

**DAMPAK LINGKUNGAN SOSIAL PEMBANGUNAN JALUR
KERETA API (STUDI KASUS KECAMATAN LABAKKANG
KABUPATEN PANGKEP)**

TESIS

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Mencapai Gelar Magister
Program Studi Pendidikan Sosiologi



Oleh

Muassirah

NIM. 105091101221

**MAGISTER PENDIDIKAN SOSIOLOGI
PROGRAM PASCASARJANA
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR
TAHUN 1444H/2023**

HALAMAN PENERIMAAN PENGUJI

Judul : Dampak Lingkungan Sosial Pembangunan Jalur Kereta Api (Studi Kasus Kecamatan Labakkang Kabupaten Pangkep)
Nama : Muassirah
NIM : 105091101221
Program Studi : Magister Pendidikan Sosiologi

Telah diuji dan dipertahankan di depan penguji Tesis pada tanggal 04 Agustus 2023 dan dinyatakan telah memenuhi persyaratan dan dapat diterima sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Magister Pendidikan Sosiologi pada program Pascasarjana Universitas Muhammadiyah Makassar.

Makassar, 4 Agustus 2023

Tim Penguji

Dr. Hj. Syamsia S.P., M.Si.
(Pimpinan/penguji)

Prof. Dr. H. Andi Sukri Syamsuri, M.Hum.
(Pembimbing 1/penguji)

Kaharuddin, S.Pd., M.Pd., Ph.D.
(Pembimbing II/penguji)

Dr. St. Hania, M.Pd.
(Penguji)

Dr. Hj. Fatimah Azis, M.Pd.
(Penguji)



PENGESAHAN TESIS

DAMPAK LINGKUNGAN SOSIAL PEMBANGUNAN JALUR KERETA API
(STUDI KASUS KECAMATAN LABAKKANG
KABUPATEN PANGKEP)

Oleh

Muassirah
105091101221

Menyetujui
Komisi Pembimbing

Ketua


Prof. Dr. H. Andi Sukri Syamsuri, M.Hum

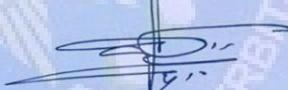
Anggota


Kaharuddin, S.Pd., M.Pd., Ph.D

Mengetahui,
Direktur Program Pascasarjana


Prof. Dr. H. Iwan Akib, M.Pd
NBM. 613949

Ketua Program Studi


Kaharuddin, S.Pd., M.Pd., Ph.D
NBM. 988462

PERNYATAAN KEASLIAN TESIS

Saya menyatakan dengan sebenar-benarnya bahwa sepanjang pengetahuan saya, di dalam naskah tesis ini tidak terdapat karya ilmiah yang pernah diajukan oleh orang lain, untuk memperoleh gelar akademik di suatu Perguruan Tinggi, dan tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali secara tertulis dikutip dalam naskah ini dan disebutkan dalam sumber kutipan dan daftar pustaka. Apabila ternyata ada naskah tesis ini dapat dibuktikan terdapat unsur-unsur jiplakan, saya bersedia sanksi yang ditetapkan oleh PPs Universitas Muhammadiyah Makassar.

Makassar, 14 Juli 2023

Mahasiswa

Muassirah

NIM. 105091101221

UCAPAN TERIMA KASIH

Alhamdulillah, atas rahmat dan hidayah-Nya, saya dapat menyelesaikan tesis ini dengan baik. Karya sederhana ini ku persembahkan untuk:

Ibu dan Ayah tercinta sebagai rasa hormat dan rasa terima kasih yang tiada terhingga kupersembahkan karya kecil ini kepada Ibu dan Ayah yang telah memberikan segala dukungan, semoga selalu diberikan kesehatan agar dapat menemani langkah-langkah kecilku menuju kesuksesan.

Kakakku terima kasih atas semangat dan supportnya, untuk adikku terima kasih sudah membantu menemani penelitianku, serta sahabat-sahabat terbaikku yang selalu memberikan arahan, dukungan, dan motivasi.



ABSTRAK

Muassirah, 2023. Dampak Lingkungan dan Sosial Pembangunan Jalur Kereta Api (Studi Kasus Kecamatan Labakkang Kabupaten Pangkep). Magister Pendidikan Sosiologi. Program Pascasarjana. Universitas Muhammadiyah Makassar. Dibimbing Andi Syukri Syamsuri sebagai pembimbing I dan Kaharuddin sebagai pembimbing II.

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana dampak lingkungan dan sosial yang ditimbulkan dari adanya pembangunan jalur kereta api di Kecamatan Labakkang, Kabupaten Pangkep. Pembangunan jalur kereta api Makassar-Pare-pare dimulai pada tahun 2015 yang merupakan program pemerintah yang diresmikan langsung oleh Presiden Joko Widodo. Pembangunan jalur kereta api tidak lepas dari aspek fisik dan non fisik masyarakat. Aspek fisik berkaitan dengan lingkungan sedangkan aspek non fisik merupakan masalah sosial bagi masyarakat. Kedua aspek ini tentu saja dirasakan langsung oleh masyarakat yang terkena dampak pembangunan. Penelitian ini merupakan penelitian Studi Kasus dengan metode pengumpulan data menggunakan metode wawancara dan dianalisis secara deskriptif kualitatif.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa dampak sosial yang dirasakan oleh masyarakat terkait adanya proyek pembangunan jalur kereta api yaitu adanya perubahan mata pencaharian, perubahan tingkat kesejahteraan masyarakat setelah adanya proses alih fungsi lahan untuk proses pembangunan yang mendorong masyarakat untuk mendapatkan pekerjaan baru dan meningkatkan kesejahteraan, selain itu juga terdapat perbedaan pendapat terkait biaya ganti rugi lahan sehingga terjadi kecemburuan sosial antar masyarakat. Dampak lingkungan juga dirasakan oleh masyarakat seperti banjir yang terjadi karena lahan yang digunakan sebagai tempat pembangunan akan mengalami penurunan kemampuan penyerapan air hujan. Pada penyelenggaraann pembangunan jalur kereta api ini partisipasi masyarakat sangat mendukung proses pembangunan jalur kereta api yang dianggap sangat mendorong keberhasilan pembangunan, adapun partisipasi yang dilakukan oleh masyarakat yaitu pada tahap pembebasan lahan untuk pembangunan jalur.

Kata Kunci: Pembangunan, Sosial, Lingkungan

ABSTRACT

Muassirah, 2023. Environmental and Social Impacts of Railway Line Development (Case Study of Labakang District, Pangkep Regency). Master of Sociology Education. Postgraduate Program, University of Muhammadiyah Makassar. Supervised by Andi Sukri Syamsuri as supervisor I and Kaharuddin as supervisor II.

The purpose of this study is to find out how the environmental and social impacts arise from the construction of a railroad line in Labakkang District, Pangkep Regency. The construction of the Makassar-Pare-pare railway line began in 2015 which is a government program that was inaugurated directly by President Joko Widodo. The construction of railroad lines cannot be separated from the physical and non-physical aspects of society. The physical aspect is related to the environment while the non-physical aspect is a social problem for the community. Both of these aspects are of course felt directly by the people affected by the development. This research is a case study research with data collection methods using interview methods and analyzed descriptively qualitatively.

The results of this study indicate that the social impact felt by the community is related to the railroad construction project, namely changes in livelihoods, changes in the level of community welfare after the process of land conversion for the development process which encourages people to get new jobs and improve welfare, besides that there are also differences of opinion regarding the cost of land compensation resulting in social jealousy between communities. Environmental impacts are also felt by the community such as flooding that occurs because the land used as a place of development will experience a decrease in the ability to absorb rainwater. In implementing the construction of the railroad, community participation greatly supports the process of building the railroad which is considered to be very encouraging for the success of development, while the participation carried out by the community is at the stage of land acquisition for the construction of the track.

Keywords: Development, Social, Environment

KATA PENGANTAR

Alhamdulillah Rabbil Allamin Segala puji dan syukur kehadiran Allah SWT atas rahmat dan hidayah-nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penyusunan tesis ini dengan judul “Dampak Lingkungan Sosial Pembangunan Jalur Kereta Api (Studi Kasus Kecamatan Labakkang Kabupaten Pangkep)” dapat diselesaikan dengan baik Penyusunan tesis ini merupakan salah satu syarat untuk memperoleh gelar Magister dalam program studi Magister Pendidikan Sosiologi pada Program Pascasarjana Universitas Muhammadiyah Makassar. Proses penyelesaian tesis ini merupakan suatu perjuangan panjang bagi penulis. Selama proses penelitian dan penyusunan tesis ini, tidak sedikit kendala yang di hadapi. Namun demikian, berkat semangat dan keseriusan pembimbing mengarahkan dan membimbing penulis sehingga tesis ini dapat diselesaikan dengan baik. Oleh karena itu, penulis patut menyampaikan penghargaan dan ucapan terima kasih yang tak terhingga kepada bapak Rustan dan ibu Hasrawati selaku orang tua penulis, saudara-saudara, serta seluruh teman terbaik yang senantiasa mendukung dan mendoakan dalam menyelesaikan tesis ini.

Selanjutnya penulis tak lupa menyampaikan ucapan terima kasih yang setinggi-tingginya kepada Prof. Dr. H. Ambo Asse. M.Ag., Rektor Universitas Muhammadiyah Makassar. Prof. Dr. H. Irwan Akib, M.Pd., Direktur Pascasarjana Unismuh Makassar. Kaharuddin, S.Pd., M.Pd., Ph.D. Ketua Jurusan Program Studi Pendidikan Sosiologi Unismuh Makassar, Prof. Dr. H. Andi Sukri Syamsuri, M.Hum pembimbing I yang senantiasa memberikan motivasi dan bimbingan kepada kami. Kaharuddin, S.Pd., M.Pd., Ph.D Pembimbing II yang telah memberikan banyak saran dan koreksi selama penulis melakukan konsultasi penulisan tesis ini. Seluruh bapak dan Ibu dosen Pascasarjana Pendidikan

Sosiologi yang telah memberikan ilmunya kepada penulis. Penulis menyadari bahwa tulisan ini masih terdapat beberapa kelemahan. Untuk itu penulis mengharapkan kepada para pembaca untuk memberikan kritik dan saran sehingga penulis dapat mengetahui kekhilafan dan dapat belajar dari kritikan tersebut. Akhirnya dengan segala kerendahan hati penulis berharap bahwa tesis ini dapat memberi manfaat kepada semua pihak.

Makassar, 14 Juli 2023

Muassirah



DAFTAR ISI

SAMPUL.....	i
HALAMAN JUDUL.....	ii
HALAMAN PENERIMAAN PENGUJI.....	iii
LEMBAR PENGESAHAN TESIS.....	iv
LEMBAR PERNYATAAN ORISINALITAS	v
UCAPAN TERIMA KASIH.....	vi
ABSTRAK	vii
ABSTRACT.....	viii
KATA PENGANTAR	ix
DAFTAR ISI.....	xi
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Rumusan Masalah.....	5
1.3 Tujuan Penelitian.....	5
1.4 Manfaat Penelitian.....	5
1.5 Definisi Operasional.....	6
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	8
2.1 Landasan Konsep.....	8
2.1.1 Pengertian Dampak	8
2.1.2 Pembangunan Infrastruktur.....	12
2.1.3 Pembangunan Jalur Kereta Makassar-Parepare	15
2.1.4 Konsep Partisipasi Masyarakat	21
2.1.5 Perubahan Sosial	28
2.2 Teori.....	31
2.3 Kerangka Pikir.....	33
2.4 Penelitian Tedahulu	37
BAB III METODE PENELITIAN.....	41
3.1 Jenis dan Pendekatan Penelitian	41
3.1.1 Jenis Penelitian.....	41
3.1.2 Pendekatan Penelitian	41

3.2	Lokasi dan Waktu Penelitian	41
3.2.1	Lokasi Penelitian	41
3.2.2	Waktu Penelitian	41
3.3	Instrumen Penelitian	42
3.3.1	Pedoman Wawancara	42
3.3.2	Dokumentasi.....	42
3.3.3	Pedoman Observasi	43
3.4	Informan Penelitian	43
3.5	Jenis dan Sumber Data	44
3.6	Teknik Pengumpulan Data	44
3.7	Teknik Analisis Data	45
3.8	Teknik Keabsahan Data.....	47
3.9	Etika Penelitian.....	48
BAB IV GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN		50
4.1	Sejarah Lokasi Penelitian	50
4.2	Letak Geografis	51
4.3	Keadaan Penduduk	54
4.4	Pendidikan	54
4.5	Kesehatan.....	56
4.6	Keagamaan	56
BAB V HASIL DAN PRMBAHASAN		57
5.1	Hasil Penelitian.....	57
5.1.1	Dampak Sosial pembangunan Jalur Kereta Api di Kecamatan Labakkang Kabupaten Pangkep	57
5.1.1.1	Perubahan Mata Pencaharian	58
5.1.1.2	Perubahan Tingkat Kesejahteraan Masyarakat	59
5.1.1.3	Kecemburuan Sosial.....	60
5.1.2	Dampak Lingkungan Pembangunan Jalur Kereta Api di Kecama- tan Labakkang Kabupaten Pangkep	62
5.1.2.1	Banjir	62
5.1.2.2	Rusaknya Jalan	63

5.1.5 Partisipasi Masyarakat.....	64
5.2 Pembahasan	66
5.2.1 Dampak Sosial pembangunan Jalur Kereta Api di Kecamatan Labakkang Kabupaten Pangkep	66
5.2.1.1 Perubahan Mata Pencaharian	66
5.2.1.2 Perubahan Tingkat Kesejahteraan Masyarakat.....	68
5.2.1.3 Kecemburuan Sosial	70
5.2.2 Dampak Lingkungan Pembangunan Jalur Kereta Api di Kecama tan Labakkang Kabupaten Pangkep	72
5.2.2.1 Banjir.....	72
5.2.2.2 Rusaknya Jalan.....	75
5.2.3 Partisipasi Masyarakat.....	77
BAB VI PENUTUP	79
6.1.1 Kesimpulan	79
6.1.2 Saran.....	80
Daftar Pustaka	81
Lampiran	84

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pembangunan merupakan indikator perubahan bagi sebuah negara. Seperti yang kita ketahui bahwa tujuan pembangunan nasional bangsa Indonesia adalah mencapai masyarakat yang adil, makmur dan sejahtera. Pemerintah sangat berperan penting dalam proses mobilisator pembangunan dalam mendukung peningkatan kesejahteraan masyarakat serta pertumbuhan ekonomi. Pembangunan tidak hanya dilakukan pada aspek pemberdayaan masyarakat akan tetapi juga pada aspek infrastrukturnya seperti pembangunan jalan, jembatan, pasar, dan sarana prasarana publik lainnya. Pembangunan pada aspek infrastruktur yang lebih memerlukan ruang atau tanah luas harus tetap mempertimbangkan ekosistem lingkungan. Pembangunan perlu dilakukan akan tetapi pembangunan haruslah tidak merusak lingkungan.

Meningkatnya perkembangan penduduk maka semakin meningkat pula kebutuhan yang harus dipenuhi, salah satunya adalah permintaan jasa angkutan transportasi ditandai dengan banyaknya kebutuhan perjalanan membutuhkan infrastruktur yang besar. Sampai saat ini angkutan kereta api banyak diminati dalam melakukan perjalanan antar kota baik untuk masyarakat pada kota - kota besar maupun kecil. Keunggulan lain kereta api daripada moda transportasi darat yang lain adalah hemat ruang, hemat energi, rendah pencemaran, angka keamanan tinggi, lebih efisien.

Jalur transportasi kereta api sebenarnya bukan hal yang baru bagi masyarakat Sulawesi Selatan. Menurut sejarah sarana angkutan tersebut telah

ada sejak zaman colonial Belanda tepatnya pada abad ke 19. Namun kereta api ini tidak bertahan lama hanya berlangsung selama tujuh tahun karena pada saat itu pemerintah colonial Belanda mengalami kerugian yang sangat parah.

Pembangunan jalur kereta api Makassar-Pare-pare dimulai sejak tahun 2015 yang merupakan program pemerintah yang diresmikan langsung oleh Preside Joko Widodo. Jarak tempuh kereta tersebut diperkirakan 144 kilometer dari Kota Makassar ke Kota Parepare, namun secara keseluruhan berjarak 2.000 kilometer dari Kota Makassar ke Manado. Terdapat empat stasiun yang dibangun di Kabupaten Pangkep yaitu Mandalle, Ma'rang, Labakkang, dan Pangkajene, data dari Dinas Perkeretaapian Umum mengatakan bahwa pada tahun 2020 progres pembangunan jalur kereta di wilayah tersebut telah mencapai 55,53%. Dalam pembangunan transportasi di daerah tersebut mengakibatkan hilangnya sebagian lahan warga masyarakat seperti sawah, kebun. Meski telah diberikan kompensasi dari pemerintah namun tetap memberikan perubahan kondisi social dan lingkungan dalam kehidupan masyarakat yaitu adanya perubahan mata pencaharian masyarakat karena berkurangnya lahan pertanian serta dampak lingkungan.

Pembangunan suatu wilayah yang merupakan perwujudan atau kesatuan sosial, ekonomi, geografis, politik, dan budaya, yang didiami oleh penduduk dengan interaksi sosial yang homogen dan sebagian besar mata pencahariannya di sektor pertanian. Kehidupan masyarakat desa terikat dengan nilai budaya yang diwariskan turun temurun dan melalui proses adaptasi dan interaksi yang sangat lama intensif dengan perubahan lingkungan biofisika. UU RI No.32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup dimaknai sebagai nilai-nilai luhur yang berlaku dalam tata kehidupan masyarakat yang antara lain dipakai

untuk melindungi dan mengelola lingkungan hidup secara lestari (Wahid & Mawarni, 2020).

Pembangunan berkelanjutan merupakan upaya untuk memenuhi kebutuhan dasar semua dan berkembang menjadi kesempatan untuk memuaskan aspirasi manusia untuk kehidupan yang lebih baik. Dapat digambarkan bahwa pilar yang mendukung sifat berkelanjutan adalah aspek sosial (dikenal sebagai kebutuhan standar manusia), aspek lingkungan (dikenal sebagai ekologi atau bumi). Pembangunan jalur kereta api sebagai bagian transportasi, harus membatasi pengaruh negative terhadap lingkungan.

Dalam sosiologi, problema lingkungan akan dikaji dari aspek perilaku, tindakan maupun budaya masyarakat dalam berinteraksi dengan lingkungan. Sosiologi lingkungan menempatkan penekanan khusus ketika mempelajari faktor sosial yang mengakibatkan masalah lingkungan, dampak masyarakat terhadap masalah-masalah tersebut, dan usaha untuk menyelesaikan masalah tersebut (Rahmat & Sriharini, 2018)

Kabupaten Pangkep merupakan salah satu wilayah yang termasuk dalam pelaksanaan Proyek Strategis Nasional (PSN) yaitu pembangunan infrastruktur jalur kereta api Makassar-Parepare. Melalui pembangunan ini diharapkan dapat menyelesaikan dalam mewujudkan pembangunan wilayah. Infrastruktur yang dibangun diharapkan mampu meningkatkan dan kemudahan konektivitas antar wilayah, mengurangi biaya pembangunan, mengurangi kemacetan, mengurangi transportasi dan dapat meningkatkan perekonomian masyarakat (Tantja et al., 2021)

Pembangunan jalur kereta api tidak lepas dari aspek fisik dan aspek non fisik pada masyarakat. Aspek fisik berkaitan dengan lingkungan sedangkan aspek non

fisik adalah masalah sosial masyarakat. Kedua aspek tersebut tentunya dirasakan secara langsung oleh masyarakat yang terkena dampak dari adanya pembangunan tersebut.

Tujuan keberadaan kereta api adalah sebagai sarana transportasi masal baik untuk orang maupun barang yang akan meningkatkan pertumbuhan perekonomian setempat. Namun dari keberadaan kereta tersebut menimbulkan suatu masalah yang tidak bisa dipungkiri. Berdasarkan hasil rapat komisi penilai AMDAL Sulawesi Selatan terhadap Dokumen Analisis Dampak Lingkungan Hidup (AMDAL), Rencana Pengelolaan Lingkungan Hidup (RKL) dan Rencana Pemantauan Lingkungan Hidup (RPL) pembangunan jalur Kereta Api Makassar-Parepare sepanjang 143,87 km + 4,75 Km perlu dipertanyakan. Pelaksanaan proyek kereta api ini banyak menimbulkan dampak kerusakan lingkungan hidup yang tidak dikelola dengan baik. Diantaranya abai melakukan pengelolaan terhadap sumber dampak dari rencana pembangunan jalur. Ruas jalan yang berdebu hingga lahan pertanian yang rusak oleh karena dampak aktivitas sebut saja ditengah ekstrimnya cuaca dengan curah hujan yang tinggi sudah membanjiri pemukiman warga tak lepas juga oleh adanya lintasan jalur kereta *makassarkota.go.id* (8/8/2022).

Perencanaan pembangunan daerah pada dasarnya adalah bersifat multidisipliner karena cakupannya yang luas meliputi aspek geografi, ekonomi, sosial, budaya, politik, pemerintahan, dan fisik. Karena itu, penyusunan perencanaan pembangunan daerah harus dipertimbangkan sehingga keseimbangan lingkungan dapat terjaga.

Berdasarkan latar belakang tersebut peneliti mengkaji lebih dalam mengenai “Dampak Lingkungan Sosial Pembangunan Jalur Kereta Api (Studi Kasus Kecamatan Labakkang Kabupaten Pangkep)”.

1.2 Rumusan Masalah

1. Bagaimana dampak sosial pembangunan jalur kereta api di Kecamatan Labakkang, Kabupaten Pangkep?
2. Bagaimana dampak lingkungan pembangunan jalur kereta api di Kecamatan Labakkang, Kabupaten Pangkep?
3. Bagaimana partisipasi masyarakat dalam pembangunan jalur kereta api di Kecamatan Labakkang, Kabupaten Pangkep?

1.3 Tujuan Penelitian

1. Untuk menganalisis dampak sosial pembangunan jalur kereta api di Kecamatan Labakkang, Kabupaten Pangkep.
2. Untuk menganalisis dampak lingkungan pembangunan jalur kereta api di Kecamatan Labakkang, Kabupaten Pangkep.
3. Untuk mengetahui bagaimana partisipasi masyarakat dalam pembangunan jalur kereta api di Kecamatan Labakkang, Kabupaten Pangkep.

1.4 Manfaat Penelitian

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat baik secara teoritis maupun praktis. Secara teoritis penelitian ini dapat menjadi salah satu bahan referensi bagi peneliti lebih lanjut mengenai masalah-masalah yang berkaitan dengan alih fungsi lahan sehingga memberikan sumbangsi pada kajian ilmu sosiologi seperti sosiologi pembangunan.

Secara praktis penelitian ini bermanfaat sebagai masukan bagi:

1. Penentu kebijakan dalam pembangunan infrastruktur yang sejalan dengan dengan kondisi lingkungan dan sosial masyarakat.
2. Pemerintah setempat untuk merumuskan rencana penanggulangan dampak lingkungan dan sosial dalam pembangunan jalur kereta api.
3. Masyarakat sekitar dalam menjaga kelestarian sumberdaya alam terhadap masalah yang dihadapi terkait dampak dari pembangunan jalur kereta api.

1.5 Definisi Operasional

1. Pembangunan

Pembangunan dapat didefinisikan sebagai upaya terencana dan terprogram yang dilakukan secara terus menerus oleh suatu negara untuk mewujudkan masyarakat yang lebih baik dan merupakan proses dinamis untuk mencapai kesejahteraan rakyat. Proses kegiatan yang dilakukan dalam rangka mengembangkan kegiatan ekonomi dan meningkatkan taraf hidup masyarakat.

2. Dampak

Dampak merupakan suatu perubahan yang disebabkan oleh suatu kegiatan yang terjadi didalam lingkungan hidup. Secara sosiologis dapat diarti kan sebagai penggunaan konsep dasar untuk menelaah sebuah gejala sosial dalam artian dampak sosial merupakan sebuah efek dari fenomena sosial yang terjadi dalam kehidupan masyarakat.

3. Lingkungan Sosial

Lingkungan hidup merupakan kombinasi kondisi fisik yang meliputi keadaan sumber daya alam seperti tanah, air, energi matahari, mineral, dan flora dan fauna yang tumbuh di darat dan di laut, dengan institusi yang mencakup ciptaan manusia seperti keputusan tentang bagaimana menggunakan lingkungan fisik.

Sosial merupakan suatu interaksi sosial dalam masyarakat, lingkungan sosial ini dapat membentuk suatu lingkungan binaan tertentu yang bercirikan perilaku manusia sebagai makhluk sosial. Hubungan antara individu dan masyarakat sangat erat dan saling mempengaruhi serta saling bergantung.

4. Partisipasi

Partisipasi berarti peran serta seseorang atau kelompok masyarakat dalam proses pembangunan baik dalam bentuk pernyataan maupun dalam bentuk kegiatan dengan memberi masukan pikiran, tenaga, waktu, keahlian, modal dan atau materi, serta ikut memanfaatkan dan menikmati hasil –hasil pembangunan.



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Landasan Konsep

2.1.1 Pengertian Dampak

Dampak merupakan suatu yang timbul akibat adanya sesuatu yang sedang dilakukan, dan dampak bisa dikatakan sebagai dua kemungkinan yaitu antara dampak positif dan dampak negatif ataupun pengaruh kuat yang bisa mendatangkan akibat (baik positif maupun negatif). Dampak bisa terdiri atas empat jenis. *Pertama*, dampak positif, yakni dampak yang dianggap baik oleh penyelenggara pembangunan atau pihak lain. *Kedua*, dampak negatif, yakni dampak yang tidak dianggap baik oleh penyelenggara pembangunan atau pihak lain. *Ketiga*, dampak yang disadari, yakni dampak yang direncanakan oleh penyelenggara pembangunan dan diketahui atau disadari akan terjadi (dalam sosiologi disebut sebagai fungsi manifes). *Keempat*, dampak yang tidak disadari, yakni dampak yang tidak direncanakan oleh penyelenggara pembangunan sehingga dampaknya tidak diketahui atau tidak disadari (dalam sosiologi disebut sebagai fungsi laten). Untuk mengetahui dampak laten diperlukan kesadaran sosiologis, yakni bahwa ada realitas sosial di balik realitas sosial itu sendiri (Susanto, 2020).

Pada dasarnya sasaran pembangunan adalah menaikkan tingkat kesejahteraan rakyat, akan tetapi aktifitas pembangunan yang menimbulkan efek samping yang tidak direncanakan di luar sasaran yang disebut dampak. Dampak dapat bersifat lingkungan, sosial, yang berpengaruh terhadap sasaran yang ingin dicapai.

a. Dampak Sosial

Dampak Sosial muncul ketika terjadi aktivitas seperti proyek, program atau kebijakan yang akan diterapkan dalam suatu masyarakat dan bentuk intervensi (karena aktifitas biasanya selalu datang dari luar masyarakat), dimana pengaruh tersebut bisa positif bisa pula negatif. Dampak sosial adalah suatu kajian yang dilakukan terhadap kondisi sosial, ekonomi dan budaya masyarakat akibat dari pelaksanaan suatu kegiatan pembangunan disuatu wilayah atau area

Pembangunan (*development*) adalah proses perubahan yang mencakup seluruh sistem sosial, seperti politik, ekonomi, infrastruktur, pertahanan, pendidikan dan teknologi, kelembagaan, dan budaya dan yang sangat penting dari pembangunan adalah adanya kemajuan/perbaikan (*progress*), pertumbuhan dan diversifikasi. Pembangunan proyek infrastruktur di seluruh Indonesia dilakukan untuk mengatasi gelombang pengangguran, seperti jalan, jembatan, pelabuhan, dermaga, energi, transportasi dan perumahan. Selain menyerap tenaga kerja, proyek infrastruktur juga akan membuat perekonomian bergerak. Untuk itu, alokasi anggaran infrastruktur akan diprioritaskan dalam APBN dan APBD. Diharapkan dengan cara ini pengangguran dapat diatasi dan dikurangi, serta infrastruktur ekonomi yang dibutuhkan untuk menggerakkan sektor riil dapat ditingkatkan lebih baik lagi.

Sistem infrastruktur merupakan pendukung utama sistem sosial dan sistem ekonomi dalam kehidupan masyarakat. Dalam hal ini, infrastruktur berperan penting sebagai mediator antara sistem ekonomi dan sosial dalam tatanan kehidupan manusia dan lingkungan. lingkungan alam merupakan pendukung sistem infrastruktur, dan sistem ekonomi didukung oleh sistem infrastruktur, sistem sosial sebagai obyek dan sasaran didukung oleh sistem ekonomi.

Menurut Bintarto dalam (Indarto & Rahayu, 2015) perubahan dalam suatu lingkungan akan dipengaruhi oleh lingkungan itu sendiri, manusia dan pola aktivitasnya. Perubahan yang terjadi dapat dijelaskan kedalam tiga bentuk perubahan yakni perubahan perkembangan, perubahan lokasi dan perubahan perilaku. Perubahan tersebut diantaranya:

- 1) Perubahan Perkembangan, yaitu perubahan yang terjadi setempat dimana perubahan-perubahan itu masih dapat dilaksanakan ditempat itu dengan tidak perlu mengadakan suatu perpindahan.
- 2) Perubahan lokasi dari suatu unit kegiatan, yakni perubahan yang terjadi di suatu tempat yang mengakibatkan adanya suatu rencana atau gejala perpindahan sesuatu bentuk aktivitas atau perpindahan sejumlah penduduk dari daerah itu ke daerah lain.
- 3) Perubahan Perilaku, perubahan ini meliputi perubahan sikap perilaku atau tata laku dari penduduk setempat dalam usaha menyesuaikan dengan perkembangan yang terjadi di daerah tersebut.

b. Dampak Lingkungan

Adapun dampak terhadap lingkungan adalah sebagai berikut:

- 1) Bentuk Pemanfaatan Lahan Pertanian

Beberapa bentuk transformasi spasialterkait dengan keberadaan lahan pertanian di kawasan pinggiran adalah hilangnya lahan pertanian, gejala komersialisasi dan intensifikasi pertanian, serta penurunan produksi dan produktivitas lahan pertanian. Beberapa bentuk perubahan penggunaan lahan ini disebabkan oleh beberapa faktor, diantaranya adalah faktor kedekatannya dengan pusat kota, semakin dekat dengan pusat kota, maka semakin besar pula kemungkinan suatu lahan untuk mengalami perubahan karena aktivitas yang

terdapat di dalam kota sendiri membutuhkan ruang untuk mewadahnya. Selain itu, faktor yang mempengaruhi adalah setiap bentuk perubahan pemanfaatan lahan pada satu bidang tertentu mempunyai potensi memengaruhi bidang lahan didekatnya.

2) Bentuk Pemanfaatan Lahan Permukiman

Dampak transformasi spasial terhadap lahan permukiman dapat diamati dalam empat hal, yaitu penambahan luas lahan permukiman, pemadatan bangunan rumah mukim, kecenderungan segregasi rumah mukim dan merebaknya permukiman liar. Hal ini berkaitan dengan kawasan pinggiran yang terletak dekat dengan lahan kekotaan terbangun merupakan sasaran pendatang-pendatang baru untuk bertempat tinggal. Makin dekat dengan lahan terbangun, makin banyak jumlah pendatangnya. Bentuk pemanfaatan lahan permukiman di kawasan pinggiran menawarkan faktor kenyamanan yang jauh lebih tinggi dibandingkan dengan suasana di dalam kota.

3) Dampak Terhadap Harga Lahan

Kesenjangan yang terjadi antara permintaan akan lahan dan ketersediaan lahan yang belum terbangun semakin lama semakin berkurang mengakibatkan meningkatnya harga lahan secara signifikan. Hal ini terjadi pada lahan di pusat kota, semakin jauh lokasinya dari pusat kota, semakin menurun permintaan dan ketersediaan lahan yang semakin banyak, maka sewa yang ditawarkan juga semakin merosot.

4) Dampak Terhadap Lingkungan

Beberapa dampak terhadap lingkungan akibat adanya perubahan penggunaan lahan memang sulit untuk dihindari. Semakin banyaknya lahan yang terbangun, maka konsekuensi yang timbul adalah keberadaan ruang terbuka hijau

menjadi semakin sempit. Belum lagi karena adanya pengaruh polusi yang timbulkan akibat semakin majunya transportasi.

2.1.2 Pembangunan Infrastruktur

Secara umum pembangunan dapat diartikan sebagai upaya untuk memajukan kehidupan suatu bangsa. Menurut (Susanto, 2020) pembangunan adalah sebuah kata benda netral yang digunakan untuk menjelaskan proses dan usaha untuk meningkatkan kehidupan sosial, ekonomi, politik, budaya, dan infrastruktur masyarakat, dan sebagainya. Sedangkan (Wijaya, 2015) memberikan pengertian pembangunan merupakan suatu jenis perubahan sosial dimana ide-ide baru diperkenalkan kepada suatu sistem sosial untuk menghasilkan pendapatan perkapita dan tingkat kehidupan yang lebih tinggi melalui metode produksi yang lebih modernisasi pada tingkat sistem sosial.

Pembangunan sebagai suatu proses perencanaan (*social plan*) yang dilakukan oleh birokrat perencanaan pembangunan untuk membuat perubahan sebagai proses peningkatan kesejahteraan bagi masyarakat. Konseptualisasi pembangunan merupakan proses perbaikan yang berkesinambungan pada suatu masyarakat menuju kehidupan yang lebih baik atau lebih sejahtera sehingga terdapat beberapa cara untuk menentukan tingkat kesejahteraan pada suatu negara.

Dalam UU tentang perlindungan dan pengelolaan lingkungan hidup pasal 26 disebutkan bahwa dampak lingkungan hidup adalah pengaruh perubahan pada lingkungan hidup yang diakibatkan oleh suatu usaha dan/atau kegiatan. Oleh karena itu, dalam aspek sosial, bukan saja aspirasi masyarakat ikut dipertimbangkan, tetapi juga keberadaan lembaga-lembaga sosial (*social capital*) juga ikut dipelihara bahkan fungsinya ditingkatkan. Sementara dalam aspek

lingkungan, aspek fungsi kelestarian natural kapital juga sangat diperhatikan demi kepentingan umat manusia. Dari semua itu, yang terpenting pengambilan keputusan juga berjalan sangat bersih dari beragam perilaku lobi yang bernuansa kekurangan (*moral hazard*) yang dipenuhi kepentingan tertentu (*vested interest*) dari keuntungan semata (*rent seeking*). Demikianlah, hasil-hasil pembangunan dapat dinikmati oleh seluruh masyarakat secara adil melintasi (menembus) batas ruang (*inter-region*) dan waktu (*inter-generation*) (Kartono & Nurcholis, 2016).

Sistem perencanaan pembangunan kabupaten/kota secara garis besar terdiri atas dua pendekatan, yakni pendekatan perencanaan pembangunan yang merujuk pada Undang-Undang RI No. 25 Tahun 2004 tentang sistem perencanaan pembangunan nasional dan pendekatan perencanaan tata ruang yang merujuk pada Undang-Undang RI No. 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang. Kedua perencanaan tersebut bersifat terpadu, artinya satu sama lain, (Syaodih, 2015: 17).

Perencanaan pembangunan daerah dirumuskan secara:

- a) Transparan, yaitu membuka diri terhadap hak masyarakat untuk memperoleh informasi yang benar, jujur.
- b) Responsif, yaitu dapat mengantisipasi berbagai potensi, masalah dan perubahan yang terjadi di daerah.
- c) Efisien, yaitu pencapaian keluaran tertentu dengan masukan terendah atau masukan terendah dengan keluaran maksimal.
- d) Efektif, yaitu kemampuan mencapai target dengan sumber daya yang dimiliki, dengan cara atau proses yang paling optimal.
- e) Akuntabel, yaitu setiap kegiatan dan hasil akhir dari perencanaan pembangunan daerah harus dapat dipertanggung jawabkan kepada masyarakat atau rakyat.

- f) Partisipatif, yaitu hak masyarakat untuk terlibat dalam setiap proses tahapan perencanaan pembangunan daerah dan bersifat inklusif terhadap kelompok masyarakat.
- g) Terukur, yaitu penetapan target kinerja yang akan dicapai dan caracara untuk mencapainya.
- h) Berkeadilan yaitu prinsip keseimbangan antar wilayah, sektor, pendapatan, gender dan usia.
- i) Berwawasan lingkungan, yaitu mewujudkan kehidupan adil dan makmur tanpa harus menimbulkan kerusakan lingkungan yang berkelanjutan dalam mengoptimalkan manfaat sumber daya alam dan sumber daya manusia dengan cara menyerasikan aktivitas manusia dengan kemampuan sumber daya alam yang menopangnya.

Infrastruktur adalah fasilitas fisik yang dikembangkan atau diperlukan oleh badan publik untuk fungsi pemerintah dalam penyediaan air, listrik, pembuangan limbah, transportasi dan layanan lainnya untuk memfasilitasi tujuan ekonomi dan sosial. Sistem infrastruktur adalah fungsi pendukung utama sistem sosial dan sistem ekonomi dalam kehidupan masyarakat sehari-hari. Infrastruktur dapat didefinisikan sebagai fasilitas atau struktur dasar, peralatan, instalasi yang dibangun dan diperlukan untuk berfungsinya sistem sosial dan sistem ekonomi masyarakat.

Dalam setiap tahap pembangunan perlu dilakukan proses perencanaan terlebih dahulu agar dapat mempertimbangkan berbagai aspek khususnya pada kondisi lingkungan, menurut (Ompusunggu, 2019) terdapat beberapa ciri-ciri pembangunan yang memperhatikan aspek-aspek di bawah ini:

- a) Menjamin dalam Pemerataan dan Keadilan. Strategi pembangunan berkelanjutan yang dilandasi oleh pemerataan distribusi sumber lahan dan faktor produksi, pemerataan kesempatan bagi perempuan, dan juga pemerataan ekonomi demi peningkatkan kesejahteraan.
- b) Menghargai Keanekaragaman Hayati. Keanekaragaman tersebut yang merupakan dasar dari tata lingkungan. Pemerintahan ini mempunyai kepastian bahwa sumber daya alam selalu tersedia secara berlanjut demi masa kini dan masa akan datang.
- c) Menggunakan pendekatan yang integratif karena dengan menggunakan metode dari pendekatan tersebut, maka keterkaitan yang kompleks antara manusia dengan lingkungannya dapat dimungkinkan, baik untuk masa kini maupun juga untuk masa yang akan datang
- d) Menggunakan pandangan jangka panjang untuk merencanakan pengelolaan dan pemanfaatan dari sumber daya yang dapat mendukung pembangunan. Dengan demikian, sumber daya yang dapat digunakan dan dimanfaatkan yang tentunya secara berkelanjutan.

2.1.3 Kereta Api Makassar-Parepare

Perkembangan sistem lalu lintas tidak lepas dari perubahan sosial, karena perkembangan terkait teknologi mencakup penemuan atau hal baru yang menyebabkan perubahan sosial di era revolusi industri 4.0 seperti sekarang ini. Pembangunan adalah pekerjaan yang dinamis dan dapat mengubah keadaan, mengolah sumber daya alam dan membawa sistem nilai masyarakat ke tingkat kemajuan (Banowati, 2013). Dalam konteks ini, pengembangan adalah rencana kegiatan yang dibatasi waktu dan waktu dengan alokasi sumber daya tertentu untuk menghasilkan produk yang kriteria kualitasnya telah ditetapkan. Kereta api

adalah sarana transportasi darat yang terdiri dari lokomotif dan rangkaian kereta api/gerobak yang bergerak di atas rel. Kereta api di Indonesia merupakan salah satu moda transportasi yang paling umum digunakan oleh masyarakat. Menurut Rosyidi (2015), moda angkutan kereta api mempunyai keunggulan dalam melakukan fungsinya sebagai salah satu moda angkutan untuk barang/orang sebagai berikut:

- a) Angkutan kereta api merupakan salah satu moda transportasi yang sesuai dengan medan wilayahnya menyediakan rangkaian pelayanan (angkutan umum) berkapasitas tinggi untuk orang/barang jarak pendek, menengah, dan jarak jauh, sehingga kereta api memiliki waktu yang baik.
- b) Potensi energi/bahan bakar transportasi kereta api relatif rendah.
- c) Keselamatan lalu lintas akan lebih tinggi daripada moda transportasi lain, karena memiliki kereta api dan dermaga sendiri, sehingga tidak terpengaruh oleh lalu lintas non-kereta api, yang berarti konflik dengan moda transportasi lain sangat rendah.
- d) Keandalan per jamnya cukup tinggi, karena selain jalurnya sendiri, kecepatan relatif juga lebih konstan, yang membuat mengemudi lebih mudah, risiko keterlambatan rendah, dan kurang tergantung pada cuaca.
- e) Keamanan dan keandalan pariwisata tinggi, dan dapat digunakan sebagai alat transportasi wisata di kawasan wisata.
- f) Kereta api merupakan kendaraan ramah lingkungan dengan emisi gas buang yang rendah. Perkembangan teknologi kereta api listrik menjadikannya sebagai kendaraan yang dapat mengatasi permasalahan lingkungan manusia di masa depan.

- g) Karena daya dukungnya yang tinggi, dapat digunakan sebagai layanan kegiatan khusus, memiliki rute sendiri dan melakukan rute kegiatan khusus dengan sedikit dampak sosial. Misalnya, pertahanan dan keamanan negara, distribusi pangan dan logistik perusahaan)
- h) Kecepatan kereta berkisar dari rendah ke tinggi, misalnya, dari kereta batu bara 4.060 km/jam hingga kereta maglev 400.600 km/jam.
- i) Memiliki aksesibilitas lebih nyaman daripada jalur air dan transportasi udara.
- j) Total biaya variabel per hari cukup tinggi, tetapi dibandingkan dengan model pengembangan, biaya variabel per ton per kilometer sangat rendah.

Kereta api sebenarnya bukan suatu hal baru di Sulawesi Selatan, jika melihat sejarahnya, sarana transportasi lokal ini sudah ada sejak zaman penjajahan Belanda, sehingga pada abad ke-19, Kabupaten Gowa, dan jalurnya berakhir di Kabupaten Takalar. Jalur ini mulai beroperasi pada tahun 1923 untuk mengangkut hasil pertanian seperti beras, kopi dan kelapa. Namun, kereta ini hanya bertahan tujuh tahun karena Staats Spoorwegen, Perusahaan Kereta Api Hindia Timur Belanda, menimbulkan kerugian (Nasrul, dkk, 2018). Jalur kereta api relatif pendek, sehingga moda transportasi lain seperti mobil dan truk bahkan lebih efektif dalam mengangkut orang dan barang dalam jumlah banyak.

Dari segi geografis, Kota Makassar sangat strategis sebagai titik sentral lalu lintas udara dan laut dalam negeri, sebagai pusat distribusi barang dan jasa di Kawasan Timur Indonesia (CTI). Makassar. Setiap tahun jumlah kendaraan di Kota Makassar tidak tumbuh secara proporsional dengan infrastruktur jalan yang ada. Pembangunan Jalur Kereta Api Makassar Parepare merupakan upaya Pemerintah Pusat dan Provinsi Sulawesi Selatan untuk menyediakan transportasi massal untuk menghindari kemacetan lalu lintas dan menciptakan konektivitas dan

efisiensi yang lebih baik bagi masyarakat, baik dari segi penumpang maupun kargo curah, Fitriah, dkk. Al. 2018 (dalam S. Jailany Darwis, 2020) agar masyarakat juga diharapkan menggunakan angkutan umum daripada kendaraan pribadi.

Pembangunan Kereta Api Makassar Parepare dimulai di Kabupaten Barru pada Agustus 2014. Kemudian dilanjutkan dengan disahkannya Peraturan Presiden Nomor 58 Tahun 2017 untuk mempercepat pelaksanaan proyek strategis nasional. Perkembangan pembangunan jalur kereta api sepanjang 142 km tersebut masih dalam proses pembebasan lahan, pengerjaan rel, dan pembangunan stasiun di beberapa wilayah. Nantinya, jalur kereta api Makassar - Parepare akan memiliki 23 stasiun yang menghubungkan daerah mulai dari Kota Makassar, Kabupaten Maros, Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan, Kabupaten Barru, hingga berakhir di Kota Parepare (Tempo.co, Sabtu 29 Februari 2020).

Konversi dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia atau KBBI berarti perubahan dari suatu system pengetahuan ke system yang lain; atau perubahan kepemilikan atas suatu benda, tanah dan sebagainya; atau perubahan dari satu bentuk (rupa dan sebagainya) ke bentuk yang lain. Sedangkan lahan dalam KBBI memiliki arti yaitu tanah terbuka atau tanah garapan.

Menurut Agus (2015) alih fungsi lahan sawah adalah suatu proses yang disengaja oleh manusia (anthropogenic), bukan suatu proses alami. Kita ketahui bahwa perعتakan sawah dilakukan dengan biaya tinggi, namun ironisnya alih fungsi lahan tersebut sulit dihindari dan terjadi setelah system produksi pada lahan sawah tersebut berjalan dengan baik.

Alih fungsi lahan berarti alih fungsi atau mutasinya lahan secara umum menyangkut transformasi dalam pengalokasian sumberdaya lahan dari satu penggunaan ke penggunaan lainnya.

Alih fungsi lahan merupakan konsekuensi logis dari peningkatan aktivitas dan jumlah penduduk serta proses pembangunan lainnya. Alih fungsi lahan pada dasarnya merupakan hal yang wajar terjadi, namun pada kenyataannya alih fungsi lahan menjadi masalah karena terjadi di atas lahan pertanian yang masih produktif.

Jadi, alih fungsi lahan atau alih fungsi lahan dapat diartikan sebagai suatu bentuk perubahan fungsi kawasan lahan dari fungsinya semula, menjadi fungsi lain yang tidak terjadi secara alami tetapi dilakukan oleh manusia dapat menimbulkan dampak atau masalah terhadap masyarakat, lingkungan dan potensi lahan.

Menurut (Lestari, T 2014) dampak alih fungsi lahan pertanian menyangkut berbagai dimensi kepentingan yang luas yaitu tidak hanya mengancam keberlanjutan swasembada pangan, tetapi juga berkaitan dengan penyerapan tenaga kerja, pemubaziran investasi irigasi, pemerataan kesejahteraan, kualitas lingkungan hidup dan keamanan struktur sosial masyarakat.

Alih fungsi lahan yang terjadi menimbulkan dampak langsung maupun dampak tidak langsung. Dampak langsung yang diakibatkan oleh alih fungsi lahan berupa hilangnya lahan pertanian subur, hilangnya investasi dalam infrastruktur irigasi, kerusakan natural lanskap, dan masalah lingkungan. Kemudian dampak tidak langsung yang ditimbulkan berupa inflasi penduduk dari wilayah perkotaan ke wilayah tepi kota.

Menurut Ruswandi (2007) dalam Wijaya Saputra (2015) secara faktual alih fungsi lahan atau alih fungsi lahan menimbulkan beberapa konsekuensi, antara

lain berkurangnya lahan terbuka hijau sehingga lingkungan atas air akan terganggu, serta lahan untuk budidaya pertanian semakin sempit.

Dapat disimpulkan bahwa kegiatan alih fungsi lahan pertanian sangat berpengaruh terhadap lingkungan. Perubahan lahan pertanian menjadi lahan non-pertanian akan mempengaruhi keseimbangan ekosistem lahan pertanian. Dengan adanya alih fungsi lahan pertanian dapat memberikan berbagai bentuk masalah dalam sektor pertanian seperti, berkurangnya produksi pangan karena hilangnya sebagian lahan sawah yang berimbas kepada pendapatan masyarakat, terjadinya banjir karena sebagian lahan tidak dapat menampung kelebihan air, dan alih fungsi lahan juga dapat mengakibatkan hilangnya kesempatan kerja bagi masyarakat.

Nasoetion (dalam Widhianthini, 2018) menjelaskan proses alih fungsi lahan pertanian (alih fungsi lahan) dapat dilakukan oleh petani sendiri atau dilakukan oleh pihak lain. Proses alih fungsi lahan yang dilakukan oleh pihak lain biasanya berlangsung melalui dua tahapan, yaitu: (1) pelepasan hak pemilikan lahan petani kepada pihak lain, (2) pemanfaatan lahan tersebut untuk kegiatan non pertanian. Dampak alih fungsi lahan pertanian terhadap masalah pengadaan pangan pada dasarnya terjadi pada tahap kedua. Namun tahap kedua tersebut secara umum tidak akan terjadi tanpa melalui tahap pertama karena sebagian besar lahan pertanian dimiliki oleh petani. Dengan demikian pengendalian pemanfaatan lahan untuk kepentingan pengadaan pangan pada dasarnya dapat ditempuh melalui dua pendekatan yaitu: (1) mengendalikan pelepasan hak pemilikan lahan petani kepada pihak lain, dan atau (2) mengendalikan dampak alih fungsi lahan tanaman pangan tersebut terhadap keseimbangan pengadaan pangan.

Alih fungsi lahan Pertanian dilakukan secara langsung oleh petani pemilik lahan ataupun tidak langsung oleh pihak lain yang sebelumnya diawali dengan

transaksi jual beli lahan. Proses alih fungsi lahan sawah pada umumnya berlangsung cepat jika akar penyebabnya terkait dengan upaya pemenuhan kebutuhan sektor ekonomi misalnya untuk pembangunan kawasan industri, kawasan perumahan, dan sebagainya atau untuk pemenuhan kebutuhan mendasar prasarana umum yang diprogramkan pemerintah, atau untuk lahan tempat tinggal pemilik lahan yang bersangkutan. Proses alih fungsi lahan pertanian cenderung berlangsung lambat jika motivasi untuk mengubah fungsi terkait dengan degradasi fungsi lahan pertanian, misalnya akibat kerusakan jaringan irigasi sehingga lahan tersebut tidak dapat difungsikan lagi sebagai lahan pertanian.

2.1.4 Konsep Partisipasi Masyarakat

2.1.4.1 Masyarakat

Masyarakat adalah suatu sistem dari kebiasaan, tata cara, dari wewenang dan kerja sama antar berbagai kelompok, penggolongan, dan pengawasan tingkah laku serta kebiasaan-kebiasaan manusia. Masyarakat merupakan suatu bentuk kehidupan bersama untuk jangka waktu yang cukup lama sehingga menghasilkan suatu adat istiadat. Masyarakat mengandung pengertian suatu keseluruhan kompleks hubungan manusia yang sangat luas sifatnya (Mustanir & Abadi, 2017).

Definisi lain, masyarakat adalah kesatuan hidup manusia yang berinteraksi menurut suatu sistem adat istiadat tertentu yang bersifat kontinyu, dan yang terikat oleh suatu rasa identitas bersama. Kontinuitas merupakan kesatuan masyarakat yang memiliki empat ciri yaitu, Pertama: Interaksi antar warga-warganya, kedua: Adat istiadat, ketiga: Kontinuitas waktu, keempat: Rasa identitas kuat yang mengikat semua warga. Masyarakat merupakan manusia yang hidup bersama, hidup bersama dapat diartikan dengan hidup dalam suatu tatanan pergaulan dan

keadaan ini akan tercipta apabila manusia melakukan hubungan. Dalam ilmu pengetahuan sosiologi masyarakat adalah merupakan ruang kajian dan laboratorium yang selalu berubah setiap saat masyarakat adalah bagian yang tidak terpisahkan dalam kehidupan manusia sehari-hari, karena masyarakat merupakan orang yang hidup bersama dan menghasilkan kebudayaan,

Berdasarkan pengertian diatas maka dapat dikatakan masyarakat adalah hubungan antar individu yang hidup secara mengelompok maupun individu dan berinteraksi satu sama lain saling pengaruh dan mempengaruhi menimbulkan perubahan sosial dalam kehidupan.

2.1.4.2 Partisipasi Masyarakat

Partisipasi dapat didefinisikan secara luas sebagai bentuk keterlibatan dan keikutsertaan masyarakat secara aktif dan sukarela, baik karena alasan-alasan dari dalam dirinya (intrinsik) maupun dari luar dirinya (ekstrinsik) dalam keseluruhan proses kegiatan yang bersangkutan.

Partisipasi masyarakat merupakan keterlibatan atau keikutsertaan seseorang masyarakat dalam pola interaksi sosial, mengidentifikasi masalah dan potensi yang ada di masyarakat dalam situasi tertentu, baik dalam pengambilan keputusan (solusi) menangani masalah, pelaksanaan upaya mengatasi masalah, dan proses keterlibatan masyarakat di dalam mengevaluasi perubahan yang terjadi.

Partisipasi anggota masyarakat adalah keterkaitan anggota masyarakat dalam pembangunan, meliputi kegiatan dalam perencanaan dan pelaksanaan (impelmentasi) program/proyek pembangunan yang dikerjakan di dalam masyarakat (Anthonius, 2013).

1) Partisipasi Langsung

Partisipasi yang terjadi apabila individu menampilkan kegiatan tertentu dalam proses partisipasi. Partisipasi ini terjadi apabila setiap orang dapat mengajukan pandangan, membahas pokok permasalahan, mengajukan keberatan terhadap keinginan orang lain atau terhadap ucapannya.

2) Partisipasi Tidak Langsung

Partisipasi yang terjadi apabila individu mendelegasikan hak partisipasinya. Partisipasi menjadi empat jenis, yaitu: *Pertama*, partisipasi dalam pengambilan keputusan. Partisipasi ini terutama berkaitan dengan penentuan alternatif dengan masyarakat berkaitan dengan gagasan atau ide yang menyangkut kepentingan bersama. Wujud partisipasi dalam pengambilan keputusan ini antara lain seperti ikut menyumbangkan gagasan atau pemikiran, kehadiran dalam rapat, diskusi dan tanggapan atau penolakan terhadap program yang ditawarkan. *Kedua*, partisipasi dalam pelaksanaan meliputi menggerakkan sumber daya dana, kegiatan administrasi, koordinasi dan penjabaran program. Partisipasi dalam pelaksanaan merupakan kelanjutan dalam rencana yang telah digagas sebelumnya baik yang berkaitan dengan perencanaan, pelaksanaan maupun tujuan. *Ketiga*, partisipasi dalam pengambilan manfaat. Partisipasi dalam pengambilan manfaat tidak lepas dari hasil pelaksanaan yang telah dicapai baik yang berkaitan dengan kualitas maupun kuantitas. Dari segi kualitas dapat dilihat dari output, sedangkan dari segi kuantitas dapat dilihat dari presentase keberhasilan program. *Keempat*, partisipasi dalam evaluasi. Partisipasi dalam evaluasi ini berkaitan dengan pelaksanaan program yang sudah direncanakan sebelumnya. Partisipasi dalam evaluasi ini bertujuan untuk mengetahui ketercapaian program yang sudah direncanakan sebelumnya. Berdasarkan beberapa definisi di atas maka dapat disimpulkan

bahwa partisipasi adalah keterlibatan suatu individu atau kelompok dalam pencapaian tujuan dan adanya pembagian kewenangan atau tanggung jawab bersama.

Menurut Prety, J., 1995, dalam (Agus Purbathin Hadi, 2015) ada tujuh karakteristik tipologi partisipasi, yang berturut-turut semakin dekat kepada bentuk yang ideal, yaitu : (1) Partisipasi pasif atau manipulatif. Ini merupakan bentuk partisipasi yang paling lemah. Karakteristiknya adalah masyarakat menerima pemberitahuan apa yang sedang dan telah terjadi. Pengumuman sepihak oleh pelaksana proyek tidak memperhatikan tanggapan masyarakat sebagai sasaran program. Informasi yang dipertukarkan terbatas pada kalangan profesional di luar kelompok sasaran belaka. (2) Partisipasi informative, masyarakat hanya menjawab pertanyaan-pertanyaan untuk proyek, namun tidak berkesempatan untuk terlibat dan mempengaruhi proses keputusan. Akyurasi hasil studi, tidak dibahas bersama masyarakat. (3) Partisipasi konsultatif, masyarakat berpartisipasi dengan cara berkonsultasi, sedangkan orang luar mendengarkan, serta menganalisis masalah dan pemecahannya. Dalam pola ini belum ada peluang untuk pembuatan keputusan bersama. Para profesional tidak berkewajiban untuk mengajukan pandangan masyarakat (sebagai masukan) untuk ditindaklanjuti. (4) Partisipasi insentif, masyarakat memberikan korbanan dan jasa untuk memperoleh imbalan insentif berupa upah, walau tidak dilibatkan dalam proses pembelajaran atau eksperimen-eksperimen yang dilakukan. Masyarakat tidak memiliki andil untuk melanjutkan kegiatan-kegiatan setelah insentif dihentikan. (5) Partisipasi fungsional, masyarakat membentuk kelompok sebagai bagian proyek, setelah ada keputusan-keputusan utama yang disepakati. Pada tahap awal, masyarakat tergantung kepada pihak luar, tetapi secara bertahap kemudian menunjukkan

kemandiriannya. (6) Partisipasi interaktif, masyarakat berperan dalam proses analisis untuk perencanaan kegiatan dan pembentukan atau penguatan kelembagaan, Pola ini cenderung melibatkan metode interdisipliner yang mencari keragaman perspektif dalam proses belajar yang terstruktur dan sistematis. Masyarakat memiliki peran untuk mengontrol atas pelaksanaan keputusan-keputusan mereka, sehingga memiliki andil dalam keseluruhan proses kegiatan. (7) Mandiri (self mobilization), masyarakat mengambil inisiatif sendiri secara bebas (tidak dipengaruhi pihak luar) untuk merubah sistem atau nilai-nilai yang mereka junjung. Mereka mengembangkan kontak dengan lembaga-lembaga lain untuk mendapatkan bantuan dan dukungan teknis serta sumberdaya yang diperlukan. Yang terpenting, masyarakat juga memegang kendali atas pemanfaatan sumberdaya yang ada dan atau digunakan.

Konsep partisipasi, dalam perkembangannya, memiliki pengertian yang beragam walaupun dalam beberapa hal memiliki persamaan. Dalam konsep pembangunan, pendekatan partisipasi paling tidak memiliki tiga makna. Pertama, partisipasi dimaknai sebagai kontribusi masyarakat untuk meningkatkan efisiensi dan efektifitas pembangunan dalam mempromosikan proses demokratisasi dan pemberdayaan. Kedua, pendekatan ini dikenal sebagai partisipasi dalam dikotomi instrumen dan tujuan. Konsep ketiga, partisipasi dimaknai sebagai sebuah situasi dimana pejabat lokal, tokoh masyarakat, yang terlibat langsung dengan program partisipatif, melakukan praktik yang jauh dari prinsip partisipasi.

Menurut (Andreeyan, 2014) manfaat yang diperoleh dari adanya partisipasi masyarakat antara lain:

- a) Lebih dimungkinkan diperolehnya keputusan yang benar.
- b) Dapat dipergunakannya kemampuan berfikir yang kreatif dari masyarakat.

- c) Dapat mengembalikan nilai-nilai martabat manusia (human dignity), dorongan (motivasi) serta membangun kepentingan bersama.
- d) Lebih mendorong orang untuk lebih bertanggung jawab
- e) Memperbaiki semangat bekerja sama serta menimbulkan kesatuan kerja.
- f) Lebih memungkinkan mengikuti perubahan-perubahan.

(Irawati et al., 2021) mengungkapkan kaitan partisipasi dengan pembangunan sebagai berikut:

1. Keterlibatan aktif atau partisipasi masyarakat tersebut dapat berarti keterlibatan dalam proses penentuan arah, strategi dan kebijaksanaan pembangunan yang dilakukan oleh pemerintah. Hal ini terutama berlangsung dalam proses politik tetapi juga dalam proses sosial hubungan antara kelompok-kelompok kepentingan dalam masyarakat.
2. Keterlibatan dalam memikul beban dan bertanggung jawab dalam pelaksanaan pembangunan. Hal ini dapat berupa sumbangan dalam memobilisasi sumber-sumber pembiayaan dalam pembangunan, kegiatan produktif yang serasi, pengawasan sosial atas jalannya pembangunan.
3. Keterlibatan dalam memetik hasil dan manfaat pembangunan secara berkeadilan.

Dapat disimpulkan bahwa partisipasi adalah keterlibatan individu atau masyarakat baik secara fisik, material maupun non fisik untuk mengambil bagian dalam sebuah kegiatan atau perkumpulan baik secara bebas sukarela, spontan dengan pemahaman sendiri, maupun karena terinduksi oleh bujukan dan arahan dari pihak lain, dengan usaha-usaha ke arah pencapaian tujuan pembangunan.

Konsep pembangunan yang partisipatif mulai digagas dan dikembangkan di berbagai daerah di Indonesia. Berbagai program pemberdayaan masyarakat

dilaksanakan dengan pendekatan partisipatif dan meliputi semua sektor, mulai dari pembangunan infrastruktur perdesaan, pengembangan pertanian, desentralisasi pendidikan dasar, pelayanan kesehatan, perencanaan pembangunan partisipatif, dan sebagainya.

Konsep pembangunan yang partisipatif merupakan suatu proses pemberdayaan pada masyarakat sehingga masyarakat mampu untuk mengidentifikasi kebutuhannya sendiri atau kebutuhan kelompok masyarakat sebagai suatu dasar perencanaan pembangunan. Oleh karena itu, maka konsep pembangunan partisipatif mengandung tiga unsur penting, yaitu: (1) Peningkatan peran masyarakat dalam perencanaan, implementasi pembangunan, pemanfaatan hasil pembangunan, dan evaluasi proses pembangunan, (2) Orientasi pemahaman masyarakat akan peran tersebut, dan (3) Peran pemerintah sebagai fasilitator. Partisipasi mendorong setiap warga masyarakat untuk mempergunakan hak dalam menyampaikan pendapat dalam proses pengambilan keputusan yang menyangkut kepentingan masyarakat, baik secara langsung maupun tidak langsung. Partisipasi masyarakat dapat terwujud seiring tumbuhnya rasa percaya masyarakat kepada penyelenggara pemerintahan di daerah. Rasa percaya ini akan tumbuh apabila masyarakat memperoleh pelayanan dan kesempatan yang setara (equal). Perbedaan perlakuan atas dasar apapun dapat menumbuhkan kecemburuan dan mendorong terjadinya konflik sosial di masyarakat.

Partisipasi rakyat dalam pembangunan adalah kerjasama antara rakyat dan pemerintah dalam merencanakan, melaksanakan, melestarikan, dan mengembangkan hasil pembangunan yang telah dicapai. Dalam penelitian ini partisipasi yang akan dibahas adalah partisipasi dalam bidang pembangunan.

2.1.4.3 Partisipasi dan Transparansi dalam Pembangunan

Dalam praktik manajemen publik sejumlah faktor sosial dan politik memiliki keterkaitan dengan keduanya, yaitu: tingkat kepercayaan masyarakat (public trust), legitimasi (legitimacy), tanggungjawab (accountability), kualitas layanan (public service quality), dan mencegah pembangkangan publik (public disobedience). Pertama, Partisipasi dan transparansi akan menjadi perangkat untuk mengembalikan kepercayaan masyarakat pada pemerintah.

Ketidakpercayaan menimbulkan antipati terhadap kepemimpinan dalam pemerintahan dan berakibat tidak adanya kepatuhan masyarakat untuk menjalankan peraturan yang telah di putuskan pemerintah. Hilangnya kepercayaan terhadap suatu otoritas pemerintahan akan berakibat rusaknya tatanan hukum dan aturan yang menjadi prasyarat bagi suatu kedaulatan negara. Peraturan dan keteraturan (rule and order) menjadi modal dasar bagi terbangunnya demokrasi dan keadilan dalam masyarakat. Kepemimpinan yang stabil hanya dapat terjadi pada masyarakat yang memiliki disiplin dan patuh pada aturan yang telah disepakati. Krisis yang terjadi saat ini sering di sebut sebagai krisis kepercayaan terhadap pemegang kekuasaan yang berakibat luntarnya kedaulatan pemerintah untuk mengharuskan anggota masyarakat mematuhi hukum dan aturan. Sehingga hamper setiap keputusan atau kebijakan pemerintah selalu mendapat tantangan dalam proses penerapannya di masyarakat. Itulah sebabnya penegakan hukum dan pemulihan keadaan negara akibat konflik sosial menjadi sangat sukar dan memakan biaya yang besar.

2.1.5 Perubahan Sosial

Salah satu bentuk nyata dari perubahan sosial adalah modernisasi yaitu perubahan sosial budaya yang terarah yang didasarkan pada suatu perencanaan.

Modernisasi merupakan suatu persoalan yang harus dihadapi masyarakat, karena proses tersebut mencakup bidang-bidang yang sangat luas yang menyangkut proses disorganisasi, masalah-masalah sosial, konflik antar kelompok, hambatan-hambatan terhadap perubahan, dan lain sebagainya (Rosana, 2015).

Modernisasi dalam ilmu sosial merujuk pada sebuah bentuk transformasi dari keadaan yang kurang maju atau kurang berkembang ke arah yang lebih baik dengan harapan akan tercapai kehidupan yang lebih maju, berkembang, dan makmur. Modernisasi tidak sekedar menyangkut aspek yang materiil saja, melainkan juga aspek immaterial seperti pola pikir, tingkah laku, dan lain sebagainya.

Perubahan sosial sering dikaitkan dengan beberapa kata lain yang merujuk pada proses sosial yang sama, seperti industrialisasi, modernisasi, dan atau pembangunan. Bahkan didalam berbagai publikasi, kata-kata tersebut dipakai secara bergantian. Dengan kata lain perubahan sosial – perubahan perilaku masyarakat merupakan fungsi manifes dari suatu rekayasa sosial lewat upaya pembangunan yang dilambangkan atau diwujudkan dalam kegiatan industrialisasi menuju suatu masyarakat moderen. Perubahan perilaku itu merupakan salah satu konsekuensi utama dari proses modernisasi yang dialami suatu masyarakat.

Perubahan sosial adalah perubahan yang terjadi dalam masyarakat yang meliputi perubahan struktur, sistem, dan organisasi sosial sebagai akibat adanya modifikasi pola-pola kehidupan manusia, yang dipengaruhi oleh adanya kebutuhan intern dan ekstern masyarakat itu sendiri (Salam, 2015). Perubahan itu terjadi secara terus menerus, oleh karena itu perubahan sosial merupakan fenomena yang kompleks yang menembus berbagai tahapan dari kehidupan sosial.

Perubahan sosial itu sendiri terjadi dalam masyarakat, maupun terjadi karena faktor-faktor yang datang dari luar. Kalau dilihat saat ini, terjadinya suatu perubahan dalam masyarakat kebanyakan datang dari luar masyarakat. Terlebih dilihat dari segi komunikasi dimana dalam hal ini masyarakat didorong untuk menghubungkan apa yang didengar dan apa yang dilihat, apa yang diinginkan dan apa yang dilakukan, apa yang dilakukan dengan apa yang diperoleh.

Berdasarkan hal yang telah dikemukakan di atas, (Lorentius, 2017) menyatakan bahwa ada tiga kategori perubahan sosial yaitu, (1) Immanent Change; yang merupakan suatu bentuk perubahan sosial yang berasal dari dalam sistem itu sendiri dengan sedikit atau tanpa inisiatif dari luar, (2) Selective Contact Change; yaitu outsider secara tidak sadar dan spontan membawa ide-ide baru kepada anggota-anggota dari pada suatu sistem sosial, (3) Directed Contact Change; yaitu apabila ide-ide baru atau cara-cara baru tersebut dibawa dengan sengaja oleh outsider.

Masyarakat sebagai suatu sistem sudah tentu dalam perwujudannya, senantiasa mengalami perubahan yang dapat berupa kemajuan atau kemunduran, luas atau terbatas, cepat atau lambat. Sebagai suatu sistem, masyarakat terdiri dari sub-sub sistem yang saling berinteraksi dan secara abstrak masyarakat terdiri dari pranata sosial, struktur sosial, sistem nilai, norma, aturan, maupun kebiasaan-kebiasaan yang mewujudkan kedalam tatanan konkret sub sistem ekonomi, sub sistem sosial, sub sistem budaya, sub sistem politik, dan sub sistem-sub sistem yang lain baik langsung maupun tidak langsung.

2.2 Teori

Kehadiran teori dalam sebuah penelitian menjadi sangat penting, hal ini terkait dengan kajian yang dilakukan. Penggunaan teori diperlukan untuk memecahkan berbagai permasalahan dalam penelitian. Penelitian ini menggunakan teori Fungsionalisme Struktural, teori tersebut akan digunakan dalam mengungkap semua permasalahan yang ada dalam penelitian ini. Penerapan teori di dalam sebuah penelitian bisa saling bersinggungan dan memengaruhi ketika proses pengkajian dilakukan. Karena itu, teori yang digunakan mempunyai keterkaitan dan saling mengisi dalam mengatasi kekurangan dan memanfaatkan kelebihan teori lain dalam menganalisis suatu objek penelitian.

1) *Sustainable Development Theory*

Sustainable development goals sebagai sebuah gugus teori baru muncul pada penghujung tahun 2015 di atas konsensus 193 negara dan pemerintahan. Terkait dengan itu *sustainable development goals* sendiri telah melalui beberapa fase dalam perjalanannya untuk membuatnya lebih sempurna sebagai suatu sistem. *Sustainable Development Goals* (SDGs) merupakan tujuan atau dokumen baru yang direvisi di tahun 2015 sebagai tindak lanjut berakhirnya program MDGs. Isi dokumen ini terdiri dari 17 poin tujuan yang lebih rinci dibandingkan ICPD dan MDGs. Permasalahan lingkungan merupakan poin yang banyak ditambahkan di dokumen ini. Dokumen ini mencoba memadukan konsep *Economic Development Goals*, *Population Development Goals*, dan *Environmental Development Goals* yang pada akhirnya akan tercipta keberlanjutan. Dari ketiga pilar tersebut penting untuk dinyatakan bahwa ekonomi dan lingkungan merupakan faktor yang saling memiliki implikasi langsung,

misalkan dalam aspek ekonomi yang dimaksud adalah untuk menciptakan kepekaan terhadap potensi dan batas pertumbuhan ekonomi, implikasinya kepada masyarakat dan lingkungan, konsumsi yang bertanggung jawab dan berkelanjutan, sementara dalam pilar lingkungan memiliki tujuan untuk meningkatkan kesadaran akan sumber daya dan kerapuhan fisik kaitannya dengan aktivitas manusia dengan lingkungan, perubahan iklim, perlindungan lingkungan dan keragaman hayati (Tristananda, 2018). Ketiga pilar ini yang memiliki turunan dalam bentuk tujuh belas tujuan. Dalam tujuan-tujuan tersebut yang memiliki korelasi langsung dengan dua pilar yang memiliki kaitan pembangunan dan lingkungan adalah poin 9, yang menekankan pembangunan infrastruktur yang baik dan menciptakan industri yang inovatif dan berkelanjutan., poin 15), Menjaga dan melakukan konsevasi terhadap sumberdaya lahan dan hutan (Nurkholis, 2016). Pembangunan jalur kereta api di Kecamatan Labakkang kabupaten Pangkep meimbulkan berbagai macam bentuk perubahan dan dampak seperti pada alih fungsi lahan dari lahan pertanian menjadi rel dan stasiun, sehingga merusak sebagian lahan pertanian dan sering terjadi banjir di kawasan lahan tersebut.

2) Teori Struktural Fungsionalisme

Menurut Persons (1974) dalam (Wirawan, I, 2015) fungsi adalah kumpulan tindakan yang ditunjukkan ke arah pemenuhan kebutuhan tertentu atau kebutuhan system. Teori Struktural fungsionalisme Talcott Persons dimulai dengan empat fungsi penting untuk semua system “tindakan” yang disebut dengan AGIL (Adaptation, Goal Attainment, Integration, Latency).

a. Adaptation/Adaptasi

Sebuah system harus menanggulangi situasi eksternal yang gawat. System harus menyesuaikan diri dengan lingkungan itu dengan kebutuhannya. Oleh karena itu masyarakat yang terkena dampak pembangunan jalur kereta api harus beradaptasi dengan kondisi tersebut.

b. Goal Attainment/Pencapaian Tujuan

Sebuah sistem harus mendefinisikan diri untuk mencapai tujuan utamanya. Dengan pembangunan rel kereta ini diharapkan mempercepat lalu lintas orang dan barang, dari Makassar menuju Parepare, dan sebaliknya.

c. Integration/Integrasi

Sebuah sistem harus mengatur antar hubungan bagian-bagian yang menjadi komponennya. Sistem juga harus mengolah antar hubungan ketiga fungsi lainnya (A, G, L). Dalam mencapai tujuan pembangunan jalur kereta api ini memerlukan partisipasi masyarakat serta pemanfaatan lingkungan untuk pembangunan.

d. Latency/Pemeliharaan Pola

Sebuah sistem harus melengkapi, memelihara, dan memperbaiki, maupun pola-pola motivasi yang menciptakan dan menopang motivasi. Salah satu langkah yang dilakukan pemerintah untuk mempercepat pembangunan infrastruktur, khususnya di bidang pembangunan transportasi, dengan melaksanakan Proyek Strategis Nasional (PSN) yang ditetapkan dalam Perpres Nomor 58 Tahun 2017 yang dapat mempercepat pertumbuhan ekonomi dan menciptakan lapangan kerja.

2.3 Kerangka Pikir

Pembangunan kereta api di Sulawesi Selatan saat ini sudah terbangun kurang lebih 110 km, terbentang dari Kab. Maros sampai dengan perbatasan Kab. Barru. Sementara yang sudah beroperasi adalah angkutan penumpang dengan uji

coba terbatas di lintas Garongkong sampai dengan Mangilu. Proyek Kereta Api Makassar - Parepare merupakan bagian dari jaringan kereta api Trans Sulawesi yang akan menghubungkan Makassar sampai dengan Manado.

Proyek Kereta Api Makassar – Parepare diharapkan membawa manfaat dan dampak ekonomi di sepanjang jalur pada wilayah Sulawesi Selatan yaitu sebagai alternatif transportasi akan mampu menghemat nilai waktu perjalanan, biaya operasi kendaraan terutama logistik serta mendukung pencapaian Sustainable Development Goals (SDG), Pertumbuhan Ekonomi dan Pekerjaan yang Layak. sehingga dapat melayani kebutuhan transportasi dan logistik masyarakat meningkatkan pertumbuhan ekonomi Sulawesi Selatan.

Dalam proyek pembangunan jalur kereta api di Kecamatan Labakkang tidak terlepas dari dampak yang ditimbulkan, yakni suatu perubahan yang terjadi sebagai akibat dari adanya aktivitas, yang bersifat alamiah (Susanto, 2020). Dalam konteks penelitian ini, pembangunan jalur kereta api adalah sebuah aktivitas yang menyebabkan terjadinya beberapa perubahan yang signifikan dan memberikan dampak bagi kehidupan masyarakat sekitar. Dampak yang terjadi meliputi semua aspek wilayah, baik yang bersifat lingkungan, sosial. Dampak yang ditimbulkan dari aktivitas pembangunan bisa berupa dampak yang positif maupun dampak negatif, yang bersifat langsung maupun tidak langsung.

Pembangunan berkelanjutan dikenal dengan sebutan tiga pilar berkelanjutan yang menghubungkan tiga aspek yaitu aspek lingkungan, ekonomi dan sosial. Pembangunan berkelanjutan akan berkaitan dengan faktor – faktor yang bersinggungan dengan kehidupan sehari-hari, masalah alam dan aspek lingkungan secara langsung maupun tidak langsung. Dalam Penelitian ini pembangunan jalur kereta api yang berlokasi di Kecamatan Labakkang Kabupaten

Pangkep akan dikaji mengenai dampak lingkungan yang ditimbulkan dengan Sustainable Development Theory.

Pembangunan infrastruktur tidak dapat dipisahkan dengan perubahan sosial. Masyarakat tidak terlepas dengan perubahan yang terjadi dalam pemenuhan kebutuhan hidupnya. Teori AGIL adalah teori dasar yang digunakan dalam pembangunan berkelanjutan. *Adaptation* atau adaptasi yaitu program harus dapat beradaptasi atau menyesuaikan diri dengan lingkungan dimana program pembangunan yang berkelanjutan tersebut dilaksanakan. Jangan sampai program yang akan dilakukan tersebut bertentangan dengan nilai, norma, budaya dan kearifan lokal wilayah tersebut.

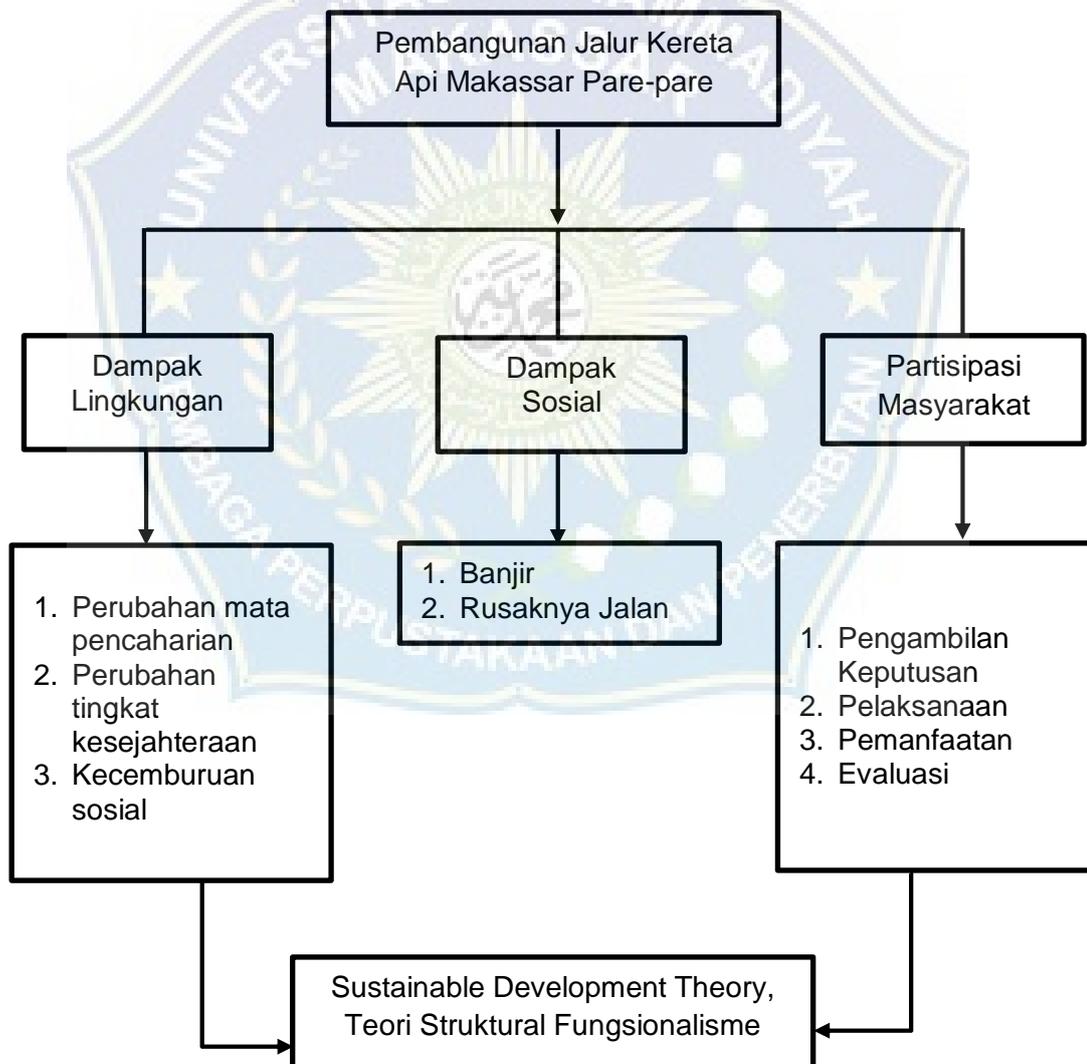
Goal Attainment atau pencapaian tujuan Untuk memperoleh hasil yang maksimal dari suatu program, harus terdapat tujuan yang jelas dalam perencanaan program pembangunan yang berkelanjutan. Tujuan yang jelas tersebut dapat membantu pelaksana program untuk fokus dalam pencapaian tujuan.

Integration atau integrasi adalah suatu sistem yang membantu mengatur hubungan antar bagian yang menjadi bagian dari program tersebut. Sebagai gambarannya, dalam pelaksanaan pembangunan jalur kereta, terdapat berbagai macam tahapan yang harus dilakukan sebelumnya. Tahapan - tahapan tersebut harus terintegrasi dengan sistematis agar tidak terjadi kegagalan maupun keterlambatan. Tidak hanya pada program, integrasi juga mengatur hubungan antara *adaptation*, *goal attainment* dan *latency*.

Latency atau pemeliharaan pola merupakan pemeliharaan pola atau sistem yang harus saling melengkapi, dan memperbaiki pola - pola kultural yang

menciptakan dan menopang motivasi. Sehingga, program pembangunan yang berkelanjutan dapat terus berjalan.

Dalam penelitian ini partisipasi yang akan dibahas adalah partisipasi dalam bidang pembangunan, lebih tepatnya adalah partisipasi masyarakat dalam kegiatan-kegiatan pembangunan. Partisipasi masyarakat diartikan sebagai keikutsertaan atau keterlibatan dari masyarakat dalam satu tahapan atau lebih dalam pelaksanaan pembangunan jalur kereta api di kecamatan Labakkang, Kabupaten Pangkep.



Bagan 1. Kerangka Pikir

2.4 Penelitian Terdahulu

- 1) Dampak Pembangunan Infrastruktur Jalan Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Masyarakat Di Desa Semangat Gunung, Kabupaten Karo, Sumatera Utara (Ompusunggu, 2019) Penelitian ini dilakukan di Desa Semangat Gunung, Kabupaten Karo. Dengan tujuan untuk mengetahui bagaimana dampak pembangunan infrastruktur jalan terhadap pertumbuhan ekonomi masyarakat. Metode penelitian ini menggunakan penelitian kualitatif dengan metode deskriptif. Pengumpulan data dilakukan dengan memberikan daftar pertanyaan dalam bentuk angket dan wawancara yang mendalam, dengan metode analisis deskriptif. Hasil penelitian menunjukkan beberapa dampak positif diantaranya yaitu karena adanya alat transportasi membantu masyarakat untuk berbelanja dan menjual hasil panen, aktivitas lebih cepat, terjadi pemerataan pembangunan di wilayah Kabupaten Karo dan sekitarnya, terbuka jalur-jalur alternatif. Ada juga terdapat beberapa dampak negatif, diantaranya trotoar terkadang menjadi beralih fungsi menjadi tempat untuk berdagang, retribusi yang diperoleh dari daerah tujuan wisata kurang dipergunakan dengan baik, pemeliharaan jalan dari simpang Doulu-Semangat Gunung tidak diperhatikan secara periodik, padahal jumlah retribusi terus ditingkatkan, dan terjadi Kemacetan dan genangan air yang disebabkan oleh hujan lebat.

Perbedaan dengan saya yaitu terletak pada fokus penelitian dimana penelitian tersebut hanya pada aspek pertumbuhan ekonomi masyarakat sedangkan penelitian yang akan saya lakukan yaitu untuk mengkaji berbagai dinamika sosial yang terjadi akibat adanya pembangunan jalur kereta api.

Adapun persamaanya yaitu pada jenis penelitian dan teknik pengumpulan data.

- 2) Pengaruh Perkembangan Pembangunan Infrastruktur Jalan Terhadap Pertumbuhan Pemanfaatan Lahan Kota (Susanti, 2013). Penelitian dilaksanakan di Wilayah Kota Bandar Lampung Provinsi Lampung. Data primer pada penelitian ini antara lain adalah hasil survey eksisting guna updateing data dan hasil wawancara dengan Dinas-dinas atau Satuan Perangkat Kerja Daerah (SKPD) yang membidangnya. Pada penelitian ini dilakukan analisis menggunakan alat bantu Sistem Dinamik dan Sistem Informasi Geografis (SIG), dan pertama dilakukan analisis terhadap skenario dasar yaitu skenario untuk melihat kecenderungan perkembangan kota pasca pembangunan infrastruktur di wilayah kota Bandar Lampung, kemudian disusun beberapa skenario untuk menyempurnakan hasil simulasi pada skenario dasar, kemudian dilakukan analisis terhadap masing-masing skenario yang telah disusun yang tujuannya mencari skenario terbaik untuk mengendalikan pemanfaatan lahan kota akibat pembangunan infrastruktur yang terus berkembang. Hasil analisis menggunakan SIG Dinamik dapat dilihat masing-masing skenario bagi perkembangan kota bandar lampung beberapa tahun kedepan dan arahan alokasi lahan secara spasial, sehingga dapat dipilih skenario yang paling optimal untuk digunakan bagi kebijakan sebagai upaya pengendalian pemanfaatan lahan sebagai langkah antisipasi perkembangan infrastruktur jalan di kota Bandar Lampung.

Perbedaan terletak pada focus penelitian yaitu mengarah pada dampak pemanfaatan lahan akibat pembangunan serta metode penelitian

yang dilakukan yaitu pada penelitian tersebut menggunakan analisis SIG. Sedangkan pada penelitian yang akan dilakukan adalah mengenai dampak sosial dan lingkungan dari pembangunan.

- 3) Analisis mengenai Dampak Lingkungan Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung dalam Perspektif Kritis Environmentalisme (Sanjaya & Puspitasari, 2020). Penelitian ini bertujuan untuk melihat pembangunan Kereta Api Cepat Jakarta-Bandung dengan teori kritis tentang Environmentalisme. Masalah yang dirumuskan dalam penelitian ini adalah "Bagaimana Realisasi Analisis Mengenai Dampak Lingkungan Pembangunan Kereta Api Berkecepatan Tinggi Jakarta-Bandung?". Penelitian ini bertujuan untuk mengeksplorasi beberapa karakteristik lingkungan dari para peneliti hubungan internasional, yang dapat ditemukan di Kereta Cepat Jakarta-Bandung. Penelitian ini menunjukkan bahwa ada beberapa masalah yang terjadi baik dari segi hukum, maupun dari mereka yang berasal dari masyarakat. Tidak hanya menemukan masalah secara umum, baik dari segi Teori Hubungan Internasional menemukan beberapa penyimpangan yang dibuktikan oleh teori-teori seperti Tragedy of Commons.

Perbedaan penelitian ini terletak pada teori yang digunakan pandangan teori ekonomi bahwa transportasi kereta cepat ini dimasukkan kedalam private goods bukannya public goods. Sedangkan teori yang akan dipakai peneliti dalam penelitian ini adalah teori structural fungsional.

- 4) Analisis Konflik Komunikasi Interpersonal Pihak Pengadilan Negeri dan Pemilik Lahan dalam Proses Ganti Rugi Lahan Rel Kereta Api di Kabupaten Pangkep (Yomir et al., 2022). Tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis strategi penyelesaian konflik komunikasi interpersonal dalam

pembebasan lahan KA serta untuk menganalisis faktor yang menghambat konflik komunikasi interpersonal antara Pengadilan Negeri dan warga dalam proses lahan Kereta Api di Kabupaten Pangkejene dan Kepulauan (PANGKEP). Metode penelitian yang digunakan yaitu metode kualitatif dengan pendekatan studi kasus. Pemilihan informan menggunakan Teknik Purposive Sampling sebanyak 21 Orang. Teknik pengumpulan data yang digunakan yaitu wawancara mendalam (*indepth interview*), observasi non partisipan, studi pustaka, dan dokumentasi. Analisis data yang dilakukan yaitu dengan data condensation, data display, dan conclusions drawing. Hasil penelitian menunjukkan bahwa strategi penyelesaian konflik komunikasi interpersonal dalam pembebasan lahan Kereta Api yaitu terdiri dari 5 (lima) strategi dalam membangun komunikasi serta faktor yang menghambat konflik komunikasi interpersonal antara pengadilan negeri dan warga dalam proses lahan kereta api di Kabupaten Pangkejene dan Kepulauan (Pangkep) yaitu terdiri dari 4 (empat) faktor.

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Jenis dan Pendekatan Penelitian

3.1.1 Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini adalah penelitian kualitatif, (Abdussamad, 2021) mengemukakan metode kualitatif sebagai prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang dapat diamati. Penelitian ini berupaya mengungkap segala fenomena yang terjadi dalam kehidupan masyarakat serta menganalisis data-data yang diperoleh dari informan mengenai realita yang terjadi serta dapat dipertanggung jawabkan secara ilmiah.

3.1.2 Jenis Pendekatan

Jenis pendekatan yang dilakukan dalam penelitian ini adalah studi kasus yang merupakan penelitian dimana peneliti menggali suatu fenomena tertentu (kasus) dalam suatu waktu dan kegiatan (program, even, proses, institusi atau kelompok sosial) serta mengumpulkan informasi secara terinci dan mendalam dengan menggunakan berbagai prosedur pengumpulan data selama periode tertentu (Creswell, 1989) dalam (Abdussamad, 2021).

3.2 Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian ini terkait dengan Proyek pembangunan jalur kereta api ini memberikan dampak terhadap masyarakat yang ada di daerah tersebut. Waktu yang digunakan peneliti untuk penelitian ini dilaksanakan sejak tanggal dikeluarkannya ijin penelitian dalam kurung waktu tertentu yang meliputi pengumpulan data, pengolahan yang meliputi penyajian dalam bentuk tesis dan proses bimbingan.

Tabel 3.1 Rencana Penelitian

Waktu	Bulan ke-																			
	I				II				III				IV				V			
Kegiatan	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Penyusunan Proposal	■	■	■																	
Bimbingan dan Seminar Proposal				■	■	■	■													
Revisi Proposal								■												
Penelitian									■	■	■	■	■	■	■	■				
Penyusunan Tesis															■					
Bimbingan Tesis															■	■	■	■	■	
Ujian																				■

3.3 Instrumen Penelitian

Dalam penelitian kualitatif, alat atau instrumen utama pengumpulan data adalah manusia atau peneliti itu sendiri dengan cara mengamati, bertanya, mendengar, meminta dan mengambil data penelitian. Peneliti harus mendapatkan data yang valid sehingga tidak sembarang narasumber yang diwawancarai. Oleh karena itu, kondisi informan pun harus jelas sesuai dengan kebutuhan data agar dapat diakui kebenarannya. Untuk mengumpulkan data dari sumber informasi (informan), peneliti sebagai instrument utama penelitian memerlukan instrumen bantuan. Ada dua macam instrument bantuan yang lazim digunakan yaitu:

a) Panduan atau Pedoman Wawancara Mendalam

Ini adalah suatu tulisan singkat yang berisi daftar informasi yang perlu dikumpulkan. Pertanyaan-pertanyaan lazimnya bersifat umum yang memerlukan jawaban penjelasan, bukan hanya berisi jawaban ya atau tidak.

b) Dokumentasi

Selain melalui observasi dan wawancara, informasi juga dapat diperoleh melalui fakta yang tersimpan dalam bentuk surat, catatan harian,

arsip foto, hasil rapat, cenderamata, jurnal kegiatan dan sebagainya. Data berupa dokumen seperti ini biasanya digunakan untuk menggali informasi yang telah terjadi dimasa silam. Peneliti perlu memiliki kepekaan teoretik dalam memaknai semua dokumen tersebut sehingga tidak sekadar barang yang tidak bermakna. (Rahardjo, 2011)

c) Pedoman Observasi

Pedoman observasi yaitu petunjuk yang berisi penjelasan dan pokok-pokok yang harus diteliti dalam melakukan observasi. Pedoman observasi berisikan tentang daftar kegiatan yang akan diamati dengan memberikan tanda berupa cek list pada peristiwa (Ricco Apriadi, 2013).

3.4 Informan Penelitian

Informan merupakan sumber data untuk mendapatkan informasi yang berhubungan dengan masalah yang menjadi focus penelitian. Untuk menentukan informan dalam penelitian ini, peneliti memilih teknik purposive sampling. Teknik purposive sampling adalah teknik pengambilan sampel sumber data dengan pertimbangan tertentu. Pertimbangan tertentu ini, misalnya orang tersebut yang dianggap paling tahu tentang apa yang kita harapkan, atau mungkin dia sebagai penguasa sehingga akan memudahkan peneliti menjelajahi objek/situasi sosial yang diteliti.

Dalam teknik purpose sampling peneliti memilih subyek penelitian dengan tujuan untuk menentukan informan kunci (key informan) yang sesuai dengan fokus penelitian yang dilakukan secara sengaja tanpa dibuat-buat untuk mendapatkan kekuatan akurasi. Adapun klasifikasi dalam Informan Penelitian ini adalah:

- a) Informan key adalah mereka yang mengetahui dan memiliki berbagai informasi pokok yang diperlukan dalam penelitian. Misalnya informan yang

memiliki peran strategis dalam berbagai kegiatan di lingkungan masyarakat, seperti tokoh masyarakat.

- b) Informan utama yaitu mereka yang terlibat langsung dalam interaksi social yang diteliti. Misalnya informan langsung dalam berbagai interaksi dalam kegiatan pembangunan jalur kereta api seperti masyarakat yang lahannya dibangun jalur kereta api.
- c) Informan tambahan adalah siapa saja yang ditemukan di wilayah penelitian yang diduga dapat memberikan informasi tentang masalah yang diteliti seperti informan yang hanya sebatas mengetahui lokasi penelitian dan juga mengenai kegiatan pembangunan jalur kereta api namun tidak terlibat langsung dalam kegiatan tersebut dalam hal ini pihak kecamatan dan akademisi.

3.5 Jenis dan Sumber Data

- a) Sumber data terbagi menjadi dua yaitu data primer dan data sekunder. Data primer adalah data yang diperoleh peneliti secara langsung dari hasil observasi dan wawancara peneliti dengan narasumber.
- b) Data sekunder adalah data yang diperoleh peneliti dari sumber yang sudah ada berupa buku, jurnal, blog, web, dan arsip yang terkait dengan tujuan penelitian.

3.6 Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data ini merupakan langkah yang paling utama dalam penelitian, karena tujuan utama dari penelitian adalah untuk mendapatkan data. Adapun teknik pengumpulan data yang digunakan data sebagai berikut:

a) Observasi

Observasi (observation) atau pengamatan merupakan suatu teknik atau cara mengumpulkan data dengan jalan mengadakan pengamatan terhadap kegiatan yang sedang berlangsung. Teknik observasi boleh dikatakan merupakan keharusan dalam pelaksanaan penelitian kualitatif. Hal ini disebabkan karena banyaknya fenomena sosial yang tersamar atau kasat mata, yang sulit terungkap bilamana hanya digali melalui wawancara. Metode ini merupakan pencatatan dan pengamatan secara sistematis terhadap fenomena-fenomena yang ada di tempat penelitian. Metode ini juga digunakan untuk mendapatkan data yang bersifat fisik, yang tidak dapat di peroleh dengan cara interview.

b) Wawancara

Interview atau wawancara merupakan alat pengumpul informasi dengan cara mengajukan sejumlah pertanyaan secara lisan untuk dijawab secara lisan pula. Ciri utama dari interview adalah kontak langsung dengan tatap muka antara pencari informasi (interviewer) dan sumber informasi (interviewee).

c) Dokumentasi

Metode dokumentasi yaitu mencari data mengenai hal-hal atau variabel yang berupa catatan, buku, transkrip, surat kabar, prasasti, notulen rapat, agenda, dan sebagainya.

3.7 Teknik Analisis Data

Analisa data dalam penelitian adalah proses mencari dan menyusun data secara sistematis yang diperoleh dari hasil observasi, wawancara, dan dokumentasi, dengan cara mengorganisasikan data kedalam kategori, menjabarkan kedalam unit-unit, melakukan sintesa, menyusun kedalam pola, memilih mana yang penting dan yang akan dipelajari, dan membuat kesimpulan

sehingga mudah difahami oleh diri sendiri maupun orang lain, supaya mudah di fahami dan dimengerti.

Menurut Moelong (1989) dalam buku metodologi penelitian kualitatif (Salim & Syahrudin 2012), Analisis data dimaksudkan untuk menentukan unsur-unsur atau bagian-bagian yang berisikan kategori yang lebih kecil dari data penelitian. Analisis data dalam penelitian kualitatif dilakukan pada saat pengumpulan data berlangsung dan setelah selesai pengumpulan data pada saat tertentu. Menurut (Siyoto & Sodik, 2015) aktivitas dalam analisis data terdiri dari reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan.

a) Reduksi Data

Mereduksi data berarti merangkum, memilih hal-hal yang pokok, memfokuskan pada hal-hal yang penting, dicari tema dan polanya dan membuang yang tidak perlu. Reduksi data bisa dilakukan dengan jalan melakukan abstraksi. Abstraksi merupakan usaha membuat rangkuman yang inti, proses dan pernyataan-pernyataan yang perlu dijaga sehingga tetap berada dalam data penelitian. Dengan demikian, tujuan dari reduksi data ini adalah untuk menyederhanakan data yang diperoleh selama penggalan data di lapangan. Data yang diperoleh dalam penggalan data sudah barang tentu merupakan data yang sangat rumit dan juga sering dijumpai data yang tidak ada kaitannya dengan tema penelitian tetapi data tersebut bercampur baur dengan data yang ada kaitannya dengan penelitian.

b) Penyajian data

Penyajian data adalah sekumpulan informasi tersusun yang memberi kemungkinan adanya penarikan kesimpulan. Langkah ini dilakukan dengan menyajikan sekumpulan informasi yang tersusun yang memberi kemungkinan

adanya penarikan kesimpulan. Penyajian data dilakukan untuk dapat melihat gambaran keseluruhan atau bagian-bagian tertentu dari gambaran keseluruhan. Pada tahap ini peneliti berupaya mengklasifikasikan dan menyajikan data sesuai dengan pokok permasalahan yang diawali dengan pengkodean pada setiap subpokok permasalahan.

c) Kesimpulan atau verifikasi

Kesimpulan atau verifikasi adalah tahap akhir dalam proses analisa data. Pada bagian ini peneliti mengutarakan kesimpulan dari data-data yang telah diperoleh. Kegiatan ini dimaksudkan untuk mencari makna data yang dikumpulkan dengan mencari hubungan, persamaan, atau perbedaan. Penarikan kesimpulan bisa dilakukan dengan jalan membandingkan kesesuaian pernyataan dari subyek penelitian dengan makna yang terkandung dengan konsep-konsep dasar dalam penelitian tersebut.

Tahapan-tahapan diatas terutama tahapan reduksi dan penyajian data, tidak melulu terjadi secara beriringan. Akan tetapi kadang setelah dilakukan penyajian data juga membutuhkan reduksi data lagi sebelum ditarik sebuah kesimpulan. Tahapan- tahapan diatas bagi penulis tidak termasuk pada metode analisis data tetapi masuk kepada strategi analisis data. Karena, metode sudah paten sedangkan strategi bisa dilakukan dengan keluwesan peneliti dalam menggunakan strategi tersebut. Dengan demikian, kebiasaan peneliti menggunakan metode analisis kualitatif menentukan kualitas analisis dan hasil penelitian kualitatif.

3.8 Teknik Keabsahan Data

Keabsahan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah credibility (derajat kepercayaan) dengan menggunakan teknik triangulasi. Tujuan dari triangulasi bukan untuk mencari kebenaran tentang beberapa fenomena, tetapi

lebih pada peningkatan pemahaman peneliti terhadap apa yang telah ditemukan (Hardani et al., 2020). Triangulasi terdiri dari empat bagian yaitu triangulasi sumber, triangulasi waktu, triangulasi teori, dan triangulasi pakar.

a) Triangulasi Sumber

Triangulasi sumber data dimaksudkan agar dalam proses pengumpulan data peneliti menggunakan multi sumber data, yakni dapat dilakukan dengan menggunakan sumber data melalui informan, fenomena-fenomena yang terjadi, serta dokumen.

b) Triangulasi Waktu

Waktu yang digunakan peneliti untuk penelitian ini dilaksanakan sejak tanggal dikeluarkannya ijin penelitian dalam kurung waktu tertentu.

c) Triangulasi Teori

Triangulasi teori dilakukan dalam menguji keabsahan data menggunakan perspektif lebih dari satu dalam membahas permasalahan-permasalahan yang dikaji, sehingga dapat dianalisis dan ditarik kesimpulan yang lebih utuh dan menyeluruh.

3.9 Etika Penelitian

Etika penelitian adalah standar tata perilaku peneliti selama melakukan penelitian, mulai dari menyusun desain penelitian, mengumpulkan data lapangan (melakukan wawancara, observasi, dan pengumpulan data dokumen), menyusun laporan penelitian hingga mempublikasikan hasil penelitian, misalnya:

- a) Menginformasikan tujuan penelitian kepada informan
- b) Meminta persetujuan informan (informant consent)
- c) Menjaga kerahasiaan informan, jika penelitiannya dianggap sensitif

- d) Meminta izin informan jika ingin melakukan perekaman wawancara, atau mengambil gambar informan.



BAB IV

GAMBARAN UMUM OBJEK PENELITIAN

4.1 Sejarah Lokasi Penelitian

Labakkang adalah sebuah Kecamatan di Kabupaten Pangkep, Sulawesi Selatan. Kata “Labakkang” (Bahasa Makassar) secara harfiah berasal dari kata Labba yang artinya luas atau lebar. Dalam terminologi bahasa Makassar, aklaba berarti melebarkan. Bisa juga diartikan pelesir atau istirahat. Jadi, arti kata Labakkang yang sesungguhnya ialah suatu tempat yang biasa digunakan untuk istirahat (tempat melepas lelah); tempat persinggahan; atau tempat rekreasi. Penamaan ini mengacu kepada luasnya bentangan wilayah pesisir dari ujung utara sampai ke ujung selatan sepanjang pantai baratnya, disamping karena daerah ini banyak dikunjungi pada pendatang dari luar daerah yang akhirnya menetap dan berketurunan disitu. (Makkulau, 2008).

Masyarakat Kecamatan Labakkang dihuni oleh dua etnis mayoritas, yakni etnis Bugis pada bagian timurnya dan Etnis Makassar pada bagian baratnya kenyataan ini menurut Andi Bahoeroe Karaeng Gaoe (Karaeng Loloa) karena pada waktu itu Somba Labakkang meminta bantuan orang – orang dari Bone dan Soppeng untuk membuka hutan dan lahan pertanian untuk bercocok tanam pada bagian timur Labakkang sehingga pendatang Bugis tersebut akhirnya menetap disitu secara turun-temurun. Begitu pula halnya dengan kedatangan Orang – orang dari Gowa dan Galesong ke Labakkang bagian barat untuk menetap, membuka hutan dan bercocok tanam dengan persetujuan Somba Labakkang. Pada waktu itu Labakkang sangat terkenal dengan potensi hasil pertaniannya sehingga daerah ini banyak didatangi oleh orang – orang Bugis dan Makassar dari berbagai daerah. Kedua etnis ini hidup rukun dan damai.

Sejarah Kecamatan Labakkang tidak dapat dipisahkan dengan sejarah kekaraengan di Kabupaten Pangkep khususnya di Labakkang. Dari sejumlah kerajaan yang pernah ada di Sulawesi Selatan, hanya tiga kerajaan yang diketahui rajanya bergelar “sombaya” yang berarti raja yang disembah, yaitu hanya Kerajaan Gowa, Kerajaan Bantaeng dan Kerajaan Labakkang. Sampai kira – kira Tahun 1653 Masehi, Kerajaan Labakkang bernama Kerajaan Lombasang. Perubahan nama dari Lombasang menjadi Labakkang adalah atas perintah Sultan Hasanuddin setelah naik takhta dalam tahun 1653 sebagai Raja Gowa 16. Diduga perubahan itu didasari atas kesamaan nama Lombasang dengan nama kecil Sultan Hasanuddin, I Mallombasi. (Makkulau, 2008)

4.2 Letak Geografis

Secara geografis wilayah Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan, meliputi seluruh wilayah administratif Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan. Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan memiliki luas wilayah 12.362,29 km², luas wilayah tersebut meliputi: daratan seluas 898,29 km² dan laut 4 mil seluas 11.464 km². Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan terdiri dari 13 kecamatan dengan 103 Kelurahan/Desa, kecamatan-kecamatan yang terdapat di Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan yaitu Kecamatan Liukang Tangaya, Kecamatan Liukang Kalmas, Kecamatan Liukang Tupabbiring, Kecamatan Liukang Tupabbiring Utara, Kecamatan Pangkajene, Kecamatan Minasa Te'ne, Kecamatan Balocci, Kecamatan Tondong Tallasa, Kecamatan Bungoro, Kecamatan Labakkang, Kecamatan Ma'rang, Kecamatan Segeri, Kecamatan Mandalle

Dengan batas wilayah administratif Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan adalah Sebelah Utara berbatasan dengan Kabupaten Barru, sebelah Timur berbatasan dengan Kabupaten Bone, sebelah Selatan berbatasan dengan

Kabupaten Maros, dan sebelah Barat berbatasan dengan Pulau Kalimantan, Pulau Jawa dan Madura, Pulau Nusa Tenggara dan Pulau Bali.

Wilayah Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan terletak pada ketinggian 100 – 1000 m di atas permukaan laut, kondisi topografi yang relatif bervariasi secara garis besar dapat dibagi dalam 4 (empat) bagian yaitu:

- a) Dataran rendah (0-25 Mpd) sebagian besar terletak di Kecamatan Pangkajene, Kecamatan Minasa Te'ne, Kecamatan Bungoro, Kecamatan Labakkang, Kecamatan Ma'rang, Kecamatan Segeri dan Kecamatan Mandalle.
- b) Dataran Tinggi (25-100 Mpd) terletak di sebahagian wilayah Kecamatan Balocci, Kecamatan Tondong Tallasa, Kecamatan Segeri, Kecamatan Minasa Te'ne dan Kecamatan Mandalle, terutama dibagian utara.
- c) Dataran Pegunungan (500-1000 Mpd), sebahagian besar di Kecamatan Balocci, Kecamatan Mandalle, Kecamatan Segeri dan Kecamatan Tondong Tallasa atau pada bagian timur Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan.
- d) Daerah Pesisir terletak di bagian pantai barat Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan terutama pada Kecamatan Pangkajene, Labakkang, Ma'rang, Segeri dan Mandalle, serta kecamatan kepulauan Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan yang tergolong sebagai daerah datar terletak pada Kecamatan Liukang Tupabiring, Liukang Tupabiring Utara, Liukang Tangaya, dan Liukang Kalmas.

Secara garis besar kondisi kemiringan lahan di Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan terbagi dalam 4 (empat) kategori wilayah yaitu dimana berdasarkan data hasil penelitian Laporan Geologi Terpadu Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan. Klasifikasi pengelompokan sudut lereng yang terdapat di Kabupaten

Pangkajene dan Kepulauan, yaitu wilayah Sudut Lereng 0-2 %, wilayah Sudut Lereng 2-15 %, wilayah Sudut Lereng 15-45 %, wilayah Sudut Lereng > 45 %.

Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan kondisi tipe iklim ini menjadi iklim tipe C1 dengan bulan kering < 2 bulan, iklim tipe C2 dengan bulan kering 2-3 bulan, dan iklim dengan bulan kering 3 bulan. Keduanya memiliki bulan basah antara 5-6 bulan secara berturut-turut dalam satu tahun dengan curah hujan rata-rata 2.500-3.000 mm/tahun. Tipe ini merupakan tipe iklim Tropis basah. Temperatur udara di Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan berada pada kisaran 21o - 31o atau rata-rata suhu udara 26,4 oC. Keadaan angin berada pada kecepatan sedang, dimana pada daerah ketinggian kelembaban udara rendah sedangkan pada wilayah pesisir kelembaban udara tinggi.

Luas wilayah Kecamatan Labakkang sebesar 98,46 Km² yang terletak antara 400-450 Lintang utara, 400-450 Lintang selatan, 110-120 Bujur Timur dan 110-120 Bujur Barat dengan batas administrasi yaitu Sebelah utara berbatasan dengan Kecamatan Ma'rang, Sebelah timur berbatasan dengan Kecamatan Bungoro, Sebelah selatan berbatasan dengan Kecamatan Bungoro, Sebelah barat berbatasan dengan Kecamatan Liukang Tupabbiring.

Secara administrasi Kecamatan Labakkang di bagi atas tiga belas desa/kelurahan dengan jarak ke Ibu Kota Kabupaten 8 Km. Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan dialiri oleh 5 (lima) sungai yang cukup besar yang mengalir dari timur ke barat Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan, sungai yang terpanjang adalah sungai Tabo-Tabo yang melintas di kecamatan Pangkajene, Bungoro, Minasate'ne, Labakkang dan semuanya langsung bermuara kelautan, sehingga airnya masih dipengaruhi oleh kondisi pasang surut. Potensi sumber daya air permukaan pada aliran sungai, selain dapat dimanfaatkan sebagai

sumber air bersih untuk keperluan air minum dan rumah tangga, juga dapat dimanfaatkan untuk pertanian dan untuk kegiatan industri. Untuk lebih jelasnya dapat di lihat pada peta administrasi Kecamatan Labakkang.

4.3 Keadaan Penduduk

Kondisi dan perkembangan penduduk berperan penting dalam perencanaan pembangunan. Penduduk merupakan modal dasar keberhasilan pembangunan suatu wilayah. Besaran, komposisi, dan distribusi penduduk akan mempengaruhi struktur ruang dan kegiatan sosial dan ekonomi masyarakat. Seluruh aspek pembangunan memiliki korelasi dan interaksi dengan kondisi kependudukan yang ada. Penduduk Kecamatan Labakkang yang terdiri dari tiga belas desa/kelurahan memiliki jumlah penduduk sebesar 46.440 jiwa dimana jumlah penduduk tertinggi adalah Kelurahan Labakkang yaitu sebesar, 5.150 jiwa dengan kepadatan penduduk sebesar 1.144 jiwa/Km², kemudian Desa Taraweang dengan jumlah penduduk sebesar 5.007 jiwa dengan kepadatan penduduk sebesar 505 jiwa/Km², sedangkan desa dengan jumlah penduduk terendah adalah Desa Patallasang dengan jumlah penduduk sebesar 1.927 jiwa dengan kepadatan penduduk 262 jiwa/Km² (BPS Pangkep, 2021)

4.4 Pendidikan

Pada dasarnya, mayoritas penduduk Kabupaten Pangkep tidak bersekolah lagi. Hal ini tentu sangat wajar mengingat penduduk yang berusia sekolah (5-24 tahun) jumlahnya lebih sedikit dibandingkan penduduk yang berusia 25 tahun keatas. Berdasarkan Gambar, ditahun 2017 terdapat 64.69% penduduk Kabupaten Pangkep yang tidak bersekolah lagi, 26.96% yang sedang atau masih bersekolah dan 8.35% sisanya tidak/belum pernah bersekolah. Mereka yang ada

pada kelompok tidak/belum pernah bersekolah termasuk diantaranya penduduk yang belum cukup usia untuk bersekolah.

Sedangkan menurut jenis kelamin dapat dilihat bahwa pendidikan laki-laki masih relatif sedikit lebih baik dibandingkan dengan perempuan. Seperti yang tersaji di tabel 3 dimana proporsi laki-laki dengan ijazah tertinggi menengah ke atas lebih tinggi dibandingkan perempuan, serta proporsi laki-laki dengan ijazah tertinggi SD/ sederajat atau belum memiliki ijazah lebih kecil dibandingkan perempuan. Di sisi lain, berdasarkan usia nampak penduduk dengan usia >50 tahun mayoritas berpendidikan rendah. Hal ini tercermin dari proporsi ijazah tertinggi SD/ sederajat atau tidak memiliki ijazah sama sekali, sedangkan penduduk usia 0-29 tahun dan 30-50 tahun juga memiliki pendidikan dengan proporsi ijazah tertinggi paling tinggi di SD/ sederajat atau belum memiliki ijazah. Proporsi penduduk dengan ijazah tertinggi SD/ sederajat atau belum memiliki ijazah sedikit lebih tinggi di kelompok usia 0-29 tahun dikarenakan pada kelompok usia ini terdapat penduduk yang masih bersekolah. Penduduk usia 30-50 tahun memiliki pendidikan terbaik relatif kelompok umur lainnya dengan proporsi ijazah tertinggi dengan pendidikan menengah keatas tertinggi.

Pendidikan adalah salah satu sistem yang terdiri dari beberapa komponen yang berinteraksi, dengan pendidikan pula dapat menjadi sarana yang baik dalam menerapkan kebijakan pemerataan pembangunan masyarakat, karena pendidikan akan memberikan sumbangan bagi peningkatan keterampilan dan produktivitas kerja, pengembangan teknologi akan cepat diterima bagi mereka yang memiliki tingkat pendidikan tinggi sebab pendidikan akan mempengaruhi cara berpikir dan sikap seseorang. Untuk lebih rincinya mengenai tingkat pendidikan penduduk.

Tingkat pendidikan yang rendah akan dapat mempengaruhi bagaimana pengelolaan kinerjanya terhadap tingkat produktivitas. Sekalipun seseorang tersebut mempunyai kemampuan fisik yang memadai dalam melakukan pekerjaan tetapi apabila tidak ditunjang dengan pengetahuan maka usaha yang dijalankan tidak akan mengalami peningkatan.

4.5 Kesehatan

a) Fasilitas Kesehatan

Untuk menciptakan sumber daya manusia yang sehat, diperlukan peningkatan pelayanan kesehatan bagi seluruh lapisan masyarakat, salah satu indikator penting dalam pemenuhan kesehatan masyarakat dalam suatu wilayah adalah pemenuhan kuantitas dan kualitas akan sarana pelayanan kesehatan pada wilayah tersebut. Fasilitas kesehatan yang ada di Kecamatan Labakkang menurut data tahun 2018 meliputi Rumah Sakit 1 Unit, Puskesmas 3 unit, Puskesmas Pembantu (Pustu) 7 unit, Rumah Sakit Bersalin 7 unit, Posyandu 13 Unit Poli Klinin 1 unit dan fasilitas kesehatan lainnya seperti Apotik (BPS Pangkep, 2021)

b) Tenaga Kesehatan

Selain dukungan dengan fasilitas kesehatan, Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan memiliki tenaga kerja antara lain 274 Tenaga Keperawatan, 228 Kebidanan, 27 Tenaga Kefarmasian (BPS Pangkep, 2021).

4.6 Agama

Dari sisi agama, mayoritas penduduk Pangkajene dan Kepulauan beragama Islam menurut catatan Kementerian Agama Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan dan juga terdapat 1.358 Protestan, 149 katolik, 23 penganut Hindu, dan 4 penganut Budha di Pangkajene dan Kepulauan. Jumlah tempat peribadatan yaitu total 491 Masjid, 43 Mushola, dan 4 Gereja (BPS Pangkep, 2021).

BAB V

HASIL DAN PEMBAHASAN

5.1 Hasil Penelitian

5.1.1 Dampak Sosial Pembangunan Jalur Kereta Api di Kecamatan

Labakkang, Kabupaten Pangkep

Kecamatan Labakkang merupakan salah satu dari tiga belas kecamatan di Kabupaten Pangkep. Kecamatan inilah yang menjadi salah satu lokasi dibangunnya jalur rel kereta api Trans Sulawesi yang mulai dikerjakan pada tahun 2019 lalu, sekitar 120 Km (kilometer) arah utara Makassar, yang sampai sekarang masih dalam proses pengerjaan. Ada tiga lokasi di Kecamatan Labakkang yang menjadi jalur pembangunan rel kereta api yaitu Desa Kassiloe, Desa Batara, dan Desa Pattalassang.

Dari banyaknya penduduk jumlah penduduk ada 60 penduduk yang terkena lahan pembangunan jalur Rel kereta api. Jenis lahan yang terkena jalur pembangunan Rel kereta api bermacam-macam seperti sawah, rumah, tanah, bangunan (toko), tambak, kebun bahkan tanah kuburan. Para pemilik lahan juga memiliki profesi yang berbeda-beda ada wiraswasta, petani, pedagang, bahkan ada yang bekerja sebagai PNS (Pegawai Negeri Sipil).

Pembangunan jalur kereta ini menimbulkan pandangan yang berbeda-beda, ada yang berpandangan pembangunan ini layak dan mendapat apresiasi dari masyarakat namun, ada juga yang biasa-biasa saja. Berdasarkan hasil wawancara kepada salah responden mengenai pandangannya terhadap adanya pembangunan tersebut dia mengatakan bahwa:

“Kalau masalah pembangunan itu kalau dampak positifnya bagus yaa, artinya ini pertama kali di Sulawesi Selatan, kita harusnya bersyukur karena desa Kassiloe ini dilewati jalur kereta api, terus stasiunnya kebetulan juga ada di desa Kassiloe. Ketika nanti sudah beroperasi otomatis maka masyarakat mudah dan aksesnyake stasiun itu dekat” (Wawancara/tanggal 08/April/2023)

Berdasarkan hasil wawancara tersebut dapat diambil kesimpulan bahwa pembangunan jalur kereta api sebenarnya mendapat respon yang positif karena pembangunan seperti ini tentunya akan memberikan kemajuan bagi wilayah Sulawesi Selatan khususnya di Kabupaten Pangkep, namun pembangunan ini akan juga berdampak pada kehidupan sosial masyarakat.

5.1.1.1 Perubahan Mata Pencaharian

Pada dasarnya pembangunan memiliki tujuan untuk kemajuan kehidupan dalam masyarakat. Pembangunan jalur kereta api merupakan pembangunan dibidang infratraktur yang kemudian mempengaruhi sumber daya alam karena pembangunan ini memerlukan lahan yang panjang dan luas melalui kegiatan alih fungsi lahan.

Kegiatan alih fungsi lahan tersebut menimbulkan dampak terhadap beberapa aspek kehidupan salah satunya yaitu terhadap kondisi sosial. Kondisi sosial yang di maksud adalah dalam perubahan cara berfikir masyarakat yang memiliki matapencaharian sebagai petani dalam pemenuhan kebutuhan hidupnya yang semakin meningkat dari sebelum adanya alih fungsi lahan dan setelah adanya alih fungsi lahan untuk pembangunan jalur kereta api. Adanya perubahan fungsi lahan secara tidak langsung mempengaruhi keinginan penduduk yang memiliki matapencaharian sebagai petani untuk memperoleh pendapatan tambahan untuk memenuhi kebutuhan hidupnya. Masyarakat yang sebelumnya menjadikan buruh tani sebagai matapencaharian utama, setelah adanya

perubahan kondisi geografi yaitu adanya alih fungsi lahan untuk pembangunan jalur kereta api mendorong adanya keinginan untuk mendapatkan pendapatan tambahan melalui pekerjaan sampingan. Alih fungsi lahan pertanian ini di satu sisi menghilangkan satu pekerjaan tapi di sisi lain menimbulkan pekerjaan baru. Hal ini sesuai dengan hasil wawancara dengan salah satu responden.

“Dulu sebelum pembangunan jalur kereta api saya bekerja di belakang rumah, kebetulan sawah ini diambil sama pemerintah untuk pembangunan dan hasil uangnya saya pakai lagi untuk membuka usaha jual-jual dan beternak” (Wawancara/tanggal 09/ April/ 2023)

Pandangan informan, dapat disimpulkan bahwa hadirnya pembangunan jalur kereta api di Kecamatan Labakkag Kabupaten Pangkep, telah banyak mengambil alih fungsi lahan pertanian masyarakat menjadi jalur kereta, sangat mempengaruhi pola mata pencaharian masyarakat, karena sebelumnya masyarakat bekerja sebagai petani, akan tetapi lahan pertanian mulai menyempit, maka petani khususnya tenaga kerja yang produktif yang sebelumnya bekerja sebagai petani beralih mencari pekerjaan tambahan.

Dalam kasus ini, pembangunan jalan berpengaruh terhadap perubahan karakteristik sosial ekonomi penduduk yang semula memiliki karakteristik kehidupan pedesaan dengan aktivitas utama di bidang pertanian kemudian setelah adanya pembangunan jalur kereta api berubah menjadi kawasan dengan aktivitas peternak dan berdagang.

5.1.1.2 Perubahan Tingkat Kesejahteraan Masyarakat

Pengadaan tanah untuk kepentingan umum bertujuan untuk menyediakan tanah bagi pelaksanaan pembangunan guna meningkatkan kesejahteraan dan kemakmuran bangsa, negara, dan masyarakat dengan tetap menjamin kepentingan hukum pihak yang berhak. Semakin banyak pelaksanaan

pembangunan untuk Kepentingan umum pada hakikatnya pengadaan tanah penting untuk dilakukan.

Dampak lain yang tidak kalah penting adalah perkembangan aset rumah tangga. Hal ini penting karena salah satu indikator ekonomi rumah tangga yaitu semakin banyak aset rumah tangga yang bernilai ekonomi tinggi menunjukkan kemampuan atau kesejahteraan rumah tangga tersebut. Penelitian ini menemukan bahwa kepemilikan relatif aset tetap sebelum dan setelah dikembangkan terjadi peningkatan. Keadaan ini disebabkan oleh meningkatnya tingkat pendapatan dan sebagian digunakan untuk membeli dan membangun rumah, selain itu kebutuhan masyarakat akan kendaraan sebagai alat transportasi, seperti yang disampaikan oleh salah satu responden:

“Mengenai kesejahteraan masyarakat ada beberapa yang memang tingkat kesejahteraannya langsung meningkat yaa, artinya dari hasil ganti ruginya ini, ada yang langsung bikin rumah, artinya ada rumah sebelumnya tapi setelah adanya hasil pembebasan lahan bisa perbaiki rumahnya, ada yang beli mobil” (Wawancara/Tanggal 10/April/2023)

Pembangunan dalam bidang sosial masyarakat dilakukan dengan meningkatkan kesejahteraan masyarakat agar mendapatkan kesempatan dalam merubah kehidupan perekonomian mereka. Perubahan kehidupan perekonomian dilakukan dengan memberdayakan dan mengikutsertakan masyarakat dalam proses pembangunan.

5.1.1.3 Kecemburuan Sosial

Proyek pembangunan jalur kereta api melewati tanah penduduk (sawah ataupun bangunan fisik seperti rumah dan sejenisnya). Sehubungan dengan hal tersebut maka pemerintah melakukan kebijakan yakni melakukan pembebasan lahan dengan melakukan sistem pemberian uang ganti rugi guna kepentingan pembangunan jalan tol. Dalam pelaksanaan pembebasan lahan juga terdapat

permasalahan berupa tidak sesuai harga ganti rugi yang diberikan. Hal ini dikarenakan terdapat perbedaan persepsi antara masyarakat dengan pemerintah terkait kesepakatan harga ganti rugi.

Pemerintah melakukan musyawarah untuk mengetahui jenis ganti rugi dan besarnya harga atas kepemilikan tanah yang diinginkan oleh petani. Para petani menyadari betul bahwasanya upaya pemerintah dalam melakukan pembebasan lahan demi kepentingan umum. Sehingga para petani tidak ingin mempersulit pemerintah dalam upaya pembebasan lahan guna pembangunan jalur kereta api.

“Untuk sosialisasinya ada dari pihak perkereta apian, dan juga untuk pembebasannya difasilitasi dari ABPN Pertanahan terkait pembebasan lahan” (Wawancara/Tanggal 08/April/2023)

Selama pelaksanaan upaya pengadaan tanah yang nantinya akan dialihfungsikan, muncul gejolak sosial di masyarakat. Ketidakpuasan masyarakat terhadap proses pembebasan lahan terutama terkait harga ganti rugi kepada masyarakat yang lahannya dijadikan lahan pembangunan jalur kereta api. Sebelum pelaksanaan pembangunan, diadakan sosialisasi kepada masyarakat di daerah tersebut. Namun, masih ada warga yang tidak bersedia menerima uang ganti rugi yang telah disepakati padahal proses pembangunan sudah berjalan dan terus berlanjut. Hal ini karena ada masyarakat yang beranggapan bahwa besaran ganti rugi yang akan diterima berbeda dengan pemilik tanah lainnya. Hal ini sesuai dengan hasil wawancara dengan salah satu responden:

“Waktu pembebasan lahan itu ada sebagian masyarakat yang kurang setuju, karena awalnya dijanjikan ganti untung tapi yang diterima itu ganti rugi itu pendapatnya kemarin. Jadi yang bertahan itu uangnya adami di pengadilan nanti kalau sudah setuju baru pergi diambil, kalau masalah harganya berubah tidak karena itudana sudah di titip memang” (Wawancara/Tanggal 09/April/2023).

Dalam proses pembebasan lahan tidak terlepas dari adanya konflik. Konflik tersebut muncul karena tidak adilnya pemerintah dalam menetapkan besarnya ganti rugi tanah. Munculnya konflik karena perbedaan struktur sosial antara pemerintah dengan petani disebabkan oleh adanya perbedaan kepentingan dalam hubungannya dengan kepemilikan lahan. Pemerintah memerlukan lahan guna pembangunan dan para petani memerlukan lahan pertaniannya untuk mencukupi kebutuhan hidup mereka.

5.1.2 Dampak Lingkungan Pembangunan Jalur Kereta Api di Kecamatan Labakkang, Kabupaten Pangkep

5.1.2.1 Banjir

Selain manfaat yang dirasakan dari pembangunan jalur kereta api, dampak negatif juga dirasakan dari pembangunan ini. Satu hal yang perlu diperhatikan adalah dampak terhadap lingkungan sekitar. Pembangunan membutuhkan lahan yang sangat luas. Lahan yang digunakan sebagai tempat pembangunan akan mengalami penurunan kemampuan penyerapan air hujan. Daerah tangkapan air merupakan daerah yang disediakan sebagai jalur bagi air hujan atau air permukaan untuk masuk ke dalam zona jenuh air dan akan membentuk aliran air yang berada di dalam tanah. Daerah resapan air memegang peranan penting sebagai salah satu faktor pengendali banjir pada musim hujan dan kekeringan pada musim kemarau.

Banjir dapat berdampak pada kegagalan panen akibat terendamnya lahan pertanian. Dampak tersebut merupakan kerugian yang sangat besar bagi para petani. Selain berpotensi menyebabkan kurangnya hasil panen, hal ini juga akan mengurangi atau menghilangkan cadangan pangan di daerah yang terdampak banjir, Hal ini sesuai dengan hasil wawancara dengan salah satu responden:

“Yang namanya pembangunan itu pasti ada dampak positif dan negatifnya, kalau dampak negatifnya itu banjir, meskipun dari tahun-tahun sebelumnya ada banjir tapi beda banjirnya dengan sekarang disbanding dengan sebelum adanya pembangunan jalur kereta api”
(Wawancara/Tanggal 11/ April/2023)

Banjir merupakan salah satu dampak negatif yang ditimbulkan dari pembangunan rel kereta. Belum terbangunnya saluran air di masing-masing sisi rel memicu terjadi banjir di daerah persawahan dan juga beberapa jalan desa yang dilalui pembangunan rel kereta. Hasil observasi menyatakan bahwa belum adanya saluran air yang terbangun mengakibatkan terjadinya banjir di sawah-sawah yang berada di sekitar lokasi rel kereta. Posisi rel kereta di Kecamatan Labakkang terletak lebih tinggi dari penggunaan lain serta ketiadaan saluran irigasi menyebabkan air tergenang di awah-sawah yang berada di sekitar lokasi pembangunan rel kereta.

Besarnya luas lahan pertanian yang mengalami alih fungsi lahan untuk pembangunan rel kereta api yang akan melintas di Kecamatan Labakkang berpengaruh terhadap keberlangsungan aktivitas penduduk yang sangat bergantung pada lahan pertanian untuk memenuhi kebutuhan hidupnya. hidup. Akibat yang dimaksud antara lain penurunan kualitas irigasi akibat perubahan saluran irigasi sehingga akan berdampak pada penurunan kualitas hasil dari kegiatan pertanian.

5.1.2.2 Rusaknya Jalan

Kehadiran proyek ini di wilayah Kecamatan labakkang menyebabkan kerusakan ruas jalan. Berdasarkan hasil observasi, semenjak adanya kegiatan pembangunan proyek kondisi sebagian jalan menjadi rusak akibat keluar

masuknya truck pengangkut material. Material juga banyak yang berserakan dan membuat jalan menjadi kotor seperti pada gambar di bawah ini:



Gambar 5.1 Rusaknya Jalan di Sekitar Jalur Kereta Api

Menurut warga, sebelumnya jalan yang selalu dilalui kendaraan bermotor dan mobil tersebut tidak rusak, namun setelah adanya pembangunan jalur kereta, jalan tersebut menjadi rusak karena sering dilalui kendaraan berat ditambah drainase jalan kurang baik. Padahal jalan merupakan akses ekonomi warga baik yang anak sekolah hingga warga yang kepasar.

5.1.3 Partisipasi Masyarakat dalam Pembangunan Jalur kereta Api

Pembangunan jalur kereta api di Kecamatan Labakkang tidak melibatkan masyarakat pada saat tahap pelaksanaannya dan hanya melibatkan masyarakat pada saat tahap perencanaan melalui sosialisasi mengenai pembangunan. meskipun pelaksanaan berbagai kegiatan pembangunan merupakan tanggung jawab nasional dan bukan menjadi bahan pemerintah semata-mata. Akan tetapi, karena berbagai pertimbangan, seperti kebutuhan lahan yang terbatas,

kemampuan yang masih belum memadai, tidak diminati oleh masyarakat dan secara konstitusional memang merupakan tugas pemerintah. Oleh karena itu partisipasi masyarakat setempat sangat dibutuhkan, seperti yang disampaikan oleh salah satu responden:

“Dari masyarakat pasti mendukung apapun yang menjadi program-program pemerintah, salah satunya itu lahan masyarakat yang dibangun jalur kereta, dan masyarakat disini sangat antusias apalagi sekarang sudah ada stasiun jadi warga sudah bisa menikmati yang namanya naik kereta, tidak perlu lagi ke Jawa”
(wawancara/Tanggal08/April/2023)

Partisipasi masyarakat dilakukan sangat mendukung proses pembangunan jalur kereta api yang dianggap sangat mendorong keberhasilan pembangunan. Pembangunan yang tidak melibatkan partisipasi masyarakat dalam pelaksanaannya dianggap sering tidak menyentuh kebutuhan masyarakat. Peran masyarakat dalam pembangunan sangat dibutuhkan karena masyarakat adalah aset yang sangat penting dalam tatanan negara. Ketika pemerintah sebagai perwakilan dari masyarakat membuat agenda-agenda pembangunan, selayaknya, masyarakat turut mengambil peran dalam mengeluarkan gagasan yang bisa diterima oleh pemerintah.

Untuk pembangunan di daerah ini, masyarakat juga memegang peran penting dalam pengambilan keputusan. Sehingga hal ini tidak hanya dilakukan pemerintah daerah setempat, melainkan juga turut melibatkan masyarakat. Contohnya mengadakan diskusi tentang pembangunan jalan, menyampaikan pendapat terkait pembangunan, dan lain sebagainya.

Tidak hanya berpartisipasi dalam pengambilan keputusan, masyarakat juga turut berpartisipasi dalam pelaksanaan pembangunan. Dalam hal ini turut berpartisipasi dalam pembangunan dengan mengalih fungsikan lahannya untuk proses pembangunan.

Partisipasi masyarakat juga dilakukan dalam memantau dan melakukan evaluasi terhadap proses pembangunan. Tujuannya untuk menghindari hal yang tidak diinginkan. Dalam hal ini partisipasinya ialah memberi kritik saran, dan lainnya. Partisipasi masyarakat dalam pemanfaatan hasil pembangunan Setelah pembangunan selesai dilakukan, masyarakat juga harus berpartisipasi dalam pemanfaatan hasilnya. Supaya tidak sia-sia dan memang digunakan sebaik mungkin untuk kepentingan masyarakat. Contoh partisipasinya ialah memanfaatkan fasilitas infrastruktur kereta api ini. Hadirnya kereta api ini membuat masyarakat merasa bahagia karena merupakan suatu hal yang baru dan masyarakat sangat antusias untuk melakukan perjalanan dengan menggunakan kereta api ini.

5.2 Pembahasan

5.2.1 Dampak Sosial Pembangunan Jalur Kereta Api di Kecamatan Labakkang, Kabupaten Pangkep

5.2.1.1 Perubahan Mata Pencaharian

Masyarakat desa merupakan masyarakat yang mendiami wilayah tertentu yang disebut sebagai desa. Masyarakat desa selalu memiliki ciri tertentu yang unik dalam kehidupan bermasyarakat. Biasanya hal ini tampak dalam keseharian mereka. Pada tingkat tertentu permasalahan yang terjadi di desa sangat beragam, seperti misalnya masalah ekonomi, masalah kebudayaan, masalah sosial, dan masalah sumber daya manusia. Masalah ekonomi yang biasanya terjadi pada masyarakat desa umum di alami oleh masyarakat di berbagai wilayah pedesaan di Indonesia. (Niko & Yulasteriyani, 2020) menyebutkan pada konteks masyarakat yang masih mempertahankan adat istiadat lokal di pedesaan, cenderung terisolasi dan hidup miskin. Oleh karena itu, pemberdayaan

masyarakat pedesaan yang tepat sasaran menjadi hal yang selalu dinantikan setiap pergantian rezim presiden. Aktivitas perekonomian masyarakat di wilayah pedesaan rata-rata bekerja di sektor pertanian, yang notabenehnya keberhasilannya belum dapat dipastikan. Apalagi dari segi kepemilikan lahan banyak masyarakat desa yang tidak memiliki lahan pertanian, dalam artian ini mereka hanya menjadi buruh tani.

Pembangunan jalur kereta api yang melewati Kecamatan Labakkang tersebut dapat menjadi sumber pendapatan baru masyarakat sekitar khususnya bagi petani untuk mengganti sumber pendapatannya yang karena lahan pertanian yang berkurang sehingga hak masyarakat dalam bidang ekonomi dapat terpenuhi dalam pembangunan tersebut.

Menurut (Nurkolis, 2016) setiap masyarakat selama hidupnya pasti mengalami perubahan-perubahan. Ada perubahan yang menarik perhatian orang, ada yang pengaruhnya luas, ada yang terjadi lambat, adapula yang terjadi cepat. Perubahan-perubahan di masyarakat dapat berupa perubahan norma-norma, pola-pola perilaku seseorang, organisasi, susunan dan stratifikasi masyarakat, dan juga mengenai lembaga kemasyarakatan. Sebab-sebab terjadinya perubahan itu sumbernya ada yang terletak di dalam masyarakat itu sendiri dan ada yang letaknya di luar masyarakat itu. Sebab-sebab yang bersumber dalam masyarakat itu sendiri misalnya bertambah atau berkurangnya penduduk, penemuan-penemuan baru, pertentangan antara golongan, dan pemberontakan atau evolusi di dalam tubuh masyarakat itu sendiri. Apabila sebab-sebab perubahan itu bersumber dari masyarakat lain maka perubahan-perubahan dalam masyarakat itu perlu juga diketahui penyebab yang dilalui dalam proses perubahan itu, sehingga perubahan itu pada akhirnya dikenal, diterima, diakui, dan digunakan

oleh khalayak ramai. Penyebab dalam proses perubahan tersebut pada umumnya adalah lembaga atau pemerintah. Sebagaimana disebutkan dalam teori fungsional bahwa perubahan yang terjadi pada satu bagian akan membawa perubahan terhadap bagian yang lain.

5.2.1.2 Perubahan Tingkat Kesejahteraan Masyarakat

Pembangunan infrastruktur umum berhubungan erat dengan perubahan kondisi sosial ekonomi masyarakat terdampak, khususnya dalam fase pembebasan lahan. Hal tersebut yang menjadikan proses kelancaran dari suatu program pembangunan infrastruktur amat tergantung pada keberterimaan masyarakat yang lahannya masuk dalam perencanaan pembangunan.

Dalam pembangunan proyek infrastruktur sangat dimungkinkan terdapat sebagian atau seluruh tanah milik masyarakat yang akan digunakan sebagai tapak pembangunan infrastruktur. Oleh karenanya, implementasi pembangunan proyek infrastruktur akan memerlukan adanya aktivitas pembebasan terhadap tanah yang menjadi lokasi proyek. Pembebasan tanah tersebut berimplikasi pada hilangnya sebagian atau seluruh tanah yang digantirugikan dengan sejumlah uang.

Adanya penggantian tanah dalambentuk uang atau aset lain akan menimbulkan adanya perubahan sosial dan ekonomi masyarakat dalam jangka pendek maupun jangka panjang. Hal ini dikarenakan masyarakat harus melakukan penyesuaian atas perubahan kondisi sosial.

Pemerintah telah melakukan upaya pembangunan yang berkelanjutan dan kehidupan yang lebih baik adalah sesuatu yang ingin dicapai melalui pembangunan. Terkait dengan itu (Kasnawi & Ramli, 2016) mengemukakan bahwa apa pun komponen dari kehidupan yang lebih baik, pembangunan pada semua masyarakat paling tidak harus mempunyai 3 sasaran:

- a) Meningkatkan ketersediaan dan memperluas distribusi barang-barang kebutuhan pokok, seperti pangan, sandang, papan, kesehatan, dan sebagainya;
- b) Meningkatkan taraf hidup, yaitu selain meningkatkan pendapatan, memperluas kesempatan kerja, pendidikan yang lebih tinggi, termasuk perhatian yang lebih besar terhadap nilai-nilai budaya dan kemanusiaan, yang keseluruhannya bukan hanya akan memperbaiki kesejahteraan material, tetapi juga menghasilkan rasa percaya diri sebagai individu dan bangsa;
- c) Memperluas pilihan ekonomi dan sosial yang tersedia bagi setiap orang dan bangsa dengan membebaskan mereka dari perbudakan dan ketergantungan, bukan hanya dalam hubungannya dengan orang dan negara lain, tetapi juga terhadap kebodohan dan kesengsaraan manusia.

Tujuan pelaksanaan pembangunan, diantaranya adalah meningkatkan ketersediaan serta memperluas distribusi kebutuhan dasar rakyat banyak. Meningkatkan taraf hidup antara lain pendapatan meningkat, kesempatan kerja yang cukup, pendidikan yang lebih baik, perhatian yang lebih besar kepada nilai-nilai kebudayaan dan kemanusiaan (dalam arti kesejahteraan sosial, jasmani, dan rohani).

Dengan mengukur kualitas hidup dan keberlanjutan lingkungan hidup, maka kita akan mendapatkan gambaran yang utuh mengenai ukuran-ukuran pertumbuhan dan kesejahteraan yang terjadi di masyarakat. Ada tiga pendekatan konseptual untuk mengukur kualitas hidup yakni, pendekatan pertama dikembangkan erat kaitannya dengan riset psikologis, dipijakkan pada gagasan tentang kesejahteraan subjektif. Pendekatan kedua, berakar pada

gagasan tentang kapabilitas. Pendekatan ini melihat hidup seseorang sebagai kombinasi antara berbagai kegiatan dan kebebasan untuk memilih diantara fungsi-fungsi tersebut. Pendekatan ketiga, yang dikembangkan dalam tradisi ilmu ekonomi, didasarkan pada gagasan tentang alokasi yang adil. Dasar pemikirannya, yang banyak ditemui dalam ilmu ekonomi kesejahteraan, adalah menimbang berbagai dimensi non-moneter kualitas hidup (melampaui barang dan jasa yang diperdagangkan di pasar) dengan suatu cara yang menghargai preferensi seseorang. Dalam mengukur kualitas hidup, memasukkan unsur kesehatan, pendidikan, aktivitas personal, hak suara politik dan tata kelola pemerintahan, koneksi sosial, kondisi lingkungan, ketidakamanan pribadi, ketidakamanan ekonomi. Kemudian ditambah lagi mengukur kualitas lingkungan hidup yang terkena dampak dalam aktivitas pembangunan.

5.2.1.3 Kecemburuan Sosial

Pembangunan jalur kereta api dibangun di atas lahan pertanian penduduk yang terdiri dari lahan pertanian, berkebunan. Masyarakat yang lahannya dibebaskan untuk pembangunan jalur diberi ganti rugi berupa uang tunai sesuai dengan luas tanah yang dibebaskan. Sistem ganti rugi dilakukan melalui musyawarah terlebih dahulu antara pemilik lahan, pihak pelaksana pembangunan jalur kereta dan pemerintah desa, musyawarah dilakukan untuk mencapai kesepakatan harga tanah yang dibebaskan tersebut. Jadi sistem ganti rugi pembebasan lahan untuk pembangunan jalur kereta telah sesuai dengan prosedur yaitu Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 Tentang Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum.

Namun, terdapat kendala pada saat proses ganti rugi sampai dengan pemberian uang. Meskipun ganti rugi juga dilaksanakan dengan cara

musyawarah mempertemukan pihak-pihak yang berkepentingan seperti masyarakat Desa Kasreman, pihak pelaksana dan pemerintah desa untuk mencapai kesepakatan harga tanah sebagai ganti rugi.

Kebenaran adanya kecemburuan sosial masyarakat yang menerima konvensasi ganti rugi lahan. Kebenarannya dapat dilihat secara langsung dengan adanya gerakan-gerakan protes dan kritis yang dilakukan oleh masyarakat, disamping dapat dilihat secara tidak langsung dengan mencermati isu-isu dan perbincangan informal masyarakat.

Penyebab kecemburuan sosial masyarakat mungkin karena karena sosialisasi yang tidak sempurna sehingga mereka masih mempersepsikan bahwa adanya ketidakadilan dalam pemberianganti rugi. Masalah ini terjadi apabila masyarakat tidak mampu mendalami norma atau aturan-aturan yang terkait mengenai aturanpaturan pembebasan lahan untuk kepentingan pembangunan umum. Tentunya pemerintah tidak ingin adanya hal tersebut, namun jika sudah terlanjur menjadi pembelajaran untuk melakukan perbaikan selanjutnya. Bilamana suatu kebijakan ingin diterima secara baik dan tanpa menimbulkan kecemburuan sosial, maka yang bisa dilakukan adalah memodifikasi perilaku masyarakat. Pertama adalah lingkungan, terutama pergaulan. Seseorang akan terbawa pada situasi pergaulan dimana ia nyaman berada dalam kelompok tersebut. Jika pergaulannya positif maka akan terbawa positif jika sebaliknya maka juga akan berdampak sebaliknya pula. Kedua adalah melihat penyebabnya, sosialisasi tidak sempurna akan terjadi disebabkan karena ketidaksesuaian pesan-pesan yang disampaikan oleh masing-masing agen sosialisasi. Sehingga dibutuhkan kesamaan pemahaman dari semua pihak yang terlibat.

5.2.2 Dampak Lingkungan Pembangunan Jalur Kereta Api di Kecamatan

Labakkang, Kabupaten Pangkep

5.2.2.1 Banjir

Jika dilihat dari aspek keruangan, setiap pembangunan infrastruktur baru memerlukan ketersediaan ruang. Bukan tidak mungkin pembangunan fasilitas kereta api akan berakibat pada terjadinya banjir. Sebab, lahan yang saat ini bisa menjadi area resapan air, ke depan infrastruktur yang dibangun akan menghambat air meresap ke bawah tanah.

Hal ini menandakan bahwa ada perencanaan tata ruang wilayah yang tidak memperhatikan arahan kebijakan yang ada, sementara kebijakan itu sendiri telah melalui kajian akademik risiko bencana. Selain itu, adanya perubahan tata guna lahan yang tidak sesuai dengan fungsinya, memperlihatkan bahwa kurangnya peran pemerintah dalam sosialisasi edukasi mengenai pentingnya kesesuaian lahan untuk mengurangi risiko terjadinya bencana di masa depan. Pembangunan yang direncanakan pemerintah daerah sudah seharusnya menggunakan kebijakan pembangunan tidak hanya berdasarkan kajian kebutuhan saja, tetapi juga mengkaji dampak setelah maupun keberlanjutan pembangunan tersebut. Dalam hal ini, kemampuan pemerintah daerah dalam manajemen risiko bencana merupakan hal yang sangat penting dalam pembangunan berkelanjutan (Probosiwi, 2016). Pemerintah daerah belum memiliki kesadaran yang memadai untuk mengarusutamakan pengurangan risiko bencana dalam kebijakan perencanaan pembangunan, karena masih menganggap bahwa penanggulangan bencana hanya dilakukan untuk respon kedaruratan saja. Hal terpenting dari perencanaan wilayah tidak hanya mengharuskan pengambil kebijakan memiliki informasi risiko bencana, tetapi juga mengetahui tentang

faktor-faktor penyebab terjadinya, bagaimana cara mengurangi dampak dari risikonya, serta usaha apa yang harus dilakukan untuk mengantisipasinya sebagai manajemen pembangunan dalam jangka waktu dekat dan keberlanjutannya di masa akan datang. Dalam penanggulangan bencana diperlukan sebuah koordinasi berbasis sumber daya publik yaitu adanya saling kerja sama antarlembaga atau instansi pemerintah, akademisi serta masyarakat sesuai peran dan tugas masing-masing (Burhanuddin, 2018).

Tujuan SDGs memiliki lima konsep utama untuk mencapai tiga poin utama dalam pembangunan berkelanjutan, yaitu kewarganegaraan, bumi, kemakmuran, keharmonisan, dan kemitraan untuk mencapai tiga tujuan luhur pada tahun 2030, yaitu pengentasan kemiskinan, pencapaian kesetaraan, dan mitigasi perubahan iklim. Untuk mencapai tujuan tersebut, beberapa tujuan global telah ditetapkan.

Oleh karena itu, pelaksanaan pembangunan berkelanjutan di Kabupaten Pangkep membutuhkan sebuah perencanaan yang mengadaptasi koordinasi penyelenggaraan pengurangan risiko bencana dengan berbasis sumber daya publik yang tersedia. Penyelenggaraan penataan ruang wilayah nasional harus dilakukan secara komprehensif, holistik, terkoordinasi, terpadu, efektif, dan efisien serta memperhatikan faktor politik, ekonomi, sosial, budaya, pertahanan, keamanan, dan kelestarian lingkungan hidup.

Pembangunan jalur kereta api melewati lahan pertanian masyarakat Kecamatan Labakkang merupakan pembangunan yang tidak berwawasan lingkungan karena pembangunan tersebut mengakibatkan lahan pertanian masyarakat yang produktif. Pembangunan yang berwawasan lingkungan tidak dapat terlepas dari Analisis Mengenai Dampak Lingkungan (AMDAL). Menurut

(Razif, 2019) menjelaskan bahwa Analisis Mengenai Dampak Lingkungan (AMDAL) adalah suatu studi tentang beberapa masalah yang berkaitan dengan rencana kegiatan yang diusulkan. Dalam hal ini studi yang dilakukan meliputi kemungkinan terjadinya berbagai macam perubahan, baik perubahan sosial-ekonomi maupun perubahan biofisik lingkungan sebagai akibat adanya kegiatan pembangunan tersebut.

Dalam Analisis Mengenai Dampak Lingkungan (AMDAL) tersebut dijelaskan bahwa pembangunan yang mengakibatkan perubahan sosial-ekonomi maupun perubahan biofisik lingkungan sebagai akibat adanya kegiatan pembangunan. Pembangunan jalur kereta api yang berwawasan lingkungan seharusnya pembangunan yang tetap menjaga ekosistem lingkungan sekitar, tidak merusak ataupun menghancurkan ekosistem sekitar pembangunan. Senada dengan pernyataan tersebut, (Rahadian, 2016) menyatakan sasaran pembangunan berkelanjutan mencakup pada upaya untuk mewujudkan terjadinya, (1) pemerataan manfaat hasil-hasil pembangunan antar generasi (intergeneration equity) yang berarti bahwa pemanfaatan sumberdaya alam untuk kepentingan pertumbuhan perlu memperhatikan batas-batas yang wajar dalam kendali ekosistem atau sistem lingkungan serta diarahkan pada sumberdaya alam dan menekankan serendah mungkin eksploitasi sumber daya alam, (2) pengamanan terhadap kelestarian sumber daya alam dan lingkungan hidup yang ada dan pencegahan terjadi gangguan ekosistem dalam rangka menjamin kualitas kehidupan yang tetap baik bagi generasi yang akan datang. (3) pemanfaatan dan pengelolaan sumberdaya alam semata untuk kepentingan mengejar pertumbuhan ekonomi demi kepentingan pemerataan pemanfaatan sumberdaya alam yang berkelanjutan antar generasi. (4) mempertahankan

kesejahteraan rakyat (masyarakat) yang berkelanjutan baik masa kini maupun masa yang mendatang, (5) mempertahankan manfaat pembangunan ataupun pengelolaan sumberdaya alam dan lingkungan yang mempunyai dampak manfaat jangka panjang ataupun lestari antar generasi, (6) menjaga mutu ataupun kualitas kehidupan manusia antar generasi sesuai dengan habitatnya.

5.2.2.2 Rusaknya Ruas Jalan

Salah satu pembangunan infrastruktur yang memerlukan lahan atau tanah sangat luas adalah pembangunan jalur kereta api. Sebab kereta api didesain khusus sebagai transportasi alternatif jalur darat yang bebas dari hambatan.

Menurut Parsons (Maliki, 2003), terdapat fungsi-fungsi atau kebutuhan-kebutuhan tertentu yang dipenuhi oleh setiap sistem yang hidup demi kelestariannya. Dalam hal ini, ada dua kebutuhan penting untuk dipenuhi. Pertama, yang berhubungan dengan kebutuhan sistem internal atau kebutuhan sistem ketika berhubungan dengan lingkungannya. Kedua, yang berhubungan dengan pencapaian sasaran atau tujuan serta sarana yang perlu untuk mencapai tujuan itu. Dalam mencapai tujuan dipengaruhi oleh nilai-nilai dan norma-norma, serta situasi dan kondisi yang melingkupi.

Implementasi pembangunan berwawasan sosiologi lingkungan sangat perlu disosialisasikan tidak hanya kepada masyarakat namun perlu juga pada para pihak proyek kereta api agar dapat mengetahui perihal dampak lingkungan di Kecamatan Labakkang. Karena proses pembangunan digunakan untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat secara ekonomi, sosial dan budaya. Dengan implementasi pembangunan yang sesuai dengan aturan yang ada, maka di harapkan akan berdampak positif pada pembangunan yang

berwawasan lingkungan dan berkelanjutan (sustainable development). Memahami antara sosiologi sebagai ilmu pengetahuan kemudian memadankannya dengan lingkungan sebagai suatu hal istimewa. Ketika sosiologi banyak berkuat dengan masalah kemasyarakatan pada era klasik, namun pada sisi yang lain dampak lingkungan ternyata mampu merubah tatanan kemasyarakatan.

Bagaimana permasalahan suatu wilayah, seperti yang terjadi di Kecamatan Labakkang bahwa sebagian masyarakat perjalannya terganggu akibat rusaknya sebagian jalan. Kajian-kajian sosiologi kemudian hadir bahwa ternyata ada kaitan yang erat antara sosiologi dengan lingkungan. Lingkungan dengan daya bebannya yang semakin menipis pada sisi mobilitas masyarakat terus mencari penghidupan dengan mengeksploitasi alam juga semakin meningkat.

Hal ini sesuai dengan Fungsionalisme Struktural yang berasumsi bahwa, pertama; sistem memiliki properti keteraturan dan bagian-bagian yang saling bergantung, kedua; cenderung bergerak ke arah mempertahankan keteraturan diri atau keseimbangan, ketiga; ifat dasar bagian suatu sistem berpengaruh terhadap bentuk bagian-bagian lain, keempat; sistem memelihara batas-batas dengan lingkungannya, kelima; alokasi dan integrasi merupakan dua proses fundamental yang diperlukan untuk memelihara keseimbangan sistem; kelima; sistem cenderung menuju ke arah pemeliharaan keseimbangan diri yang meliputi pemeliharaan batas dan pemeliharaan hubungan antara bagian-bagian dengan keseluruhan sistem, mengendalikan lingkungan yang berbeda-beda dan mengendalikan kecenderungan untuk merubah sistem dari dalam.

5.2.3 Partisipasi Masyarakat

Tahapan pembangunan jalur kereta api di Kecamatan Labakkang terdiri dari 3 (tiga) tahap yaitu tahap perencanaan, tahap pelaksanaan dan tahap pengoperasian atau tahap uji coba. Dari ketiga tahap tersebut masyarakat hanya ikut berpartisipasi pada pembangunan jalur kereta dalam tahap perencanaan. Berdasarkan penelitian partisipasi masyarakat tersebut berupa ketersediaan masyarakat membebaskan lahannya untuk pembangunan jalur kereta api Makassar-Parepare.

Pada tahap pelaksanaan masyarakat tidak ikut serta dalam proses pembangunan. Pada dasarnya partisipasi pembangunan dinyatakan bahwa pelibatan atau partisipasi masyarakat dalam suatu pembangunan seharusnya dari tahap perencanaan sampai dengan tahap pengendalian atau pengoperasian sehingga baik masyarakat maupun pemerintah saling mendapatkan manfaat dari pembangunan tersebut (Khasanah et al., 2017).

Masyarakat harus ikut berpartisipasi dalam pembangunan karena pembangunan tersebut seharusnya dapat memberikan peluang usaha dan peluang kerja untuk meningkatkan pendapatan masyarakat sekitar pembangunan. Pembangunan jalur kereta merupakan salah satu pembangunan yang bertujuan untuk memberikan kesejahteraan masyarakat secara menyeluruh. Tidak hanya masyarakat tertentu yang dapat menikmati hasil pembangunan akan tetapi juga masyarakat yang berada dalam area pembangunan berlangsung harus mendapatkan manfaat dari program pembangunan tersebut.

Prinsip utama dari SDGs adalah tidak boleh ada yang tertinggal, dan untuk itu, Tujuan Pembangunan Berkelanjutan harus dapat menjawab dua pertanyaan:

keadilan prosedural, atau sejauh mana semua pihak, terutama yang tertinggal, harus berpartisipasi dalam seluruh proses pembangunan; keadilan substantif, atau kebijakan dan rencana dapat tercapai atau mampu menjawab pertanyaan.

Teori Struktural fungsional merupakan sebuah sudut pandang yang berupaya menafsirkan masyarakat sebagai sebuah struktur dengan bagian-bagian yang saling berhubungan. Dalam hal ini Fungsionalisme menafsirkan masyarakat secara keseluruhan dalam hal fungsi dan elemen-elemen. Infrastruktur merupakan salah satu modal sosial yang memberikan masyarakat kemudahan-kemudahan dalam pemenuhan hidup sehari-hari. Salah satu tujuan dan target dari SDGs adalah pembangunan infrastruktur. Sebelum pelaksanaan sebuah proses pembangunan hal yang harus diperhatikan untuk mendukung berjalannya proses sesuai dengan target maka yang mesti diperkuat adalah aspek kelembagaan. (Humaida et al., 2020) menyampaikan bahwa pemerintah perlu membentuk sekretariat bersama untuk menampung seluruh aspirasi dari keterlibatan berbagai lapisan masyarakat dalam implementasi SDGs. Dengan memperkuat aspek kelembagaan dalam mengawal implementasi SDGs maka berbagai hambatan-hambatan dalam pelaksanaannya dapat diselesaikan. Selain melalui sekretariat bersama, penguatan kelembagaan juga harus diterapkan kepada seluruh bidang pemerintahan yang ada. Sehingga kerjasama berbagai sektor bidang dalam pembangunan dapat berkontribusi dengan baik.

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1 Kesimpulan

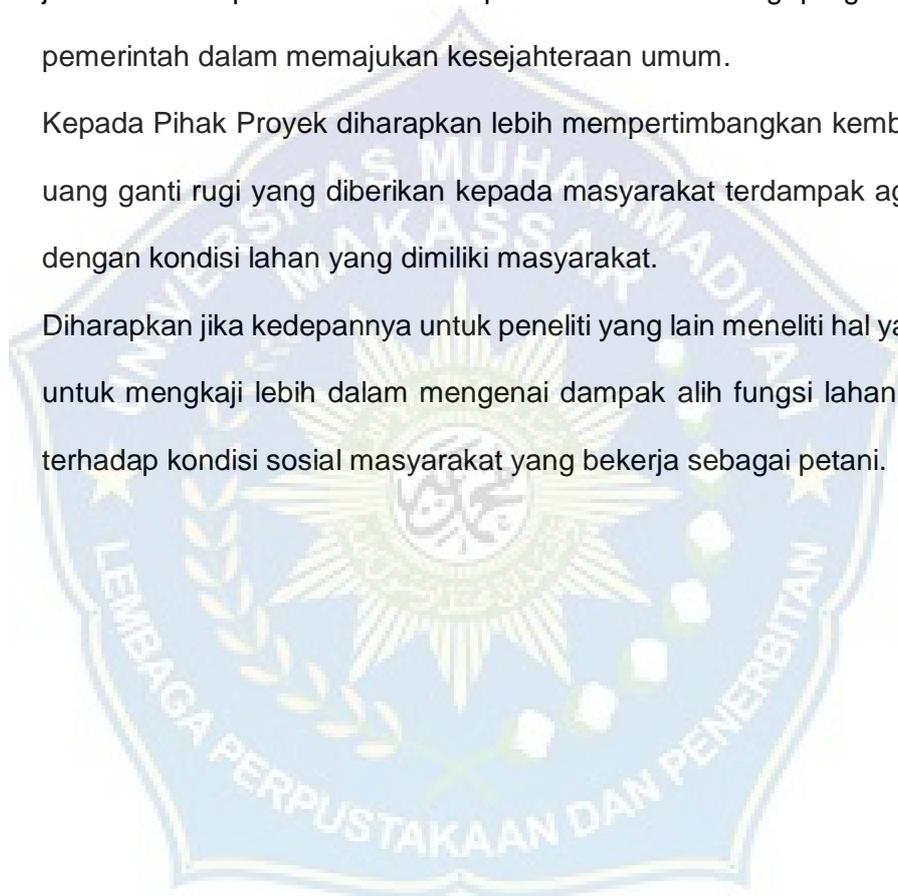
Dampak sosial yang terjadi setelah adanya perubahan kondisi geografi yaitu adanya alih fungsi lahan untuk pembangunan jalur kereta api mendorong adanya keinginan untuk mendapatkan pendapatan tambahan melalui pekerjaan sampingan, pemanfaatan biaya ganti rugi lahan yang digunakan untuk meningkatkan pendapatan masyarakat, namun juga terjadi kecemburuan sosial pada masyarakat karena perbedaan harga lahan.

Dampak lingkungan yang dirasakan oleh masyarakat sekitar jalur kereta api yaitu terjadinya banjir pada musim hujan meski pada tahun-tahun sebelumnya juga terjadi banjir. Selain itu juga terjadi kerusakan sebagian jalan akibat mobil proyek pengangkut material bangunan. Namun kondisi ini telah mendapat perhatian dari pemerintah dalam mengatasi permasalahan tersebut.

Partisipasi masyarakat sangat dibutuhkan dalam kegiatan pembangunan ini karena sebagian lahan yang terbangun jalur merupakan lahan pertanian masyarakat, oleh karena itu masyarakat ikut berpartisipasi dalam hal ini mengalihkan fungsi lahannya untuk proses pembangunan.

6.2 Saran

- a) Kepada Pemerintah untuk lebih memperhatikan rumusan kebijakan pembangunan yang berwawasan lingkungan agar tidak menimbulkan dampak buruk pada kualitas lingkungan dan kehidupan masyarakat.
- b) Kepada Masyarakat untuk memberikan dukungan terhadap pembangunan jalur kereta api Makassar-Pare-pare dan mendukung program-program pemerintah dalam memajukan kesejahteraan umum.
- c) Kepada Pihak Proyek diharapkan lebih mempertimbangkan kembali jumlah uang ganti rugi yang diberikan kepada masyarakat terdampak agar sesuai dengan kondisi lahan yang dimiliki masyarakat.
- d) Diharapkan jika kedepannya untuk peneliti yang lain meneliti hal yang sama, untuk mengkaji lebih dalam mengenai dampak alih fungsi lahan pertanian terhadap kondisi sosial masyarakat yang bekerja sebagai petani.



Daftar Pustaka

- Abdussamad, Z. (2021). *Metode Penelitian Kualitatif* (1st ed.). Syakir Media Pers.
- Agus Purbathin Hadi. (2015). Konsep Pemberdayaan, Partisipasi Dan Kelembagaan Dalam Pembangunan. *Yayasan Agribisnis/Pusat Pengembangan Masyarakat Agrikarya (PPMA)*. <http://suniscome.50webs.com/32> Konsep Pemberdayaan Partisipasi Kelembagaan.pdf
- Andreeyan, R. (2014). Studi Tentang Partisipasi Masyarakat dalam Pembangunan Di Kelurahan Sambutan Kecamatan Sambutan Kota Samarinda. *EJournal Administrasi Negara*, 2(4), 1938–1951.
- Burhanuddin, M. F. (2018). KONSEPTUALISASI MITIGASI BENCANA MELALUI PERSPEKTIF KEBIJAKAN PUBLIK. *Jurnal Ilmu Administrasi Publik*, 3(2), S2–S3.
- Hardani, H., Medica, P., Husada, F., Andriani, H., Sukmana, D. J., Mada, U. G., & Fardani, R. (2020). *Buku Metode Penelitian Kualitatif & Kuantitatif* (H. Abadi (ed.)). CV Pustaka Ilmu Group.
- Humaida, N., Aula Sa'adah, M., Huriyah, H., & Hasanatun Nida, N. (2020). Pembangunan Berkelanjutan Berwawasan Lingkungan (Sustainable Development Goals) Dalam Perspektif Islam. *Jurnal Studi Islam Dan Humaniora*, 18(1), 131. <https://doi.org/10.18592/khazanah.v18i1.3483>
- Indarto, K. D., & Rahayu, S. (2015). Dampak Pembangunan Perumahan Terhadap Kondisi Lingkungan, Sosial Dan Ekonomi Masyarakat Sekitar Di Kelurahan Sambiroto, Kecamatan Tembalang. *Jurnal Teknik PWK*, 4(3), 428–439.
- Irawati, H., W, D. A., & P, G. (2021). Modal Sosial Dan Partisipasi Masyarakat Dalam Kaitan Tingkat Kemajuan Desa. *Jurnal Kajian, Penelitian Dan Pengembangan Pendidikan*, 9(1), 1–12. <https://doi.org/10.31764/geography.v9i1.4019>
- Kartono, D. T., & Nurcholis, H. (2016). Konsep dan Teori Pembangunan. *Pembangunan Masyarakat Desa Dan Kota, IPEM4542/M*, 23–24.
- Kasnawi, M. T., & Ramli. (2016). Konsep dan Teori Pembangunan. *Pembangunan Masyarakat Desa Dan Kota*, 1–52. <http://repository.ut.ac.id/4281/1/IPEM4542-M1.pdf>
- Khasanah, U., Nugraha, N., & Kokotiasa, W. (2017). Dampak Pembangunan Jalan Tol Solo-Kertosonoterhadap Hak Ekonomi Masyarakat Desa Kasreman Kecamatan Geneng Kabupaten Ngawi. *Citizenship Jurnal Pancasila Dan Kewarganegaraan*, 5(2), 108. <https://doi.org/10.25273/citizenship.v5i2.1644>
- Lorentius, G. (2017). Perubahan Sosial Dalam Kehidupan Bermasyarakat. *Jurnal Kateketik Dan Pastoral*, 2(Vol 2 No 2 (2017)), 53–67.
- Mustanir, A., & Abadi, P. (2017). Partisipasi Masyarakat Dalam Musyawarah

- Rencana Pembangunan Di Kelurahan Kanyuara Kecamatan Watang Sidenreng Kabupaten Sidenreng Rappang. *Jurnal Politik Profetik*, 5(2), 247–261. <http://journal.uin-alauddin.ac.id/index.php/jpp/article/viewFile/4347/3986%0Ahttp://journal.uin-alauddin.ac.id/index.php/jpp/issue/view/636>
- Niko, N.-, & Yulasteriyani, Y. (2020). Pembangunan Masyarakat Miskin Di Pedesaan Perspektif Fungsionalisme Struktural. *Jurnal Dakwah Dan Sosial*, 3(02), 213–225. <https://doi.org/10.37680/muharrik.v3i02.476>
- Nurkholis, A. (2016). Teori Pembangunan Manusia. *Human Capital Theory, Human Investment Theory, Human Development Theory, Sustainable Development Theory, People Centered Development Theory*, 1–16.
- Nurkolis, N. (2016). DAMPAK KEBERADAAN INDUSTRI TERHADAP KONDISI SOSIAL EKONOMI MASYARAKAT SERTA LINGKUNGAN SEKITAR INDUSTRI. *Jurnal Sodality*, 1(2), 1–23.
- Ompusunggu, V. M. (2019). Dampak Pembangunan Infrastruktur Jalan Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Masyarakat Di Desa Semangat Gunung, Kabupaten Karo, Sumatera Utara. *Journal of Chemical Information and Modeling*, 1(2), 18–26. <https://jurnal.stkipggritulungagung.ac.id/index.php/jupeko/article/download/870/397>
- Pangkep, B. (2021). *Kecamatan Labakkang Dalam Angka 2021* (B. P. S. K. P. dan Kepulauan (ed.)).
- Probosiwi, R. (2016). Tanggung Jawab Sosial Perusahaan dalam Peningkatan Kesejahteraan Masyarakat (Corporate Social Responsibility in Public Welfare Enhancement). *Jurnal Ilmu-Ilmu Sosial*, 13(2). <https://doi.org/10.21831/socia.v13i2.12256>
- Rahadian, A. (2016). STRATEGI PEMBANGUNAN BERKELANJUTAN. *Prosiding Seminar STIAMI*, 3(01). <http://www.stiami.ac.id/jurnal/download/144/model-pembinaan-umkm-industri-kreatif-sebuah-solusi-meningkatkan-daya-saing-global>
- Rahmat, A., & Sriharini, S. (2018). Sosiologi Lingkungan Dan Risk Society: Perspektif Pendidikan Kritis Masyarakat. *Ideas: Jurnal Pendidikan, Sosial ...*, 04(02), 171–178. <https://www.jurnal.ideaspublishing.co.id/index.php/ideas/article/view/80>
- Razif, M. (2019). Analisis Mengenai Dampak Lingkungan Jalan Tol sebagai Bagian dari Manajemen Aset Infrastruktur dan Fasilitas. *Jurnal Manajemen Aset Infrastruktur & Fasilitas*, 3(1), 13–24. <https://doi.org/10.12962/j26151847.v3i1.5159>
- Rosana, E. (2015). Modernisasi Dalam Perspektif Perubahan Sosial. *Jurnal Studi Lintas Agama*, 10(1), 67–82.
- Salam, S. (2015). Hukum Dan Perubahan Sosial (Kajian Sosiologi Hukum). *STAI DDI Pangkep Sulawesi Selatan*, 11(1), 107–115.

- Sanjaya, F., & Puspitasari, V. (2020). Analisis Mengenai Dampak Lingkungan Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung Dalam Perspektif Kritis Environmentalisme. *Padjajaran Journal of International Relations*, 2(2), 170. <https://doi.org/10.24198/padjir.v2i2.26044>
- Siyoto, S., & Sodik. (2015). *Dasar Metodologi Penelitian* (Ayup (ed.)). Literasi Media Publishing.
- Susanti, I. S. (2013). JALAN TERHADAP PERTUMBUHAN PEMANFAATAN LAHAN KOTA. *Rekayasa*, 17(1), 49–58.
- Susanto, H. (2020). Analisis Dampak Sosial Ekonomi dalam Pembangunan Bandara Yogyakarta International Airport (YIA) di Kabupaten Kulonprogo. *Majalah Ilmiah Bijak*, 17(1), 1–9. <https://doi.org/10.31334/bijak.v17i1.820>
- Tantja, N. A. D., Utami, W., & Mujiyati, M. (2021). Dampak Pengadaan Tanah Terhadap Perubahan Penggunaan Lahan Dan Kondisi Sosial Masyarakat. *GEOGRAPHY: Jurnal Kajian ...*, 9(2), 4–9. <http://journal.ummat.ac.id/index.php/geography/article/view/5156%0Ahttp://journal.ummat.ac.id/index.php/geography/article/viewFile/5156/3047>
- Tristananda, P. W. (2018). Membumikan Education for Sustainable Development (ESD) Di Indonesia Dalam Menghadapi Isu-Isu Global. *Purwadita*, 2(2), 42–49.
- Wahid, A. A., & Mawarni, D. S. (2020). Analisis Dampak Relokasi Pembangunan Rel Kereta Api Cibatu Garut. *Jurnal Pembangunan Dan Kebijakan Publik*, 12(02), 1–8.
- Wijaya, I. S. (2015). Perencanaan dan Strategi komunikasi dalam kegiatan pembangunan. *Jurnal Perencanaan Dan Strategi Komunikasi*, XVIII(1), 53–61. http://journal.uinsi.ac.id/index.php/lentera_journal/article/view/428
- Wirawan, I, B. (2015). *TEORI-TEORI SOSIAL DALAM TIGA PARADIGMA (Fakta Sosial, Definisi Sosial, dan Perilaku Sosial)*. Prenadamedia Group.
- Yomir, A. A., Bahfiarti, T., & Farid, M. (2022). Analisis Konflik Komunikasi Interpersonal Pihak Pengadilan Negeri dan Pemilik Lahan dalam Proses Ganti Rugi Lahan Rel Kereta Api di Kabupaten Pangkep. *JlIP - Jurnal Ilmiah Ilmu Pendidikan*, 5(6), 1833–1843. <https://doi.org/10.54371/jiip.v5i6.649>

**L
A
M
P
I
R
A
N**



Lampiran 1

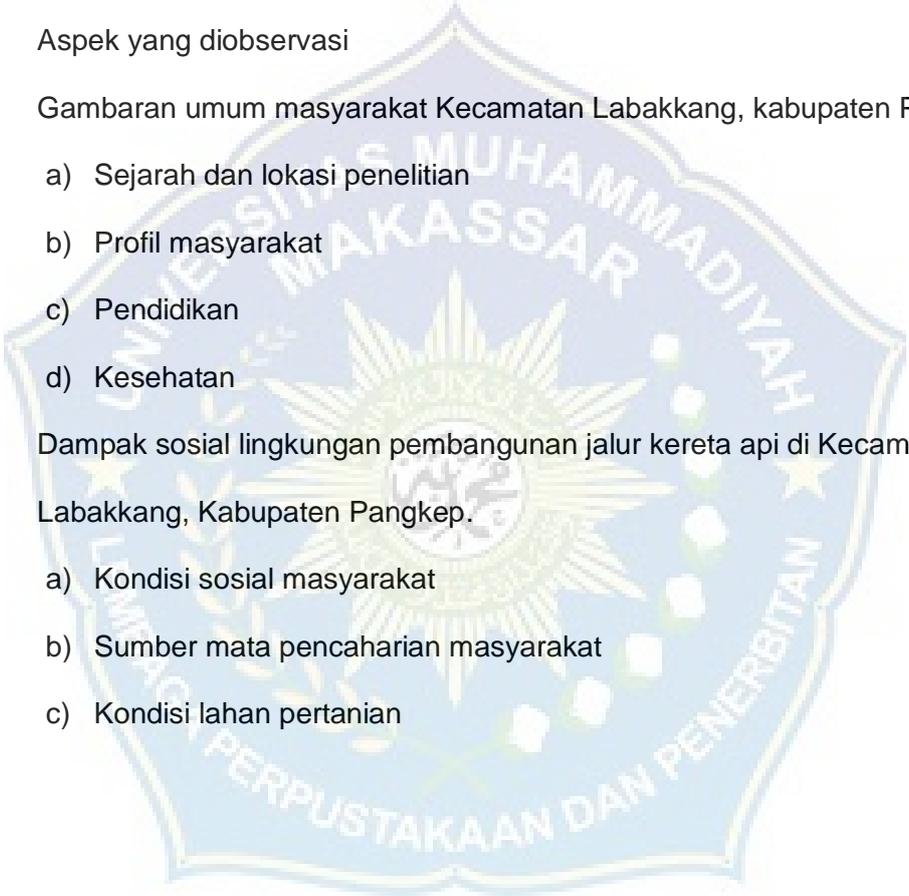
PEDOMAN OBSERVASI

A. Pelaksanaan Observasi

Hari/Tanggal :

Waktu :

B. Aspek yang diobservasi

1. Gambaran umum masyarakat Kecamatan Labakkang, kabupaten Pangkep
 - a) Sejarah dan lokasi penelitian
 - b) Profil masyarakat
 - c) Pendidikan
 - d) Kesehatan
 2. Dampak sosial lingkungan pembangunan jalur kereta api di Kecamatan Labakkang, Kabupaten Pangkep.
 - a) Kondisi sosial masyarakat
 - b) Sumber mata pencaharian masyarakat
 - c) Kondisi lahan pertanian
- 

Lampiran 2

PEDOMAN WAWANCARA**Identitas Responden**

1. Nama :
2. Jenis Kelamin :
3. Umur :
4. Pekerjaan :
5. Agama :

Pertanyaan :**a. Pemerintah Desa dan Kecamatan**

1. Bagaimana tanggapan Anda terkait dengan adanya pembangunan jalur kereta api di Kecamatan Labakkang, Kabupaten Pangkep?
2. Faktor apa saja yang mendukung pembangunan jalur kereta api di Kecamatan Labakkang, Kabupaten Pangkep?
3. Faktor apa saja yang menghambat pembangunan jalur kereta api di Kecamatan Labakkang, Kabupaten Pangkep?
4. Bagaimana sosialisasi yang dilakukan oleh pemerintah terkait pembangunan jalur kereta api di Kecamatan Labakkang?
5. Bagaimana partisipasi masyarakat Kecamatan Labakkang terkait dengan adanya pembangunan jalur kereta api?
6. Bagaimana peran pemerintah Kecamatan dalam proses pembangunan jalur kereta api?
7. Bagaimana peran Anda pada pembangunan jalur kereta api di Kecamatan Labakkang, Kabupaten Pangkep?
8. Bagaimana tingkat kesejahteraan masyarakat setelah pembangunan jalur kereta api?
9. Apakah dampak lingkungan yang dirasakan masyarakat dengan adanya pembangunan jalur kereta api?

10. Apakah dampak sosial bagi masyarakat sekitar akibat adanya pembangunan jalur kereta api?

b. Masyarakat

1. Bagaimana tanggapan Anda terkait dengan pembangunan jalur kereta api di kecamatan Labakkang, Kabupaten Pangkep?
2. Bagaimana sosialisasi yang dilakukan oleh pemerintah terkait pembangunan jalur kereta api di Kecamatan Labakkang?
3. Apa peran Anda dalam pembangunan jalur kereta api di Kecamatan Labakkang?
4. Bagaimana bentuk partisipasi Anda dalam pembangunan jalur kereta api di Kecamatan Labakkang, Kabupaten Pangkep?
5. Apakah masyarakat setempat mendukung pembangunan jalur kereta api ini?
6. Bagaimana dampak pembangunan jalur kereta api terhadap kondisi sosial masyarakat?
7. Apakah dampak lingkungan yang terjadi setelah adanya pembangunan jalur kereta api di Kecamatan Labakkang, Kabupaten Pangkep?

Lampiran 3

Daftar Nama Informan

1. Nama Lengkap : Dedi

Alamat : Borong-borong, Desa Kassiloe

Umur : 36 Tahun

Pekerjaan : Kepala Dusun

2. Nama Lengkap : Arifin

Alamat : Jatie, Desa Kassiloe

Umur : 34

Pekerjaan : Kepala Desa Kassiloe

3. Nama Lengkap : Tamrin

Tempat Tanggal Lahir : Labakkang, 3 Juli 1982

Alamat : Kalibara, Desa Batara

Umur : 39 Tahun

Pekerjaan : Petani

4. Nama Lengkap : Nur Islamiah

Alamat : Desa Kanaungan

Umur : 23 Tahun

Pekerjaan : Staf Desa Kanaungan

5. Nama Lengkap : Ahmad Amaluddin

Alamat : Desa Kanaungan

Umur : 29 Tahun

Pekerjaan : Staf Desa Kanaungan

6. Nama Lengkap : Rahmawati

Tempat Tanggal Lahir : Pangkep, 08 Oktober 1979

Alamat : Kelurahan Pundata Baji, Kecamatan Labakkang

Umur : 42 Tahun

Pekerjaan : Penjual Sembako

7. Nama Lengkap : Erna

Alamat : Kanaungan

Umur : 53 Tahun

Pekerjaan : IRT

Lampiran 4

Foto Dokumentasi

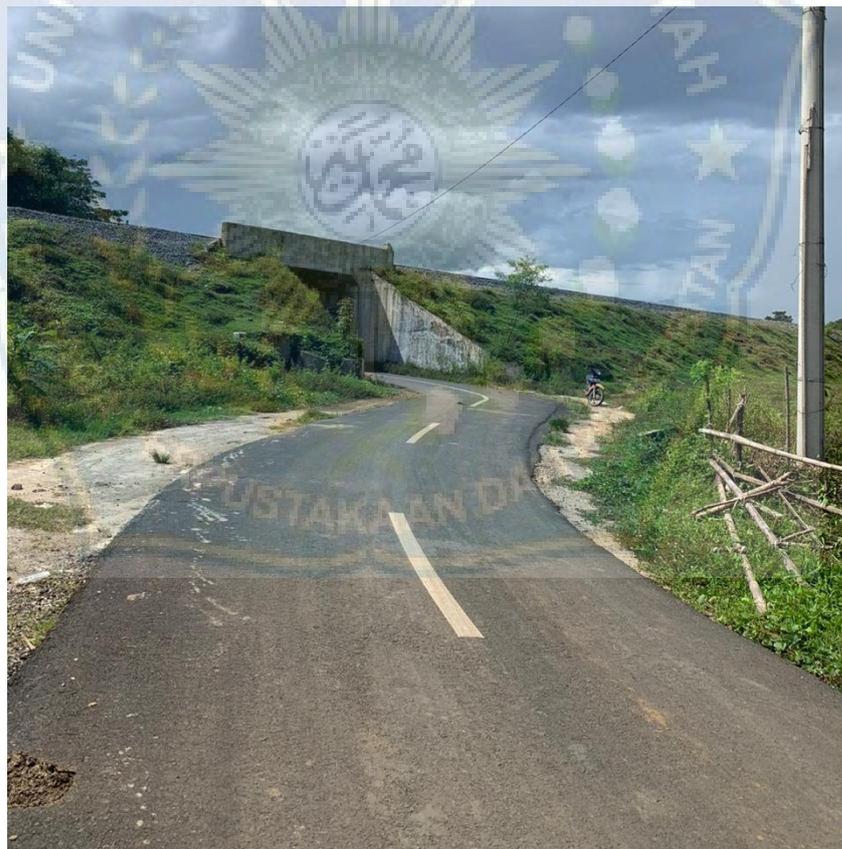




Gambar Dampak Kondisi irigasi yang kurang baik pada lahan
Sumber: Penulis 2021

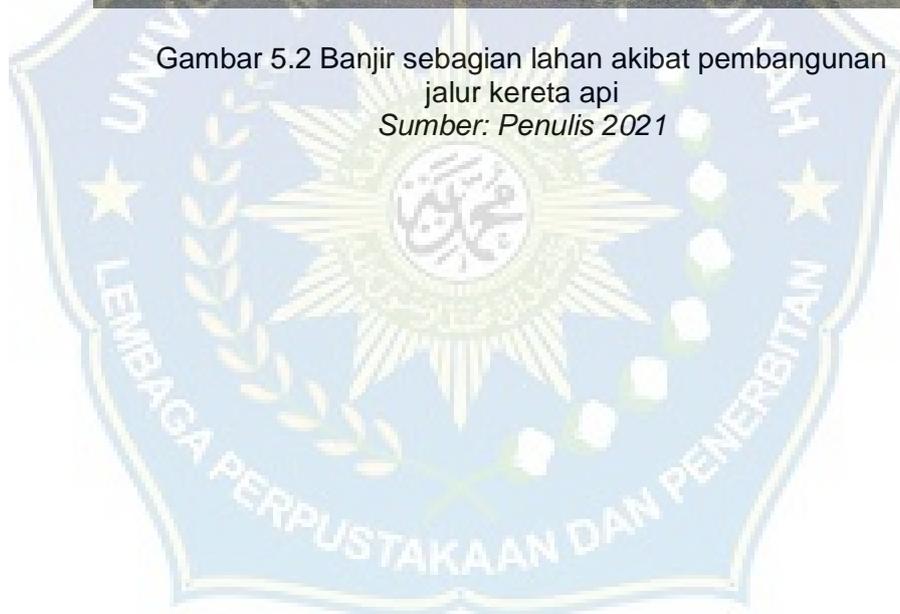


Proses wawancara dengan Bapak Dusun Desa Kassiloe





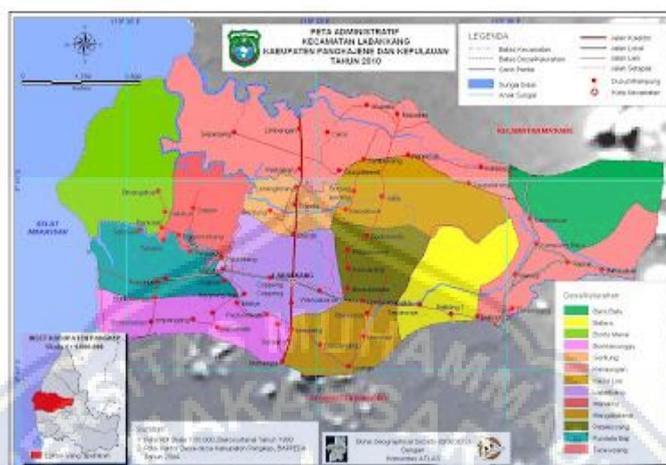
Gambar 5.2 Banjir sebagian lahan akibat pembangunan jalur kereta api
Sumber: Penulis 2021



Lampiran 5

Data Gambaran Umum Lokasi Penelitian

Gambar Peta Administrasi Kecamatan Labakkang



Sumber: <http://komunitas-atlas.blogspot.com>

Tabel Luas Wilayah Menurut Desa/Kelurahan di Kecamatan Labakkang, 2020

Desa/Kelurahan Villages/Kelurahan	Luas (km ²) Total Area (square.km)	Persentase Percentage
(1)	(2)	(3)
Bori Masunggu	5,22	5,30
Mangallekana	6,88	6,99
Batara	6,64	6,74
Taraweang	9,91	10,06
Bara Batu	10,85	11,02
Kassi Loe	6,88	6,99
Patallassang	7,36	7,48
Labakkang	4,50	4,57
Pundata Baji	5,22	5,30
Bonto Manai	6,92	7,03
Manakku	9,08	9,22
Gentung	7,63	7,75
Kanaungan	11,37	11,55
Labakkang	98,46	100,00

Sumber: BPS Kecamatan Labakkang Dalam Angka 2021

Tabel Penduduk, Laju Pertumbuhan Penduduk Desa/Kelurahan di Kecamatan Labakkang, 2020

Desa/Kelurahan Villages/Kelurahan	Jumlah Penduduk¹ Population	Laju Pertumbuhan Penduduk Pertahun 2010-2020² Annual Growth Rate of Population (%) 2010-2020
(1)	(2)	(3)
Borimasunggu	4 435	1,40
Mangallekana	4 873	1,06
Batara	4 435	1,81
Taraweang	5 235	1,75
Bara Batu	4 612	1,71
Kassi Loe	2 749	2,63
Patallasang	2 565	2,59
Labakkang	5 485	1,43
Pundata Baji	5 038	2,16
Bonto Manai	2 811	-0,08 ³
Manakku	2 780	1,71
Gentung	2 364	1,36
Kanaungan	4 234	1,82
Labakkang	51 616	1,62

Sumber: BPS Kecamatan Labakkang Dalam Angka 2021

Tabel Jumlah Sekolah, Murid, Guru, dan Rasio Murid-Guru Taman Kanak- Kanak Menurut Desa/Kelurahan di Kecamatan Labakkang, 2020/2021

Desa/Kelurahan <i>Villages/Kelurahan</i>	Sekolah <i>Schools</i>	Murid <i>Pupils</i>	Guru <i>Teachers</i>	Rasio Murid- Guru/ <i>Pupil- Teacher Ratio</i>
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Bori Masunggu	1	29	3	10
Mangallekana	-	-	-	-
Batara	-	-	-	-
Taraweang	1	29	3	10
Bara Batu	-	-	-	-
Kassi Loe	-	-	-	-
Patallasang	1	36	4	9
Labakkang	2	137	7	20
Pundata Baji	1	58	3	19
Bonto Manai	-	-	-	-
Manakku	-	-	-	-
Gentung	1	57	5	11
Kanaungan	1	32	2	16
Labakkang	8	378	27	14

Sumber: BPS Kecamatan Labakkang Dalam Angka 2021

Tabel Banyaknya Sarana Kesehatan Menurut Desa/Kelurahan dan Jenis Sarana Kesehatan di Kecamatan Labakkang, 2020

Desa/Kelurahan Villages/Kelurahan	Rumah Sakit Hospital	Rumah Sakit Bersalin Maternity Hospital	Poliklinik/Balai Pengobatan Polyclinic/Treatment Center	Posyandu Maternal & Child Health Center
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Borimasunggu	-	-	-	4
Mangallekana	-	-	-	6
Batara	1	-	-	6
Taraweang	-	-	-	6
Bara Batu	-	-	-	4
Kassi Loe	-	-	-	4
Patallassang	-	-	-	3
Labakkang	-	-	1	6
Pundata Baji	-	-	-	3
Bonto Manai	-	-	-	3
Manakku	-	-	-	3
Gentung	-	-	-	3
Kanaungan	-	-	-	6
Labakkang	1	-	1	57

Sumber: BPS Kecamatan Labakkang Dalam Angka 2021

Tabel Jumlah Tempat Peribadatan Menurut Desa/Kelurahan di Kecamatan Labakkang, 2020

Desa/Kelurahan <i>Villages/Kelurahan</i>	Masjid <i>Mosque</i>	Mushola <i>Mushola</i>	Gereja Protestan <i>Christian</i> <i>Church</i>	Gereja Katholik <i>Catholic</i> <i>Church</i>	Pura <i>Temple</i>	Vihara <i>Vihara</i>
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
Bori Masunggu	6	-	-	-	-	-
Mangallekana	8	-	-	-	-	-
Batara	8	1	-	-	-	-
Taraweang	7	1	-	-	-	-
Bara Batu	4	-	1	-	-	-
Kassi Loe	4	-	-	-	-	-
Patallasang	3	-	-	-	-	-
Labakkang	9	1	-	-	-	-
Pundata Baji	7	2	-	-	-	-
Bonto Manai	6	-	-	-	-	-
Manakku	4	-	-	-	-	-
Gentung	5	-	-	-	-	-
Kanaungan	6	-	-	-	-	-
Labakkang	77	5	1	-	-	-

Sumber: BPS Kecamatan Labakkang Dalam Angka 2021

RIWAYAT HIDUP



Muassirah, dilahirkan di Kabupaten Pangkep tepatnya di Limbangan pada tanggal 08 Oktober 1999. Anak ketiga dari pasangan Drs. Rustan dan Hasrawati, S.Pd. Pada tahun 2005 Penulis masuk Sekolah Dasar di SDN 8/18 Bontowa dan lulus pada tahun 2011. Kemudian melanjutkan sekolah tingkat pertama di SMPN 1 Labakkang dan lulus pada tahun 2014. Selanjutnya masuk pada sekolah tingkat akhir di SMAN 1 Pangkep dan lulus pada tahun 2017. Pada tahun 2021 penulis menyelesaikan pendidikan di perguruan tinggi tepatnya di Universitas Muhammadiyah Makassar jurusan Pendidikan Sosiologi, Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan, pada tahun yang sama penulis melanjutkan pendidikan pada Program Pascasarjana Unismuh Makassar. Berkat petunjuk dan pertolongan Allah SWT, serta usaha doa dan dukungan dari kedua orang tua Alhamdulillah penulis dapat menyelesaikan tesis ini. Semoga dengan penulisan tugas akhir tesis ini dapat memberikan manfaat bagi dunia pendidikan.