Pemerintah Daerah Dalam Pencegahan Potensi Konflik Horizontal di Kawasan Jalur Tambang Batuan Kabupaten Bogor

Peran pemerintah daerah sangatlah penting untuk memajukan suatu daerah pemerintahannya, memberikan kesejahteraan bagi masyarakatnya. Peran pemda juga sangat vital dalam menghindarkan masyarakat dari ketidakadilan, terlebih dalam mengantisipasi potensi konflik yang muncul diwilayah pemerintahannya. Penentuan kebijakan sangatlah penting bagi seorang kepala daerah dalam sebuah wilayah yang dipimpinnya. Akan tetapi, dalam penentuan kebijakan hendaklah seorang pemimpin mampu melihat serta memperhatikan kondisi dan keadaan lingkungan masyarakatnya, seorang pemimpin harus senantiasa memperhatikan keinginan dan kebutuhan setiap anggota masyarakatnya, tidak sekedar memperturutkan keinginan pribadi maupun kepentingan kelompoknya saja.

Kebijakan yang diambil haruslah menyangkut kebaikan bersama dan juga harus sesuai dengan Undang-undang atau aturan yg menyangkut hal tersebut. Dari potensi konflik horizontal Parung Panjang yang penulis uraikan sebelumnya diatas, bahwa saat ini pemerintah provinsi dan kabupaten pada tahun 2018 telah mengeluarkan ijin tambahan pendirian IUP sebanyak 34 diwilayah parung panjang, Rumpin dan Gunung Sindur, Pemda sendiri berkeingin agar potensi kekayaan alam yang ada diwilayahnya dapat dikelola dan dimanfaatkan dengan baik, namun sebelum penentuan Ijin Usaha Pertambangan tersebut dikeluarkan pemerintah tidak melibatkan masyarakat setempat terutama masyarakat yang memiliki hak atas tanah, selain itu pengkajian terhadap kondisi Sosio-geografis merupakan hal yang penting untuk dilakukan sebelum kebijakan itu tidak dikerjakan oleh pemerintah maupun dari perusahaan.

Selama ini yang menjadi faktor utama dari tuntutan masyarakat adalah perbaikan jalan. Jalan diwilayah parung panjang ini sering mengalami kerusakan, dampak dari kerusakan itulah yang mengakibatkan debu, lubang, dan sebgainya sehingga aktifitas masyarakat juga terganggu dan tragisnya lagi banyak terjadi kecelakaan lalu lintas yang

mengakibatkan korban jiwa. Masyarakat juga menyayangkan kenapa diwilayah ini yang notabnya wilayah khusus namun perlakuannya sama dengan daerah yang bukan dilewati truk muatan tambang. Hal ini lah yang menjadi evaluasi dari pemerintah yang sampai saat ini belum bisa memberikan fasilitas yang diperlukan oleh suatu daerah. Maka masyarakat selalu menginisiasi gerakan masyarakat sebagai bentuk protes kepada pemerintah terkait pembangunan infrastruktur yang dijanjikan oleh pemerintah.

Sedangkan disisi lain, protes dari masyarakat bertambah dikarenakan ruas jalan perbatasan dari Parung Panjang menuju wilayah Tangerang Selatan, yakni diwilayah kecamatan Karang Tengah kondisi jalan masih sangat bagus. Padahal jika dibandingkan dengan wilayah Parung panjang dengan intensitas truk yang sama, kuantitas tonase truk yang sama dan dilewati truk sama. Hal ini lah yang menjadikan masyarakat semakin memuncak dan ketidakpuasan terhadap pemerintah.

Sejauh ini peran pemerintah dalam meredam dan menyelesaikan gejolak yang berpotensi terhadap terjadinya konflik diwilayah jalur tambang, pemerintah menggunakan cara yang sering digunakan dalam penyelesaian konflik yaitu dengan melakukan negosiasi, audiensi serta pengambilan kebijakan yang tepat sasaran. Cara ini lazim di gunakan baik ditingkat lokal, nasional maupun dunia internasional dalam mencegah timbulnya konflik yang berkepanjangan. Peranan pemerintah saat ini hanya terbatas melakukan mediasi atau sebagai mediator saja. Terlihat dari upaya pemerintah mempertemukan pihak-pihak yang berkepenting seperti, pemerintah, kepolisian, TNI, Perwakilan Kuari dan perwakilan dari masyarakat. Pertemuan ini diharapkan memberikan solusi bersama yang mana dari masing-masing pihak bisa menyampaikan keluhan dan tuntutan secara langsung, menggali informasi sebanyak-banyaknya dari masing-masing pihak dalam pertemuan. Kemudian untuk mengidentifikasi kekuatan dan kelemahan masing-masing pihak, mengetahui perbedaan-perbedaan dalam pertemuan, mencari kata sepakat dalam pertemuan baik

lisan maupun tulisan dan menyusun rencana tindak lanjut dari hasil yang dicapai, termasuk agenda pertemuan berikutnya.

Saat ini peranan yang dilakukan pemerintah dalam meminimalisir munculnya konflik sementara diwilayah jalur angkut pertambangan parung panjang adalah dengan mempertemukan pihak pemerintah, swasta dan masyarakat membahas jam operasional pada 23 September 2018. Pertemuan ini dilakukan karena adanya desakan dari masyarakat pengaduan yang merasa terganggu dengan aktifitas dari transporter. Intensitas pengangkutan dianggap sangat meresahkan terutama pada jam-jam sibuk disaat berangkat dan pulang kerja. Dalam kesepakatan tersebut dihasilkan kesepakatan perubahan jam operasional pengangkutan dari sebelumnya Pagi dari pukul 06.00-09.00 menjadi 06.00-10.00, sedangkan untuk sore yang awalnya pukul 16.00-19.00 berubah menjadi pukul 16.00-20.00. Kemudian untuk perjanjian baru juga disertakan jam operasional untuk hari weekend, hal ini dilakukan untuk memberikan rasa aman dalam berkendara dengan keluarga, yaitu pukul 06.00-14.00 dan pukul 16.00-20.00. Perjanjian ini dilaksanakan dengan persetujuan Muspika Parung Panjang dan perwakilan kuari serta pihak transporter. Isi dari hasil perjanjian tersebut dapat dilihat dalam halaman lembar lampiran.

Dalam menjalankan hasil dari isi perjanjian yang telah di sepekatikan pada tanggal 23 September 2018 dari beberapa pihak tersebut, pihak kepolisian dan DLAJ mengerahkan beberapa personil untuk melakukan penjagaan di portal pemberhentian di desa Cibunar dan desa Parung Panjang pada jam operasional berlangsung. Hal ini dilaksanakan oleh pemerintah melalui pihak kepolisian untuk mengantisipasi kemarahan warga terhadap truk yang melintas pada jam operasional dan belum mengetahui isi perjanjian terbaru tersebut. Setelah dilakukan penandatanganan tersebut perwakilan dari pihak kuari dan Transporter dianggap belum mensosialisasikan isi dari hasil pertemuan ke supir truk pengangkut tambang tersebut. Sehari setelah terjadinya penandatanganan tersebut pada tanggal 24-26 September 2018 dari Aliansi Gerakan Jalur Tambang yang dibantu masyarakat sekitar turut melakukan penjagaan

disekitar portal perbatasan, aksi ini dilakukan untuk mengantisipasi masuknya truk kedalam wilayah yang telah diberlakukan jam operasional. Sementara itu untuk mengantisipasi keributan pihak kepolisian mengerahkan pasukan Brimob untuk melakukan penjagaan, jikalau terjadi keributan. Hal ini sebagai tindakan pemerintah dalam mengantisipasi munculnya potensi konflik diwilayah tersebut antara warga dan sopir truk.

Seperti gambar yang ada dibawah ini, terkait pengamanan jalur angkut tambang pasca perjanjian jam operasional:



Gambar 4.3: Pengamanan portal pada jam operasional berlangsung di desa Cibunar dan Kabasiran Kec. Parung Panjang

Sumber: Observasi langsung Peneliti pada tanggal 26 September 2018

Sementara itu, tanggapan dari pemerintah Kabupaten Bogor hanya bisa memberikan janji untuk segera merealisasikan pembangunan jalur khusus tambang dalam waktu dekat. Rencana yang dilakukan pemerintah saat ini masih dalam tahap pengkajian lahan rute mana saja yang akan dilewati oleh truk pengangkutan bahan tambang. Upaya ini dilakukan pemerintah untuk meminimalisir penumpukkan dan konflik dengan masyarakat yang menjadi rute tambang. Pengkajian pembangunan jalur khusus tambang ini juga untuk menentukan berapa besaran kompensasi yang diterima oleh masyarakat atas dampak aktifitas pengangkutan barang. Kompensasi tersebut diberikan kepada warga yang rumahnya dekat dengan jalur pengangkutan ataupun lahan warga yang akan dipergunakan untuk jalur khusus. Sebagaimana yang telah disampaikan oleh Setda Kab. Bogor (11), bahwa;

“Pemda Bogor selama ini sudah mengusulkan untuk di bangun jalur khusus tambang ke Pemerintah Provinsi, kami saat ini hanya bisa mengajukan usulan dikarenakan untuk zonasi tambang sudah menjadi kewenangan penuh dari provinsi, ditambah lagi jalan yang terdapat di wilayah parung panjang ini merupakan jalur provinsi. Namun, saat ini pemerintah sudah mengakaji untuk segera direalisasikan jalur tersebut, apalagi hal tersebut sudah mendapatkan restu dari Pak Ridwan Kamil selaku gubernur Jawa Barat yang baru, serta beliau sudah menjajikan secara langsung dengan masyarakat”. (Wawancara, 4 Oktober 2018)

Permasalahan selama ini yang dirasakan oleh masyarakat adalah pemerintah hanya memberikan janji dalam pembangunan jalan khusus tambang. Rencana untuk dibangun sebuah jalur pertambangan ini sudah muncul sejak pemerintahan Bupati Bogor terdahulu Kol. TNI (Purn) H. Agus Utara Effendi (1998-2018). Sejak saat itu pemerintah selanjutnya apabila ada pengaduan dan demo masyarakat parung panjang, Gunung Sindur dan Rumpin pasti yang disampaikan adalah pembangunan percepatan jalur khusus tambang. Meskipun pemerintah menyadari untuk pembangunan jalur khusus tambang ini sangat sulit untuk direalisasikan karena hal tersebut menyangkut kewenangan provinsi dan nasional. Ditambah lagi topografi kabupaten Bogor bagian barat ini yang berupa pegunungan dan lembah akan sangat menghambat pembangunan jalur tersebut. Sebagaimana yang disampaikan oleh Sie Pengaduan Dinas Lingkungan Hidup (I4);

“Rencana Pembangunan jalan khusus tambang ini sudah ada sejak pimpinan saya dulu menjadi Bupati yaitu Pak Agus Utara Effendi, waktu itu masih realistis untuk dibangun, dikarenakan masih banyak lahan kosong yang bisa digunakan sebagai alternative pembangunan jalan. Namun sekarang melihat topografi yang ada ditambah lagi banyak lahan yang ada di wilayah tangerang sudah dibangun perumahan-perumahan elit dan mewah. Sehingga susah untuk dipaksakan dibangun kecuali dengan bantuan pemerintah pusat” (Wawancara, 19 September 2018)

Namun, Ridwan Kamil (Gubernur Jawa Barat) dalam kunjungan kerjanya ke wilayah Parung panjang pada tanggal 25 September 2018,

memberikan sedikit harapan baru bagi warga parung panjang dan kecamatan yang dilewati oleh jalur angkut penambangan. Dalam sambutannya meminta waktu satu bulan guna merumuskan pembuatan jalan tambang di Kecamatan Rumpin, Gunung Sindur dan Parung Panjang. Langkah awal yang dilakukan dengan berkoordinasi bersama instansi terkait serta memanggil para pemilik usaha tambang, untuk mencari solusi salah satunya pembatasan jam operasional, karena selama ini yang digunakan untuk aktifitas pengangkutan adalah jalan umum yang diperuntukkan untuk kepentingan masyarakat. Disisi lain, pemprov Jabar akan meregistrasi ulang perizinan tambang galian C yang sudah dikeluarkan oleh pemerintah sebelumnya. Pembangunan Jalur khusus tambang ini nantinya untuk mengurai kepadatan jalur yang dilewati oleh Transporter. Ketika sudah ada ada jalur khusus tambang maka para sopir juga bisa meminimalisir jarak waktu tempuh dan menghindari jam operasional yang ada di wilayah parung panjang. Terkait regulasi dan perencanaannya pemerintah nanti berkoordinasi dengan dinas terkait dan pemerintah pusat, serta harus ada keterlibatan dari pemilik tambang. Untuk membahas siapa saja yang lebih berwenang dan bagaimana pembiayaannya.

Sementara itu, menindaklanjuti rencana tersebut pemprov Jabar membentuk Tim satgas pembangunan jalur khusus tambang. Seperti hasil Rapat Pembahasan Rencana Lanjutan Pembangunan Jalur Khusus Angkutan Tambang di Parung Panjang Kab. Bogor-Kab. Tangerang, pada tanggal 9 oktober 2018 yang bertempat di BKPP Wilayah I Bogor, Jln Ir. H. Djuanda No. 4 Kota Bogor. Dari hasil rapat tersebut diputuskan untuk dibentuk tim persiapan pembangunan Jalur khusus tambang di wilayah jalur tambang Parung panjang, Gunung Sindur, Rumpin, Cisauk. Program ini dilakukan untuk meningkatkan sinergitas antar instansi dalam menjalankan kegiatan yang sudah direkomendasikan oleh gubernur. Kegiatan ini nantinya akan dimonitor secara langsung oleh Gubernur dalam perencanaan maupun dalam pelaksanaannya. Sehingga dinamika pelaksanaan tugas yang ada dari para petugas di lapangan masih dalam

kondisi terkendali. Gubernur sebagai koordinator pelaksana tugas memiliki wewenang meminta bantuan dari instansi lain dalam memaksimalkan program realisasi tersebut, terutama dalam pembebasan lahan dan pembangunan.

Sinergitas antar kedinasan dan lembaga yang di koordinir oleh Gubernur Jawa Barat untuk mengatasi dan mencegah munculnya potensi konflik di wilayah jalur angkut tambang, ditunjukkan melalui gambar yang ada dibawah ini:



Gambar 4.4: Kerjasama Antar Lembaga Meredam Potensi Konflik dan Pembangunan Jalur Khusus Tambang.

Sumber: Bappeda Litbang Provinsi Jawa Barat, 2018

Berdasarkan rapat tersebut didapatkan gambaran untuk rencana pembangunan jalur khusus tambang yang akan diberlakukan oleh pemerintah sesuai rekomendasi dinas Binamarga provinsi Jawa barat terkait jalur mana saja yang akan dilewati serta prosedur yang harus di patuhi oleh pemilik tambang dan juga transporter. Hal ini dilakukan supaya saling menguntungkan dari berbagai pihak, pemerintah, pengusaha tambang, pemilik kendaraan angkutan, Transporter dan terutama masyarakat sepanjang jalur angkutan pertambangan. Jadi apabila sudah terpenuhi dan bisa direalisasikan maka diharapkan mampu meredam

benturan-benturan konflik sosial yang selama ini terjadi. Sehingga ancaman munculnya potensi konflik horizontal ini dapat dihindarkan dan dihilangkan dikawasan jalur pertambangan parung panjang.

Dari koordinasi antar lembaga dan kedinasan, dibuatlah sebuah skema jalur angkut tambang yang meminimalisir kemacetan dan kecelakaan. Seperti yang tergambar melalui gambar yang ada dibawah ini:



Gambar 4.5: Rekayasa Jalur Khusus Pertambangan
Sumber: Bappeda Litbang Provinsi Jawa Barat, 2018

Optimalisasi yang dilakukan oleh pemerintah daerah ini untuk meningkatkan sinergitas antar lembaga dan kedinasan, karena selama ini peran dari pemerintah daerah dianggap kurang maksimal. Penyebab utama dari munculnya konflik adalah dari kurang adanya sinergitas penanganan konflik itu sendiri. Lembaga dan kedinasan yang ada di Pemkab Bogor seolah bekerja masing-masing, padahal dalam mengantisipasi munculnya konflik dibutuhkan sebuah kerjasama dari lembaga instansi untuk memahami permasalahan yang muncul di wilayah potensi konflik. Penyebab utama dari kurangnya kerjasama antar kedinasan ini, dikarenakan setiap instansi masih memiliki egosentrismya masing-masing, terlebih tidak ada peraturan yang mengikat bahwa mereka harus

bekerjasama dalam membantu permasalahan dari lembaga lain yang memiliki potensi konflik yang lebih besar.

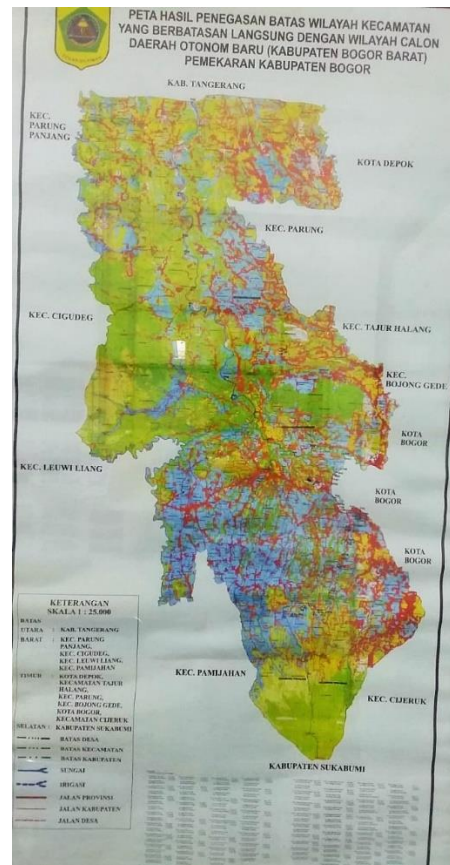
Kurangnya unsur pelibatan antar instansi ini dikarenakan kurangnya sumber pendanaan yang dimiliki oleh setiap instansi. Sebagaimana yang didapatkan melalui penelitian di Kesbangpol bahwa selama ini untuk menganalisis sebuah potensi konflik kita harus membutuhkan bantuan dari berbagai instansi pemerintah untuk bisa merumuskan kebijakan dalam mendeteksi dini sebuah potensi konflik, akan tetapi selama ini untuk berkoordinasi ini kita tidak memiliki anggaran yang cukup, ditambah lagi tidak boleh menggunakan anggaran yang lain, karena nantinya tidak sesuai dengan pelaporan pengeluaran tahunan. Sebuah dilemma bagi suatu lembaga yang bertugas untuk merumuskan kebijakan untuk mendeteksi dini konflik, akan tetapi pendanaannya terbatas. Hal senada juga disampaikan oleh Ketua FKMD bahwa selama ini Kab. Bogor tidak memiliki sinergitas antar lembaga kedinasan dalam mengantisipasi munculnya potensi konflik, wilayah Parung Panjang dari dulu dianggap sebagai daerah yang sangat berpotensi konflik disamping wilayah ini paling terluar dari kabupaten Bogor dan ditambah lagi potensi sumber daya alamnya yang melimpah pasti akan membuat setiap daerah ingin memilikinya untuk meningkatkan Anggaran Pendapatan Daerah (APD).

Permasalahan lainnya muncul karena peraturan saat ini belum ada yang mengatur secara jelas terkait pelibatan TNI dan Polri dalam sistem pertahanan untuk mencegah konflik di wilayah territorial. Dalam standar Penanganan Konflik Sosial (PKS) harus melibatkan TNI Polri baik mencegah ataupun meredam konflik yang sudah terjadi. Pelibatan ini harus secara dari aspek yang paling dasar hingga tahap implementasi. TNI Polri dilibatkan dalam pengawasan dan juga rekomendasi masukan kepada pemerintah terkait kebijakan atau perijinan untuk golongan atau kelompok di wilayah territorial. Jika instansi ini dilibatkan akan mampu menekan timbulnya potensi konflik dan ancaman pecahnya konflik, karena sudah diantisipasi dan juga sudah diredam dari akar permasalahan terutama pada aktor-aktor konfliknya.

Rencana kebijakan lain yang akan dilakukan oleh pemerintah daerah dalam mengantisipasi potensi konflik adalah dengan memecah Kabupaten Bogor menjadi 2 yaitu; Kabupaten Bogor dan Kabupaten Bogor Barat. Selama ini kabupaten Bogor dianggap sebagai satu kabupaten terbesar di Indonesia dan terpadat se-Asia dengan jumlah penduduk kurang lebih 5, 87 juta jiwa⁶⁷. Pertimbangan lainnya adalah wilayah kabupaten Bogor bagian barat ini susah untuk dipantau karena letaknya paling ujung yang berbatasan dengan Tangerang yang notabnya masuk wilayah Banten, serta akses untuk kesana sangat jauh dan jalanan rusak membuat akses untuk kesana semakin susah. Rancangan tersebut sudah dibuat sejak 2014 dan sudah jelas wilayah mana saja yang akan dipecah, namun sampai sekarang belum disahkan oleh Pemerintah Provinsi Jawa Barat.

Rancangan wilayah daerah mana saja yang akan dilakukan pemisahan sudah ditentukan oleh pemerintah, namun sampai sekarang belum dibuat pengesahan terkait rancangan tersebut. Dibawah ini adalah gambar/ peta pembagian wilayah antara Kabupaten Bogor dan Kabupaten Bogor Barat.

⁶⁷ Laporan Forum Kewaspadaan Dini Masyarakat kabupaten Bogor, Jawa Barat, 2018



Gambar 4.6: Rencana Pemekaran Wilayah Kabupaten Bogor Barat

Sumber: Forum Kewaspadaan Dini Masyarakat, 2018

Diharapkan dengan adanya pemekaran wilayah Kabupaten Bogor Barat ini membuat penanganan potensi konflik di wilayah tersebut relative terkendali. Permasalahan yang muncul segera bisa diselesaikan dikarenakan sudah ada otonomi baru yang memberikan kecepatan akses yang bisa dijangkau. Keuntungan lain dari adanya Kabupaten baru ini akan didukung sepenuhnya oleh pemerintah pusat. Pengawasan akan dimonitor secara langsung oleh pemerintah pusat, bantuan dan perbaikan juga didukung oleh pemerintah pusat. Sehingga akar konflik yang muncul di wilayah Parung Panjang, Rumpin, Gunung Sindur, Cisauk terkait permasalahan jalan bisa teratasi. Sebagai contoh kabupaten baru yang masih dibantu oleh pemerintah pusat adalah Kabupaten Tangerang Selatan. Kabupaten ini masih berusia dua kali periode, karena masih dianggap baru pengawasan masih didukung oleh pemerintah pusat. Hal ini yang menjadi kecemburuan masyarakat parung panjang sejak dulu, karena

jalanan di wilayah sebelah Tangerang Selatan (Tangsel) lebih bagus dibandingkan di wilayah mereka.

4.2.2 Potensi Konflik Horizontal di Kawasan Jalur Tambang Batuan Kabupaten Bogor

Setelah masa reformasi yang ditandai dengan tumbangannya rezim orde baru di Indonesia pada tahun 1998, hal ini juga memiliki imbas berkembangnya berbagai industri pertambangan galian C di Indonesia, tidak terkecuali di wilayah Kabupaten Bogor yang memunculkan perusahaan-perusahaan tambang galian C yang baru. Kegiatan ini tidak terlepas dari pemerintah yang ingin meningkatkan pendapatan APBN negara dari tambang sumber daya mineral. Munculnya industri-industri pertambangan galian C di wilayah Kabupaten Bogor saat ini memiliki dampak positif dan juga dampak negatif bagi masyarakat dan pemerintah. Dampak positif yang dihasilkan dari adanya industri pertambangan yang ada disekitar masyarakat, antara lain menciptakan lapangan pekerjaan bagi masyarakat. Ketika lahan tambang galian sudah terbuka dan beroperasi, maka kesempatan untuk mendapatkan pekerjaan juga ikut terbuka. Hal ini sangat mungkin terjadi, mengingat lahan tambang galian C sangat membutuhkan tenaga kerja untuk keperluan pendistribusiannya. Hasil produksi tambang yang melimpah dapat digunakan untuk memenuhi permintaan pasar domestik maupun pasar nasional, sehingga hasil tambang tersebut dapat meningkatkan pendapatan dan pertumbuhan ekonomi dari pemerintah Provinsi Jawa Barat dan Kabupaten Bogor. Industri pertambangan batuan atau yang sering disebut galian C ini juga dapat menarik investor untuk menanamkan modalnya di wilayah Bogor barat.

Dengan adanya pembukaan lahan yang ada di kawasan Pertambangan Rumpin, Gunung Sindur dan parung panjang dianggap sangat membantu perekonomian masyarakat sekitar. Para warga memiliki pekerjaan tanpa harus keluar dari daerahnya. Kesempatan ini dimanfaatkan oleh para warga untuk ikut bekerja sebagai kuli, sopir,

pedagang, operator dan lain sebagainya. Melalui wawancara dengan salah satu warga Desa Cigudeg (I7), menyatakan bahwa:

“Saya jadi buruh yang pekerjaannya sebagai tukang kuli batu. Dulu saya bekerja sebagai buruh bangunan di Jakarta tapi lama kelamaan tidak betah karena biaya hidup mahal dan jauh dari keluarga. Sehingga saya memutuskan kembali ke kampung dan bekerja sebagai kuli di salah satu Kuari. Penghasilan di sini sebagai kuli pun lumayan, sehari kita bisa dapat perharinya itu sekitar Rp.80.000,00 sampai dengan Rp.120.000,00 perhari”. (Wawancara, 12 September 2018).

Dari penghasilan yang mencapai kurang lebih Rp.80.0000 sampai Rp.120.000 perhari ini menjadikan masyarakat disekitar pertambangan lebih sejahtera dibandingkan sebelum ada Kuari di wilayah mereka. Mereka merasakan dampak yang signifikan terhadap perekonomian keluarga yang sedikit lebih baik dari sebelumnya. Hal tersebut juga dibenarkan oleh Kepala Dinas Lingkungan Hidup Kabupaten Bogor sekaligus mantan Camat Rumpin, (I14) yang menyatakan bahwa:

“Pertambangan galian C yang ada di wilayah Rumping, Gunung Sindur dan Parung panjang ini terjadi perputaran uang kurang lebih 4-5 Milyar Rupiah tiap harinya. Keuntungan tersebut tidak hanya dinikmati oleh investor ataupun perusahaan yang ada disitu, akan tetapi dengan adanya tambang tersebut juga akan melibatkan penduduk sekitar untuk ikut bekerja dan membuka mata pencaharian bagi yang lainnya”. (Wawancara, 23 September 2018).

Berdasarkan Peraturan Daerah Kabupaten Bogor Nomor 27 tahun 2008 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah Kabupaten Bogor tahun 2005-2025 disebutkan bahwa potensi pertambangan yang ada di wilayah barat Kabupten Bogor ini meliputi jenis bahan galian C yaitu; Andesit, Diorit, Kaolin, Batu Gamping, Kalsit, Marmer, Tras, Batu Sabak, Oker, Tanah Liat dan Sirtu (Pasir Batu). Bahan galian tersebut tersebar khususnya di wilayah Gunung Sindur, Rumpin, dan parung Panjang, yang diperkirakan layak secara ekonomis untuk dieksploitasi.

Namun, disisi lain terdapat permasalahan yang harus diperhatikan oleh pemerintah dengan adanya pembukaan lahan untuk wilayah tambang, yaitu masalah penambangan ilegal. Penambangan ilegal dilakukan tanpa

perizinan secara resmi, prosedur operasional, dan aturan dari pemerintah. Hal ini membuat kerugian bagi Pemda karena mengeksploitasi sumber daya alam secara ilegal, mendistribusikan, dan menjual hasil tambangnya secara ilegal, sehingga terhindar dari pajak. Oleh karena itu, pemerintah harus menerapkan aturan yang tegas terhadap para pihak yang melakukan penambangan ilegal.

Setelah diterapkannya UU otonomi daerah maka daerah memiliki kewenangan dalam memanfaatkan segala sumber daya yang ada di daerahnya, termasuk pemanfaatan dan pengelolaan bahan galian mulai dari penerbitan izin sampai dengan pengawasan dan pengendalian berada di tangan pemerintah daerah disatu sisi telah mendorong tumbuh kembang dan bergairahnya investasi dibidang pertambangan. Akan tetapi penambangan ilegal atau yang dikenal dengan istilah PETI (Penambangan Tanpa Izin) menurut UU No. 4 tahun 2009 tidak ada. UU ini hanya menjelaskan tentang pemerintah yang telah mengakomodir kegiatan pertambangan yang dilakukan oleh masyarakat dengan mengeluarkan izin Pertambangan Rakyat (IPR) yang dilakukan di satu daerah. Hal ini bisa dipahami karena penambangan Pasir, batuan dan tanah liat ini merupakan salah satu bahan galian yang tidak termasuk dalam galian strategis dan vital. Hal ini disebabkan pasaran dari tambang galian C ini tidak memerlukan pasar internasional seperti halnya minyak bumi dan batu bara. Penggunaan bahan tambang galian C merupakan salah satu bahan bangunan yang sangat diperlukan oleh masyarakat dan pembangunan infrastruktur nasional.

Ketergantungan masyarakat Indonesia kepada alam dapat dilihat dari cara memanfaatkan sumber daya alam, khususnya tambang galian C yang merupakan salah satu bahan dasar dalam mendirikan bangunan. Kegiatan eksploitasi sumber daya mineral atau bahan galian seperti batuan split, pasir dan tanah merupakan salah satu pendukung sektor pembangunan secara fisik, ekonomi maupun sosial. Kebutuhan akan bahan tambang galian C akan terus meningkat seiring berkembangnya pembangunan berbagai sarana dan prasarana fisik.

Kemudian, dampak negatif dari industri pertambangan yaitu kerusakan lingkungan. Wilayah yang menjadi area pertambangan mulai terkikis dan rusak, sehingga dapat menyebabkan erosi. Limbah hasil pengolahan tambang juga dapat mencemari lingkungan. Kerusakan jalan dari wilayah yang dilewati oleh jalur truk kontainer, mengakibatkan jalanan berlubang dan berdebu disepanjang jalan yang dilewati akibatnya banyak masyarakat yang mengidap penyakit saluran pernapasan termasuk ISPA.

Sebagaimana data yang didapatkan melalui penelitian di Puskesmas Parung panjang bahwa saat ini warga parung panjang disepanjang jalan raya yang dilewati oleh truk pengangkut mengalami peningkatan jumlah yang terjangkit saluran pernapasan dan ISPA dibandingkan dengan penyakit lainnya. Sebagaimana di jelaskan melalui tabel dibawah ini:

Tabel 4.3

Statistik Penyakit Terbanyak di Kec. Parung Panjang Tahun 2017

Kode	Nama Penyakit	Jumlah
J06.9	Infeksi saluran pernapasana atas (ISPA), tidak spesifik	3732
J11.1	Influenza	3065
J00	Nasofaringitis akut	2469
K30	Dispepsia	2187
I10	Hipertensi Primer/Essensial	2119
M79.1	Myalgia	1693
K04.0	Pulpitis	1628
K04.1	Necrosis of pulp	1326
A09	Diarrhoea and Gastroenteritis of presumed infectious origin	1303
Z34.9	Pengawasan terhadap kehamilan normal, tidak spesifik	1267
JUMLAH		20789

Sumber: Laporan tahunan Puskesmas Parung Panjang, 2017

Dari data diatas menunjukkan bahwa peningkatan jumlah warga yang mengalami penyakit pernapasan dan ISPA di kecamatan Parung panjang sangat tinggi. Hal ini sudah mulai dipahami secara langsung oleh masyarakat, ketika mereka keluar ke jalan raya harus menggunakan masker. Namun, debu-debu yang muncul selama 24 jam non-stop membuat masyarakat mulai resah, karena dampak yang dihasilkan

sangat parah dan debunya sangat tebal. Sebagaimana wawancara yang dikutip dengan Humas puskesmas Parung panjang (I12) menyatakan:

“Debu-debu diwilayah parung panjang ini sangat tebal hampir 24 jam non stop truk ini beroperasi, sehingga masyarakat yang tiap hari menghirup debu/ polusi tersebut paru-parunya akan membesar dan itu pula yang mengakibatkan mudahnya terkena penyakit pernapasan seperti influenza dan juga ISPA”, (Wawancara, 12 September 2018)

Pendapat diatas menunjukkan bahwa intensitas dari truk yang melewati disepanjang jalur Parung Panjang ini mengakibatkan jalanan berdebu dan polusi. Kurangnya perhatian pemerintah dan pemilik industri tambang untuk mengurangi debu akibat truk ini memperparah situasi lingkungan yang berada diwilayah tersebut. Penyiraman dan perbaikan jalan yang menjadi langkah untuk mengurangi jalanan berdebu tidak segera dilakukan oleh pemerintah ataupun pihak swasta yang memiliki lahan tambang/ kuari diwilayah tersebut.

Dampak akibat adanya aktifitas pertambangan tidak bisa dihindarkan, meskipun disisi lain memiliki dampak yang besar bagi peningkatan perekonomian masyarakat. Akan tetapi disisi lain dengan adanya industri pertambangan yang dekat dengan tempat tinggal masyarakat membawa dampak perubahan lingkungan dan budaya masyarakat lebih besar. Apalagi jalur yang digunakan untuk bahan pengangkutan juga menjadi jalur utama dari aktifitas masyarakat. Situasi semacam ini menjadi sebuah ancaman potensi konflik dalam waktu dekat. Setelah melakukan penelitian diwilayah jalur pertambangan di sepanjang jalur Parung Panjang, peneliti menemukan beberapa permasalahan yang bisa memicu munculnya konflik horizontal apabila tidak sesegara mungkin diatasi oleh pemerintah.

Gambaran potensi konflik yang muncul diwilayah parung panjang ini meliputi beberapa faktor yang saling berkesinambungan dalam meningkatkan eskalasi konflik dari ketegangan yang ada diwilayah tersebut. Faktor yang muncul diantaranya adanya faktor struktural, faktor pemicu/ trigger, dan pendorong/ akselator yang biasa disebut dengan faktor SAT.

4.2.2.1 Faktor Struktural Potensi Konflik di Wilayah Jalur Tambang

Secara struktural potensi konflik dalam kaitan adanya dampak pertambangan di wilayah Rumpin-Gunung Sindur dan Parung Panjang tidak hanya konflik lingkungan, tetapi adanya perbedaan kepentingan terhadap pengelolaan dan pembagian wilayah perekonomiannya. Kondisi ini menimbulkan berbagai permasalahan sosial dan ketimpangan yang mengganggu masyarakat.

Akibat adanya kegiatan eksplorasi yang dilakukan oleh perusahaan tambang tersebut secara tidak langsung mengagetkan masyarakat setempat serta menimbulkan berbagai persepsi dalam masyarakat. Hal ini dikarenakan pemerintah daerah mengeluarkan kebijakan mengenai Ijin Usaha Pertambangan (IUP) tersebut tanpa mensosialisasikan atau membicarakan terlebih dahulu dengan masyarakat setempat sebagai pemilik hak atas tanah, kemudian menjelaskan kepada masyarakat mengenai berbagai manfaat atau keuntungan dari hasil pertambangan tersebut baik untuk masyarakat maupun bagi kemajuan daerah itu sendiri. Disisi lain bagaimana dampaknya kedepan dan seperti apa AMDAL-nya, dengan senantiasa memperhatikan seperti apa kondisi Geografis, Sosial Budayanya serta bagaimana kondisi ekonominya yang sesuai dengan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup. Selanjutnya, kenapa pemerintah mengeluarkan kebijakan tanpa memperhatikan persetujuan masyarakat terlebih dahulu, apakah masyarakat mendukung atau menolak kegiatan pertambangan di wilayah mereka.

Tidak adanya sosialisasi terhadap masyarakat secara menyeluruh, mengakibatkan Pemerintah (baik itu Pemerintah Desa, Kecamatan maupun Pemerintah Kabupaten, Pemerintah Provinsi) dinilai tidak transparan ataupun terkesan tertutup terhadap masyarakat, terkait rencana maupun kebijakan-kebijakan yang mereka putuskan. Pemerintah terkesan langsung saja menetapkan dan mengeluarkan surat ijin pertambangan tersebut, tanpa menjelaskan secara detail kepada masyarakat mengenai

manfaat yang akan diperoleh masyarakat, luas wilayah yang dijadikan area pertambangan, mengenai ganti rugi terhadap tanah kepada pemegang hak atas tanah, serta mengenai dampak-dampak yang akan ditimbulkan oleh kegiatan penambangan nantinya dan bagaimana AMDAL-nya.

Selama ini masyarakat yang ada wilayah pertambangan kabupaten Bogor bagian barat (Rumpin, Gunung Sindur, Parung Panjang) tidak tahu keberadaan perusahaan mana saja yang ada diwilayah tersebut. Setiap tahun kegiatan eksplorasi yang ada diwilayah tersebut terus bertambah dan semakin dekat dengan pemukiman masyarakat. Meskipun keberadaan Kuari telah memberikan pengaruh yang cukup besar terhadap perubahan lingkungan fisik maupun kehidupan sosial ekonomi masyarakat. Akan tetapi keberadaan perusahaan tambang tersebut juga memiliki bahaya yang bisa menjadi ancaman setiap saat. Sebagaimana yang disampaikan oleh (I18), bahwa

“Sosialisasi dilakukan setelah tim tambang melakukan eksplorasi dengan mendatangkan alat berat untuk menguji kandungan bahan tambang yang ada diwilayah sini, seharusnya yang harus dilakukan menurut saya adalah adanya sosialisasi dulu sebelum melakukan eksplorasi. Sehingga nantinya tidak ada konflik kalau memang mereka sudah mensosialisasikan terlebih dahulu sebelum melakukan eksplorasi”. (Wawancara, 13 September 2018)

Sebagaimana yang disampaikan oleh warga diatas bahwa selama ini perusahaan tambang yang ada diwilayah ini sebelumnya belum pernah melakukan sosialisasi yang terkait pembukaan lahan eksplorasi tambang. Sedangkan saat ini jumlah dari perusahaan tambang ini tidak sedikit. Seperti yang dapat data dari Dinas Lingkungan hidup Kabupaten Bogor bahwa saat ini terdapat 21 perusahaan besar yang perijinannya secara legal sudah diterbitkan melalui Wilayah Izin Usaha Tambang (WIUP) oleh Pemerintah Provinsi Jawa Barat, sesuai dengan percepatan Pelaksanaan Peraturan Presiden Nomor 91 Tahun 2017 tentang Percepatan Pelaksanaan Berusaha dalam Nomor: S-33/M.EKONOM/01/2018.

Adapun asosiasi kuari/ perusahaan tambang yang berada di wilayah Kabupaten Bogor bagian barat bisa dilihat dalam tabel sebagai berikut:

Tabel 4.4
Asosiasi Kuari/ Tambang di Wilayah Rumping, Gunung Sindur,
Parung Panjang

No	Perusahaan Tambang
1	PT. Pentagon Purnama Swasta
2	PT. Windu Analesif Utama
3	PT. Aloma Wangi
4	PT. Pion Kuari Nusantara
5	PT. BGM
6	PT. Batu Tama
7	PT. Sudamanik
8	PT. BSM-Rumpin
9	PT. Andal
10	PT. Tata Batu Manunggal
11	PT. Desira Guna Utama
12	PT. Dewi Mayang Manik
13	PT. Bara Jaya
14	PT. Sinar Mandiri Mitra Sejati
15	PT. Gunung Sampurna Makmur
16	PT. Gumay Masjaya Indah
17	PT. Lotus
18	PT. Holcim
19	PT. LLT
20	PT. BSP
21	PT. NSM

Sumber: BPS Kabupaten Bogor 2018

Dengan begitu banyaknya perusahaan kuari yang mengelilingi wilayah Kabupaten Bogor bagian barat ini, tidak dipungkiri juga meningkatkan Pendapatan Pajak Asli Daerah Provinsi Jawa Barat dan Peningkatan anggaran untuk kabupaten Bogor dari industri pertambangan kategori C. Dari pendapatan daerah yang begitu besar tersebut, maka wilayah yang menjadi pertambangan tersebut seharusnya diberikan anggaran lebih tinggi dibandingkan daerah yang tidak dijadikan zona tambang. Hal itu dilakukan untuk agar wilayah tersebut bisa memperbaiki daerah-daerah yang rusak akibat aktifitas tambang. Sebagaimana yang disampaikan oleh (I16) sebagai koordinator Kelompok Tambang (KKT) Rumpin, Gunung Sindur dan Parung Panjang bahwa:

“Kuari diwajibkan membayarkan pajak dari tiap tonase yang diambil kepada pemerintah sebesar Rp.2.500/ Ton. Pajak ini sudah ditetapkan oleh pemerintah diawal kita melakukan

pengajuan untuk membuka lahan pertambangan. Disamping itu tiap tahun kita juga membayar biaya pemeliharaan lingkungan yang diberikan kepada masyarakat sebagai bentuk kompensasi atas aktifitas kita melakukan pengerukan". (Wawancara 11 September 2018)

Melalui pernyataan diatas dapat diambil kesimpulan bahwa Kuari selama ini sudah membayarkan atas apa yang sudah menjadi kewajibannya, sesuai dengan persyaratan yang disetujui oleh pemerintah dan pihak swasta. Selain itu, pihak kuari juga telah memberikan dana CSR untuk memperbaiki daerah yang berdampak dari kegiatan pertambangan sesuai nominal yang di setujui dengan pihak kecamatan ataupun pihak kelurahan. Nominalnya tiap kelurahan berbeda-beda bergantung kesepakatan yang telah disetujui.

Dampak dari adanya kuari yang tersebar diwilayah Gunung Sindur, dan Rumpin serta sebagian wilayah parung panjang bagian atas ini membuat banyak pekerja dari wilayah tersebut. Melalui penggalian tersebut banyak warga yang bekerja sebagai sopir truk, kuli, pedagang, operator mesin dan sebagainya. Hal ini juga sebagai salah satu faktor kecemburuan dari masyarakat atas dan masyarakat bawah. Masyarakat atas dekat dengan tambang meskipun mereka terkena dampak dari penggalian, tetapi mereka juga mendapatkan pekerjaan dan peningkatan perekonomian serta mendapatkan kompensasi meskipun tidak banyak. Sedangkan masyarakat bawah atau jauh dari penggalian tetapi sebagai jalur utama angkut tidak mendapatkan pekerjaan atau manfaat, akan tetapi mereka mendapatkan dampak yang sangat besar. Sebagaimana yang disampaikan oleh salah satu supir transporter, bahwa setiap kali melakukan pengantaran kewilayah yang masih dalam sekitaran Jabodatebek mendapatkan uang jalan sebesar Rp. 950.000. Biaya tersebut sudah termasuk semuanya, baik uang makan, pembantu supir (Kenek), BBM, Tol, retribusi, biaya pengisian dan lainnya. Sedangkan, bersihnya supir biasanya masih mendapatkan Rp. 250.000 sampai Rp. 300.000. Sementara itu, pedagang warung bisa mendapatkan penghasilan bersih hingga Rp. 400.000 per/ harinya. Seorang kuli bisa mendapatkan Rp. 80.000-120.000. Banyaknya pendapatan pekerja di

daerah pertambangan ini sangat berbanding diwilayah parung panjang, diwilayahnya ini hanya jalur perlintasan yang tidak ada lahan untuk parkir truk-truk untuk beristirahat ataupun menunggu antrian pengisian, sehingga tidak ada warung untuk para supir ataupun penjualan sisa tambahan pengisian truk, yang bisa mereka dapatkan hanyalah kerusakan jalan dan debu tebal yang menyelimuti.

Permasalahan selanjutnya yang muncul adalah akibat dari tidak meratanya dana yang diberikan oleh Kuari melalui CSR ke tiap kelurahan. Para warga meminta setiap keluarahan yang dilewat oleh truk diberikan dana kompensasi, mereka menganggap dampak yang dihasilkan oleh masyarakat akibat aktifitas pengangkutan tersebut membuat rumah mereka berdebu, dan cepat rusak karena getaran oleh truk yang membawa muatan berat bahan tambang. Sehingga masyarakat banyak yang protes dan ditambah pembagian yang diberikan oleh pihak kelurahan yang tidak merata dan jumlahnya yang sedikit. Seperti yang disampaikan oleh (I19) yang berprofesi sebagai Pedagang dan BPD Desa Gorowong menyampaikan bahwa:

“Masyarakat Desa sini mendapatkan dana santunan dari kuari selama setahun sekali. Dana tersebut diberikan kepada desa untuk disalurkan ke masyarakat. Tiap tahun dana santunan tersebut nominal tidak selalu sama, bergantung kepada perhitungan keuntungan yang didapatkan oleh Kuari pada tahun tersebut. Jumlah yang didapat oleh masyarakat tidak terlalu besar, setahu saya sekitar Rp.110.000-130.000 tiap KK selama setahun itu”.
(Wawancara, 13 September 2018)

Disisi lain, Masyarakat disepanjang jalan parung panjang ini mengeluhkan tidak adanya perhatian pemerintah ataupun dari pihak Kuari. Jalur mereka sama-sama dilewat oleh truk tron ton yang membawa bahan material tambang, sedangkan diwilayah mereka tidak ada santunan seperti yang didapatkan masyarakat di desa Cigudeg. Tuntutan mereka sendiri tidak mempermasalahkan uang, tetapi yang mereka inginkan adalah pihak kuari bersedia memberikan pemadatan, penyiraman jalan pada pagi dan sore hari, agar bisa meminimalisir debu akibat aktifitas truk yang lewat.

Berdasarkan hasil dari penelitian dapat disimpulkan bahwa penyebab terjadinya potensi konflik struktural penambangan galian tipe C karena adanya pertentangan antara pihak pemerintah, kuari dan masyarakat yang dilatarbelakangi adanya dua kepentingan. Terjadi pro dan kontra di antara pihak yang berkepentingan. Kepentingan pertama berasal dari pihak pemerintah dan pihak kuari yang menganggap bahwa dengan adanya industry penambangan dapat meningkatkan perekonomian masyarakat dan juga PPAD Provinsi Jawa Barat. Sedangkan dari pihak masyarakat menganggapnya justru sebaliknya. Dengan adanya industri pertambangan akan menimbulkan beberapa ketimpangan perekonomian dan kerusakan jalur transportasi yang seharusnya jalan dibangun untuk jangka waktu lama, tetapi ketika digunakan untuk jalur transportasi tambang hanya bisa bertahan 4-8 bulan saja.

4.2.2.2 Faktor Pemicu/ Trigger Potensi Konflik di Wilayah Jalur Tambang

Faktor pemicu yang dapat berpotensi menimbulkan konflik horizontal di wilayah jalur tambang adalah seringnya terjadi kecelakaan yang mengakibatkan korban jiwa disepanjang jalur transportasi tambang yang mengalami kerusakan. Selama ini yang menjadi faktor utama dari tuntutan masyarakat kepada pemda adalah perbaikan jalan. Jalan di wilayah parung panjang ini sering mengalami kerusakan, dampak dari kerusakan jalan yang berlubang itulah yang mengakibatkan banyak truk terguling dan kecelakaan dengan kendaraan kecil, sehingga masyarakat pengguna jalur merasa terganggu dan takut jika mereka dan keluarga mereka yang menjadi korban. Sebagaimana diketahui bersama bahwa jalan yang selalu dilewat ini sudah sangat parah kondisinya. Truk lalu lalang selama 24 jam non-stop kecuali ada pembangunan jalan.

Berdasarkan data yang dikumpulkan melalui Satlantas Polres Kabupaten Bogor, bahwa kecelakaan lalu lintas di sepanjang perlintasan jalur yang dilewat oleh truk bermuatan bahan tambang di wilayah Parung-Panjang intensitasnya sangat tinggi. Kecelakaan lalu lintas yang terjadi

tidak hanya kecelakaan tunggal, tetapi kecelakaan tersebut melibatkan truk tronton dengan kendaraan warga yang notabnya kendaraan kecil, seperti motor dan mobil. Terkadang kecelakaan tersebut juga melibatkan warga yang tidak sengaja melintas lalu tertabrak oleh truk yang sedang lewat. Hal ini yang menjadikan kemarahan warga untuk menolak keberadaan truk-truk yang melintas.

Data kecelakaan yang terjadi disepanjang jalur parung panjang, dapat dilihat dalam tabel dibawah ini.

Tabel 4.5
Kecelakaan Sepanjang Jalur Angkut Tambang Tahun 2018

No	Tanggal	TKP	Jenis Kendaraan	korban
1	29 Maret 2018	Jalan Raya Sudamanik	Truk menabrak rumah warga	Tidak ada korban
2	7 April 2018	Jalan Raya Sudamanik	Tronton dan Tronton	1 orang meninggal
3	17 April 2018	Jalan Raya Parung Panjang	Truk Tronton Terguling	Tidak ada korban
4	28 April 2018	Jalan Raya Sudamani-Parung Panjang	Truk Tronton saling bersenggolan	Tidak ada korban
5	14 Juni 2018	Jalan Raya Cilangkap	Sepeda Motor dan Truk Pengangkut tambang	1 orang meninggal
6	10 September 2018	Jalan Raya Cipining-Cigudeg	Mobil Angkot dan Truk Pengangkut tambang	4 orang meninggal
7	23 September 2018	Jalan Raya Sudamanik-Parung Panjang	Sepeda Motor dan Truk Pengangkut tambang	1 orang meninggal
8	5 Oktober 2018	Jalan Raya Cilangkap	Sepeda Motor dan Truk Pengangkut tambang	1 orang meninggal
9	17 Oktober 2018	Jalan Raya Sudamanik-Parung Panjang	Sepeda Motor dan Truk Pengangkut tambang	1 orang meninggal
10	21 Oktober 2018	Jalan Raya Parung Panjang	Pejalan Kaki dan Truk Pengangkut tambang	1 orang meninggal

Sumber: Satlantas Polres Bogor, 2018

Melalui data diatas dapat dilihat bahwa dalam kurun waktu 2 bulan sudah terjadi 5 kali kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan 8 orang

meninggal ditempat kejadian perkara (TKP). Beberapa kecelakaan tersebut terjadi menjelang jam operasional yang saat ini sudah diberlakukan. Atas kejadian tersebut masyarakat semakin marah terhadap sopir yang melewati wilayah tersebut, karena tidak mungkin suatu saat nanti mereka ataupun keluarganya bisa menjadi korban.

Masyarakat selama ini meminta pihak kepolisian dan Dinas perhubungan untuk menindak tegas pelanggaran-pelanggaran yang dilakukan oleh para transporter, diantaranya adalah mengamankan kendaraan yang tidak layak jalan, mengamankan sopir yang belum cukup umur dan belum memiliki surat ijin, dan menindak kendaraan yang melebihi batas tonase truk. Selama ini kelalaian dan pembiaran tersebut yang menjadikan kecelakaan terjadi. Sebagai contoh kecelakaan yang terjadi di Jalan Raya Cipining-Cigudeg, kecelakaan yang menewaskan 4 orang didalam Angkot ini dikarenakan sopirnya yang membawa bahan muatan tambang masih berusia 15 tahun dan baru lulus dijenjang Sekolah Menengah Pertama (SMP). Hal ini sangat meresahkan, dikarenakan ada sekitar 20% sopir yang masih berusia belasan/ belum cukup umur mengendari truk tronton yang lumayan besar. Mereka mengendarai truk dari gunung untuk di isi muatan, kemudian mereka membawa ke jalur bawah untuk bertemu supir aslinya yang sudah menunggu. Kejadian tersebut sudah setiap hari, akan tetapi pihak kepolisian dan Dinas perhubungan seolah-olah membiarkan dan baru bertindak setelah terjadi kecelakaan.

Sebagaimana yang terlihat dalam gambar evakuasi kecelakaan dibawah ini, salah satu kendaraan besar/ tronton yang dikendarai supir berusia 15 tahun terguling menimpa angkot jemputan anak sekolah di jalan raya cipining-parung panjang.



Gambar 4.7: Kecelakaan di Cipining yang melibatkan Truk tronton dan Angkot yang menewaskan 4 orang warga.

Sumber: Observasi langsung di desa Cipining pada tanggal 09 September 2018

Kekecawaan masyarakat sebenarnya sama seperti yang disampaikan oleh (I13), perwakilan dari Aliansi Gerakan Jalur Tambang yang menyampaikan bahwa:

“Selama ini kami dari AGJT melakukan aksi bukan hanya untuk meraih simpati, tetapi kami dan teman-teman melakukan aksi untuk memberikan contoh kepada Polsek, dan petugas dishub yang tiap hari berjaga namun membiarkan para sopir dibawah umur membawa truk angkutan yang bermuatan berat. Sebenarnya petugas dishub sendiri pun tahu kalo yang membawa truk masih dibawah umur, hal itu terjadi karena ketika mereka menarik retribusi pasti akan melihat siapa yang memberikan, dan mereka seolah olah tutup mata, dan hanya bertugas menarik retribusi”. (Wawancara, 10 September 2018)

Sementara itu, dari DLAJ Kabupaten Bogor menyatakan belum mengetahui hal tersebut. Selama ini ketika mereka bertugas yang didapati adalah sopir yang memiliki surat-surat lengkap. Apabila mereka menemukan sopir-sopir yang nakal ataupun dibawah umur langsung diamankan dan ditindak. Permasalahan utama yang menjadi kendala saat ini dilapangan adalah kurangnya personil yang mengamankan lalu lintas yang ada diwilayah parung panjang. Maka untuk menutup kekurangan

tersebut mereka meminta bantuan personil polsek setempat untuk menjalankan lalu lintas tersebut.

Akan tetapi, disisi lain dari (I8) Ketua Forum Kewaspadaan Dini Masyarakat (FKDM) Kabupaten Bogor, menanggapi bahwa selama ini pengawasan yang dilakukan oleh pihak DLAJ Kab. Bogor diwilayah Parung Panjang saat ini tidak maksimal, hal ini dikarenakan para petugas yang ditempatkan untuk menarik di retribusi jalan adalah orang-orang honorer yang diperbantukan oleh Dinas Perhubungan. Jadi mereka tidak mempunyai hak untuk melakukan penilangan ataupun penindakan terhadap sopir-sopir yang bermasalah. Tugas mereka hanyalah menarik retribusi dan menjaga portal disaat jam operasional dilaksanakan selebihnya mereka tidak memiliki kekuatan hukum dalam melakukan penindakan. Secara keseluruhan jumlah petugas DLAJ yang ada dikabupaten Bogor adalah 60% PNS, dan 40% Honorer, hal itulah yang menjadi permasalahan di wilayah Parung Panjang, meskipun sudah ditempatkan beberapa personil dari Dinas Perhubungan, akan tetapi mereka hanya petugas honorer yang hanya bertugas untuk menarik retribusi. Terdapat 10 orang petugas, 2 PNS dan 8 lainnya adalah honorer, terkadang tidak ada PNSnya sama sekali.

Berdasarkan hasil dari penelitian dapat disimpulkan bahwa penyebab terjadinya trigger potensi konflik diwilayah jalur penambangan karena adanya kemarahan masyarakat yang memuncak akibat banyaknya warga yang menjadi korban kecelakaan lalu lintas diwilayah jalur angkut bahan tambang di Jalan Raya Parung Panjang. Masyarakat sudah merasa takut dan mengalami trauma apabila kejadian tersebut akan menimpa mereka. Hal yang mereka bisa lakukan untuk mengantisipasi agar tidak banyak lagi yang menjadi korban adalah dengan melakukan penutupan jalan, dan melakukan perlawanan. Sedangkan dari pihak pemerintah sendiri masih belum mengambil sikap atas potensi permasalahan yang muncul disepanjang wilayah Jalur parung panjang. Pemerintah dianggap hanya memberikan janji terkait Jalur Khusus Tambang, namun dalam

kenyataannya belum memberikan kepastian dan masih melakukan wacana dimana jalur tersebut akan dibangun.

4.2.2.3 Faktor Pendorong/ Akselarator Potensi Konflik di Wilayah Jalur Tambang

Faktor pendorong yang dapat berpotensi menimbulkan konflik horizontal di wilayah pertambangan dan jalur transportasi sudah sangat terlihat dan dirasakan oleh masyarakat. Potensi ini sangat mungkin muncul dikarenakan adanya faktor pendorong. Pendorong yang sangat kuat untuk mengangakat potensi konflik horizontal bahkan vertikal di wilayah warung panjang adalah karena kerusakan jalan yang sangat parah sehingga berimbas kepada perubahan kehidupan masyarakat dan pola hidup kesehatan masyarakat yang tinggal disepanjang jalur tambang. Selain itu munculnya kelompok-kelompok proaktif yang memperjuangkan perbaikan jalan dan menentang jalur mereka digunakan sebagai jalur utama untuk mengangkut hasil tambang. Faktor ini sangat penting apabila tidak di manage dengan baik akan sangat berbahaya untuk pecahnya konflik disepanjang jalur tambang.

Kelompok-kelompok yang muncul akibat adanya kerusakan di wilayah jalur tambang ini dikarenakan adanya persamaan untuk memperjuangkan jalur yang bebas debu dan aman bagi masyarakat. Kelompok-kelompok ini inilah yang menginisiasi munculnya penolakan warga dan pembuatan jam operasional untuk truk yang melintas. Kelompok ini terdiri dari Masyarakat Peduli Parung Panjang (MP3), Sobat Rumpin, dan Pejuang Gunung Sindur, kelompok-kelompok ini terbentuk dari beberapa wilayah yang tergabung menjadi Aliansi Gerakan Jalur Tambang (AGJT) Gunung Sindur, Rumpin, dan Parung Panjang.

Kerusakan jalan yang sering terjadi di wilayah ini diakibatkan oleh kelebihan tonase yang melebihi daya angkut oleh transporter. Kelebihan tonase ini lah yang membuat jalan tidak bertahan lama, apalagi diwaktu musim hujan. Berdasarkan UU No.38/ 2004 tentang Jalan, jalan di Parung panjang berstatus milik provinsi. Sebab menghubungkan Kabupaten Bogor,

Jawa Barat dengan Kabupaten Tangerang Selatan, Banten. Sehingga, perbaikan kerusakan jalan tersebut menjadi tanggung jawab Pemerintah Provinsi Jawa Barat. Jalan Provinsi yang ada di wilayah Parung Panjang tersebut untuk maksimal beban 20 ton/ beban gerak dari truk tronton. Namun, truk-truk yang melintas disepanjang jalan ini bisa mencapai 40 ton. Hal ini melebihi jumlah batas beban yang diizinkan (JBI), sehingga dampaknya jalan lebih cepat rusak dibandingkan usia efektifnya jalan beton. Kegiatan ini sudah berlangsung bertahun-tahun dan sebenarnya sudah dikatehau oleh dinas terkait, namun sampai saat ini belum ada tindakan dari dinas terkait kelebihan batas muatan/ tonase.

Selama ini truk-truk yang melebihi batas beban yang diizinkan (JBI) oleh Dinas Perhubungan, secara bebas lewat tanpa adanya teguran ataupun penilangan dari kepolisian ataupun dari Dinas Perhubungan/ DLAJ. Truk-truk yang membawa bahan material berlebih ini pun biasanya tidak ditutup dengan terpal sehingga sehingga sebagian jatuh dan mengakibatkan kecelakaan bagi pengendara sepeda motor. Hal ini sudah sering terjadi, namun dari pihak polsek seolah-olah hanya membiarkan begitu saja, karena mereka beranggapan bahwa itu bukan tugas mereka tapi wewenang dari Dishub. Sebagaimana yang disampaikan oleh Kapolsek Parung Panjang (I10), beliau mengatakan bahwa;

“Selama ini kami tidak melakukan pembiaran terhadap transporter yg mengangkut melebihi kapasitas. Bukannya kita melakukan pembiaran akan tetapi itu memang bukan ranah kami untuk menjalankan itu, itu sebenarnya memang harus kewenangan Dinas Perhubungan, kenapa mereka melakukan pembiaran, dan kerusakan jalan itu harus PU yang membatasi. Jika kita melakukan tindakan dikira nanti kita melangkahi wewenang dari mereka”. (Wawancara, 11 September 2018)

Akan tetapi Berdasarkan UU No. 22 Tahun 2009, yang terdiri dari pasal 6 tentang urusan pemerintah provinsi dalam melakukan pembinaan lalu lintas dan angkutan jalanan. UU ini melihat bahwa lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya

memajukan kesejahteraan umum. Dalam menciptakan lalu lintas yang aman diselenggarakan oleh kepolisian dan DLAJ/ Dinas Perhubungan. Jadi melalui pasal tersebut, seolah-olah Dinas terkait lepas tangan ataupun tanggung jawab. Sedangkan pernyataan dari PLT DLAJ Kabupaten Bogor, (16) mengatakan bahwa;

“Kami kekurangan personil untuk mengamankan jumlah truk yang begitu banyaknya melewati wilayah parung panjang. Sedangkan jumlah anggota kami yang ditempatkan disitu hanya berjumlah 10 orang, 5 di Desa bunar dan 5 di Desa Kabasiran. Tugas mereka adalah mengamankan jalanan ketika jam operasional berlangsung yakni pagi dan sore”.
(Wawancara, 28 September 2018).

Jadi dari pernyataan diatas ditemukan adanya ketidak sinergisan antar lembaga dan instansi. Padahal untuk memberikan pelayanan jalan umum yang baik harus ditegakkan oleh pihak kepolisian dan dinas perhubungan sesuai dengan UU No. 22 Tahun 2009. Hal ini menunjukkan bahwa setiap dinas atau lembaga berkerja masing-masing, sehingga setiap lembaga harus menyelesaikan permasalahannya masing-masing. Sangat sayangkan ketika semua pihak memperjuangkan kepastian jalur tambang dan meminimalisir kecelakaan, tetapi dari pihak yang bertanggung jawab untuk mengatur kegiatan tersebut malah saling lembar tanggung jawab siapa yang harus mengatur dan bertanggung jawab.

Masyarakat juga menyayangkan kenapa diwilayah ini yang notabnya wilayah khusus namun perlakuannya sama dengan daerah yang bukan dilewati truk muatan tambang. Hal ini lah yang menjadi kesalahan fatal dari pemerintah, karena belum bisa memberikan fasilitas yang diperlukan oleh suatu daerah/ zona pertambangan seperti yang telah disebutkan dalam Bappeda Litbang. Maka dari itu, masyarakat selalu memperjuangkan dan menyuarakan kepada pemerintah terkait jalan perbaikan jalan, terutama realisasi pemabangunan Jalur Khusus Tambang untuk wilayah Kabupaten Bogor bagian Barat.

Sejauh ini masyarakat sudah beberapa kali melakukan aksi, baik demo untuk tuntutan perbaikan jalan ataupun aksi donasi bagi korban

kecelakaan yang meninggal akibat tertabrak truk tambang. Aksi yang dilakukan ini sebagai bentuk dari solidaritas dan keprihatinan masyarakat atas apa yang terjadi diwilayah mereka. Mereka juga sudah melakukan audiensi dengan pihak Muspika Parung Panjang dan Bupati Bogor, hasilnya mereka dijanjikan pembangunan jalur khusus tambang diwilayah mereka. Namun, sejak dijanjikan beberapa tahun lalu, sampai sekarang jalur khusus tambang pun belum terealisasi.

Tabel dibawah ini menunjukkan beberapa aksi yang sudah pernah dilakukan oleh masyarakat dan Aliansi Gerakan Jalur Tambang dalam rentan waktu 2017-2018:

Tabel. 4.6
Aksi Masyarakat dan AGJT

Tanggal	Aksi
18 Juli 2017	Demo warga di empat Desa di Rumpin ke Kantor Kecamatan Rumpin
20 Desember 2017	Pemblokiran jalan di Jagabaya dan Parung Panjang
25 Desember 2017	Aksi tandingan oleh gabungan para sopir tronton akibat pemblokiran jalan
7 Januari 2018	Penggalangan koin kepedulian Parung-Panjang
31 Januari 2018	Tutup jalan di depan Kantor Kecamatan Gunung Sindur
2 Februari 2018	Penutupan jalur Jaga baya-Parung Panjang
5 Juli 2018	Demo di depan Kantor Kecamatan Parung Panjang
18 Juli 2018	Demo di Kantor Bupati Bogor dan DPRD Kab. Bogor.
15 September 2018	Penggalangan koin untuk korban kecelakaan di Cipining
20 September 2018	Tuntutan warga Parung Panjang untuk pemberlakuan jam operasional baru
24-26 September 2018	Pengamanan portal setelah penjanjian jam operasional baru
25 Oktober 2018	Aksi Lanjutan renegosiasi kesepakatan dampak dari tewasnya seorang siswi

Sumber: Laporan Kecamatan Parung Panjang dan AGJT, 2018

Dari hasil diatas menunjukkan bahwa terjadi peningkatan eskalasi dari waktu ke waktu. Masyarakat telah berkali-kali melakukan aksi, namun aksi-aksi yang mereka lakukan tidaklah membuahkan hasil sebagaimana yang mereka inginkan, pemerintah dinilai tidak menanggapi aspirasi masyarakat secara serius, pemerintah tidak mampu memahami apa yang menjadi keinginan masyarakat, pemerintah dinilai tidak mampu mengkaji mengapa masyarakat menolak jalur mereka dilewati oleh truk penambang. Kerena aksi-aksi yang mereka lakukan selama ini dinilai tak ada hasil yang berarti dan yang ada hanya kerugian yang didapatkan, dimana masyarakat harus mengeluarkan biaya yang cukup besar untuk turun aksi ke Provinsi Jawa Barat yang jaraknya cukup jauh, mereka terus mencari cara agar apa yang menjadi tuntutan dan harapan mereka terpenuhi oleh pemerintah. Isu kerusakan jalan selalu diangkat, karena jalan merupakan faktor krusial untuk saat ini, disisi lain masyarakat juga menginginkan keselamatan dalam berkendara. Hal yang dirasakan masyarakat meskipun saat ini adalah, meskipun jalanan rusak masih banyak para supir ugal-ugah yang akhirnya mengakibatkan kecelakaan. Seperti kejadian yang berlangsung beberapa hari ini. Apabila kejadian terus berlangsung masyarakat akan merespon dengan mengambil tindakan yang berpotensi konflik antara kelompok. Sebagimana yang telah disampaikan oleh kapolres bahwa beberapa bulan terakhir sudah ada riak-riak terkait masalah jalan tambang bunar-parung panjang. Pihak keamanan sudah mengantisipasi gejolak kabtibmas terkait dengan kerusakan jalan tersebut. Tonase yang melebihi kekuatan jalan akan merusak jalan secepat mungkin, sehingga belum waktunya di perbaiki harus diperbaiki.

Hal senada juga disampaikan oleh Dandim Kab. Bogor, untuk selalu mengantisipasi ancaman pecahnya konflik diwilayah parung panjang. Dandim 0621/ Kab. Bogor, berharap pihak perusahaan dan warga harus saling mengerti dan memahami. Beliau tidak mau masyarakat menderita kesusahan dan kesulitan apalagi ada yang meninggal diakibatkan jalan rusak oleh penggunaan jalan yang melebihi tonasenya. Jangan sampai kejadian ini berlarut, pengusaha yang menikmati hasilnya sementara warga

sekitar yang merasakan sengsaranya dan aparat menjadi disibukkan karena tidak disiplinnya pengusaha dalam aturan tonase kendaraan di jalan.

Berdasarkan hasil dari penelitian dapat disimpulkan bahwa pendorong potensi konflik horizontal di wilayah jalur penambangan akibat adanya kerusakan jalan yang diakibatkan oleh rutinitas pengangkutan barang tambang oleh truk tronton yang melebihi batas tonase yang ditentukan. Kemarahan masyarakat memuncak akibat adanya warga yang menjadi korban kecelakaan lalu lintas di wilayah jalur angkut bahan tambang di Jalan Raya Parung Panjang. Masyarakat sudah beberapa kali melakukan aksi untuk mengingatkan para transporter namun tidak pernah digubris, bahkan beberapa oknum supir tambah ugal-ugalan. Sedangkan dari aksi yang telah dilakukan, pihak pemerintah berjanji untuk merealisasikan pembangunan jalur khusus tambang yang akan digunakan oleh truk tambang. Akan tetapi tuntutan tersebut sampai saat ini belum ada rencana dan pembukaan lahan untuk jalan pun saat ini masih dalam wacana dari Pemprov dan Pemda. Hal ini lambat laun akan memunculkan gejala ketidakpuasan dari masyarakat dan mereka akan berlaku atas kehendak mereka untuk melakukan aksi penutupan jalan yang bisa memicu konflik dengan para supir dan pekerja tambang lainnya.

4.3 Pembahasan

Tujuan dari Pembahasan adalah untuk mendapatkan data serta gambaran yang jelas dan konkrit tentang hal-hal yang berhubungan dengan permasalahan yang diteliti. Hal ini dilakukan karena didalam penelitian yang menggunakan pendekatan kualitatif membutuhkan lebih banyak penjelasan atau pembahasan serta menguraikan secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta-fakta dan karakteristik yang berbeda dilapangan. Oleh karena itu, peneliti harus berusaha untuk bersikap obyektif terkait permasalahan yang didapatkan didalam memberikan pemahaman dan penjelasan kepada pembaca mengenai kejadian faktual dan interpretasi analisis hasil yang didapatkan dilapangan tanpa adanya unsur

subyektifitas dari peneliti. Pada sub-bab pembahasan ini, peneliti mengaitkan rangkuman data hasil temuan selama penelitian dilapangan dengan kajian teoritik/ konsep yang telah dijelaskan dalam tinjauan pustaka.

4.3.1 Peran Pemerintah Daerah Dalam Pencegahan Potensi Konflik Horizontal di Kawasan Jalur Tambang Batuan Kabupaten Bogor

Peran pemerintah daerah sangatlah penting untuk memajukan suatu daerah pemerintahannya, memberikan kesejahteraan bagi masyarakatnya. Penentuan kebijakan sangatlah penting bagi seorang kepala daerah dalam sebuah wilayah yang dipimpinnya. Akan tetapi, dalam penentuan kebijakan hendaklah seorang pemimpin mampu melihat serta memperhatikan kondisi dan keadaan lingkungan masyarakatnya, seorang pemimpin harus senantiasa memperhatikan keinginan dan kebutuhan setiap anggota masyarakatnya, tidak sekedar memperturutkan keinginan pribadi maupun kepentingan kelompoknya saja. Sebagaimana yang disampaikan Soekanto bahwa peranan merupakan proses yang dinamis dalam kedudukannya (status). Apabila seseorang telah melaksanakan hak dan kewajibannya sesuai dengan kedudukannya, maka dia telah menjalankan suatu peranan.

Selama ini yang menjadi faktor utama dari tuntutan masyarakat disepanjang jalur pertambangan adalah perbaikan jalan. Jalan diwilayah parung panjang ini sering mengalami kerusakan, dampak dari kerusakan itulah yang mengakibatkan debu, lubang, dan sebagainya, sehingga aktifitas masyarakat juga terganggu dan tragisnya lagi banyak terjadi kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban jiwa. Kekecewaan dari masyarakat bertambah dikarenakan ruas jalan perbatasan dari Parung Panjang menuju wilayah Tangerang Selatan, yakni diwilayah kecamatan Karang Tengah kondisi jalan masih sangat bagus. Padahal jika dibandingkan dengan wilayah Parung panjang dengan intensitas truk yang sama, kuantitas tonase truk yang sama dan dilewati truk sama. Hal ini lah yang menjadikan masyarakat semakin memuncak dan ketidakpuasan terhadap pemerintah.

Peranan pemerintah saat ini dalam meredam dan menyelesaikan gejolak yang berpotensi terhadap terjadinya konflik di wilayah jalur tambang ini dianggap sangatlah belum maksimal. Pemerintah saat ini sebatas menggunakan cara yang sering digunakan dalam penyelesaian konflik yaitu dengan melakukan negosiasi, audiensi serta pengambilan kebijakan. Selama ini peran pemerintah dalam meredam munculnya potensi konflik hanya sebatas sebagai mediasi atau mediator. Hal ini dapat dilihat dari upaya pemerintah mempertemukan pihak-pihak yang berkepentingan seperti, pemerintah, kepolisian, TNI, Perwakilan Kuari dan perwakilan dari masyarakat. Pertemuan ini terlaksanakan karena adanya desakan dari masyarakat untuk melakukan negosiasi terkait penggunaan jalan, serta banyaknya kecelakaan yang mengakibatkan korban jiwa. Pertemuan ini diharapkan pemerintah untuk memberikan solusi bersama yang mana dari masing-masing pihak bisa menyampaikan keluhan dan tuntutan secara langsung, menggali informasi sebanyak-banyaknya dari masing-masing pihak. Kemudian untuk mengidentifikasi kekuatan dan kelemahan masing-masing pihak, mengetahui perbedaan-perbedaan dalam pertemuan, mencari kata sepakat dalam pertemuan baik lisan maupun tulisan dan menyusun rencana tindak lanjut dari hasil yang dicapai, termasuk agenda pertemuan berikutnya. Sebagaimana yang dijelaskan oleh *Stakeholders theory* bahwa suatu pendekatan yang didasarkan atas bagaimana mengamati, mengidentifikasi dan menjelaskan secara analitis tentang berbagai unsur yang dijadikan dasar dalam mengambil suatu keputusan dan tindakan dalam menjalankan aktivitas pemerintahan/ organisasi. Kemudian dilakukan pemetaan terhadap hubungan-hubungan yang terjalin dalam kegiatan pemerintahan/ organisasi.

Sebagai salah satu peranan fasilitator yang dilakukan oleh pemerintah dalam mengantisipasi konflik di wilayah jalur angkut pertambangan parung panjang adalah dengan mempertemukan pihak pemerintah, swasta dan masyarakat untuk membahas jam operasional pada 23 September 2018. Pertemuan ini dilakukan karena pengaduan masyarakat yang merasa terganggu dengan adanya aktifitas dari

transporter. Intensitas pengangkutan dianggap sangat meresahkan terutama pada jam-jam sibuk disaat berangkat dan pulang kerja. Dalam kesepakatan tersebut dihasilkan kesepakatan perubahan jam operasional pengangkutan dari sebelumnya Pagi dari pukul 06.00-09.00 menjadi 06.00-10.00, sedangkan untuk sore yang awalnya pukul 16.00-19.00 berubah menjadi pukul 16.00-20.00. Kemudian untuk perjanjian baru juga disertakan jam operasional untuk hari weekend, hal ini dilakukan untuk memberikan rasa aman dalam berkendara dengan keluarga, yaitu pukul 06.00-14.00 dan pukul 16.00-20.00. Perjanjian ini dilaksanakan dengan persetujuan Muspika Parung Panjang dan perwakilan kuari serta pihak transporter.

Sementara itu, tanggapan dari pemerintah Kabupaten Bogor hanya bisa memberikan janji untuk segera merealisasikan pembangunan jalur khusus tambang dalam waktu dekat. Rencana yang dilakukan pemerintah saat ini masih dalam tahap pengkajian lahan rute mana saja yang akan dilewati oleh truk pengangkutan bahan tambang. Upaya ini dilakukan pemerintah untuk meminimalisir penumpukkan dan konflik dengan masyarakat yang menjadi rute tambang. Pengkajian pembangunan jalur khusus tambang ini juga untuk menentukan berapa besaran kompensasi yang diterima oleh masyarakat atas dampak aktifitas pengangkutan barang. Kompensasi tersebut diberikan kepada warga yang rumahnya dekat dengan jalur pengangkutan ataupun lahan warga yang akan dipergunakan untuk jalur khusus.

Dalam menindaklanjuti rancangan rencana tersebut pemprov Jabar membentuk Tim satgas pembangunan jalur khusus tambang. Hasil rapat pada tanggal 9 oktober 2018 yang bertempat di BKPP Wilayah I Bogor, Jln Ir. H. Djuanda No. 4 Kota Bogor diputuskan untuk dibentuk tim persiapan pembangunan Jalur khusus tambang di wilayah jalur tambang Parung panjang, Gunung Sindur, Rumpin, Cisauk. Program ini dilakukan untuk meningkatkan sinergitas antar instansi dalam menjalankan kegiatan yang sudah direkomendasikan oleh gubernur. Kegiatan ini nantinya akan dimonitor secara langsung oleh Gubernur dalam perencanaan maupun dalam pelaksanaannya. Sehingga dinamika pelaksanaan tugas yang ada

dari para petugas di lapangan masih dalam kondisi terkendali. Gubernur sebagai koordinator pelaksana tugas memiliki wewenang meminta bantuan dari instansi lain dalam memaksimalkan program realisasi tersebut. Sesuai dengan apa yang telah dijelaskan oleh Howlett bahwa Kebijakan pada intinya merupakan keputusan-keputusan atau pilihan-pilihan tindakan yang secara langsung mengatur pengelolaan dan pendistribusian sumber daya alam, finansial dan manusia demi kepentingan publik

Optimalisasi yang dilakukan oleh pemerintah daerah ini untuk meningkatkan sinergitas antar lembaga dan kedinasan, karena selama ini peran dari pemerintah daerah dianggap kurang maksimal. Penyebab utama dari munculnya konflik adalah dari kurang adanya sinergitas penanganan konflik itu sendiri. Lembaga dan kedinasan yang ada di Pemkab Bogor seolah bekerja masing-masing, padahal dalam mengantisipasi munculnya konflik dibutuhkan sebuah kerjasama dari lembaga instansi untuk memahami permasalahan yang muncul di wilayah potensi konflik. Penyebab utama dari kurangnya kerjasama antar kedinasan ini, dikarenakan setiap instansi masih memiliki egosentrisnya masing-masing. Kurangnya unsur pelibatan antar instansi ini dikarenakan kurangnya sumber pendanaan yang dimiliki oleh setiap instansi. Sebagaimana yang didapatkan melalui penelitian di Kesbangpol bahwa selama ini untuk menganalisis sebuah potensi konflik kita harus membutuhkan bantuan dari berbagai instansi pemerintah untuk bisa merumuskan kebijakan dalam mendeteksi dini sebuah potensi konflik, akan tetapi selama ini untuk berkoordinasi ini kita tidak memiliki anggaran yang cukup, ditambah lagi tidak boleh menggunakan anggaran yang lain, karena nantinya tidak sesuai dengan pelaporan pengeluaran tahunan.

Rencana kebijakan lain yang saat ini akan dilakukan oleh pemerintah daerah dalam mengantisipasi potensi konflik adalah dengan memecah Kabupaten Bogor menjadi 2 yaitu; Kabupaten Bogor dan Kabupaten Bogor Barat. Selama ini kabupaten Bogor dianggap sebagai satu kabupaten terbesar di Indonesia dan terpadat se-Asia. Pertimbangan lainnya adalah wilayah kabupaten Bogor bagian barat ini susah dipantau karena letaknya

paling ujung yang berbatasan dengan Tangerang yang notabene masuk wilayah Banten, serta akses untuk kesana sangat jauh dan jalanan rusak membuat akses untuk kesana semakin susah. Rancangan tersebut sudah dibuat sejak 2014 dan sudah jelas wilayah mana saja yang akan dipecah, namun sampai sekarang belum disahkan oleh Pemerintah Provinsi Jawa Barat. Menurut Dunn, Tujuan kebijakan publik adalah seperangkat tindakan pemerintah yang didesain untuk mencapai hasil-hasil tertentu yang diharapkan oleh publik sebagai konstituen pemerintah. Diharapkan dengan adanya pemekaran wilayah Kabupaten Bogor Barat ini membuat penanganan potensi konflik di wilayah tersebut relative terkendali. Permasalahan yang muncul segera bisa diselesaikan dikarenakan sudah ada otonomi baru yang memberikan kecepatan akses yang bisa dijangkau.

Pemerintah daerah juga dalam hal ini harus mulai merubah paradigma pencegahan konflik, bahwa upaya pencegahan konflik tidak dapat dilakukan dengan cara reaktif. Pemerintah harus mampu merangkul berbagai kalangan, baik masyarakat, aparat kepolisian dan militer, organisasi sosial kemasyarakatan dan keagamaan guna mendapatkan masukan-masukan dalam setiap upaya pencegahan konflik karena merekalah yang pada umumnya berada pada ranah akar rumput (*grassroot*) dan memahami akar konflik. Pemerintah juga harus menyadarkan berbagai golongan tersebut bahwa semua golongan tersebut memiliki potensi yang sama besarnya untuk mengalami konflik horizontal.

Dengan adanya kesadaran tersebut diharapkan satu dengan lainnya bahu membahu mencegah timbulnya konflik sejak dini. Pencegahan konflik yang terstruktur, konsisten, dan aktif merangkul berbagai kalangan tersebut nantinya diharapkan mampu menghasilkan upaya pencegahan konflik yang tepat sasaran sehingga mampu memutus rantai ledakan konflik *face to face* antar kelompok yang banyak menimbulkan korban jiwa dan kerugian materi. Pencegahan konflik yang tepat sasaran juga pada akhirnya akan lebih menjamin rasa keamanan dan kenyamanan masyarakat.

Sebagaimana terlihat dalam penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Ayyub Siswanto yang berjudul Peranan Pemerintah Daerah dalam

Mengatasi Konflik Antar Kelompok Di Kecamatan Sabbang Kabupaten Luwu Utara. Bahwa Peranan Pemerintah sudah berjalan dengan sebagaimana mestinya sesuai dengan tugas dan fungsinya masing-masing sebagai orang yang pertama dalam mengambil kebijakan. Meskipun penanganan dari pemerintah tersebut masih tergolong lemah, akan tetapi dalam hal ini pemerintah harus bersikap netral tanpa membeda-bedakan satu sama lainnya, baik itu kepentingan pengusaha, pemerintah, dan masyarakat. Hal ini sangat berkaitan dengan penelitian ini, dikarenakan melibatkan banyak aktor yang bermain, terutama pada ranah dari pemerintah disaat memutuskan suatu kebijakan. Sebagai aktor utama harus berperan dengan baik dalam mengambil keputusan untuk menciptakan situasi yang damai.

Maka apabila dikaitkan dengan apa yang telah dijabarkan diatas, peran pemerintah daerah dalam pencegahan potensi konflik horizontal sudah sesuai dengan apa yang disampaikan oleh Soekanto terkait peranan yang harus dilakukan oleh seorang pejabat public dalam mengambil segala resiko dari keputusan yang dibuatnya, kemudian sesuai dengan apa yang dijelaskan melalui *stakeholder Theory* yang dijadikan dasar dalam mengambil suatu keputusan dan tindakan dalam menjalankan aktivitas pemerintahan/ organisasi. Sementara itu, strategi kebijakan ini menjadi inti dari peranan pemerintah dalam mengantisipasi munculnya konflik di wilayah parung panjang dan di sepanjang jalur angkut tambang. Pengambilan kebijakan yang tepat dan meminimalisir munculnya konflik tersebut. Pencegahan konflik yang tepat sasaran juga pada akhirnya akan lebih menjamin rasa keamanan dan kenyamanan masyarakat.

4.3.2 Potensi Konflik Horizontal di Kawasan Jalur Tambang Batuan Kabupaten Bogor

Munculnya industri-industri pertambangan galian C di wilayah Kabupaten Bogor saat ini memiliki dampak positif dan juga dampak negatif bagi masyarakat dan pemerintah. Dampak positif yang dihasilkan dari adanya industri pertambangan yang ada disekitar masyarakat Parung

Panjang, Rumping, dan Gunung Sindur ini antara lain menciptakan lapangan pekerjaan bagi masyarakat, menambah penghasilan bagi masyarakat. Ketika lahan tambang galian sudah terbuka dan beroperasi, maka kesempatan untuk mendapatkan pekerjaan juga ikut terbuka.

Namun, disisi lain terdapat dampak negatif dari industri pertambangan yaitu kerusakan lingkungan dan perubahan gaya hidup dari masyarakat sekitar. Hal tersebut disebabkan wilayah yang menjadi area pertambangan sedikit demi sedikit mulai terkikis dan rusak, sehingga dapat menyebabkan kerusakan tanah dan erosi lahan. Limbah hasil pengolahan tambang juga dapat mencemari lingkungan. Kerusakan jalan dari wilayah yang dilewati oleh jalur truk kontainer, mengakibatkan jalanan berlubang, berdebu dan kecelakaan disepanjang jalan yang dilewati.

Dampak positif dan negatif akibat adanya aktifitas pertambangan tidak bisa dihindarkan, meskipun disisi lain memiliki dampak yang besar bagi peningkatan perekonomian masyarakat. Akan tetapi disisi lain dengan adanya industri pertambangan yang dekat dengan tempat tinggal masyarakat membawa dampak perubahan lingkungan dan budaya masyarakat lebih besar. Apalagi jalur yang digunakan untuk bahan pengangkutan juga menjadi jalur utama dari aktifitas dan kepentingannya untuk masyarakat umum. Kondisi semacam ini menjadi sebuah ancaman potensi konflik dalam waktu dekat. Diwilayah jalur pertambangan di sepanjang jalur Parung Panjang, ditemukan beberapa permasalahan yang bisa berpotensi munculnya konflik horizontal apabila tidak segera dicegah dan diantisipasi oleh pemerintah daerah.

Potensi konflik yang muncul diwilayah parung panjang ini meliputi beberapa faktor yang memiliki berkesinambungan dalam meningkatkan eskalasi dari ketegangan yang ada diwilayah tersebut. Faktor yang muncul diantaranya adanya skema SAT (*Structural, Accelerator, Trigger*). Menurut Ichsan Malik, bentuk skema SAT ini digunakan untuk melihat permasalahan mendasar yang muncul dalam konflik tersebut, terutama pada faktor-faktor yang memicu dan membuat konflik membesar. SAT sendiri dianalogikan sebagai kebakaran rumput kering, api dan angin. Kebakaran besar di

padang rumput yang kering (struktural) dapat terjadi jika ada sepercik api (trigger) dan angin yang kencang sebagai akselerator.

Secara struktural potensi konflik yang dimunculkan dengan dampak pertambangan di wilayah Rumpin-Gunung Sindur dan Parung Panjang tidak hanya masalah lingkungan, tetapi terdapat perbedaan kepentingan terhadap pengelolaan lingkungan. Dengan begitu banyaknya perusahaan Kuari (Perusahaan Tambang) yang mengelilingi wilayah Kabupaten Bogor bagian barat ini tidak dipungkiri juga meningkatkan Pendapatan Pajak Asli Daerah Provinsi Jawa Barat dan Peningkatan anggaran untuk kabupaten Bogor dari industri pertambangan kategori C. Dari pendapatan daerah yang begitu besar tersebut, maka wilayah yang menjadi pertambangan tersebut seharusnya diberikan anggaran lebih tinggi dibandingkan daerah yang tidak dijadikan zona tambang. Hal itu dilakukan untuk agar wilayah tersebut bisa memperbaiki daerah-daerah yang rusak akibat aktifitas tambang.

Faktor struktural konflik penambangan galian tipe C ini muncul karena adanya pertentangan antara pihak pemerintah, kuari dan masyarakat yang dilatarbelakangi adanya dua kepentingan. Terjadi pro dan kontra di antara pihak-pihak yang berkepentingan. Kepentingan pertama berasal dari pihak pemerintah dan pihak kuari yang menganggap bahwa dengan adanya industri penambangan galian C dapat meningkatkan perekonomian masyarakat dan juga PPAD Provinsi Jawa Barat. Sedangkan dari pihak masyarakat menganggapnya justru sebaliknya. Dengan adanya industri pertambangan akan menimbulkan beberapa ketimpangan perekonomian yang terjadi di masyarakat ketika tidak diatur dengan tepat dan yang paling meresahkan adalah kerusakan jalan. Adanya ketimpangan perekonomian dari masyarakat tersebut diakibatkan dari warga yang dekat dengan pertambangan dianggap mendapatkan banyak kompensasi, sedangkan di wilayah sedikit jauh dari pertambangan tidak mendapatkan kompensasi. Sedangkan dampak dari kerusakan lingkungan dan kerusakan jalan ini juga dirasakan oleh banyak warga. Hal ini dapat dilihat melalui pendapatan bersihnya supir perhari biasanya sekitar Rp. 250.000 sampai Rp. 300.000. Pedagang warung bisa mendapatkan

penghasilan bersih hingga Rp. 400.000 per/ harinya. Seorang kuli bisa mendapatkan Rp. 80.000-120.000. Banyaknya pendapatan pekerja di daerah pertambangan ini sangat berbanding dengan diwilayah parung panjang, diwilayahnya ini hanya jalur perlintasan yang tidak ada lahan untuk parkir truk-truk untuk beristirahat ataupun menunggu antrian pengisian, sehingga tidak ada warung untuk para supir ataupun penjualan sisa tambahan pengisian truk, yang bisa mereka dapatkan hanyalah kerusakan jalan dan debu tebal yang menyelimuti. Ketimpangan perekonomian inilah yang sangat dirasakan oleh masyarakat parung panjang

Sementara itu, Faktor pemicu/ trigger yang dapat berpotensi menimbulkan konflik horizontal diwilayah jalur tambang adalah karena seringkali terjadi kecelakaan yang mengakibatkan korban jiwa disepanjang jalur transportasi tambang yang mengalami kerusakan. Selama ini yang menjadi faktor utama dari tuntutan masyarakat kepada pemda adalah perbaikan jalan. Jalan diwilayah parung panjang ini sering mengalami kerusakan, dampak dari kerusakan jalan yang berlubang itulah yang mengakibatkan banyak truk terguling dan kecelakaan dengan kendaraan kecil. Sehingga kecelakaan lalu lintas di sepanjang perlintasan jalur yang dilewatkan oleh truk bermuatan bahan tambang diwilayah Parung-Panjang intensitasnya sangat tinggi. Kecelakaan lalu lintas yang terjadi tidak hanya kecelakaan tunggal, tetapi kecelakaan tersebut melibatkan truk tronton dengan kendaraan warga yang notabnya kendaraan kecil, seperti motor, mobil dan angkot. Terkadang kecelakaan tersebut juga melibatkan warga yang tidak sengaja melintas lalu tertabrak oleh truk yang sedang lewat.

Berdasarkan data yang sudah dikumpulkan dalam kurun waktu 2 bulan yakni antara september sampai November sudah terjadi 5 kali kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan 8 orang meninggal ditempat kejadian perkara (TKP). Beberapa kecelakaan tersebut terjadi menjelang jam operasional yang saat ini sudah diberlakukan. Atas kejadian tersebut masyarakat semakin marah terhadap sopir yang melewati wilayah tersebut, karena tidak mungkin suatu saat nanti mereka ataupun keluarganya bisa menjadi korban. Kecelakaan yang terjadi tersebut diakibatkan pelanggaran-

pelanggaran yang dilakukan oleh transporter, diantaranya Sopir yang belum cukup umur, jumlah tonase melebihi batas angkut, dan ugal-ugalan dijalan. Sebagai contoh kecelakaan yang terjadi di Jalan Raya Cipining-Cigudeg, kecelakaan yang menewaskan 4 orang didalam Angkot ini dikarenakan sopirnya yang membawa bahan muatan tambang masih berusia 13 tahun dan baru lulus dijenjang Sekolah Menengah Pertama (SMP). Kejadian tersebut sudah berulang kali, akan tetapi pihak kepolisian dan Dinas perhubungan seolah-olah membiarkan dan baru bertindak setelah terjadi kecelakaan. Sinergitas antara kepolisian dan Dinas Perhubungan diwilayah Parung Panjang ini belum terbangun secara utuh, pelemparan tanggung jawab siapa yang berhak menangani permasalahan ini masih terjadi, sehingga hasilnya tidak ada pihak yang bertanggung jawab mengurus permasalahan tersebut.

Penyebab terjadinya pemicu potensi konflik diwilayah jalur penambangan ini nantinya dikarenakan adanya kemarahan masyarakat yang memuncak akibat banyaknya warga yang menjadi korban kecelakaan lalu lintas diwilayah jalur angkut bahan tambang di Jalan Raya Parung Panjang. Masyarakat sudah merasa takut dan mengalami trauma apabila kejadian tersebut akan menimpa mereka. Hal yang mereka bisa lakukan untuk mengantisipasi agar tidak banyak lagi yang menjadi korban adalah dengan melakukan penutupan jalan, dan melakukan perlawanan.

Sedangkan disisi lain, para pekerja yang bergantung hidup diwilayah pertambangan akan merasa terganggu, jika jalur tersebut ditutup ataupun dihalangi untuk lewat. Kemarahan juga muncul dari pihak transporter tersebut, dan siap melawan apabila mereka tidak diijinkan mengangkut melewati jalur tersebut. Satu-satunya mata pencaharian mereka adalah bekerja ditambang dan lewat jalur transportasi diwilayah parung panjang. Ketika kebutuhan manusia/ *Human Needs* terganggu mereka akan berjuang untuk mempertahankannya. Sehingga terjadi bentrok antar warga yang saling mempertahankan kebutuhannya.

Kemudian angin kencang atau yang disebut sebagai akselator. Akselator yang sangat kuat untuk mengangakat potensi konflik horizontal

bahkan vertical diwilayah warung panjang adalah karena kerusakan jalan yang sangat parah sehingga berimbas kepada perubahan kehidupan masyarakat dan pola hidup kesehatan masyarakat yang tinggal disepanjang jalur tambang. Selain itu munculnya kelompok-kelompok proaktif yang memperjuangkan perbaikan jalan dan menentang jalur mereka digunakan sebagai jalur utama untuk mengangkut hasil tambang. Kelompok ini terbentuk beberapa wilayah yang mengalami kerusakan jalan yang tergabung menjadi Aliansi Gerakan Jalur Tambang (AGJT). Faktor ini sangat penting apabila tidak di manage dengan baik akan sangat berbahaya untuk pecahnya konflik disepanjang jalur tambang.

Kerusakan jalan yang sering terjadi diwilayah ini diakibatkan oleh kelebihan tonase yang melebihi daya angkut oleh transporter. Kelebihan tonase ini lah yang membuat jalan tidak bertahan lama, apalagi diwaktu musim hujan. Berdasarkan UU No.38/ 2004 tentang Jalan, jalan di Parung panjang berstatus milik provinsi. Sebab menghubungkan Kabupaten Bogor, Jawa Barat dengan Kabupaten Tangerang Selatan, Banten. Sehingga, perbaikan kerusakan jalan tersebut menjadi tanggung jawab Pemerintah Provinsi Jawa Barat. Jalan Provinsi yang ada diwilayah Parung Panjang tersebut untuk beban maksimal adalah 20 ton/ beban gerak dari truk tronton. Namun, truk-truk yang melintas disepanjang jalan ini bisa mencapai 40 ton. Hal ini melebihi jumlah batas beban yang diizinkan (JBI), sehingga dampaknya jalan lebih cepat rusak dibandingkan usia efektifnya jalan beton.

Sejauh ini masyarakat sudah beberapa kali melakukan aksi, baik demo untuk tuntutan perbaikan jalan ataupun aksi donasi bagi korban kecelakaan yang meninggal akibat tertabrak truk tambang. Aksi yang dilakukan ini sebagai bentuk dari solidaritas dan keprihatinan masyarakat atas apa yang terjadi diwilayah mereka. Mereka juga sudah melakukan audiensi dengan pihak Muspika Parung Panjang, Muspida dan Bupati Bogor, hasilnya mereka dijanjikan pembangunan jalur khusus tambang diwilayah mereka. Namun, sejak dijanjikan beberapa tahun lalu, sampai sekarang jalur khusus tambang pun belum terealisasikan.

Beberapa bulan terakhir terjadi peningkatan eskalasi aksi dari masyarakat, hal ini dipicu dari kerusakan jalan yang semakin parah, ditambah lagi adanya kecelakaan yang mengakibatkan 8 orang warga tewas dengan mengenaskan. Masyarakat telah berkali-kali melakukan aksi, namun aksi-aksi yang mereka lakukan tidaklah membuahkan hasil sebagaimana yang mereka inginkan, pemerintah dinilai tidak menanggapi aspirasi masyarakat secara serius, pemerintah dianggap tidak mampu memahami apa yang menjadi keinginan masyarakat, pemerintah dinilai tidak mampu mengkaji mengapa masyarakat menolak jalur mereka dilewati oleh truk penambang. Sedangkan dari aksi yang telah dilakukan, pihak pemerintah berjanji untuk merealisasikan pembangunan jalur khusus tambang yang akan digunakan oleh truk tambang. Akan tetapi tuntutan tersebut sampai saat ini belum ada rencana dan pembukaan lahan untuk jalan pun saat ini masih dalam wacana dari Pemprov dan Pemda. Hal ini lambat laun akan memunculkan gejala ketidakpuasan dari masyarakat dan mereka akan berlaku atas kehendak mereka untuk melakukan aksi penutupan jalan yang bisa memicu konflik dengan para supir dan pekerja tambang lainnya.

Forecasting dari permasalahan yang muncul di wilayah Parung panjang ini nantinya merupakan konflik horizontal yang melibatkan beberapa aktor utama dalam terjadinya konflik tersebut. Penguatan potensi konflik ini dipicu karena saat ini wilayah Parung Panjang merupakan primadona baru untuk dibangun perumahan-perumahan elit setelah Tangerang. Seperti, The River Parung Panjang, Greenland, Foresthill, serta mega proyek Sentraland yang akan mulai dikerjakan awal 2019 dengan luas 125 Hektar. Para pengembang saat ini mengincar tanah-tanah lapang yang ada di wilayah ini untuk dikembangkan sebagai hunian baru. Sehingga wilayah Parung panjang akan ada banyak penghuni baru yang datang dari berbagai daerah untuk menentap dan menjadi penduduk disitu.

Pada dasarnya dalam mencari hunian para pembeli pasti mempertimbangkan aspek kenyamanan, keamanan, ketenangan, akses jalan cepat, bersih, dan asri, dll. Aspek-aspek itulah yang ditawarkan oleh

pihak pengembang untuk menjual produknya agar terjual sesuai target yang dibebankan. Iklan besar-besaran pun akan dilakukan, tanpa memperlihatkan keadaan yang ada dilapangan bahwa daerah parung panjang merupakan daerah jalur angkut tambang yang berdebu dan aksesnya susah untuk dilewati. Hal tersebut menjadikan awal potensi konflik muncul.

Konflik besar diperkirakan muncul dalam 5 tahun ke depan, jika tidak ada kewaspadaan dan peran pemerintah dalam mengantisipasi potensi konflik yang akan muncul. Hal ini dikarenakan 5 tahun kedepan penghuni baru dan pendatang banyak yang menempati hunian-hunian baru yang ada diwilayah Parung Panjang ini. Mau tidak mau warga asli dan warga baru akan hidup bersama. Kemudian warga baru belum mengetahui sejarah bahwa parung panjang merupakan jalur yang dilewati oleh truk penambangan. Aktifitas semacam ini merupakan kondisi baru yang akan dirasakan oleh warga pendatang. Sedangkan disisi lain, warga lama sudah terbiasa dengan aktifitas semacam ini. Sehingga banyak warga yang protes kemudian melakukan demo berujung penutupan jalan dan sebagainya.

Apabila hal ini dibiarkan maka akan ada protes besar-besaran dari warga pendatang baru, serta adanya permainan dari para pengembang untuk meningkatkan eskalasi konflik ke yang lebih tinggi. Jika sudah terjadi tindakan penutupan jalan, maka akan timbul perselisihan antara warga dan para warga yang bekerja tambang yang notabnya adalah warga gunung atau penduduk asli. Mereka sendiri tidak segan-segan bertindak anarkis ketika jalan mata pencaharian mereka ditutup. Mereka juga siap mengambil tindakan kekerasan apabila tidak ada kesepakatan. Aksi tindakan semacam inilah yang harus diantisipasi oleh pemerintah daerah dalam mengambil tindakan dan keputusan untuk memutus rantai munculnya potensi konflik.

Memang saat ini tahapan konflik yang muncul diwilayah parung panjang masih letupan-letupan kecil dalam tahap lokal saja, bukan tidak mungkin nantinya akan berubah lebih besar jika tidak ditangani sedini mungkin. Dalam model *Glas's Conflict Escalation* untuk menganalisis level tahapan eskalasi konflik serta bagaimana intervensi yang tepat dalam menyelesaikan suatu konflik. Tahapan konflik yang ada diwilayah Parung

Panjang ini menurut Glasl's sudah berada pada tahap keempat yaitu *Images Coalitions* yang mana merupakan tahap dimana masing-masing kelompok memosisikan lawan sebagai pihak negatif serta mulai melibatkan aktor diluar pihak-pihak yang terlibat secara langsung. Sehingga apabila tidak dilakukan dengan penanganan yang cepat maka tahap eskalasi akan meningkat ke level kelima yang mana tahapan ini merupakan tahapan eskalasi utama, dimana sudah muncul serangan terbuka antar kelompok yang dilakukan secara langsung.

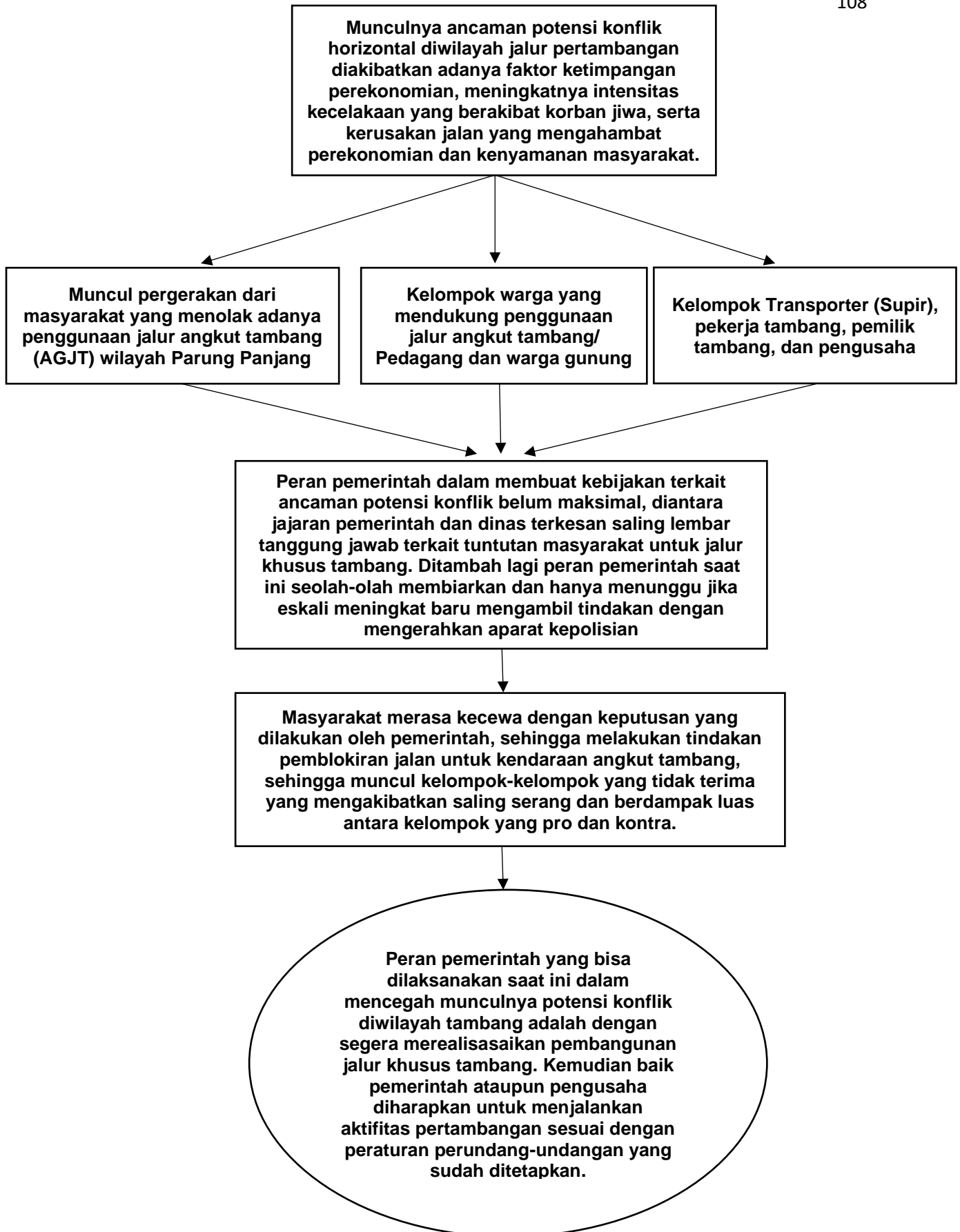
Sama dengan apa yang disampaikan oleh penelitian terdahulu oleh Susanto Zuhdi, Bambang Wahyudi, dan Tafiek Munawwaroh yang menunjukkan bahwa dinamika konflik yang terjadi di rata-rata telah sampai pada tahap *images and coalitions* sehingga memerlukan adanya peran Pemerintah Daerah dalam proses penanganan agar tidak terjadi peningkatan eskalasi. Peran yang dijalankan oleh pemerintah daerah dalam penanganan konflik terletak pada proses pencegahan konflik yang dilakukan dengan cara mengumpulkan data dan informasi terkait permasalahan yang ada di lapangan serta memberikan fasilitasi dan koordinasi terhadap proses-proses penanganan permasalahan.

Maka apabila dikaitkan dengan apa yang telah dijabarkan diatas, potensi konflik horizontal antara Aliansi Gerakan Jalur Tambang dan Pekerja tambang diwilayah jalur pertambangan sudah sesuai dengan apa yang disampaikan oleh Ichsan Malik dalam skema faktor munculnya konflik melalui SAT, kemudian sesuai dengan apa yang ada dalam *Glasl's escalation model* terkait tahapan-tahapan potensi konflik yang berlangsung saat ini. Meskipun potensi ancaman sangat jelas terlihat, namun bisa diantisipasi dengan pengambilan kebijakan yang tepat dan meminimalisir munculnya konflik tersebut. Serta dibutuhkan dukungan dari pemerintah provinsi, pemerintah daerah, pemilik tambang, pengusaha transportet dan masyarakat lainnya untuk meminimalisir perkembangan potensi konflik dijalur tambang.

Melalui pembahasan yang telah dijabarkan dari potensi ancaman konflik yang muncul diwilayah jalur pertambangan Parung Panjang serta

peran pemerintah yang dianggap kurang maksimal dalam mengatur regulasi kebijakan diwilayah tersebut mengakibatkan kerawanan gesekan antar masyarakat yang berujung konflik horizontal.

Berdasarkan permasalahan tersebut penulis menggambarkan kondisi pola kerentanan diwilayah jalur pertambangan Parung Panjang, seperti gambar dibawah ini:



Gambar 4.8: Kerangka Hasil Penelitian

Berdasarkan kerangka hasil penelitian yang telah dilaksanakan oleh peneliti diatas bahwa saat ini yang terjadi dilapangan peran pemerintah daerah dalam membuat kebijakan terkait ancaman potensi konflik belum maksimal, diantara jajaran pemerintah dan antar Dinas terkesan saling lembar tanggung jawab terkait tuntutan masyarakat untuk jalur khusus tambang. Situasi ini diperparah dengan pembiaran oleh pemerintah terhadap gesekan-gesekan antara masyarakat dan juga petugas tambang dan sopir-sopir tambang. Pemerintah cenderung menunggu untuk bergerak apabila sudah terjadi peningkatan eskalasi kemarahan massa dan juga korban memakan korban jiwa. Untuk itu, langkah yang bisa dilakukan oleh pemerintah saat ini dalam meredam ataupun mencegah munculnya potensi konflik diwilayah jalur angkut tambang Parung Panjang adalah dengan segera merealisasikan pembangunan jalur khusus tambang. Jalur khusus tambang menjadi salah satu langkah alternative untuk mengurai kemacetan dan kepadatan yang selama ini menajdi permasalahan yang ada diwilayah jalur angkut tambang. Kemudian baik pemerintah ataupun pengusaha diharapkan untuk menjalankan aktifitas pertambangan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang sudah ditetapkan. Salah satunya dengan mengikuti aturan batas pengangkutan oleh para transporter untuk menjaga dan tidak merusak jalan yang dilewati.