

**PERILAKU MASYARAKAT TERHADAP PEMBANGUNAN  
REL KERETA API DI KELURAHAN TUWUNG  
KABUPATEN BARRU**



**SKRIPSI**

*Diajukan Untuk Memenuhi Salah Satu Persyaratan Guna Memperoleh Gelar  
Sarjana Pendidikan Pada Program Studi Pendidikan Sosiologi  
Fakultas Keguruan Dan Ilmu Pendidikan  
Universitas Muhammadiyah Makassar*

**OLEH :**

**DINI FITRIANTI  
10538 2932 14**

**FAKULTAS KEGURUAN DAN ILMU PENDIDIKAN  
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR  
JURUSAN PENDIDIKAN SOSIOLOGI  
2018**

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi atas nama **Dini Fitrianti**, NIM 10538293214 diterima dan disahkan oleh Panitia Ujian Skripsi berdasarkan Surat Keputusan Rektor Universitas Muhammadiyah Makassar Nomor: 189/Tahun 1440 H/2018 M, Sebagai salah satu syarat guna memperoleh Gelar **Sarjana Pendidikan** pada Prodi Pendidikan Sosiologi Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Muhammadiyah Makassar, Yudisium pada hari Kamis tanggal 17 Oktober 2018.

Makassar, 08 Safar 1440 H  
18 Oktober 2018 M

Pengawas Umum : Dr. H. Abo, Rahman, S.Pd, Ph.D

Ketua : Erwin Akib, S.Pd, M.Pd, Ph.D

Sekretaris : Dr. Sahurullo, M.Pd

Penguji :

1. Dr. H. Nurhikmah, M.Pd
2. Saedi, S.Pd, M.Pd
3. Dr. Muzajir, M.Pd
4. Dr. H. Multhaq, M.Si



Mengetahui

Dekan FKIP  
Universitas Muhammadiyah Makassar  
  
Erwin Akib, S.Pd., M.Pd., Ph.D.  
NBM: 860 934

Ketua Program Studi  
Pendidikan Sosiologi  
  
Drs. H. Nurdin, M.Pd.  
NBM: 575 474

**PERSETUJUAN PEMBIMBING**

Judul Skripsi : Perilaku Masyarakat Terhadap Pembangunan Rel Kereta Api di  
Keruhan Turung Kabupaten Barru.

Nama : Dini Fitrianti

NIM : 10538293214

Prodi : Pendidikan Sosiologi

Fakultas : Keguruan dan Ilmu Pendidikan

Setelah diteliti dan diperiksa ulang, skripsi ini telah memenuhi syarat untuk  
dipertanggungjawabkan di depan tim penguji skripsi Fakultas Keguruan dan Ilmu  
Pendidikan Universitas Muhammadiyah Makassar.

18 Safar 1440 H

18 Oktober 2018 M

Pembimbing I

Dr. Nurilma Suhair, M.Si

Pembimbing II

Dr. Mubandari, M.Pd.

Mengetahui

Dekan FKIP  
Universitas Muhammadiyah Makassar

Dr. Erwin A. G. S. P. M.Pd., Ph.D.  
NBM: 860 934

Ketua Program Studi  
Pendidikan Sosiologi

Dr. H. Nurdin, M.Pd.  
NBM: 575 474

## MOTO DAN PERSEMBAHAN

*“Jadilah Manusia Hebat, Yang dihina tak tumbang, yang dipuji tak terbang”.*

### PENDIDIKAN Memang Pertama Tapi IBADAH Yang Utama

Kupersembahkan Karya sederhana Ini Kepada :

Kedua orang tuaku tercinta Ibunda Heriana dan Ayahanda Makkulau, saudari-saudaraku Nurul Amaliah dan Muahmmad Nabil serta keluarga besar saya, para sahabatku dan teman-temanku, serta masyarakat Kelurahan Tuwung Atas keikhlasan memberikan dukungan moril maupun materil sehingga penulis dapat mewujudkan salah satu cita-citaku diantara tumpukan cicta-cita penulis. Tulisan ini tidak sebanding dengan apa yang telah kalian semua berikan. Tulisan ini juga merupakan reperesentasi cinta kasihku yang amat besar kepada kalian semua sekaligus sebagai kegelisahan dan keresahan yang tertumpah untuk para mereka yang mau merusak tatanan budaya kita masyarakat Indonesia. Banyak hal yang mesti kita sadari bahwa semua kesadaran di lingkungan kita merupakan kesadaran palsu, jadi sekali lagi jangan hidup dengan kesadaran palsu yang orang lain sajikan tapi hiduplah dengan kesadaran sendiri yang kita tau darimana asal kesadaran itu..

## ABSTRAK

**DINI FITRIANTI. 2018. *Perilaku Masyarakat Terhadap Pembangunan Rel Kereta Api Di Kelurahan Tuwung Kabupaten Barru*. Skripsi. Jurusan Pendidikan Sosiologi Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Muhammadiyah Makassar. Pembimbing I Nurlina Subair dan Pembimbing II Muhajir.**

Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui perilaku masyarakat terhadap pembangunan rel kereta api di Kelurahan Tuwung Kabupaten Barru. Bagaimana perilaku masyarakat terhadap pembangunan rel kereta api di Kelurahan Tuwung Kabupaten Barru. Faktor-faktor apa yang mempengaruhi perubahan perilaku masyarakat terhadap pembangunan rel kereta api di Kelurahan Tuwung Kabupaten Barru. Tujuan penelitian ini yaitu untuk mengetahui Perilaku masyarakat terhadap pembangunan rel kereta api di Kelurahan Tuwung Kabupaten Barru, mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi perubahan perilaku masyarakat terhadap pembangunan rel kereta api di Kelurahan Tuwung Kabupaten Barru. Jenis penelitian yang digunakan deskriptif kualitatif.

Lokasi penelitian di Kelurahan Tuwung Kabupaten Barru. Inforan ditentukan secara *Snowball Sampling* yaitu dilakukan mengidentifikasi memilih dan mengambil sampel dalam suatu jaringan atau rantai hubungan yang menerus. Instrumen penelitian yaitu lembar observasi, panduan wawancara dan catatan dokumentasi. Sumber data yaitu data primer dan data sekunder. Teknik pengumpulan data yaitu observasi, wawancara dan dokumentasi. Teknik analisis data melalui berbagai tahapan yaitu pengumpulan data, reduksi data, penyajian data dan penarikan kesimpulan, sedangkan teknik keabsahan data menggunakan triangulasi sumber, teknik, triangulasi waktu dan triangulasi antar peneliti

Hasil penelitian di lapangan menunjukkan bahwa perilaku masyarakat terhadap adanya pembangunan tersebut awalnya mendapat respon positif oleh masyarakat setempat, karena akan memberikan perubahan ke arah yang lebih baik dan sangat mendukung keputusan pemerintah yang tentunya akan memajukan daerah Sulawesi Selatan di berbagai sektor khususnya di Kabupaten Barru. Dampak pembangunan jalur rel kereta api yang dimaksud dalam penelitian ini adalah bagaimana pengaruh yang ditimbulkan dari adanya pembangunan tersebut terhadap perubahan perilaku masyarakat. Adanya pembangunan yang masuk dan berkembang di masyarakat pada hakikatnya diciptakan untuk memudahkan aktivitas manusia dalam memenuhi kebutuhan hidupnya.

**Kata Kunci: Perilaku Masyarakat, Pembangunan Rel Kereta Api**

## KATA PENGANTAR



Puji syukur kita panjatkan kehadirat Allah swt karena atas berkat, rahmat dan hidayahnyalah sehingga penyusunan skripsi ini selesai sesuai dengan waktu yang diperlukan. Salam dan shalawat kepada baginda Rosulullah SAW, Sang intelektual sejati ummat manusia yang menyampaikan pengetahuan dengan cahaya Ilahi, dia juga manusia yang mencapai akal Mustofaq, manusia cerdas manusia paripurna.

Skripsi ini sebagai salah satu syarat dalam rangka untuk memperoleh gelar sarjana pendidikan pada Program Studi Pendidikan Soisologi Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Muhammadiyah Makassar. Disadari sepenuhnya bahwa penulisan Skripsi ini tidak mungkin terwujud tanpa ada bantuan dan dorongan dari berbagai pihak. Oleh karena itu sudah sepantasnya pada kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih dan penghargaan kepada kedua orang tua yang telah memberikan motivasi sejak lahir hingga hari ini merekalah manusia luar biasa yang pernah memberikan kasih sayang langsung pada saya tanpa perantara dan tanpa pamri. Terimah kasih juga penulis ucapkan kepada semua sahabat-sahabat cecepa, keluarga pondok 15 teman-teman dan adik-adik yang berada di Jurusan Sosiologi dan Jurusan lain yang sudah banyak membantu penulis dalam berbagai masalah hingga akhirnya penulis dapat menyelesaikan Skripsi ini.

Tidak lupa juga penulis mengucapkan terima kasih kepada: Dr.H. Abd. Rahman Rahim, S.E., MM. Rektor Universitas Muhammadiyah Makassar, Erwin Akib, M.Pd, Ph.D. Sebagai Dekan Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Muhammadiyah Makassar, Dr. H. Nurdin, M.Pd, Ketua Program Studi Pendidikan Sosiologi, Sekertaris Jurusan Program Studi Pendidikan Sosiologi Kaharuddin, M.Pd., Ph.D Terima Kasih juga kepada Bapak Ibu Dosen yang telah memberikan kesempatan serta fasilitas hingga penulis dapat menikmati dan memperoleh pengetahuan dengan nyaman dan tidak ada paksaan dalam memperoleh pengetahuan dari semua kalangan baik dari kalangan para dosen dewan senior maupun sesama teman-teman mahasiswa.

Terima kasih yang tidak terhingga penulis ucapkan kepada Ibu Dr. Nurlina Subair, M.Si. sebagai pembimbing I dan Bapak Dr. Muhajir, M.Pd sebagai pembimbing II.

Penulis merasa Skripsi ini masih jauh dari kata sempurna, oleh karena itu kritik dan saran yang membangun sangat penulis butuhkan dalam menyempurnakan Skripsi ini. Karena bagi penulis, kritikan itu suatu keniscayaan dari implemementasi kasih sayang. Akhirnya, hanya kepada Allah SWT kita bermohon semoga berkat rahmat serta limpahan pahala, niat baik dan suci serta usaha mendapat ridho disisinya, Amin.

Makassar, Agustus 2018

Penulis

## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PENGESAHAN.....	ii
PERSUTUJUAN PEMBIMBING .....	iii
KARTU KONTROL BIMBINGAN I... ..	iv
KARTU KONTROL BIMBINGAN II.....	v
SURAT PERNYATAAN.....	vi
SURAT PERJANJIAN .....	vii
MOTTO DAN PERSEMBAHAN .....	viii
ABSTRAK .....	ix
KATA PENGANTAR .....	x
DAFTAR ISI.....	xii
DAFTAR GAMBAR .....	xv
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang .....	1
B. Rumusan Masalah .....	7
C. Tujuan Penelitian.....	8
D. Manfaat Penelitian.....	8
E. Defenisi Operasional .....	9
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA DAN KERANGKA KONSEP</b>	
A. Kajian Pustaka .....	11
1. Pengertian Perilaku .....	11
2. Pengertian Masyarakat .....	11



3. Pengertian Pembangunan .....	15
4. Penelitian Relevan .....	23
5. Analisis Teori Talcott Parsons .....	26
B. Kerangka Konsep .....	29

### **BAB III METODE PENELITIAN**

A. Jenis Penelitian.....	31
B. Lokasi dan Waktu Penelitian.....	31
C. Informan Penelitian .....	31
D. Fokus Penelitian .....	32
E. Instrumen Penelitian.....	33
F. Jenis dan Sumber Data .....	33
G. Teknik Pengumpulan Data .....	35
H. Teknik Analisis Data .....	38
I. Teknik Keabsahan Data .....	39

### **BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

A. Deskripsi Lokasi Penelitian.....	41
B. Deskripsi Informan Penelitian .....	43
C. Hasil Penelitian .....	45
D. Pembahasan Hasil Penelitian .....	56

### **BAB V PENUTUP**

A. Simpulan .....	63
B. Saran.....	64

<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>65</b>
LAMPIRAN-LAMPIRAN	
RIWAYAT HIDUP	

## DAFTAR GAMBAR

GAMBAR 2.1 Skema Kerangka Konsep .....	30
--	----

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Transportasi merupakan alat yang digunakan masyarakat untuk berpindah tempat dari tempat yang satu dengan yang lainnya baik jarak dekat apalagi jarak yang begitu jauh, baik darat, laut maupun udara. Kebutuhan transportasi merupakan kebutuhan turunan akibat aktivitas ekonomi, sosial, dan sebagainya. Transportasi jika dilihat dari sisi sosial lebih merupakan proses sosialisasi budaya dimana ketika seseorang melakukan transportasi dan berpindah menuju daerah lain maka orang tersebut akan menemui perbedaan budaya dalam bingkai keanekaragaman Indonesia. Pada umumnya perkembangan sarana transportasi di Indonesia berjalan sedikit lebih lambat dibandingkan dengan negara-negara lain didunia. Hal ini disebabkan oleh perbedaan pemerintah masing-masing negara dalam menangani kinerja sistem transportasi yang ada. Pembangunan berbagai sarana dan prasarana transportasi seperti halnya dermaga, pelabuhan, bandara dan jalan rel dapat menimbulkan efek ekonomi berganda yang cukup besar, baik dalam hal penyediaan lapangan kerja, maupun dalam memutar konsumsi dan investasi dalam perekonomian lokal dan regional.

Secara umum, masyarakat yang melakukan pergerakan dengan tujuan yang berbeda-beda membutuhkan sarana penunjang pergerakan berupa angkutan pribadi (mobil dan motor) maupun angkutan umum (*paratransit* dan *masstransit*). Angkutan umum *paratransit* merupakan angkutan yang tidak

memiliki rute dan jadwal yang tetap dalam beroperasi disepanjang rutenya, sedangkan angkutan umum *masstransit* merupakan angkutan yang memiliki rute dan jadwal yang tetap serta tempat pemberhentian yang jelas. Pada umumnya sebagian besar masyarakat sangat tergantung dengan angkutan umum bagi pemenuhan kebutuhan mobilitasnya, karena sebagian besar masyarakat tingkat ekonominya masih tergolong lemah atau sebagian besar tidak memiliki kendaraan pribadi. Banyaknya kelompok yang masih tergantung dengan angkutan umum ini tidak diimbangi dengan penyediaan angkutan umum yang memadai, terutama ditinjau dari kapasitas angkut. Akibatnya hampir semua angkutan umum yang tersedia terisi penuh sesak oleh penumpang. Hal ini menyebabkan para penumpang berusaha memilih alternatif angkutan umum lainnya yang dirasa lebih nyaman, efektif dan efisien meskipun dengan biaya yang cukup besar. Hal tersebut menunjukkan arti pentingnya transportasi di Indonesia, sehingga pembangunan dan peningkatan kualitas pelayanan transportasi atau pengangkutan mutlak diperlukan. Pembangunan yang baik dan berkualitas tidak hanya mengenai peningkatan mutu sarananya saja, tetapi juga harus menyangkut pembangunan aspek hukum transportasi sendiri. Pembangunan hukum tidak hanya menambah peraturan baru atau merubah peraturan lama dengan peraturan baru tetapi juga harus dapat memberikan kepastian dan perlindungan hukum bagi semua pihak yang terkait dengan sistem transportasi terutama pengguna jasa transportasi. Mengingat penting dan strategisnya peran lalu-lintas dan angkutan jalan yang menguasai hajat hidup orang banyak serta sangat penting bagi seluruh

masyarakat, maka pembangunan dan pengembangan prasarana dan sarana pengangkutan perlu di tata dan dikembangkan dalam sistem terpadu dan kepentingan masyarakat umum sebagai pengguna jasa transportasi perlu mendapatkan prioritas dan pelayanan yang optimal baik dari pemerintah maupun penyedia jasa transportasi. Selain itu perlindungan hukum atas hak-hak masyarakat sebagai konsumen transportasi juga harus mendapatkan kepastian. Penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan juga perlu dilakukan secara berkesinambungan dan terus ditingkatkan agar lebih luas jangkauan dan pelayanannya kepada masyarakat, dengan tetap memperhatikan kepentingan umum, kemampuan masyarakat, kelestarian lingkungan, dan ketertiban masyarakat dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan sekaligus mewujudkan sistem transportasi nasional yang handal dan terpadu.

Perkembangan transportasi dalam sejarah bergerak dengan sangat perlahan, berevolusi dengan terjadi perubahan sedikit demi sedikit yang sebenarnya diawali dengan perjalanan jarak jauh berjalan kaki pada zaman batu tua. Awal masuknya transportasi darat kereta api dimulai pada masa pendudukan Belanda, pemerintah Belanda membangun jalur kereta api dengan rute Batavia-Buitenzorg (Bogor) tahun 1873. Sedangkan alat transportasi yang digunakan didalam kota adalah trem yang digerakkan oleh mesin uap. Tahun 1960-an, trem digantikan bus-bus besar. Untuk transportasi jarak dekat ada oplet dan becak. Ada pula bemo yang mulai dipakai sejak tahun 1962. Tahun 1970-an, muncul becak dan bajaj.

Masyarakat Kabupaten Barru menggunakan berbagai macam jenis transportasi seperti mobil, motor, becak, dokar, kapal, sepeda. Transportasi ini digunakan dikeseharian masyarakat Kabupaten Barru untuk meringankan perjalanan mereka baik yang jarak jauh lebih-lebih yang jarak dekat. Seiring dengan perkembangannya modernisasi pemerintah Kabupaten Barru menyetujui pembangunan jalur kereta api lintas Makassar, Parepare dimana Provinsi lain seperti Jawa, Jakarta sudah lama memiliki alat transportasi ini.

Jalur kereta api Makassar Parepare adalah jalur sepanjang kurang lebih 145 kilometer ini merupakan tahap pertama dari pembangunan jalur kereta api Trans-Sulawesi dari Kota Makassar menuju Kota Parepare. Proses peletakan batu pertama pembangunan kereta api lintas Makassar-Parepare dilaksanakan pada Senin, 18 Agustus 2014 di Desa Siawung, Kecamatan Barru, Kabupaten Barru. Pemasangan rel pertama telah dilakukan pada Jumat, 13 November 2015 di Desa Lalabata, Kecamatan Tanete Rilau, Kabupaten Barru. Pemasangan rel disaksikan oleh Dirjen Perkeretaapian Kementerian Perhubungan (Kemenhub) Hermanto Dwiatmoko dan Gubernur Sulawesi Selatan, Syahrul Yasin Limpo. Jalur kereta ini diujicobakan untuk kali pertama pada tanggal 10 November yang lalu. Jalur kereta api ini pada awalnya dibangun jalur tunggal, tetapi lahan yang disiapkan dapat dibangun jalur ganda. Jalur ini direncanakan mempunyai 23 stasiun yang akan dibangun sebagai pemberhentian kereta api.

Keberadaan prasarana transportasi sangatlah vital dalam menunjang keberhasilan pembangunan suatu daerah. Prasarana tersebut menjadi

pendorong bagi berputarnya roda perdagangan dan industri. Rencana pembangunan transportasi kereta api massal yang bakal beroperasi di Sulawesi Selatan (Sulsel) yang akan dikerjakan oleh pemerintah pusat bekerja sama dengan pemerintah provinsi dan kabupaten/kota akan mampu menggerakkan roda ekonomi ke depan. Di sisi lain menjadi kabar gembira untuk masyarakat serta kebanggaan tersendiri bagi daerah yang menjadi rute kereta api. Penjajakan pengadaan kereta api yang sudah mulai dilakukan oleh pemerintah. Tahap pengerjaan pertama pemerintah yang menggandeng investor Cina merencanakan melayani rute dari Kota Makassar, Maros, Pangkep, Barru, Parepare, Sidrap, Luwu, Malili, hingga Sorowako. Rute ini berjarak sekitar 700 kilometer (km). Sementara tahap kedua dimulai di Parepare, Pinrang, Polman, Majene, Mamuju Utara, hingga Pasangkayu. Pada Tahap kedua ini berjarak sekitar 400 km. Sedangkan tahap ketiga rencananya lintas provinsi yang dimulai di Mamuju Utara, Sulteng, Gorontalo, hingga Sulawesi Utara, dengan jarak tempuh 1.000 km. Menurut Vice General Manager Tangshan Railway Vehicle Cina Zhen Dawei pengadaan transportasi massal di Sulsel ini diklaim terancang dari kereta api yang selama ini sudah beroperasi di Indonesia, khususnya di Jawa. Kecepatan yang dimiliki dinilai jauh lebih cepat dibandingkan produk lainnya. Jika kereta api yang ada di Jawa umumnya membutuhkan waktu tempuh 12 jam untuk jarak 800 km kereta api hasil teknologi terbaru Cina itu waktu tempuhnya hanya tiga jam. Bila mengacu pada kecepatan kereta api bisa dipastikan jarak tempuh Makassar hingga Sorowako hanya membutuhkan waktu tiga jam.



Atau jauh lebih cepat bila naik kendaraan umum lainnya yang terkadang harus dilewati sekitar 12 jam. Pembangunan kereta api yang mendatangkan investor dari luar merupakan suatu prestasi tersendiri untuk pemerintah setempat meskipun salah satu promotor pembangunan kereta api adalah pemerintah pusat.

Dalam pembangunan rel kereta api di Kabupaten Barru memunculkan berbagai respon perilaku dari masyarakat Kabupaten Barru. Adapun berbagai macam perilaku dari masyarakat yaitu ada yang menerima dengan senang hati adapula masyarakat yang menerima karena itu merupakan kebijakan dari pemerintah. Bahan material rel kereta api seperti tanah untuk timbunan rel didapatkan dari tanah masyarakat yang dijual baik itu dari daerah perkotaan ataupun pedesaan. Perilaku dari masyarakat yang menjual tanah mereka responnya begitu positif sedangkan dari pengguna jalan dimana truk-truk lalu-lalang mengangkut tanah mengakibatkan kerusakan jalan, material tanahnya yang berserakan ditambah lagi musim hujan mengakibatkan jalanan rusak dan licin, banyak terjadi kecelakaan dan banjir yang berkepanjangan, hal ini membuat masyarakat cemas dan adapula yang emosi. Perilaku adalah suatu aksi dan reaksi suatu organisme terhadap lingkungannya. Hal ini berarti bahwa perilaku baru berwujud bila ada sesuatu yang diperlukan untuk menimbulkan tanggapan yang disebut rangsangan. Dengan demikian suatu rangsangan tentu akan menimbulkan perilaku tertentu pula.

Proses pembentukan dan atau perubahan perilaku dipengaruhi oleh beberapa faktor yang berasal dari diri individu itu sendiri, antara lain susunan

syaraf pusat, persepsi, motivasi, emosi dan belajar. Susunan syaraf pusat memegang peranan penting dalam perilaku manusia, karena perilaku merupakan perpindahan dari rangsangan yang masuk ke respon yang dihasilkan. Perpindahan ini dilakukan oleh susunan syaraf pusat dengan unit-unit dasarnya yang disebut neuron. Neuron memindahkan energi dalam impuls-impuls syaraf. Perubahan perilaku dalam diri seseorang dapat diketahui melalui persepsi. Persepsi ini adalah pengalaman yang dihasilkan melalui indra pendengaran, penciuman dan sebagainya. Para psikolog mengemukakan bahwa perilaku terbentuk dari adanya interaksi antara domain trikomponen sikap yakni interaktif antara komponen kognitif, afektif dan domain konatif. Namun masih terdapat kekeliruan yang menganggap komponen konatif salah satu komponen dalam trikomponen sikap sebagai perilaku (*behaviour*), sehingga perilaku dianggap sebagai salah satu komponen sikap (*aptitude*). Para psikolog telah membedakan perilaku dan sikap sebagai dua gejala yang dapat berbeda satu sama lainnya. Dijelaskan dengan konsep adalah bahwa sikap dan perilaku merupakan dimensi dalam diri individu yang berdiri sendiri, terpisah dan berbeda. Komponen konatif dalam trikomponen sikap tidak disamakan dengan perilaku. Komponen konatif merupakan barus sebatas kecenderungan perilaku yang terkristalisasi dalam kata akan, mau dan hendak. Sedangkan perilaku merupakan suatu bentuk tindakan nyata dari individu yang dapat diukur dengan panca indera langsung.

Pembangunan rel kereta api di Kabupaten Barru membuat pekerjaan masyarakat yang biasanya bertani kini mencari lagi pekerjaan sampingan karena lahan persawahan mereka dibeli untuk pembangunan rel. Dari hal ini banyak masyarakat yang kaya mendadak dari hasil penjualan tanah mereka maupun rumah mereka. Pembangunan rel kereta api ini ada dampak positif dan negatifnya akan tetapi masyarakat dapat menerima demi pembangunan Kabupaten Barru yang berkemajuan. Pembangunan jalur kereta api sebagian besar menggunakan produk dalam negeri kecuali pengadaan dan wesel masih perlu impor dari luar negeri, kecepatan desain kereta api di Sulawesi lebih cepat yaitu 200km/jam dibandingkan dengan kecepatan desain kereta api di Jawa dan Sumatra .

## **B. Rumusan Masalah**

Dari uraian latar belakang diatas peneliti dapat menarik rumusan masalah sebagai berikut :

1. Bagaimana Perilaku masyarakat terhadap pembangunan rel kereta api di Kelurahan Tuwung Kabupaten Barru?
2. Faktor-faktor apa yang mempengaruhi Perubahan Perilaku Masyarakat terhadap pembangunan rel kereta api di Kelurahan Tuwung Kabupaten Barru?

## **C. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan rumusan masalah di atas, secara operasional peneliti bertujuan untuk :

1. Mengetahui Perilaku masyarakat terhadap pembangunan rel kereta api di Kelurahan Tuwung Kabupaten Barru.
2. Mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi perubahan perilaku Masyarakat terhadap pembangunan rel kereta api di Kelurahan Tuwung Kabupaten Barru.

#### **D. Manfaat Penelitian**

Hasil penelitian diharapkan dapat memberi manfaat baik manfaat teoritis, maupun manfaat praktis.

##### 1. Manfaat Teoritis

Sebagai pembandingan antara teori yang diperoleh dibangku perkuliahan dengan fakta yang ada di lapangan dan hasil dari penelitian ini dapat digunakan sebagai bahan acuan dibidang penelitian yang selanjutnya dan dapat dikembangkan kearah yang lebih baik.

##### 2. Manfaat Praktis

- a. Diharapkan mampu memberikan informasi kepada masyarakat yang berkeinginan untuk mengetahui bagaimana perilaku masyarakat terhadap pembangunan rel kereta api. Dalam hasil penelitian diharapkan dapat menjadi bahan yang berguna bagi pengembangan ilmu pengetahuan khususnya sosiologi.
- b. Dapat digunakan sebagai bahan masukan ataupun perbandingan untuk penelitian selanjutnya.

## **E. Definisi Operasional**

1. Perilaku adalah suatu reaksi psikis seseorang terhadap lingkungannya.
2. Masyarakat adalah sekelompok manusia yang saling berhubungan, saling mempengaruhi mempunyai norma-norma dan identitas yang sama dalam teritorial kewilayahan tertentu.
3. Pembangunan adalah proses perubahan terus menerus menuju keadaan yang lebih baik berdasarkan norma-norma tertentu.
4. Rel Kereta Api adalah logam batang untuk landasan jalan atau kendaraan sejenis seperti trem dan sebagainya yang mengarahkan kereta api tanpa memerlukan pengendalian.
5. Kabupaten Barru adalah salah satu daerah tingkat II di Provinsi Sulawesi Selatan, Indonesia.

## BAB II

### KAJIAN PUSTAKA DAN KERANGKA KONSEP

#### A. Kajian Teori

##### 1. Pengertian Perilaku

Perilaku manusia merupakan hasil dari pada segala macam pengalaman serta interaksi manusia dengan lingkungannya yang terwujud dalam bentuk pengetahuan, sikap dan tindakan. Dengan kata lain, perilaku merupakan respon/reaksi seorang individu terhadap stimulus yang berasal dari luar maupun dari dalam dirinya. Respon ini dapat bersifat pasif (tanpa tindakan: berpikir, berpendapat, bersikap) maupun aktif (melakukan tindakan). Sesuai dengan batasan ini, perilaku kesehatan dapat dirumuskan sebagai bentuk pengalaman dan interaksi individu dengan lingkungannya, khususnya yang menyangkut pengetahuan dan sikap tentang kesehatan. Perilaku aktif dapat dilihat, sedangkan perilaku pasif tidak tampak, seperti pengetahuan, persepsi, atau motivasi. Beberapa ahli membedakan bentuk-bentuk perilaku ke dalam tiga domain yaitu pengetahuan, sikap, dan tindakan atau sering kita dengar dengan istilah *knowledge, attitude, practice*. (Sarwono: 2004).

Faktor-faktor yang mempengaruhi perilaku manusia yaitu :

- 1) Genetika
- 2) Sikap adalah suatu ukuran tingkat kesukaan seseorang terhadap perilaku tertentu.

- 3) Norma sosial adalah pengaruh tekanan sosial.
- 4) Kontrol perilaku pribadi adalah kepercayaan seseorang mengenai sulit tidaknya melakukan suatu perilaku.

## **2. Pengertian Masyarakat**

Masyarakat adalah suatu kelompok manusia yang saling berhubungan, saling mempengaruhi, mempunyai norma-norma, memiliki identitas yang sama dan memiliki teritorial kewilayahan tertentu. Konsep tentang masyarakat ini dapat berlaku untuk masyarakat dalam arti luas maupun masyarakat dalam arti sempit. Dalam arti luas misalnya masyarakat dapat ditemukan pada warga dari suatu negara sedangkan dalam arti sempit masyarakat dapat ditemukan pada suatu desa, kota atau suku bangsa tertentu, (Nursalam dkk, 2016: 212).

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. Mac Iver dan Page (dalam Soekanto: 2012), memaparkan bahwa masyarakat adalah suatu sistem dari kebiasaan. 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, Sedangkan kebudayaan menurut Selo Soemardjan dan Selo Soemardi merupakan semua hasil karya, rasa dan cipta masyarakat (Soekanto: 2012). Bagian yang selalu hadir dalam kehidupan manusia yang terintegrasi dan berubah setiap zamannya mengikuti perkembangan masyarakat. Pendapat tersebut adalah merupakan hal yang sinergi dengan realitas masyarakat yang ada, dimana masyarakat menghasilkan suatu karya yang dijadikan sebagai salah satu identitas masyarakat serta rasa yang menghasilkan keindahan, karsa yang menghasilkan kaidah kepercayaan, kesusilaan serta norma yang diakui dan berlaku dalam masyarakat dengan berbagai sanksi yang berlaku.

Menurut Aguste Comte masyarakat adalah kenyataan sosial yang lebih dari sekedar bagian-bagian yang tergantung (Upe: 2010 ), harus diteliti atas dasar fakta-fakta objektif serta menekankan penelitian-penelitian antara berbagai masyarakat berlainan (Soekanto: 2012), analogi organiknya menyebut masyarakat sebagai suatu keseluruhan yang mempunyai individualitasnya sendiri karena terdapat hubungan permanen antara komponen-komponen tersendiri (Upe: 2010). Berbagai penjelasan berkenaan dengan masyarakat yang dipandang dari berbagai aspek kehidupan telah memberikan gambaran mengenai masyarakat. Berbagai



sudut pandang itu lahir dari latar belakang orang yang berbeda yang kemudian memperkaya kajian ilmu pengetahuan khususnya sosiologi.

Masyarakat dalam definisi yang sederhana adalah kumpulan individu maupun kelompok yang menempati wilayah, memiliki aturan, saling berinteraksi untuk mencapai tujuan bersama serta tidak terlepas dari pengetahuan yang melahirkan kreatifitas hingga budayapun tercipta juga memiliki keyakinan atau beragama. Masyarakat Kelurahan Tuwung Kabupaten Barru yang dikeunggulan oleh suku bugis yang dikenal dengan rasa persaudaraan yang tinggi seta gotong royong yang menjadi ciri masyarakat Indonesia pada umumnya. Masyarakat Kelurahan Tuwung Kabupaten Barru tidak terlepas dari warisan leluhur mereka dalam aspek tradisi sebagai petani dan nelayan sebagai mata pencaharian mereka dalam kehidupan sehari-hari dari hasil pertanian dan sebagainya tersebut mereka dapat menyekolahkan anaknya.

Satu hal yang paling mendasar dalam organisme biologis adalah kesadaran dipusatkan pada otak, sedangkan dalam masyarakat kesadaran itu terpancar pada individu secara terpisah. Oleh karena itu dalam analisisnya tentang masyarakat ia menanamkan masyarakat sebagai suatu organisme hidup yang memiliki ciri-ciri yang relatif sama yakni meliputi lima aspek :

- 1) Masyarakat maupun organisme hidup sama-sama mengalami pertumbuhan

- 2) Karena adanya pertumbuhan, maka struktur tubuh sosial (*social body*) maupun tubuh organisme (*living body*) mengalami pertambahan pula.
- 3) Tubuh organisme biologis dan organisme sosial memiliki fungsi dan tujuan tertentu.
- 4) Baik organisme biologis maupun organisme sosial apabila mengalami perubahan pada suatu bagian, maka akan menyebabkan perubahan pada bagian lain.
- 5) Masing-masing bagian saling berkaitan yang merupakan suatu struktur mikro yang dapat dipelajari secara terpisah, (Poloma dalam Upe,2010: 83).

### **3. Pengertian Pembangunan**

Pembangunan secara umum pada hakekatnya adalah proses perubahan yang terus menerus untuk menuju keadaan yang lebih baik berdasarkan norma-norma tertentu. Istilah pembangunan bisa saja diartikan berbeda oleh satu orang dengan orang lain, daerah yang satu dengan daerah lainnya, Negara satu dengan Negara lain. Namun secara umum ada suatu kesepakatan bahwa pembangunan merupakan proses untuk melakukan perubahan.

Upaya pembangunan yang dilakukan selama ini, dengan berbagai bentuk dan variasinya, pada dasarnya dilakukan guna meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Terkait dengan luas lingkup dari kesejahteraan masyarakat ataupun kesejahteraan sosial ini, menggambarkan sekurang-

kurangnya ada lima aspek utama yang harus dipertahankan. Kelima aspek ini dikenal dengan nama *big five* yaitu :

- 1) Kesehatan
- 2) Pendidikan
- 3) Perumahan
- 4) Jaminan sosial
- 5) Pekerjaan sosial

Banyak ahli mengemukakan berbagai aspek yang perlu dipertimbangkan dalam mengkaji indikator kesejahteraan sosial, misalnya saja: aspek fisik, aspek tenaga kerja, dan ekonomi masyarakat. Aspek fisik yang dimaksud di sini adalah terkait dengan bangunan dan infrastruktur. Bangunan yang dimaksud di sini dapat berupa pertokoan, perkantoran dan sebagainya. Sedangkan infrastruktur dapat berupa jalan raya, jembatan, jalan kereta api, sarana pembuangan limbah, sarana air bersih dan lain sebagainya,(Adirukmianto,2013: 3).

Proses pembangunan terutama bertujuan untuk meningkatkan taraf hidup masyarakat, baik secara spiritual, maupun material. Peningkatan taraf hidup masyarakat mencakup suatu perangkat cita-cita yang meliputi hal-hal sebagai berikut :

- 1) Pembangunan harus bersifat rasionalistis artinya haluan yang diambil harus dilandaskan pada pertimbangan rasional.

- 2) Adanya rencana pembangunan dan proses pembangunan, artinya adanya keinginan untuk selalu membangun pada ukuran dan haluan yang terkoordinasi secara rasional dalam suatu sistem.
- 3) Peningkatan produktivitas
- 4) Peningkatan standar kehidupan
- 5) Kedudukan peranan dan kesempatan yang sederajat dan sama dibidang politik, sosial, ekonomi dan hukum.
- 6) Pengembangan lembaga-lembaga sosial dan sikap-sikap dalam masyarakat
- 7) Konsolidasi nasional
- 8) Kemerdekaan nasional

Dengan demikian untuk berlangsungnya suatu pembangunan diperlukan syarat kemauan yang keras, serta kemampuan untuk dapat memanfaatkan setiap kesempatan bagi keperluan pembangunan, (Soekanto,2012: 358).

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 :

- 1) Transparan, yaitu membuka diri terhadap hak masyarakat untuk memperoleh informasi yang benar, jujur.
- 2) Responsif, yaitu dapat mengantisipasi berbagai potensi, masalah dan perubahan yang terjadi di daerah.
- 3) Efisien, yaitu pencapaian keluaran tertentu dengan masukan terendah atau masukan terendah dengan keluaran maksimal.
- 4) Efektif, yaitu kemampuan mencapai target dengan sumber daya yang dimiliki, dengan cara atau proses yang paling optimal.
- 5) Akuntabel, yaitu setiap kegiatan dan hasil akhir dari perencanaan pembangunan daerah harus dapat dipertanggung jawabkan kepada masyarakat atau rakyat.
- 6) Partisipatif, yaitu hak masyarakat untuk terlibat dalam setiap proses tahapan perencanaan pembangunan daerah dan bersifat inklusif terhadap kelompok masyarakat.
- 7) Terukur, yaitu penetapan target kinerja yang akan dicapai dan cara-cara untuk mencapainya.
- 8) Berkeadilan yaitu prinsip keseimbangan antar wilayah, sektor, pendapatan, gender dan usia.
- 9) 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 menyetarakan aktivitas manusia dengan kemampuan sumber daya alam yang menopangnya.

Perencanaan Pembangunan Kabupaten/Kota antara lain terdiri atas:

- 1) RPJPD (Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah)
- 2) RPJMD (Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah)
- 3) Renstra OPD (Rencana Strategi Organisasi Perangkat Daerah)
- 4) Rencana Kerja Pembangunan Daerah (RKPD) dan
- 5) Rencana Kerja/Renja OPD.

Kunci pembangunan berbasis partisipasi masyarakat adalah kepercayaan masyarakat terhadap pemerintah. Pemerintah perlu menyampaikan dengan terbuka rencana pembangunan Kabupaten/Kota kepada masyarakat, termasuk anggaran dan sumber pembiayaan. Rencana tersebut perlu disampaikan dengan jelas, detail, dan mudah dipahami masyarakat, (Syaodih, 2015: 183).

Pembangunan yang langsung tertuju kepada masyarakat telah dimulai pada tahun 1950-an dan 1960-an, dimana di seluruh dunia muncul dua macam pendekatan dalam pembangunan pedesaan, yaitu pendidikan penyuluhan (*extention education*) dan pembangunan masyarakat (*community development*). Di tahun 1966 Joseph Di Franco membandingkan kedua macam pendekatan tersebut secara menyeluruh berdasarkan tujuan, proses, bentuk (organisasi) dan prinsip-prinsipnya. Kesimpulannya adalah terdapat lebih banyak persamaannya dibandingkan perbedaannya. Hal tersebut disebabkan karena kedua

pendekatan menginginkan perubahan perilaku dalam perilaku individu, pengembangan masyarakat secara langsung berkewajiban memajukan pelayanan pemerintah lokal (daerah) juga berkewajiban memajukan organisasi sosial atau kelompok masyarakat. Pada dekade tujuh puluhan timbul perubahan pendekatan terhadap pembangunan. Pembangunan sebagai upaya untuk meningkatkan kemampuan manusia dalam mempengaruhi masa depannya. Ada lima implikasi dari definisi tersebut, yaitu :

- 1) Pembangunan berarti membangkitkan kemampuan optimal manusia, baik individu maupun kelompok.
- 2) Pembangunan berarti mendorong timbulnya kebersamaan, pemerataan dan kesejahteraan.
- 3) Pembangunan berarti mendorong dan menaruh kepercayaan untuk membimbing dirinya sendiri sesuai dengan kemampuan yang ada padanya kepercayaan ini dinyatakan dalam bentuk kesempatan yang sama, kebebasan memilih dan kekuasaan memutuskan.
- 4) Pembangunan berarti mengurangi ketergantungan Negara yang satu dengan Negara lain, menciptakan hubungan saling menguntungkan dan dihormati.

Adapun dampak perubahan perilaku sosial ekonomi masyarakat yaitu :

- 1) Pembangunan kereta api akan mendorong geliat ekonomi daerah, beberapa dampaknya antara lain: aksesibilitas dan mobilitas masyarakat semakin tinggi, mendorong percepatan pengembangan

wilayah, penyerapan tenaga kerja, dan potensi perkembangan sektor informal pendukung kegiatan konstruksi maupun operasional daerah rute kereta api serta dapat meningkatkan percepatan komunikasi penduduk antar daerah.

- 2) Pembangunan kereta api akan membuka banyak peluang usaha serta lapangan kerja selama dan setelah proyek kereta api terlaksana. Mulai dari kuli atau tukang untuk pembangunan sarana dan prasarana rel kereta serta karyawan untuk kantor kereta api dan teknisi.
- 3) Di sisi lain salah satu potensi besar yang bisa digali dari pembangunan kereta api adalah industri pariwisata. Transportasi kereta api akan mempermudah orang untuk melakukan perjalanan karena jarak yang jauh dapat ditempuh dengan waktu singkat.
- 4) Sebagai contoh Air Asia yang telah membuka rute penerbangan Kuala Lumpur menuju Makassar yang harga tiketnya setara dengan harga tiket penerbangan lokal dalam negeri telah berhasil meningkatkan jumlah orang Makassar melakukan perjalanan ke luar negeri. Terutama ke wilayah Asean seperti Malaysia, Singapura, dan Thailand. Mulai dari mahasiswa sampai karyawan dengan tujuan perjalanan yang berbeda-beda dari dinas sampai liburan. Padahal, sebelum dibuka rute tersebut hanya orang tertentu yang dapat melakukan perjalanan luar negeri. Sekarang hal tersebut tidak asing lagi bagi orang Makassar.



- 5) Dengan adanya kemudahan akses transportasi apalagi bila ditunjang dengan harga tiket murah maka akan mendorong orang untuk melakukan perjalanan dan rekreasi. Potensi pariwisata ini sangat besar mengingat banyak daerah yang menjadi objek wisata di Sulsel.
- 6) Salah satu kendala yang menghalangi orang untuk melakukan perjalanan selain harga perjalanan yang mahal adalah kendala transportasi yang sulit. Meskipun daerah wisata sangat menarik namun susah dijangkau serta membutuhkan waktu yang relatif lama maka akan mengurungkan niat orang untuk melakukan perjalanan wisata. Tentunya apabila pembangunan kereta api terlaksana maka akan mempermudah akses ke Daerah, Kabupaten, serta seluruh Provinsi yang ada di Sulawesi.
- 7) Potensi wisata daerah yang baik dan berkelanjutan akan memberikan kesempatan bagi tumbuhnya ekonomi di suatu destinasi pariwisata. Penggunaan bahan dan produk lokal dalam proses pelayanan di bidang pariwisata akan juga memberikan kesempatan kepada industri lokal untuk berperan dalam penyediaan barang dan jasa. Seperti jasa penginapan, wisata kuliner daerah, serta pengembangan agen jasa perjalanan wisata daerah.
- 8) Pembangunan pariwisata melalui pemanfaatan sarana transportasi kereta api kelak akan mampu memberikan kesempatan bagi seluruh penduduk daerah untuk berusaha dan bekerja. Kunjungan wisatawan ke suatu daerah akan memberikan manfaat yang sebesar-besarnya bagi

peningkatan kesejahteraan masyarakat. Dengan demikian pariwisata akan mampu memberi pengaruh besar dalam penghapusan kemiskinan di berbagai daerah yang miskin potensi ekonomi lain selain potensi alam dan budaya bagi kepentingan pariwisata.

#### **4. Penelitian Relevan**

Penelitian dengan judul *perilaku pembangunan rel kereta api* sebelumnya sudah pernah dilakukan. Berikut beberapa peneliti yang berhubungan dengan *perilaku pembangunan rel kereta api* :

*Pertama*, peneliti dari aswan dkk (2016) dengan judul Tesis “evaluasi dan perencanaan mitigasi resiko proyek pembangunan jalur ganda kereta api semarang – bojonegoro. Penelitian ini bertujuan untuk merancang penjadwalan proyek dengan metode diagram pendahuluan (PDM) dan manajemen resiko. Hasil penelitian menunjukkan bahwa salah satu strategi yang dapat diterapkan untuk mengantisipasi keterlambatan adalah percepatan proyek. Dengan strategi ini proyek bisa menghemat Rp730.638.742. Selanjutnya, resiko sumber menunjukkan ada 28,21% resiko teknis, 46,15% dari resiko yang tidak diharapkan dan resiko 33,33% tidak dapat diterima.

*Kedua*, peneliti dari salwa (2016) dengan judul Tesis “Presepsi masyarakat terhadap transportasi umum dijabodetabek. Penelitian ini bertujuan untuk menilai lebih jauh akan kondisi angkutan umum berdasarkan presepsi masyarakat saat ini agar dapat menciptakan sarana transportasi umum massal yang ideal bagi masyarakat di Jabodetabek.

Data dikumpulkan melalui menyebar kuesioner *on-line* yang berisi pertanyaan tertutup mengenai kondisi angkutan umum dan fasilitas yang mereka harapkan berdasarkan urutan prioritas lalu diolah dengan beberapa metode yakni analisis distribusi, analisis korespondensi dan analisis komponen prinsip dan analisis faktor.

*Ketiga*, penelitian rahayu dan wida (2011) dengan judul “penguasaan tanah ruang pengawasan jalur kereta api di daerah Surakarta. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui bentuk penguasaan lahan oleh warga ke ruang kontrol kereta api tanah di Kota Surakarta dan untuk mengetahui hak-hak yang diberikan kepada warga yang mendominasi ruang kontrol kereta api tanah di Kota Surakarta. Studi ini termasuk dalam jenis penelitian hukum non doktrinal atau penelitian hukum empiris. Sementara bila dilihat dari alam termasuk dalam penelitian deskriptif kualitatif, yaitu studi yang menggambarkan bentuk penguasaan lahan oleh warga ruang kontrol kereta api tanah di wilayah Surakarta. Dalam penelitian ini digunakan data primer dan data sekunder. Teknik pengumpulan data menggunakan analisis kualitatif dengan pemikiran deduktif dan induktif, kombinasi didasarkan pada tiga komponen utama yang meliputi pengurangan data, penyajian data dan kesimpulan.

Penelitian-penelitian tersebut dijadikan referensi atas dasar kesamaan pembahasan utama, yaitu mengenai *perilaku masyarakat terhadap pembangunan rel kereta api* dan dampak yang diakibatkannya. Penelitian ini juga memiliki perbedaan diantaranya lokasi penelitian serta

tujuan penelitian yang ingin dicapai. Dalam penelitian relevan yang pertama membahas tentang evaluasi dan perencanaan mitigasi resiko proyek pembangunan jalur ganda kereta api semarang - bojonegoro. Mereka mengkaji bagaimana perbaikan dan perencanaan kedepan tentang proyek tersebut. Penelitian relevan yang ke dua membahas tentang Presepsi masyarakat terhadap transportasi umum dijabodetabek. Peneliti ingin mengetahui perilaku masyarakat mengenai kinerja transportasi umum di Jabodetabek apakah benar-benar memuaskan ataukah malah sebaliknya. Penelitian relevan yang ketiga ini membahas penguasaan tanah ruang pengawasan jalur kereta api di daerah Surakarta. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui bentuk penguasaan lahan oleh warga ke ruang kontrol kereta api tanah di Kota Surakarta dan untuk mengetahui hak-hak yang diberikan kepada warga yang mendominasi ruang kontrol kereta api tanah di Kota Surakarta.

Kemudian perbedaan penelitian saya ini dengan ketiganya yaitu saya mengarah langsung ke pada perilaku masyarakat yang ada di Kelurahan Tuwung Kabupaten Barru, apakah dengan adanya pembangunan rel kereta api ini betul-betul mereka terima dengan positif tanpa adanya sebuah konflik yang ada. Untuk mengetahui juga konflik apa saja yang timbul dalam pembebasan lahan masyarakat untuk dijadikan tempat pembangunan rel dan lain sebagainya.

## 5. Analisis Teori Talcott Parsons

Teori Struktural Fungsional Talcott Parsons dalam Suardi, dkk, (2016) dimulai dengan empat fungsi penting untuk semua sistem “tindakan” yang disebut dengan AGIL. Melalui AGIL ini kemudian dikembangkan pemikiran mengenai struktur dan sistem. Menurut Parsons (1974) dalam Suardi, dkk (2016) fungsi adalah kumpulan kegiatan yang ditujukan ke arah pemenuhan kebutuhan tertentu atau kebutuhan sistem dengan definisi ini Parsons yakin bahwa ada empat fungsi penting yang diperlukan semua sistem yang dinamakan AGIL yang antara lain adalah :

a. (*Adaptation*) / Adaptasi.

Sebuah sistem harus menanggulangi situasi eksternal yang gawat. Sistem harus menyesuaikan diri dengan lingkungan dan menyesuaikan lingkungan itu dengan kebutuhannya. Contoh mahasiswa harus melakukan adaptasi dengan lingkungan Kota Makassar yang baru, sesuai dengan kebutuhannya menuntut ilmu.

b. (*Goal Attainment*) / Pencapaian Tujuan

Sebuah sistem harus mendefinisikan diri untuk mencapai tujuan utamanya. Contoh mahasiswa yang ke Kota Makassar memiliki tujuan salah satunya adalah untuk menuntut ilmu mencapai gelar sarjana.

c. (*Integration*) / Integrasi

Sebuah sistem harus mengatur antar hubungan bagian-bagian yang menjadi komponennya. Sistem juga harus mengelola antar hubungan ketiga fungsi penting lainnya (A, G, L). Contoh mahasiswa dalam

mencapai tujuannya memerlukan bantuan dari berbagai elemen seperti kampus, dosen, teman dan keluarga. .

d. (*Latency*) / Pemeliharaan Pola

Sebuah sistem harus melengkapi, memelihara, dan memperbaiki, baik motivasi individu maupun pola-pola kultural yang menciptakan dan menopang motivasi. Contoh untuk mencapai gelar sarjana yang dicitakan mahasiswa diperlukan seperangkat aturan akademik yang berlaku dalam kampus.

Agar dapat tetap bertahan, maka suatu sistem harus mempunyai keempat fungsi ini. Parson mendesain skema AGIL, untuk digunakan di semua tingkat dalam sistem teorinya, yang aplikasinya adalah sebagai berikut:

- a. Sistem organisme perilaku adalah sistem tindakan yang melaksanakan fungsi adaptasi dengan menyesuaikan diri dan mengubah lingkungan eksternal. Contoh berperilaku sesuai dengan undang-undang dan Pancasila.
- b. Sistem kepribadian melaksanakan fungsi pencapaian tujuan dengan menetapkan tujuan dan memobilisasi sumber daya yang ada untuk mencapainya. Contoh berperilaku sesuai dengan status dan peran.
- c. Sistem sosial menanggulangi fungsi integrasi dengan mengendalikan bagian-bagian yang menjadi komponennya. Contoh lembaga-lembaga sosial dalam masyarakat seperti lembaga keluarga, politik, ekonomi dan pendidikan.

- d. Sistem cultural melaksanakan fungsi pemeliharaan pola dengan menyediakan aktor seperangkat norma dan nilai yang memotivasi mereka untuk bertindak. Contoh nilai kesopanan akan membuat individu melakukan permisi (*tabe*) jika lewat didepan orang lain.

Inti pemikiran Parson dalam Suardi, dkk (2016) ditemukan dalam empat sistem tindakan yang diciptakannya. Tingkatan yang paling rendah dalam sistem tindakan ini adalah lingkungan fisik dan lingkungan, meliputi aspek-aspek tubuh manusia, anatomi dan fisiologinya. Sedang tingkat yang paling tinggi dalam sistem tindakan adalah realitas terakhir yang mungkin dapat berupa kebimbangan, ketidakpastian, kegelisahan, dan tragedi kehidupan sosial yang menantang organisasi sosial. Di antara dua lingkungan tindakan lingkungan perilaku, sistem kepribadian, sistem sosial, dan sistem kultural. Semua pemikiran Parson tentang sistem tindakan didasarkan pada asumsi-asumsi berikut :

- a. Sistem memiliki properti keteraturan bagian-bagian yang saling bergantung.
- b. Sistem cenderung bergerak kearah mempertahankan keteraturan diri atau keseimbangan.
- c. Sistem mungki statis atau bergerak dalam proses perubahan yang teratur.
- d. Sifat dasar bagian dari suatu sistem berpengaruh terhadap bentuk bagian-bagian lain.
- e. Sistem memelihara batas-batas dengan lingkungannya.
- f. Alokasi dari integrasi merupakan dua proses fundamental yang diperlukan untuk memelihara keseimbangan sistem.

- g. Sistem cenderung 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.

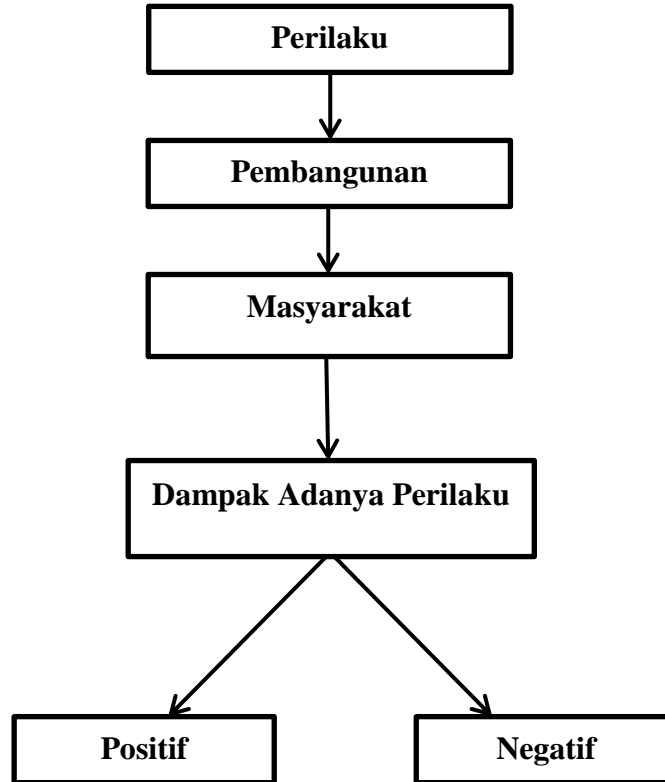
Dari asumsi-asumsi inilah Parson dalam Suardi, dkk (2016) menempatkan analisis struktur keteraturan masyarakat pada prioritas utama. Parson sedikit memperhatikan masalah perubahan sosial. Keempat sistem tindakan tidak muncul dalam kehidupan nyata, tetapi lebih merupakan peralatan analisis untuk menganalisis kehidupan nyata.

## **B. Kerangka Konsep**

Kerangka konsep adalah kerangka konseptual merupakan uraian yang menjelaskan konsep-konsep apa saja yang terkandung di dalam asumsi teoritis yang akan digunakan untuk mengistilahkan unsur-unsur yang terkandung didalam fenomena yang akan diteliti dan bagaimana hubungan diantara konsep-konsep tertentu. Pada penelitian perilaku masyarakat terhadap pembangunan rel kereta api di Kabupaten Barru. Kemudian nantinya akan dianalisis dampak-dampak dari pembangunan jalur kereta api dimana banyak lahan masyarakat yang dibeli untuk pembangunan ini.



Berikut merupakan gambar yang menunjukkan alur dari kerangka konsep tersebut:



**Gambar 2.1 Skema Kerangka Konsep**

Berdasarkan gambar peta konsep diatas kita dapat menarik peta pembahasan yang akan diteliti adalah perilaku masyarakat mengenai pembangunan rel kereta api di Kabupaten Barru. Masyarakat sebagai objek utama dalam hal ini sehingga dilihat dalam teori medan dan realitas sosial masyarakat. Kemudian pembangunan dilihat bagaimana proses pembangunan itu terjadi, bagaimana perilaku masyarakat mengenai pembangunan ini apakah ada masalah yang begitu berat dalam pembebasan lahan yang digunakan, material bahan yang dipakai dalam pembangunan yang dapat menunjang kekuatan rel nantinya.

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **A. Jenis Penelitian**

Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian deskriptif kualitatif mengenai "Perilaku Masyarakat terhadap pembangunan rel kereta api di Kelurahan Tuwung Kabupaten Barru". Menurut Crasswell (2012: 4), beberapa asumsi dalam pendekatan kualitatif yaitu, yang pertama, peneliti kualitatif lebih memerhatikan proses daripada hasil. Kedua, peneliti kualitatif lebih memerhatikan interpretasi. Ketiga, peneliti kualitatif merupakan alat utama dalam mengumpulkan data serta peneliti kualitatif harus terjun langsung kelapangan, melakukan observasi partisipasi di lapangan. Keempat, penelitian menggambarkan bahwa peneliti terlibat dalam proses penelitian, interpretasi data, dan pencapaian pemahaman melalui kata atau gambar. Terakhir, proses penelitian kualitatif bersifat induktif dimana peneliti membuat konsep, hipotesa, dan teori berdasarkan data lapangan dalam proses jatuh bangun.

Menurut Bodgan dan Taylor dalam Meleong (2009 :4) mendefinisikan metodologi kualitatif sebagai prosedur penelitian akan menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan orang-orang atau perilaku yang diamati.

Adapun Jenis penelitian kualitatif yang digunakan adalah studi kasus (*case study*). Nursalam dan Suardi (2014 : 19) mengemukakan bahwa :

Studi kasus (*case study*) merupakan satu penelitian yang dilakukan terhadap suatu " kesatuan sistem". Kesatuan ini dapat berupa program, kegiatan,

peristiwa, atau sekelompok individu yang terikat oleh tempat, waktu, atau ikatan tertentu. Studi kasus adalah suatu penelitian yang diarahkan untuk menghimpun data, mengambil makna, memperoleh pemahaman dari kasus tersebut. Dalam studi kasus digunakan beberapa teknik pengumpulan data seperti wawancara, observasi, dan studi dokumenter, tetapi semuanya difokuskan kearah mendapat kesatuan dan kesimpulan.

Untuk memahami dan mendeskripsikan jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian deskriptif kualitatif mengenai ” Perilaku Masyarakat terhadap pembangunan rel kereta api di Kelurahan Tuwung Kabupaten Barru. Peneliti menggunakan studi lapangan (*field research*) dengan observasi penelitian langsung ke lapangan untuk melakukan pengamatan pada subjek dan objek penelitian.

## **B. Lokasi dan Waktu Penelitian**

Penelitian ini dilakukan di Kelurahan Tuwung Kabupaten Barru. Kelurahan Tuwung merupakan daerah dimana banyak lahan pertanian dan rumah warga dibuat sebagai jalur kereta api. Maka lokasi ini sangat cocok dengan tujuan penelitian.

## **C. Informan Penelitian**

Proses Pengumpulan data digunakan Teknik *Snowball Sampling*. *Snowball Sampling* adalah suatu metode untuk mengidentifikasi memilih dan mengambil sampel dalam suatu jaringan atau rantai hubungan yang menerus. Teknik *Sampling Snowball* adalah metode sampling di mana sampel diperoleh melalui proses bergulir dari satu responden yang lainnya.

Jadi dapat dapat disimpulkan bahwa teknik *Sampling Snowball* adalah metode sampling di mana sampel diperoleh melalui proses bergulir dari satu responden ke responden yang lainnya, biasanya metode ini digunakan untuk menjelaskan pola-pola sosial atau komunikasi tertentu. Atau dengan kata lain dalam penentuan sampel, pertama-tama dipilih satu atau dua orang, tetapi karena dengan dua orang ini belum merasa lengkap terhadap data yang di berikan, maka peneliti mencari orang lain yang di pandang lebih tahu dan dapat melengkapi data yang di berikan oleh dua orang sebelumnya.

#### **D. Fokus Penelitian**

Fokus Penelitian pada rumusan masalah pertama yaitu perilaku masyarakat terhadap pembangunan rel kereta api di Kelurahan Tuwung, Kabupaten Barru.

Fokus penelitian pada rumusan masalah kedua yaitu faktor-faktor yang mempengaruhi perubahan perilaku masyarakat di Kelurahan Tuwung Kabupaten Barru.

Berdasarkan uraian diatas, maka dapat dianggap sebagai hal yang relevan dengan tujuan penelitian.

#### **E. Instrument Penelitian**

Instrumen yang digunakan dalam memperoleh data penelitian ialah berupa lembar observasi, panduan wawancara, serta catatan dokumentasi sebagai pendukung dalam penelitian ini.

1. Lembar observasi, berisi catatan-catatan yang diperoleh penelitian pada saat melakukan pengamatan langsung di lapangan.

2. Panduan wawancara merupakan seperangkat daftar pertanyaan yang sudah disiapkan oleh peneliti sesuai dengan rumusan masalah dan pertanyaan peneliti yang akan dijawab melalui proses wawancara.
3. Catatan dokumentasi adalah data pendukung yang dikumpulkan sebagai penguatan data observasi dan wawancara yang berupa gambar, grafik, data angka, sesuai dengan kebutuhan peneliti.

#### **F. Jenis dan Sumber Data**

Jenis dan sumber data yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

##### **1. Data Primer**

Data yang dikumpulkan melalui pengamatan langsung pada objek. Untuk melengkapi data, maka melakukan wawancara secara langsung dan mendalam dengan berpedoman pada daftar pertanyaan yang telah disiapkan sebagai alat pengumpulan data.

##### **2. Data Sekunder**

Data yang diperoleh dari hasil-hasil penelitian yang relevan dan data yang tidak secara langsung diperoleh dari responden, tetapi diperoleh dengan menggunakan dokumen yang erat hubungannya dengan pembahasan.

Oleh karena itu, sumber data sekunder diharapkan dapat berperan dalam membantu megungkapkan data yang diharapkan, membantu memberi keterangan sebagai pelengkap dan bahan pembanding. Jenis data yang digunakan dalam penelitian adalah jenis data primer dan sekunder. Data primer adalah data yang didapatkan dari hasil wawancara atau observasi sedangkan

data sekunder adalah data yang didapatkan dari hasil telaah buku referensi atau dokumentasi sumber data terdiri dari sumber informan kunci, informan ahli dan informan biasa.

## **G. Teknik Pengumpulan Data**

Teknik pengumpulan data pada penelitian ini adalah studi literatur, wawancara, observasi, dan dokumentasi. Sebab bagi peneliti kualitatif deskriptif dapat dimengerti maknanya secara baik apabila dilakukan interaksi dengan subjek melalui penelitian wawancara mendalam, studi literatur, observasi, dan dokumentasi dimana fenomena tersebut berlangsung dan disamping itu untuk melengkapi data diperlukan dokumentasi. Didalam mencari data dalam menyusun penulisan ini digunakan beberapa teknik. Adapun teknik pengumpulan data yang dimaksud yakni :

### **a. Observasi**

Ina Malyadin (2013) mengemukakan peneliti mengadakan observasi penelitian secara partisipan yaitu dengan observasi yang tidak hanya melihat langsung tapi juga melakukan tindakan yang sama seperti objek penelitian. Observasi ini juga dilakukan dengan cara melihat langsung keadaan di Sekitar dan semua hal yang berkaitan dengan masalah penelitian. Dengan observasi partisipan ini, maka data yang diperoleh akan lebih lengkap dan sampai mengetahui pada tingkat makna dari setiap perilaku yang nampak.

Observasi partisipan dapat dibedakan menjadi empat macam yaitu observasi pasif, moderat, aktif, dan kompleks (Sugiyono, 2011:226). Namun

yang digunakan dalam penelitian ini adalah observasi partisipasi pasif, moderat, dan aktif yang penjelasannya adalah sebagai berikut :

- 1) Observasi partisipasi pasif, peneliti datang di lokasi penelitian tetapi tidak ikut terlibat dalam kegiatan yang dilaksanakan di sekolah hanya melakukan pengamatan dari jauh.
- 2) Observasi partisipasi moderat, dalam observasi ini peneliti dalam mengumpulkan data ikut observasi partisipatif dalam beberapa kegiatan, tetapi tidak semuanya.
- 3) Observasi partisipasi aktif, dalam observasi ini peneliti ikut melaksanakan apa yang dilakukan oleh informan penelitian, tetapi belum sepenuhnya lengkap.

b. Teknik wawancara

Ina Malyadin (2013) menyatakan Wawancara merupakan salah satu cara untuk mengumpulkan data dengan jalan mengajukan pertanyaan-pertanyaan secara lisan kepada subjek penelitian. Instrumen ini digunakan untuk mendapatkan informasi mengenai fakta, keyakinan, perasaan, niat dan sebagainya. Wawancara memiliki sifat yang luwes, pertanyaan yang diberikan dapat disesuaikan dengan subjek sehingga segala sesuatu yang ingin diungkapkan dapat digali dengan baik. Wawancara terbagi atas dua jenis yaitu wawancara tidak berstruktur. Menurut Estenberg dalam Sugiyono (2010: 233) mengemukakan dua jenis wawancara, yaitu wawancara terstruktur, dan tidak terstruktur yaitu :

1) Wawancara terstruktur (*structured interview*)

Wawancara terstruktur (*structured interview*) digunakan sebagai teknik pengumpulan data bila peneliti telah mengetahui dengan pasti tentang informasi apa yang akan diperoleh. Oleh karena itu, dalam melakukan wawancara pewawancara telah menyiapkan instrumen penelitian berupa pertanyaan-pertanyaan tertulis yang alternatif jawabannya pun telah disiapkan.

2) Wawancara tidak berstruktur (*unstructured interview*)

Wawancara tidak berstruktur (*unstructured interview*) merupakan wawancara yang bebas dan peneliti tidak menggunakan pedoman wawancara yang telah tersusun secara sistematis dan lengkap untuk pengumpulan datanya. Pedoman wawancara yang digunakan hanya berupa garis-garis besar permasalahan yang akan ditanyakan

c. Teknik dokumentasi

Menurut Louis Gottschalk dalam Ina Malyadin (2013) Pengertian dari kata dokumen sering kali digunakan para ahli dalam dua pengertian, yang pertama adalah sumber tertulis bagi informasi sejarah sebagai kebalikan sari pada kesaksian lisan, atefak, peninggalan-peninggalan terlukis, dan pertilasan-pertilasan arkeologis. Dari beberapa pengulasan teknik diatas maka dapat ditarik benang merahnya bahwa dokumen merupakan sumber data yang digunakan untuk melengkapi penelitian, baik berupa sumber tertulis, film, gambar (foto), dan karya-karya monumental, yang semua itu memberikan informasi bagi proses penelitian. Data penelitian kualitatif kebanyakan



diperoleh dari sumber manusia, melalui observasi dan wawancara. Akan tetapi ada pula sumber hukum manusia, diantaranya dokumen, foto dan bahan statistic.

Menurut Nasution dalam Fu'adz Al Ghutury (2009) ada beberapa keuntungan dari penggunaan studi dokumendalam penelitian kualitatif adalah sebagai berikut :

- 1) Bahan dokumenter itu telah ada, telah tersedia, dan siap pakai.
- 2) Penggunaan bahan ini tidak meminta biaya, hanya memerlukan waktu untuk mempelajarinya.
- 3) Banyak yang dapat ditimba pengetahuan dari bahan itu bila dianalisis dengan cermat, yang berguna bagi penelitian yang di jalankan.
- 4) Dapat memberikan latar belakang yang lebih luas mengenai pokok penelitian.
- 5) Dapat dijadikan bahkan triangulasi untuk mengecek kesesuaian data.

#### **H. Teknik Analisis Data**

Teknik analisis data yang digunakan oleh peneliti adalah mengacu pada konsep Miles dan Huberman dalam Rahmad Said (2011) yaitu *interactive model* yang mengkalisifikan analisis data menjadi tiga bagian yaitu :

1. Reduksi data yaitu proses pemilihan, pemusatan perhatian pada penyederhanaan, pengabstrakan dan transformasi data-data kasar yang muncul dari catatan-catatan tertulis di lapangan.

2. Penyajian data yaitu tersusun sedemikian rupa sehingga memberikan kemungkinan adanya penarikan kesimpulan data dan pengambilan tindakan.
3. Penarikan kesimpulan yaitu peneliti akan mengungkap makna dari data yang dikumpulkan adanya penarikan kesimpulan data dan pengambilan tindakan.

Penjelasan diatas dapat ditarik kesimpulan bahwa tujuan dari analisis data untuk menganalisis hal- hal yang masih perlu diketahui, informasi yang perlu dicari dan kesalahan yang harus diperbaiki.

#### **I. Teknik Keabsahan Data**

Penelitian kualitatif harus mengungkapkan kebenaran yang objektif. Karena itu keabsahan data dalam sebuah penelitian kualitatif sangat penting. Melalui keabsahan data kredibilitas (kepercayaan) penelitian kualitatif dapat tercapai. Dalam penelitian ini untuk mendapatkan keabsahan data dilakukan dengan triangulasi. Adapun triangulasi adalah teknik pemeriksa keabsahan data yang memanfaatkan sesuatu yang lain di luar data itu untuk keperluan pengecekan atau sebagai pembandingan terhadap data itu (Meleong, 2008:330).

1. Triangulasi Sumber, untuk menguji kredibilitas data dilakukan dengan cara mengecek data yang telah diperoleh melalui beberapa sumber. Data yang telah dianalisis sehingga menghasilkan kesimpulan kemudian dimintakan kesepakatan dengan sumber data .
2. Triangulasi Teknik, menguji kredibilitas data dilakukan dengan cara mengecek data kepada sumber yang sama dengan teknik yang berbeda.

Hal ini dilakukan untuk memastikan kebenaran data, bila data yang dihasilkan berbeda, peneliti kemudian melakukan diskusi lebih lanjut dengan sumber data .

3. Triangulasi Waktu, untuk menguji kredibilitas data dilakukan dengan cara melakukan telaah wawancara, observasi atau teknik lain kepada sumber data dalam situasi yang berbeda. Bila hasil uji menghasilkan data yang berbeda, maka dilakukan secara berulang-ulang sehingga sampai ditemukan kepastian datanya .

Hasil pengulasan diatas menunjukkan bahwa keabsahan data ini perlu diterapkan dalam rangka membuktikan kebenaran temuan hasil penelitian, dengan kata lain dilakukan pengecekan melalui wawancara terhadap objek penelitian diluar data itu untuk keperluan pengecekan atau sebagai pembanding terhadap data tersebut. Triangulasi ini selain digunakan untuk mengecek kebenaran data juga dilakukan untuk memperkaya data.

## **BAB IV**

### **HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

#### **A. Deskripsi Lokasi Penelitian**

Penelitian ini dilakukan di Kelurahan Tuwung Kabupaten Barru merupakan lokasi tempat dibangunnya rel kereta api. Kabupaten Barru dipilih sebagai daerah pertama yang menjadi pembangunan awal jalur rel kereta api karena dilihat dari berbagai aspek yang pertama adalah sikap masyarakat Barru terhadap adanya pembangunan yang mengarah ke arah perubahan yang lebih maju mendapat respon positif dari masyarakat Kabupaten Barru. Pemerintah dan masyarakat Kabupaten Barru lebih mudah untuk diajak bernegosiasi dan sangat cepat menerima perubahan dibandingkan dengan daerah lain.

Kelurahan Tuwung merupakan salah satu dari lima Kelurahan yang ada dalam wilayah Pemerintah Kecamatan Barru, Kabupaten Barru. Dimana Kelurahan Tuwung mempunyai tanah yang cenderung datar dengan tingkat kemiringan (0,80 % ), bergelombang ( 0,03%) Berbukit bukit (0,06 % ) serta bergunung gunung (0,11%) dengan jenis tanah yang dimiliki adalah alluvial. Terletak pada ketinggian 0-750meter diatas permukaan laut, dengan keadaan tanah berkisar 6-7,5 yang potensial untuk pengembangan tanaman pangan, tanaman hias, hortikultura, perkebunan dan peternakan. Kelurahan Tuwung disepanjang Wilayah Timur bergunung gunung dengan kawasan hutan seluas 974,15 Ha dan wilayah bagian barat disepanjang Kelurahan Tuwung Memiliki wilayah dataran dan persawahan sedangkan di wilayah perbatasan bagian utara

adalah aliran sungai sebagai sumber pengairan persawahan yang ada dalam wilayah Kelurahan Tuwung.

Sikap masyarakat terhadap adanya pembangunan rel kereta api tersebut awalnya mendapat respon positif oleh masyarakat setempat, karena akan memberikan perubahan ke arah yang lebih baik dan sangat mendukung keputusan Pemerintah yang tentunya akan memajukan Daerah Sulawesi Selatan di berbagai sektor khususnya di Kabupaten Barru. Akan tetapi bagi masyarakat yang lahannya menjadi jalur pembangunan rel kereta api sebagian besar masyarakat tidak setuju bahkan menolak hal tersebut. Proses pembangunan yang terjadi di Kelurahan Tuwung menimbulkan dampak psikologis yang disebabkan karena adanya kegalauan sebagian masyarakat yang dikenai dampak pembangunan terkait masalah ganti rugi yang diberikan oleh Pemerintah dan adanya kecemburuan sosial dikalangan masyarakat yang berpotensi menjadi suatu konflik dengan bervariasinya besaran ganti rugi terhadap objek yang luasannya sama, bahkan masyarakat yang tidak dikenai lahan pembangunan merasa ingin tanahnya dikenai jalur pembangunan jalur rel kereta api tersebut karena melihat beberapa masyarakat mendapatkan biaya ganti rugi yang besar. Selain itu bagi masyarakat yang tidak setuju tentu merasa dirugikan, secara psikologis orang akan lebih banyak berfikir dan bahkan bisa saja mereka depresi, selain memikirkan diri sendiri mereka juga memikirkan orang lain.

Alasan tidak setujunya masyarakat dengan harga yang ditetapkan karena bagi warga yang memiliki bangunan seperti rumah panggung memiliki

harga yang sangat mahal sedangkan bagi warga yang memiliki rumah batu dinilai sangat sedikit. Meski pada kriterianya ada beberapa syarat dalam penentuan lahan seperti mewah atau tidaknya suatu bangunan, bersertifikat dan seberapa luas lahan tersebut. Tetapi warga yang memiliki rumah batu yang dikenai lahan pembangunan tentu rumahnya akan dihancurkan berbeda dengan rumah panggung yang bisa dipindahkan ke lokasi yang lain bahkan ada biaya pemindahan sendiri dari pemerintah sehingga untung yang diperoleh oleh si pemilik lahan menjadi dua kali lipat. Dari kasus inilah mereka menganggap bahwa ada rasa tidak adil dan merugikan diri mereka sendiri.

## **B. Deskripsi Informan Penelitian**

Penelitian dilakukan dengan wawancara mendalam dengan para informan. Peneliti menggunakan *Snowball Sampling* di mana sampel diperoleh melalui proses bergulir pada informan yang lainnya. Dimana informan itu didapat pada saat terjun langsung kelapangan untuk melakukan wawancara dan observasi serta dokumentasi. Oleh karena itu penulis memilih untuk melakukan wawancara kepada tokoh masyarakat dari pihak pemerintah, pemilik lahan dan masyarakat sekitar untuk memperoleh respon atau perilaku :

Informan I Inisial BD 47 Tahun Profesi Kepala Seksi Trantib Kelurahan Tuwung, beliau adalah staf Pemerintah Kelurahan Tuwung , beliau masuk dalam kriteria informan saya karena beliau seorang kepala seksi yang mempunyai tugas membantu Kepala Kelurahan dalam penyusunan program kerja Kelurahan, urusan ketentraman dan ketertiban, beliau juga sebagai orang

terdekat Kepala Kelurahan Tuwung dan memberikan informasi yang saya butuhkan.

Informan II Inisial HM 60 Tahun, beliau berprofesi sebagai petani dimana lahannya diambil sebagai jalur rel kereta api, beliau memberikan informasi yang saya tanyakan dan beliau setuju dengan adanya pembangunan ini.

Informan III Inisial SA 59 Tahun, beliau sebagai IRT yang menjual tanahnya untuk jalur pembangunan rel kereta api.

Informan IV Inisial IK 59 Tahun, beliau dari pihak masyarakat yang lahannya yaitu berupa lahan rumah tempat tinggalnya yang dulu dijadikan sebagai jalur rel kereta api. Beliau memberikan informasi mengenai setuju dengan adanya pembangunan ini.

Informan V Inisial IN 23 Tahun, beliau adalah IRT yang mana lahannya berupa tanah tempat rumah mereka tinggal dulunya dijadikan sebagai jalur kereta api.

Informan VI Inisial AD 40 Tahun, beliau berprofesi sebagai nelayan yang tinggal di Kelurahan Tuwung. Beliau memberikan informasi yang saya butuhkan sebagai kebutuhan penelitian.

Informan VII Inisial EW 22 Tahun, beliau sebagai mahasiswa yang tinggal di Kelurahan Tuwung, dimana beliau sebagai masyarakat sekitar yang tidak dibeli lahannya untuk jalur rel kereta api akan tetapi jalur kereta api tersebut berdekatan dengan tempat tinggal beliau.

Informan VIII Inisial MI 42 Tahun, berprofesi sebagai wiraswasta yang tinggal di daerah Tuwung. Beliau sebagai masyarakat sekitar yang setuju dengan adanya pembangunan ini.

Informan IX Inisial RA 32 Tahun, beliau sebagai staf kantor Kelurahan Tuwung sebagai sekretaris Lurah Tuwung yang memberikan informasi sesuai pertanyaan yang diajukan.

Informan X Inisial AB 52 Tahun, beliau sebagai petani di Kelurahan Tuwung yang sawahnya dibeli oleh pemerintah untuk jalur rel kereta api.

### **C. Hasil Penelitian**

Setelah melakukan observasi, wawancara dan dokumentasi di lapangan maka akan disajikan data-data yang diperoleh dari penelitian. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat sebagai berikut:

#### **1. Perilaku Masyarakat terhadap Pembangunan Rel Kereta Api di Kelurahan Tuwung Kabupaten Barru**

Sasaran dari pengembangan jaringan jalur kereta api di Pulau Sulawesi adalah untuk menghubungkan wilayah atau perkotaan yang mempunyai potensi angkutan penumpang dan barang atau komoditas berskala besar, berkecepatan tinggi, dengan tingkat konsumsi energi yang rendah dan mendukung perkembangan perkotaan terpadu melalui integrasi perkotaan di wilayah pesisir, baik industri maupun pariwisata serta agropolitan baik kehutanan, pertanian maupun perkebunan. Salah satu daerah yang menjadi jalur rel kereta api adalah Kelurahan Tuwung Kecamatan Barru Kabupaten Barru. Kelurahan Tuwung merupakan salah satu dari sepuluh Kelurahan di Kecamatan Barru



Kabupaten Barru. Kelurahan inilah yang menjadi salah satu lokasi dibangunnya jalur rel kereta api Trans Sulawesi yang mulai dikerjakan pada juni 2014 lalu dari Kabupaten Barru, sekitar 120 Km (kilometer) arah utara Makassar, yang sampai sekarang masih dalam proses pengerjaan. Jumlah penduduk di Kelurahan Tuwung pada tahun 2018 yaitu 3750 jiwa dengan jumlah kepala keluarga 1014. Dari 3.750 jumlah penduduk ada 125 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), kebun bahkan tanah kuburan. Para pemilik lahan juga memiliki profesi yang berbeda-beda ada wiraswasta, petani, pedagang, PNS (Pegawai Negeri Sipil) bahkan ada beberapa lahan milik masyarakat yang menjadi jalur pembangunan rel kereta api yang menjabat sebagai Kepala Daerah, Kepala Kelurahan dan Kepala Lingkungan. Tentunya dalam pembangunan ini menimbulkan pandangan yang berbeda-beda, ada yang berpandangan pembangunan ini layak dan mendapat apresiasi dari masyarakat namun, ada juga yang biasa-biasa saja. Pembangunan jalur rel sebenarnya mendapat respon yang positif karena dengan adanya pembangunan yang seperti ini tentunya akan memberikan kemajuan bagi daerah Sulawesi Selatan khususnya di Kabupaten Barru. Berikut ini yang diungkapkan oleh HM 60 Tahun yang diambil lahannya :

*“Idi kuwe masarakae situjuma, engkae appatettongeng rel kereta api e nassabari adecengetta tomma. Narekko wasselena yahe demettopa napita makkukuangge yolonapa matu yakko engkani majama yaro kereta api e”.*

*“Kami warga disini sangat setuju dengan adanya pembangunan rel kereta api ini dikarenakan untuk kebaikan kita juga. Dampak adanya pembangunan ini memang belum terlihat sekarang, akan tetapi kedepannya nanti setelah berjalannya kereta api baru akan terlihat”. (Wawancara 21 Juli 2018)*

Berdasarkan hasil wawancara di atas kita bisa melihat bahwa ada masyarakat yang merespon dengan baik dan setuju dengan pembangunan tersebut akan tetapi ternyata di sisi lain ada juga masyarakat yang tanggapannya biasa-biasa saja terkait dengan adanya pembangunan ini. Hal ini juga diungkapkan oleh MI 42 Tahun dia mengatakan bahwa:

*“Kalau saya dek’ saya sembarang ji’ mana baiknya, toh ini juga maunya pemerintah biar bagaimana kita tetap harus ikut mau menolak tidak bisa juga jadi yah terima saja. Kita mau marah tidak bisa, buat apa kita melawan justru kalau kita melawan malah mempersulit diri sendiri, kalau naambil lahanta maumi diapai bukan juga mauta, yang penting pemerintah atau pihak-pihak yang bersangkutan itu jujur dan adil, jangan disana bilang A disini bilang B”. (Wawancara 2 Agustus 2018)*

Berdasarkan hasil wawancara tersebut kita bisa menarik kesimpulan bahwa pembangunan jalur rel kereta api ada yang menanggapinya sangat bagus dan ada juga yang biasa-biasa saja. Tergantung bagaimana mereka melihat efek dari pembangunan tersebut. Sebagian masyarakat ada yang merespon baik dan ikut berpartisipasi dalam proses pembangunan tersebut tetapi ada juga masyarakat yang responnya biasa-biasa saja dengan pembangunan tersebut.

Perilaku masyarakat terhadap adanya pembangunan tersebut awalnya mendapat respon positif oleh masyarakat setempat, karena akan memberikan perubahan ke arah yang lebih baik dan sangat mendukung keputusan pemerintah yang tentunya akan memajukan daerah Sulawesi Selatan di

berbagai sektor khususnya di Kabupaten Barru. Akan tetapi bagi masyarakat yang lahannya menjadi jalur pembangunan rel kereta api sebagian besar masyarakat tidak setuju bahkan menolak hal tersebut. Hal ini disebabkan karena harga dari pembebasan lahan yang tidak disepakati oleh sebagian masyarakat sehingga banyak diantara mereka yang menolak pembangunan tersebut. Selain dari harga lahan yang tidak disepakati mereka juga kewalahan mencari lokasi tempat tinggal baru, atau membangun rumah baru dan mereka harus beradaptasi dengan lokasi yang baru mereka tempati. Namun, pada akhirnya mereka harus tetap setuju karena semua prosedur telah dijalankan dan adanya target yang harus dicapai. Jadi masyarakat yang tidak setuju dengan pembangunan tersebut yang disebabkan karena harga lahan yang tidak disepakati pada akhirnya mereka tetap setuju karena ini adalah kehendak pemerintah dan merupakan kepentingan bersama. Hal ini diungkapkan oleh informan BD 47 Tahun sebagai Kepala Seksi Trantib Kelurahan Tuwung berpendapat bahwa:

*“Respon masyarakat mengenai adanya pembangunan rel kereta api di Kelurahan Tuwung, sungguh sangat bagus, karena ada masyarakat yang kehidupannya tiba-tiba berubah. Disisi lain dampaknya ada yang positif dan negatif karena disetiap pembangunan pasti memiliki dampak adapun dampak positifnya kehidupan masyarakat yang menjual tanahnya jadi berubah. Disisi yang lain ketika musim hujan sawah tergenang banjir karena kurangnya drainase. Kami sebagai pihak pemerintah menyampaikan kepada masyarakat bagaimana kedepannya nanti pembangunan ini akan berpengaruh besar untuk masa depan”. (Wawancara 16 Juli 2018)*

Berdasarkan hasil wawancara diatas kita dapat menyimpulkan bahwa respon masyarakat mengenai adanya pembangunan rel kereta api sangat

bagus, ada masyarakat yang kehidupannya tiba-tiba berubah. Disini kita juga dapat melihat dampak positif dan negatif dari pembangunan ini, karena setiap pembangunan pasti memiliki sebuah dampak.

Hampir semua warga yang terkena lahan pembangunan sudah menerima ganti rugi atas pemilik lahan masing-masing. Pihak pemerintah langsung mendatangi masyarakat kemudian berbicara dengan mereka mengenai pembangunan tersebut. Adapun cara ganti rugi dari pemerintah mereka membeli lahan yang ingin digunakan kemudian masyarakat mencari dan membeli lahan sendiri kembali. Hal ini diungkapkan oleh salah satu informan IK 59 tahun sebagai IRT mengatakan bahwa :

*“Yakku iya wassitujuima engkae pembangunan kereta api e, yammiro bawang apa yaro pemerintah e memeng nelli tanata sesuai kesepakatan tapi haruski sappa sibawa melli sendiri abbolang lollong tanah”.*

*“Saya setuju dengan adanya pembangunan ini, akan tetapi sumbangsi pemerintah kurang karena mereka membeli tanah sesuai dengan harga kesepakatan, akan tetapi untuk lahan tempat tinggal kami, kami cari dan beli sendiri”.* (Wawancara 29 Juli 2018)

Berdasarkan wawancara diatas dapat disimpulkan bahwa masyarakat setuju dengan adanya pembangunan ini, akan tetapi kurang efektif karena masyarakat harus mencari dan membeli sendiri lahan yang ingin ditempati untuk pindah.

Perilaku yang ditimbulkan oleh beberapa masyarakat pemilik lahan ada yang senang dan ada juga yang tidak karena mereka mengatakan bahwa lahan yang ditempati dulunya sangat penting dan strategis, namun karena adanya

pembangunan ini mereka harus menjualnya. Berikut yang diungkapkan AD 40

Tahun sebagai Nelayan mengatakan bahwa :

*“ Yaro abbolakku liwe kanjana wonroi tapi eloni yaga, peraturan pemerintah makkuro jadi wassitujuini. Akku ganti rugi pole ki pemerintah doi bawang degaga laingge”.*

*“Lahan yang saya tempati dulu sangat penting, akan tetapi pembangunan ini merupakan kebijakan dari pemerintah jadi, saya setuju dengan adanya pembangunan ini. Ganti rugi dari pemerintah berupa uang saja tidak ada sumbangan lain”. (Wawancara 25 Juli 2018)*

Hasil wawancara dengan informan di atas dapat membuka mata hati kita bahwa seberapa penting lahan mereka dulu kemudian sumbangsi pemerintah terhadap mereka kurang.

Dari hasil wawancara informan diatas dapat disimpulkan bahwa perilaku masyarakat terhadap adanya pembangunan tersebut mendapat respon positif oleh masyarakat setempat, karena akan memberikan perubahan ke arah yang lebih baik. Hal ini di perkuat juga dengan jawaban masyarakat yang setuju menjual lahan mereka untuk jalur kereta api.

## **2. Faktor-faktor yang Mempengaruhi Perubahan Perilaku Masyarakat terhadap Pembangunan Rel Kereta Api di Kelurahan Tuwung Kabupaten Barru**

Perilaku manusia merupakan hasil dari pada segala macam pengalaman serta interaksi manusia dengan lingkungannya yang terwujud dalam bentuk pengetahuan, sikap dan tindakan. Dengan kata lain, perilaku merupakan respon atau reaksi seorang individu terhadap stimulus yang berasal dari luar maupun dari dalam dirinya. Respon ini dapat bersifat pasif (tanpa tindakan: berpikir, berpendapat, bersikap) maupun aktif (melakukan tindakan). Sesuai dengan

batasan ini, perilaku dapat dirumuskan sebagai bentuk pengalaman dan interaksi individu dengan lingkungannya, khususnya yang menyangkut pengetahuan dan sikap tentang tindakan seseorang. Perilaku aktif dapat dilihat, sedangkan perilaku pasif tidak tampak, seperti pengetahuan, pendapat, atau motivasi.

Faktor-faktor yang mempengaruhi perilaku manusia yaitu :

- a. Genetika
- b. Sikap adalah suatu ukuran tingkat kesukaan seseorang terhadap perilaku tertentu.
- c. Norma sosial adalah pengaruh tekanan sosial.
- d. Kontrol perilaku pribadi adalah kepercayaan seseorang mengenai sulit tidaknya melakukan suatu perilaku.

Pembangunan jalur rel kereta api sebenarnya mendapat respon yang positif karena dengan adanya pembangunan yang seperti ini tentunya akan memberikan kemajuan bagi daerah Sulawesi Selatan khususnya di Kabupaten Barru. Berikut yang diungkapkan EW 22 Tahun sebagai Mahasiswa mengatakan bahwa :

*“Menurut saya pembangunan ini bagus dan memang sudah saya ketahui dari dulu pembangunan jalur kereta api sudah direncanakan tetapi baru sekarang terlaksana. Dan saya setuju karena nanti kedepannya kita bisa merasakan manfaatnya”.* (Wawancara 25 Juli 2018)

Berdasarkan wawancara diatas dapat disimpulkan bahwa pembangunan ini bagus dan memang sudah lama direncanakan tetapi baru sekarang terlaksana, dan manfaatnya kedepan akan luar biasa.

Namun, berdasarkan hasil observasi, masyarakat belum bisa melihat dampak secara langsung terkait adanya pembangunan jalur rel kereta api karena belum terealisasi dan masih dalam proses pembangunan. Tetapi masyarakat sudah bisa memberikan pandangan tentang dampak yang terjadi kedepannya dan dampak yang sudah dirasakannya baik itu dampak positif maupun negatif terkait adanya proses pembangunan jalur rel kereta api seperti berikut ini :

a. Dampak positif terhadap adanya pembangunan jalur rel kereta api.

1) Memperluas lapangan kerja, berdasarkan hasil wawancara kepada RA 32

Tahun mengatakan bahwa:

*Dengan adanya pembangunan rel kereta api maka akan menambah lapangan pekerjaan karena membutuhkan tenaga kerja dan dapat mengurangi tingkat pengangguran di Sulawesi selatan khususnya di Kabupaten Barru. Apalagi menurut informasi tenaga kerja yang dibutuhkan lebih mengutamakan putra-putri Sulawesi Selatan, nah tentunya ini sangat berdampak baik bagi masyarakat Barru sehingga peluang ini bisa dimanfaatkan oleh masyarakat Barru itu sendiri". (Wawancara 1 Agustus 2018)*

Berdasarkan hasil wawancara tersebut kita bisa memprediksikan dampak positif terhadap adanya pembangunan jalur kereta api yaitu diharapkan nantinya dapat menambah lapangan pekerjaan. Pembangunan industri jenis transportasi akan membutuhkan banyak tenaga kerja di berbagai bidang seperti dibidang administrasi dan masinis, dan karyawan yang dibutuhkan lebih mengutamakan tenaga kerja dari putra-putri asal Sulawesi Selatan. Sehingga akan memberikan dampak yang positif bagi masyarakat Sulawesi Selatan Khususnya di Kabupaten Barru. Terciptanya lapangan pekerjaan tentu akan mengurangi jumlah pengangguran yang ada di Indonesia khususnya di

Kabupaten Barru Sulawesi Selatan sehingga akan meningkatkan perekonomian dan kesejahteraan rakyat.

Selain itu masyarakat yang telah menerima ganti rugi bisa membeli kembali rumah baru, dan lahan baru seperti sawah, tanah, ataupun membangun usaha. Seperti yang diungkapkan oleh SA 59 Tahun sebagai IRT mengemukakan bahwa :

*“Aleku sitongenna wassitujuima engka e pembangunan kereta api e nasaba engka tomma wasselena pemerintah nalakki. Deto u keberatang sibawa lahang purae ubalu”.*

*“Saya sebenarnya setuju dengan adanya pembangunan kereta api karena ada ganti rugi dari pemerintah. Saya juga tidak keberatan dengan lahan yang saya jual”. (Wawancara 21 Juli 2018)*

Berdasarkan hasil wawancara dapat disimpulkan bahwa mereka setuju dengan pembangunan kereta api karena ada ganti rugi dari pemerintah dan dia tidak keberatan dengan lahan yang di jual.

Masyarakat juga mengungkapkan bahwa beliau sudah sejahtera sekarang dari hasil penjualan lahan pembangunan ini. Hal ini di ungkapkan oleh informan IN 23 Tahun sebagai IRT mengatakan bahwa :

*“Yakku iya wassitujuima engkae pembangunan kereta api e, idi kumaihe letteta tellu taunni alhamdulillah madeceng idi kumai e tuwo makanjama. Nassabarito yaro abbalukengge iwaja yolo nappa lette.”*

*“Saya setuju dengan adanya pembangunan ini, kami sudah pindah selama 3 tahun dan alhamdulillah kami hidup sejahtera. Kemudian transaksinya bayar dulu kemudian pindah”. (Wawancara 21 Juli 2018)*



Jadi kita dapat menyimpulkan bahwa ada masyarakat yang sudah hidup sejahtera meskipun mereka sudah menjual lahannya karena pemerintah juga memberikan ganti rugi yang transaksinya bayar dulu baru pindah.

- 2) Adanya transportasi yang memadai, dengan adanya penambahan transportasi berupa kereta api maka ini akan lebih memudahkan masyarakat dalam melaksanakan aktivitasnya disamping karena transportasi ini merupakan transportasi yang sangat cepat, sehingga memudahkan masyarakat misalnya masyarakat ingin melakukan proses pengiriman barang yang cepat ataupun ingin bepergian dalam waktu singkat.
  - 3) Mengurangi kemacetan, penyebab kemacetan adalah jumlah kendaraan yang sangat meningkat setiap harinya, sementara jalan yang ada tidak mampu menampung seluruh kendaraan yang menggunakan area jalan tertentu.
  - 4) Mengurangi polusi, karena bahan bakar yang digunakan adalah batu bara.
  - 5) Hemat biaya, selain waktu tempuh kereta api cepat, dengan menggunakan transportasi ini kita juga bisa hemat biaya karena tarif kereta api lebih murah dibandingkan dengan alat transportasi lain seperti pesawat atau angkutan umum lainnya.
- b. Dampak negatif terhadap adanya pembangunan jalur rel kereta api
- 1) Merusak sebagian lahan pertanian, ini disebabkan karena yang menjadi jalur rel kereta api adalah sebagian lahan pertanian seperti sawah, kebun dan lain-lain. Dampak lingkungan yang ditimbulkan oleh pembangunan

rel kereta api tersebut terhadap sawah yang menjadi lokasi pembangunan jalur rel kereta api hingga saat ini yaitu saluran air terkendala (drainase) banyak yang terpotong sehingga jika hujan deras maka akan mengakibatkan banjir pada suatu daerah misalnya di Tuwung dan pada daerah yang lain tentu akan mengalami kekeringan, karena sangat mempengaruhi irigasi dari pematang sawah, jadi saat musim penghujan irigasi sawah tersebut tergenang oleh air hujan yang diakibatkan oleh jalur rel kereta api, dan ini akan memberikan dampak terhadap lingkungan.

- 2) Adanya kerugian bagi masyarakat pemilik lahan, kerugian yang ditimbulkan kepada pemilik lahan terkait adanya pembangunan tersebut berdampak kepada kehidupan ekonomi masyarakat pemilik lahan yang berprofesi sebagai petani yang telah kehilangan salah satu sumber mata pencahariannya. Berdasarkan hasil wawancara kepada AB 52 Tahun sebagai petani mengatakan bahwa:

*“Yaro pembangunan kereta api e ibalu i galung e, yaro wasellena galungge iruntu e, padanna gaba sibawa bere e riolo eddinggi ibalu, makkukuangge dena nedding”.*

*“Karena adanya pembangunan ini sawah saya dijual, jadi hasil sawah yang didapat misalnya padi, beras yang dulu bisa di jual sekarang tidak lagi”. (Wawancara 1 Agustus 2018)*

Dalam hal ini dapat disimpulkan bahwa karena adanya pembangunan ini masyarakat yang menjual lahan pertaniannya mengalami kerugian karena dimana dulunya hasil sawah yang mereka dapatkan dapat dijual dan sekarang tidak lagi.

- 3) Kesulitan mencari tempat tinggal baru untuk membangun rumah baru, masyarakat yang memiliki tempat tinggal atau tanahnya yang dikenai pembangunan jalur kereta api mengalami kesulitan untuk mencari dan membeli tanah sebagai tempat tinggal baru dalam waktu yang singkat.

Pembangunan sebenarnya merupakan suatu proses perubahan yang direncanakan dan dikehendaki, pembangunan pada umumnya merupakan kehendak masyarakat yang terwujud dan keputusan-keputusan yang diambil oleh pemerintah, yang kemudian disusun dalam suatu perencanaan yang selanjutnya dilaksanakan. Pembangunan mengakibatkan terjadinya dampak pada sistem kemasyarakatan misalnya sosial, budaya dan lain-lain. Oleh karena itu untuk menanggulangi terjadinya dampak pembangunan para pelopor pembangunan maupun masyarakat harus bisa memikirkan dampak atau potensi yang terjadi ketika ingin melakukan proses pembangunan agar masyarakat bisa menikmati wujud pembangunan tersebut dan hasil perubahan sosial tanpa merugikan masyarakat dan pihak lainnya.

#### **D. Pembahasan Hasil Penelitian**

Berdasarkan analisis data diatas, perilaku masyarakat terhadap pembangunan rel kereta api di Kelurahan Tuwung Kabupaten Barru yaitu awalnya mendapat respon positif oleh masyarakat setempat, karena akan memberikan perubahan ke arah yang lebih baik dan sangat mendukung keputusan pemerintah yang tentunya akan memajukan daerah Sulawesi Selatan di berbagai sektor khususnya di Kabupaten Barru. Akan tetapi bagi masyarakat

yang lahannya menjadi jalur pembangunan rel kereta api sebagian besar masyarakat tidak setuju bahkan menolak hal tersebut.

Hal ini disebabkan karena harga dari pembebasan lahan yang tidak disepakati oleh sebagian masyarakat sehingga banyak diantara mereka yang menolak pembangunan tersebut. Selain dari harga lahan yang tidak disepakati mereka juga kewalahan mencari lokasi tempat tinggal baru, atau membangun rumah baru dan mereka harus beradaptasi dengan lokasi yang baru mereka tempati. Namun, pada akhirnya mereka harus tetap setuju karena semua prosedur telah dijalankan dan adanya target yang harus dicapai. Jadi masyarakat yang tidak setuju dengan pembangunan tersebut yang disebabkan karena harga lahan yang tidak disepakati pada akhirnya mereka tetap setuju karena ini adalah kehendak pemerintah dan merupakan kepentingan bersama.

Sasaran dari pengembangan jaringan jalur kereta api di Pulau Sulawesi adalah untuk menghubungkan wilayah atau perkotaan yang mempunyai potensi angkutan penumpang dan barang atau komoditas berskala besar, berkecepatan tinggi, dengan tingkat konsumsi energi yang rendah dan mendukung perkembangan perkotaan terpadu melalui integrasi perkotaan di wilayah pesisir, baik industri maupun pariwisata serta agropolitan baik kehutanan, pertanian maupun perkebunan. Salah satu daerah yang menjadi jalur rel kereta api adalah Kelurahan Tuwung Kecamatan Barru Kabupaten Barru. Kelurahan Tuwung merupakan salah satu dari sepuluh Kelurahan di Kecamatan Barru Kabupaten Barru.

Teknologi yang masuk dan berkembang di masyarakat pada hakikatnya diciptakan untuk memudahkan aktivitas manusia dalam memenuhi kebutuhan hidupnya. Namun dalam kenyataannya, teknologi banyak disalahgunakan oleh manusia itu sendiri seperti penyalahgunaan alat komunikasi (*handphone*). Secara fungsional *handphone* digunakan untuk menghubungkan kita kepada orang yang jauh untuk berkomunikasi tanpa harus bertemu. Disisi lain teknologi ini bisa disalahgunakan dengan banyaknya beredar situs-situs pornografi yang bisa diakses oleh siapa saja sehingga akan berdampak pada perilaku seseorang bagi setiap orang yang melihatnya. Semakin canggihnya teknologi manusia juga bisa menjadi tidak bebas dan menjadi tergantung dengan teknologi. Oleh karena itu, dapat dikatakan bahwa teknologi atau inovasi banyak membawa dampak bagi manusia sebagai pembuatnya baik itu sifatnya positif maupun negatif. Jadi teknologi merupakan faktor utama untuk mengubah peradaban struktur sosial suatu bangsa dari pola pikir yang tradisional ke pola-pola pemikiran yang modern.

Perubahan sosial yang terjadi yang disebabkan oleh adanya inovasi berupa teknologi atau adanya pembangunan, tentu akan membawa dampak pada perubahan perilaku masyarakat, baik itu secara alamiah maupun terencana. Apabila terjadi suatu inovasi atau program-program pembangunan maka yang sering terjadi adalah sebagian masyarakat ada yang cepat untuk menerima inovasi atau perubahan tersebut dan ada juga sebagian masyarakat yang sangat lambat untuk menerima inovasi atau perubahan tersebut.

Penelitian relevan yang pertama, peneliti dari Aswan dkk (2016) dengan judul Tesis evaluasi dan perencanaan mitigasi resiko proyek pembangunan jalur ganda kereta api Semarang – Bojonegoro. Penelitian ini bertujuan untuk merancang penjadwalan proyek dengan metode diagram pendahuluan (PDM) dan manajemen resiko. Hasil penelitian menunjukkan bahwa salah satu strategi yang dapat diterapkan untuk mengantisipasi keterlambatan adalah percepatan proyek. Melihat dari penelitian tersebut dapat disimpulkan bahwa penelitian yang saya lakukan saat ini sesuai dengan apa yang diungkapkan oleh aswan dkk bahwa hal yang harus dilakukan untuk mencegah masyarakat tidak mengeluh adanya pembangunan ini yaitu melakukan percepatan proyek agar masyarakat dapat melihat dampak positifnya kedepan. Dengan adanya kereta api dapat meningkatkan perekonomian masyarakat.

Kedua, peneliti dari Salwa (2016) dengan judul Tesis “Presepsi masyarakat terhadap transportasi umum di Jabodetabek. Penelitian ini bertujuan untuk menilai lebih jauh akan kondisi angkutan umum berdasarkan presepsi masyarakat saat ini agar dapat menciptakan sarana transportasi umum massal yang ideal bagi masyarakat di Jabodetabek. Penelitian tersebut juga berkaitan dengan penelitian yang saya lakukan karena dengan mengetahui perilaku masyarakat setuju atau tidaknya adanya pembangunan ini maka dapat meminimalisirkan presepsi yang jelek dari adanya pembangunan ini. Dan masyarakat dapat melihat dampak yang lebih baik

kedepan dengan adanya kereta api yang jauh lebih cepat dibandingkan dengan alat transportasi lainnya.

Ketiga, penelitian Rahayu dan Wida (2011) dengan judul penguasaan tanah ruang pengawasan jalur kereta api di Daerah Surakarta. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui bentuk penguasaan lahan oleh warga ke ruang kontrol kereta api tanah di Kota Surakarta dan untuk mengetahui hak-hak yang diberikan kepada warga yang mendominasi ruang kontrol kereta api tanah di Kota Surakarta. Dalam penelitian ini digunakan data primer dan data sekunder. Teknik pengumpulan data menggunakan analisis kualitatif dengan pemikiran deduktif dan induktif, kombinasi didasarkan pada tiga komponen utama yang meliputi pengurangan data, penyajian data dan kesimpulan. Dari penelitian ini juga memberikan penguatan mengenai penelitian saya karena Pemerintah harus transparan dalam pembangunan yang mereka lakukan, jadi masyarakat nantinya dapat mengetahui bahwa ternyata pembangunan ini bersih dan tidak ada pihak-pihak yang berbuat kecurangan.

Dalam penelitian ini menggunakan Teori Struktural Fungsional Talcott Parsons. Dimana dalam teori ini menyatakan bahwa masyarakat harus beradaptasi dulu, kemudian pencapaian tujuan, integrasi dan pemeliharaan pola, dari asumsi-asumsi inilah Parson menempatkan analisis struktur keteraturan masyarakat pada prioritas utama. Parson sedikit memperhatikan masalah perubahan sosial. Berdasarkan teori ini ada relasi antara Pemerintah dan masyarakat dimana dalam teori ini menyatakan bahwa hal pertama yang harus dilakukan yaitu adaptasi Dimana dalam teori ini menyatakan bahwa

pemerintah harus melakukan adaptasi dengan cara menyesuaikan diri dengan masyarakat untuk menyampaikan keegiatan yang akan dilakukan , kemudian pencapaian tujuan pemerintah harus mendefinisikan dirinya agar masyarakat dapat mengetahui apa tujuan yang akan dilakukan, integrasi yaitu pemerintah dan masyarakat harus memiliki hubungan satu sama lain agar apa yang disosialisasikan pemerintah dapat transparan dan pemeliharaan pola dilakukan oleh pemerintah dan masyarakat bagaimana mereka saling memelihara dan memperbaiki satu sama lain. Agar apa yang diinginkan dapat tercapai dan tidak ada pihak-pihak yang dirugikan. Jadi teori ini relevan dengan penelitian yang saya lakukan dengan judul Perilaku Masyarakat terhadap Pembangunan Rel Kereta Api di Kelurahan Tuwung Kabupaten Barru.

. Dampak pembangunan jalur rel kereta api yang dimaksud dalam penelitian ini adalah bagaimana pengaruh yang ditimbulkan dari adanya pembangunan tersebut terhadap perubahan perilaku masyarakat. Adanya pembangunan yang masuk dan berkembang di masyarakat pada hakikatnya diciptakan untuk memudahkan aktivitas manusia dalam memenuhi kebutuhan hidupnya. Pembangunan adalah perubahan sosial positif yang direncanakan, terarah, dan dilakukan dengan sadar atau disengaja. Seperti pembangunan jalur rel kereta api Trans Sulawesi yang dibangun agar menjangkau daerah-daerah penting di Pulau Sulawesi dan menghubungkan wilayah atau perkotaan yang mempunyai potensi angkutan penumpang dan barang atau komoditas berskala besar. Namun, yang sering terjadi adalah sebagian masyarakat ada yang cepat



untuk menerima inovasi atau perubahan tersebut dan ada juga sebagian masyarakat yang sangat lambat untuk menerima inovasi atau perubahan tersebut yang kemudian berdampak pada perubahan perilaku masyarakat.

Tidak ada masyarakat yang tidak mengalami perubahan, sebab kehidupan sosial adalah dinamis, perubahan merupakan bagian dari gejala kehidupan sosial, sehingga perubahan sosial merupakan gejala sosial yang normal. Perubahan sosial tidak dapat dipandang hanya dari satu sisi, sebab perubahan ini mengakibatkan perubahan di sektor-sektor lain. Ini berarti perubahan sosial selalu menjalar ke berbagai bidang-bidang lainnya dapat dilihat dari sistem nilai yang pada suatu saat berlaku akan tetapi disaat yang lain tidak berlaku. Seiring dengan perkembangan zaman perubahan sosial dapat disebabkan oleh beberapa faktor seperti perkembangan teknologi, konflik sosial (suku, agama, ras, dan kelas sosial).

Semakin canggihnya teknologi manusia juga bisa menjadi tidak bebas dan menjadi tergantung dengan teknologi. Oleh karena itu, dapat dikatakan bahwa teknologi atau inovasi banyak membawa dampak bagi manusia sebagai pembuatnya baik itu sifatnya positif maupun negatif. Jadi teknologi merupakan faktor utama untuk mengubah peradaban struktur sosial suatu bangsa dari pola pikir yang tradisional ke pola-pola pemikiran yang modern. Perubahan sosial yang terjadi yang disebabkan oleh adanya inovasi berupa teknologi atau adanya pembangunan, tentu akan membawa dampak pada perubahan perilaku masyarakat, baik itu secara alamiah maupun terencana.

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **A. Simpulan**

Perilaku masyarakat terhadap adanya pembangunan tersebut awalnya mendapat respon positif oleh masyarakat setempat. Karena akan memberikan perubahan ke arah yang lebih baik dan sangat mendukung keputusan pemerintah yang tentunya akan memajukan daerah Sulawesi Selatan di berbagai sektor khususnya di Kabupaten Barru. Akan tetapi bagi masyarakat yang lahannya menjadi jalur pembangunan rel kereta api sebagian besar masyarakat tidak setuju bahkan menolak hal tersebut.

Faktor-faktor yang mempengaruhi perubahan perilaku masyarakat terhadap pembangunan rel kereta api di Kelurahan Tuwung Kabupaten Barru

Faktor-faktor yang mempengaruhi perilaku manusia yaitu :

- 1) Genetika
- 2) Sikap adalah suatu ukuran tingkat kesukaan seseorang terhadap perilaku tertentu.
- 3) Norma sosial adalah pengaruh tekanan sosial.
- 4) Kontrol perilaku pribadi adalah kepercayaan seseorang mengenai sulit tidaknya melakukan suatu perilaku.

Setiap Pembangunan pasti memiliki dampak positif dan negatif. Adapun dampak positif yaitu menciptakan lapangan kerja yang akan mengurangi tingkat pengangguran. Sedangkan dampak negatifnya adalah

merusak sebagian lahan pertanian dan adanya kerugian bagi masyarakat pemilik lahan.

## **B. Saran**

Berdasarkan kesimpulan diatas, maka adapun saran bagi Pemerintah agar dapat menerapkan sistem pembangunan yang berkelanjutan dengan jalan menanggulangi kemiskinan dan meningkatkan kualitas lingkungan hidup serta keamanan dan ketertiban guna menciptakan kesejahteraan bagi masyarakat khususnya di Indonesia sehingga dapat dirasakan bukan hanya untuk masa sekarang melainkan juga untuk generasi yang akan datang. Saran bagi masyarakat agar dapat ikut berpartisipasi dalam pembangunan di Indonesia. Merawat dan melindungi lingkungan hidup.

Oleh karena itu, setiap partisipasi masyarakat tidak boleh mempunyai sikap yang kontra terhadap pembangunan. Proses perubahan sosial melalui modernisasi dan globalisasi sebaiknya diambil dampak positifnya karena dampak positif seperti kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi tentunya mendukung pembangunan di Indonesia.

## DAFTAR PUSTAKA

- Adirukmianto, Isbandi.2013. *Intervensi Komunitas & Pengembangan Masyarakat Sebagai Upaya Pemberdayaan Masyarakat*. Jakarta : Rajawali Pers.
- Aswan Munang, Dkk. 2016. *Evaluasi dan Perencanaan Mitigasi Resiko Proyek Pembangunan Jalur Ganda Kereta Api Semarang-Bojonegoro*. Yogyakarta: Jurnal Tekonin. Vol 22. No.2:01-10.
- Creswell W, John. 2010. *Research Design Pendekatan Kualitatif Kuantitatif dan Mixed*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Jamaluddin Arifin, Dkk. 2018. *Buku Pedoman Penulisan Skripsi Khusus Bagi Mahasiswa Bidang Kajian Penelitian Sosial Budaya*.
- Malyadin, Ina. (2013). *Pengertian Dokumen & Dokumentasi*. Jakarta : Balai Pustaka
- Meoleong, Lexy. (2009). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung : PT Remaja Rosdakarya
- Nursalam dan Suardi. 2016. *Sosiologi Pengantar Masyarakat Indonesia*. Yogyakarta: Writing Revolution.
- Rahayu dan Wilda. 2011. *Penguasaan Tanah Ruang Pengawasan Jalur Kereta Api di Daerah Surakarta*. Surakarta: Jurnal of Rural and Development. Vol. II. No. 2: 54-69.
- Salwa, Gustina. 2016. *Presepsi Masyarakat Terhadap Transportasi Umum di Jabodetabek*. Bandung: Jurnal Arsitektur . No.123-128.
- Sarwono, W Sarlito. 2004. *Psikologi Remaja*. Jakarta: Rajawali Pers Raja Grafindo Persada.
- Soekanto, Soerjono. 2012. *Sosiologi Sebagai Suatu Pengantar*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Suciati.2017. *Teori Komunikasi dalam Multi Prespektif*. Yogyakarta: Mata Padi Persindo.
- Sukri Syamsuri, Dkk. 2014. *Pedoman Penulisan Skripsi*. Makassar : Panrita Press Unismuh Makassar
- Suryaningtyas,Annis. 2012. *Strategi Komunikasi Partisipatif Pada Awal Program Pembangunan*. Surakarta.

- Susanto, Bambang. 2013. *Transportasi dan Investasi :Tantangan dan Prespektif Multidimensi*. Jurnal Socioteknologi Edisi 28.
- Susantono dan Ali. 2012. *Perkembangan Kebijakan Pembiayaan Infrastruktur Transportasi Berbasis Kerjasama Pemerintah Swasta Indonesia*.Depok: Jurnal Transportasi. Vol 12. No.2: 93-102.
- Syaodih, Ernandi.2015. *Manajemen Pembangunan Kabupaten Dan Kota*. Bandung: PT Refika Aditama.
- Upe, Ambo. 2010. *Tradisi Aliran Dalam Sosiologi Dari Filosofi Positivistik ke Post Positivistik*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Wangke, Nikita Tivany. 2016. *Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum di Indonesia*. Jurnal Adminstratium. Vol. IV. No.
- Wibawa, Bayu. 1996. *Tata Guna Lahan Dan Transportasi Dalam Pembangunan Berkelanjutan*. Semarang.
- Wirawan. 2014. *Teori-Teori Sosial Dalam Tiga Paradigma*. Jakarta: Prenadamedia Group.

# **LAMPIRAN LAMPIRAN**

- 1. LEMBAR PERSETUJUAN JUDUL**
- 2. KARTU KONTROL BIMBINGAN PROPOSAL I**
- 3. KARTU KONTROL BIMBINGAN PROPOSAL II**
- 4. LEMBAR PERSETUJUAN BIMBINGAN**
- 5. BERITA ACARA UJIAN PROPOSAL**
- 6. LEMBAR PERBAIKAN PROPOSAL**
- 7. KARTU KONTROL PENELITIAN**
- 8. SURAT KETERANGAN PENELITIAN**
- 9. PEDOMAN WAWANCARA**
- 10. DATA INFORMAN**
- 11. DOKUMENTASI**

## PEDOMAN WAWANCARA

NO	Pertanyaan	
<b>A.</b>	<b>PEMERINTAH</b>  1. Bagaimana respon masyarakat terhadap adanya pembangunan rel kereta api ini ?  2. Bagaimana cara pemerintah mensosialisasikan pembangunan ini?  3. Bagaimana dampak yang ditimbulkan dari pembangunan ini ?	
<b>B.</b>	<b>MASYARAKAT YANG DIAMBIL LAHANNYA SEBAGAI JALUR KERETA API</b>  4. Apa mata pencaharian anda?  5. Seberapa pentingkah lahan bagi anda ?  6. Sejak kapan pembangunan ini berlangsung ?  7. Bagaimana pihak pemerintah menyampaikan tentang pembangunan ini ?  8. Bagaimana pendapat anda mengenai pembangunan ini?  9. Bagaimana kesejahteraan anda dengan adanya pembangunan ini?  10. Apa sumbangsi pemerintah yang diberikan kepada masyarakat ?	
<b>C.</b>	<b>MASYARAKAT SEKITAR</b>  11. Bagaimana pendapat anda mengenai pembangunan ini?  12. Apa yang anda harapkan dari adanya pembangunan ini?	

## PEDOMAN WAWANCARA

### Data Informan Masyarakat Kelurahan Tuwung

NO	DATA INFORMAN	KETERANGAN
1	<p>Nama: Badaruddin, S.Sos</p> <p>Umur: 47</p> <p>Pekerjaan: Kepala Seksi Trantib Kelurahan Tuwung(Pemerintah)</p>	<p>Respon masyarakat mengenai adanya pembangunan rel kereta api diKelurahan Tuwung, sungguh sangat bagus, karena ada masyarakat yang kehidupannya tiba-tiba berubah. Disisi lain dampaknya ada yang positif dan negatif karena disetiap pembangunan pasti memiliki dampak adapun dampak positifnya kehidupan yang masyarakat yang menjual tanahnya jadi berubah. Disisi yang lain ketika musim hujan sawah tergenang banjir karena kurangnya drainase. Kami sebagai pihak pemerintah menyampaikan kepada masyarakat bagaimana kedepannya nanti pembangunan ini akan berpengaruh besar untuk masa depan. (Wawancara 16 Juli 2018)</p>
2	<p>Nama: Hamsah Marsuki</p> <p>Umur: 60</p> <p>Pekerjaan: Petani</p>	<p>“Idi kuwe masarakae situjuma, engkae appatettongeng rel kereta api e nassabari adecengetta tomma. Narekko wasselena yahe demettopa napita makkukuangge yolonapa matu yakko engkani majama yaro kereta api e”.</p> <p>“Kami warga disini sangat setuju dengan adanya pembangunan rel kereta api ini dikarenakan untuk kebaikan kita juga. Dampak adanya pembangunan ini memang belum terlihat sekarang, akan tetapi kedepannya nanti setelah berjalannya kereta api baru akan terlihat. (Wawancara 21 Juli 2018)</p>
3	<p>Nama: Sapia</p> <p>Umur: 59</p> <p>Pekerjaan: URT</p>	<p>“Aleku sitongenna wassitujuima engka e pembangunan kereta api e nasaba engka tomma wasselena pemerintah nalakki. Deto u keberatang sibawa lahang purae ubalu”.</p> <p>“Saya sebenarnya setuju dengan adanya pembangunana kereta api karena ada ganti rugi dari</p>



		pemerintah. Saya juga tidak keberatan dengan lahan yang saya jual.” (Wawancara 21 Juli 2018)
4	Nama: Ikoro Umur: 59 Pekerjaan: IRT	<p>Yakku iya wassitujuima engkae pembangunan kereta api e, yammiro bawang apa yaro pemerintah e memeng nelli tanata sesuai kesepakatan tapi haruski sappa sibawa melli sendiri abbolang lollong tanah.</p> <p>Saya setuju dengan adanya pembangunan ini, akan tetapi sumbangsi pemerintah kurang karena mereka membeli tanah sesuai dengan harga kesepakatan, akan tetapi untuk lahan tempat tinggal kami, kami cari dan beli sendiri. (Wawancara 29 Juli 2018)</p>
5	Nama: Iin Umur: 23 Pekerjaan: IRT	<p>Yakku iya wassitujuima engkae pembangunan kereta api e, idi kumaihe letteta tellu taunni alhamdulillah madeceng idi kumai e tuwo makanjama. Nassabarito yaro abbalukengge iwaja yolo nappa lette.</p> <p>Saya setuju dengan adanya pembangunan ini, kami sudah pindah selama 3 tahun dan alhamdulillah kami hidup sejahtera. Kemudian transaksinya bayar dulu kemudian pindah. (Wawancara 21 Juli 2018)</p>
6	Nama: Amiruddin Umur: 40 Pekerjaan: Nelayan	<p>Yaro abbolakku liwe kanjana wonroi tapi eloni yaga, peraturan pemerintah makkuro jadi wassitujuini. Akku ganti rugi pole ki pemerintah doi bawang degaga laingge.</p> <p>Lahan yang saya tempati dulu sangat penting, akan tetapi pembangunan ini merupakan kebijakan dari pemerintah jadi, saya setuju dengan adanya pembangunan ini. Ganti rugi dari pemerintah berupa uang saja tidak ada sumbangan lain. (Wawancara 25 Juli 2018)</p>
7	Nama: Ekawati Umur: 22 Pekerjaan:	Menurut saya pembangunan ini bagus dan memang setahu saya dari dulu pembangunan jalur kereta api sudah direncanakan tetapi baru sekarang terlaksana. Dan saya setuju karena kan nanti kedepannya kita

	Mahasiswa	bisa merasakan manfaatnya. (Wawancara 25 Juli 2018)
8	Nama: Murniati Umur: 42 Pekerjaan: Wiraswasta	Kalau saya dek' saya sembarang ji' mana baiknya, toh ini juga maunya pemerintah biar bagaimana kita tetap harus ikut mau menolak tidak bisa juga jadi yah terima saja. Kita mau marah tidak bisa, buat apa kita melawan justru kalau kita melawan malah mempersulit diri sendiri, kalau naambil lahanta maumi diapai bukan juga mauta, yang penting pemerintah atau pihak-pihak yang bersangkutan itu jujur dan adil, jangan disana bilang A disini bilang B. (Wawancara 2 Agustus 2018)
9	Nama: Ruddina Umur: 32 Pekerjaan: Staf Kantor Lurah	Dengan adanya pembangunan rel kereta api maka akan menambah lapangan pekerjaan karena membutuhkan tenaga kerja dan dapat mengurangi tingkat pengangguran di Sulawesi selatan khususnya di Kabupaten Barru. Apalagi menurut informasi tenaga kerja yang dibutuhkan lebih mengutamakan putra-putri Sulawesi Selatan, nah tentunya ini sangat berdampak baik bagi masyarakat Barru sehingga peluang ini bisa dimanfaatkan oleh masyarakat Barru itu sendiri. (Wawancara 1 Agustus 2018)
10	Nama: Abdullah Umur: 52 Pekerjaan: Petani	Yaro pembangunan kereta api e ibalu i galung e, yaro wasellena galungge iruntu e, padanna gaba sibawa bere e riolo eddinggi ibalu, makkukuangge dena nedding.  Karena adanya pembangunan ini sawah saya dijual, jadi hasil sawah yang didapat misalnya padi, beras yang dulu bisa di jual sekarang tidak lagi. (Wawancara 1 Agustus 2018)

### DAFTAR NAMA-NAMA INFORMAN

No	Nama	Inisial	Usia	Jenis Kelamin	Pekerjaan
1.	Badaruddin	BD	47 Thn	Laki-laki	Kepala Seksi Trantib Kelurahan Tuwung
2.	Hamsah Marsuki	HM	60 Thn	Laki-laki	Petani
3.	Sapia	SA	59 Thn	Perempuan	IRT
4.	Ikoru	IK	59 Thn	Perempuan	IRT
5.	Iin	IN	23 Thn	Perempuan	IRT
6.	Amiruddin	AD	40 Thn	Laki-laki	Nelayan
7.	Ekawati	EW	22 Thn	Perempuan	Mahasiswa
8.	Murniati	MI	42 Thn	Perempuan	Wiraswasta
9.	Ruddina	RA	32 Thn	Perempuan	Staf Kantor Lurah
10	Abdullah	AB	52 Thn	Laki-laki	Petani

**DOKUMENTASI  
WAWANCARA**



**Wawancara dengan informan Badaruddin Tanggal 16 juli 2018**



**Wawancara dengan Hamsah Marsuki Tanggal 21 juli 2018**



**Wawancara dengan Sapia Tanggal 21 juli 2018**



**Wawancara dengan Amiruddin Tanggal 25 Juli 2018**



**Wawancara dengan Ikoro Tanggal 29 Juli 2018**



**Wawancara dengan Iin Tanggal 21 juli 2018**



**Wawancara dengan Ruddina Tanggal 1 Agustus 2018**



**Wawancara dengan Murniati Tanggal 2 Agustus 2018**

## **DOKUMENTASI**



**Lokasi Pembangunan Rel Kereta Api**



**Lokasi Pembangunan Rel Kereta Api**





**Rel kereta Api di Kelurahan Tuwung**



**Rel kereta Api di Kelurahan Tuwung**

## RIWAYAT HIDUP



Dini Fitrianti. Lahir di Barru pada tanggal 31 Juli 1996. Anak pertama dari tiga bersaudara dan merupakan buah kasih sayang dari pasangan Makkulau dan Heriana. Penulis menempuh jenjang pendidikan pertamanya di sekolah dasar INPRES NO 26 Barang

tahun 2002 sampai 2008. Pada tahun 2008 Penulis melanjutkan Pendidikannya di salah satu Sekolah yang ada di Barru yaitu SMP Negeri 3 Barru dan tamat pada tahun 2011. Pada tahun yang sama pula Penulis melanjutkan Pendidikan di SMA Negeri 1 Barru dan tamat pada tahun 2014, kemudian pada Tahun 2014 penulis berhasil lulus pada Jurusan Pendidikan Sosiologi, Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Muhammadiyah Makassar Program Strata 1 (S1) Kependidikan dan menyelesaikan studi pada tahun 2018.