

**IMPLIKASI SOSIAL PEMBANGUNAN JALAN TOL TRANS  
KALIMANTAN TERHADAP MASYARAKAT TELUK  
DALAM DI KABUPATEN KUTAI KARTANEGARA**



**SKRIPSI**

*Diajukan Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat Guna Memperoleh Gelar  
Sarjana Pendidikan Sosiologi Fakultas Keguruan Dan Ilmu Pendidikan  
Universitas Muhammadiyah Makassar*

**Oleh:**

**Nikawati  
10538 3129 14**

**UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR  
FAKULTAS KEGURUAN DAN ILMU PENDIDIKAN  
PROGRAM STUDI PENDIDIKAN SOSIOLOGI  
JANUARI 2018**

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi atas nama Nikawati, NIM 10538 3129 14 diterima dan disahkan oleh Panitia Ujian Skripsi berdasarkan Surat Keputusan Rektor Universitas Muhammadiyah Makassar Nomor: 0014 Tahun 1440 H/2019 M, Sebagai salah satu syarat guna memperoleh Gelar Sarjana Pendidikan pada Prodi Pendidikan Sosiologi Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Muhammadiyah Makassar, Yudhistum pada hari tanggal 1 Februari 2019.

24 Jumadil Awal 1440 H  
Makassar, .....  
30 Januari 2019 M

PANITIA UJIAN

Pengawas Umum Prof. Dr. M. Aidi Rahmat Rahim, M.M.

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

Sekretaris Dr. Baharullah, M.Pd.

Penguji

1. Kharudjoh, M.Pd., Ph.D.
2. Dr. Ibnu Mulyanti, M.Si.
3. Dra. Hj. Sri Fatmahan Toha, M.Si.
4. Dr. Hj. Rulaty, M.M.



Mengetahui

Dekan FKIP  
Universitas Muhammadiyah Makassar



Erwin Akib, S.Pd., M.Pd., Ph.D.  
NBM: 860934

Ketua Program Studi  
Pendidikan Sosiologi



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

**PERSETUJUAN PEMBIMBING**

Judul Skripsi : Implikasi Sosial Pembangunan Jalan Tol Trans Kalimantan terhadap Masyarakat teluk dalam dikutai kartanegara

Nama : Nikawati

NIM : 10538 3129 14

Prodi : Pendidikan Sosiologi

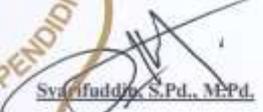
Fakultas : Keguruan dan Ilmu Pendidikan

Setelah diteliti dan diperiksa ulang skripsi ini telah memenuhi syarat untuk dipertanggungjawabkan. Dengan ini pengantar kepada Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Muhammadiyah Makassar



24 Jumadil Awal 1440 H  
Makassar, -----  
30 Januari 2019 M

Dibahkan oleh:  
Pembimbing Pembimbing II

  
Dr. Eliza Meisvini, M.Si  
  
Syaifuddin, S.Pd., M.Pd.

Mengetahui

Dekan FKIP  
Universitas Muhammadiyah Makassar

  
Erwin Ajid, S.Pd., M.Pd., Ph.D.  
NBM: 860 934

Ketua Program Studi  
Pendidikan Sosiologi

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

**MOTTO DAN PERSEMBAHAN**

*Maka nikmat Tuhanmu yang manakah yang  
kamu dustakan? (Ar-Rahman;55 )*

*Kupersembahkan karya ini untuk Ayah dan Ibu tercinta,  
saudara-saudaraku, keluarga, sahabat serta seluruh kawan-kawanku.*

*Terima kasih do'a dan motivasinya selama ini.*

## ABSTRAK

**NIKAWATI. 2014.** *Implikasi Sosial Pembangunan Jalan Tol Trans Kalimantan Terhadap Masyarakat Teluk Dalam Di Kabupaten Kutai Kartanegara.* Skripsi. Program Studi Pendidikan Sosiologi Fakultas Keguruan Dan Ilmu Pendidikan Universitas Muhammadiyah Makassar. Pembimbing Eliza Meiyani dan Syarifuddin

Tujuan Penelitian ini adalah (i) Untuk mengetahui bentuk implikasi sosial pembangunan jalan tol Trans Kalimantan terhadap masyarakat Teluk Dalam di Kabupaten Kutai Kartanegara (ii) Untuk mengetahui persepsi masyarakat terhadap pembangunan jalan tol Trans Kalimantan Teluk Dalam di Kabupaten Kutai Kartanegara. Jenis penelitian yang dilakukan adalah penelitian kualitatif yang bertujuan untuk menggambarkan atau mengkaji secara sistematis, faktual dan akurat mengenai mengenai fakta-fakta berkaitan dengan tujuan penelitian tersebut yang diselidiki dari objek penelitian. Informan ditentukan secara *purposive sampling*. Berdasarkan karakteristik informan yang telah ditetapkan adalah yaitu orang yang berwenang baik secara formal (pemerintah) maupun informal (non pemerintah Tokoh masyarakat sebagai orang tertua di kampung itu, petani, pekerja dan masyarakat setempat. Teknik pengumpulan data yaitu observasi, wawancara, dokumentasi dan partisipatif. Teknik analisis data melalui berbagai tahap yaitu mengumpulkan data, reduksi data, display data dan Verifikasi/ menarik kesimpulan. Sedangkan teknik keabsahan data menggunakan pengumpulan data, reduksi data, display data dan verifikasi/menarik.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa (i) Implikasi sosial pembangunan jalan tol Trans Kalimantan terhadap masyarakat Teluk Dalam di Kabupaten Kutai Kartanegara dilihat dari dua sisi yaitu implikasi positif diantaranya Berkurangnya waktu tempuh perjalanan, meningkatkan percepatan distribusi akan barang serta jasa, pemerataan pembangunan dan meningkatkan anggaran pendapatan daerah maupun nasional. Sementara implikasi negatif adalah Berkurangnya sumber daya alam, pencemaran lingkungan, masyarakat kehilangan lahan pertanian, dan terjadinya pro dan kontra di tengah-tengah masyarakat akibat pembangunan jalan tol tersebut. (ii) Persepsi masyarakat terhadap pembangunan jalan tol Trans Kalimantan Teluk Dalam di Kabupaten Kutai Kartanegara adalah selain tanggapan positif seperti mengurangi kemacetan dan meningkatkan ekonomi negara, juga terdapat tanggapan negatif seperti mengkritisi alih fungsi lahan, rekrut tenaga kerja lokal yang sedikit, dan kerusakan lingkungan.

**Kata kunci : Implikasi Sosial, Pembangunan, Jalan Tol, Masyarakat.**

## **KATA PENGANTAR**

Allah Maha Penyayang dan Pengasih, demikian kata untuk mewakili atas segala karunia dan nikmat-Nya. Jiwa ini takkan henti bertahmid atas anugerah pada detik waktu, denyut jantung, gerak langkah, serta rasa dan rasio pada-Mu, Sang Khalik. Skripsi ini adalah setitik dari sederetan berkah-Mu.

Setiap orang dalam berkarya selalu mencari kesempurnaan, tetapi terkadang kesempurnaan itu terasa jauh dari kehidupan seseorang. Kesempurnaan bagaikan fatamorgana yang semakin dikejar semakin menghilang dari pandangan, bagai pelangi yang terlihat indah dari kejauhan, tetapi menghilang jika didekati. Demikian juga tulisan ini, kehendak hati ingin mencapai kesempurnaan, tetapi kapasitas penulis dalam keterbatasan. Segala daya dan upaya telah penulis kerahkan untuk membuat tulisan ini selesai dengan baik dan bermanfaat dalam dunia pendidikan, khususnya dalam ruang lingkup Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan, Universitas Muhammadiyah Makassar.

Motivasi dari berbagai pihak sangat membantu dalam perampungan tulisan ini. Segala rasa hormat, penulis mengucapkan terima kasih kepada kedua orang tua yang telah berjuang, berdoa, mengasuh, membesarkan, mendidik, dan membiayai penulis dalam proses pencarian ilmu. Demikian pula, penulis mengucapkan kepada para keluarga yang tak hentinya memberi motivasi dan selalu menemani dengan canda.

Tidak lupa juga penulis mengucapkan terimakasih kepada; Rektor Universitas Muhammadiyah Makassar Dr. H. Abd Rahman Rahim, SE., MM, Dekan Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Muhammadiyah

Makassar Erwin Akib, M.Pd., Ph.D., Ketua Program Studi Pendidikan Sosiologi  
Drs. H. Nurdin, M.Pd.

Terima kasih yang tak terhingga penulis ucapkan kepada Dr. Eliza Meiyani, M.Si. selaku pembimbing I dan Syarifuddin, S.Pd., M.Pd. selaku pembimbing II, serta seluruh dosen dan para staf pegawai dalam lingkungan Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan, Universitas Muhammadiyah Makassar yang telah membekali penulis dengan serangkaian ilmu pengetahuan yang sangat bermanfaat bagi penulis.

Ucapan terimakasih yang juga penulis ucapkan kepada teman-teman yang selalu menemani dalam suka dan duka, sahabat-sahabatku terkasih serta seluruh rekan mahasiswa Jurusan Pendidikan Sosiologi atas kebersamaan, motivasi, saran dan bantuannya kepada penulis yang telah memberi pelangi dalam hidupku.

Akhirnya dengan segala kerendahan hati, penulis senantiasa mengharapkan kritikan dan saran dari berbagai pihak, selama saran dan kritikan tersebut sifatnya membangun karena penulis yakin bahwa suatu persoalan tidak akan berarti sama sekali tanpa adanya kritikan. Mudah-mudahan dapat memberi manfaat bagi para pembaca. Terutama bagi diri pribadi penulis. Aamiin.

Makassar, Januari 2019

Penulis

## DAFTAR ISI

HALAMAN SAMBUNG .....	i
PERSETUJUAN PEMBIMBING.....	ii
LEMBAR PENGESAHAN .....	iii
SURAT PERNYATAAN.....	iv
SURAT PERJANJIAN .....	v
MOTO DAN PERSEMBAHAN .....	vi
ABSTRAK .....	vii
KATA PENGANTAR .....	viii
DAFTAR ISI.....	x
BAB I PENDAHULUAN .....	1
A. Latar Belakang .....	1
B. Rumusan Masalah .....	7
C. Tujuan Penelitian .....	8
D. Manfaat Penelitian .....	8
E. Defenisi Operasional.....	9
BAB II KAJIAN PUSTAKA DAN KERANGKA KONSEP .....	11
A. Kajian Pustaka.....	11
1. Implikasi Sosial .....	11
2. Pembangunan Jalan Tol.....	12
3. Kondisi Mata Pencaharian dan Pendapatan .....	27
4. Masyarakat .....	33
5. Teori Sebagai Unit Analisis .....	35

a) Teori Pembangunan .....	36
b) Teori Struktural Fungsionalis .....	40
6. Penelitian Relevan .....	42
B. Kerangka Konsep .....	46
<b>BAB III METODE PENELITIAN.....</b>	<b>50</b>
A. Jenis Penelitian .....	50
B. Lokus Penelitian .....	52
C. Informan Penelitian .....	52
D. Fokus Penelitian .....	54
E. Instrumen Penelitian.....	54
F. Jenis dan sumber data penelitian.....	55
G. Teknik Pengumpulan Data .....	55
H. Analisis data .....	56
I. Teknik Keabsahan Data .....	57
J. Jadwal Penelitian.....	60
<b>BAB IV GAMBARAN DAN HISTORI LOKASI PENELITIAN</b>	
A. Deskripsi Umum Kutai Kartanegara Sebagai Daerah Penelitian	
1. Sejarah Kutai Kartanegara .....	61
2. Batas-batas Wilayah.....	63
3. Topografi.....	63
4. Demografi .....	64
5. Pemerintahan.....	66
B. Deskripsi Khusus Kecamatan Muara Jawa	

1. Sejarah dan Batas Wilayah Muara Jawa .....	68
2. Relief Wilayah .....	71
3. Iklim .....	71
4. Penggunaan Tanah .....	72
5. Keadaan Tanah.....	72
6. Sungai Dan Kegunaannya.....	73

#### BAB V HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Penelitian .....	74
B. Pembahasan.....	83

#### BAB VI SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan .....	94
B. Saran.....	95

Daftar Pustaka .....	97
Lampiran	
Riwayat Hidup	

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Peran pemerintah sangat penting di dalam menjawab segala persoalan yang ada dalam ruang lingkup kekuasaannya. Persoalan pada berbagai aspek, seperti hukum, ekonomi, politik, HAM, sosial, pendidikan dan lainnya. Peran penting pemerintah tersebut tentunya hanya akan berjalan jika ia mampu melihat dan mengkaji setiap persoalan dan membicarakannya sebagai diskursus bangsa dan negara.

Indonesia sebagai salah satu negara berkembang, adalah suatu pandangan bahwa masih ada banyak persoalan yang harus diselesaikan oleh negara baik pada aspek fisik maupun non fisik. Pada aspek fisik seperti pembangunan jalan, jembatan dan lain sebagainya adalah suatu program yang menjadi bagian penting dalam menjalankan ikhtiar peran dan tugas sebagai pembuat konsep kebijakan. Jika melihat realitasnya, selama indonesia merdeka pembangunan selalu berpusat di kota-kota sehingga kondisi di wilayah pedalaman kurang di respon oleh pemerintah. Sehingga tidak heran bahwa terjadi kesenjangan pembangunan yang sangat luar biasa karena tidak ada keseimbangan pembangunan.

Adapun di tahun belakangan mulai terlihat pembangunan jalan di daerah pedalaman, akan tetapi tidak luput juga bahwa terjadi mangkrak pembangunan atau dalam istilah lain pembangunan yang tidak selesai-selesai hingga melampaui target waktu baik karena kendala anggaran yang kurang maupun kendala-kendala

lainnya. Kenyataan seperti ini biasanya adalah pembangunan yang ditangani oleh negara dalam hal ini adalah BUMN maupun BUMD. Maka dari itu, jalan lain yang ditempuh oleh pemerintah biasanya melibatkan pihak swasta melalui kebijakan privatisasi. Kebijakan seperti ini adalah alternatif jika negara tidak mampu mengeluarkan anggaran besar maka pihak swasta menjadi jaringan kerja sama dengan membuat kesepakatan baik itu mengenai pajak yang harus dibayar oleh swasta maupun hal lainnya sehingga sampai pada kesepakatan perubahan kepemilikan dari publik menjadi privat.

Pada masa pemerintahan periode sekarang yakni di bawah kekuasaan Jokowi, terlihat perubahan yang signifikan pada segi fisik pembangunan. Pada masanya sudah ada beberapa pembangunan jalan tol yang diresmikan. Jika menganalisis kinerja rezim sekarang ia berfokus pada pembangunan fisik seperti jalan tol. Pembangunan jalan tol yang tidak terselesaikan atau mangkrak pada rezim sebelumnya akhirnya selesai pada periodenya. Konsekuensi logis dari kebijakan tersebut adalah utang negara semakin besar. Utang yang besar tersebut menjadi keharusan adalah selain membiayai pembebasan lahan jalan tol, anggaran untuk pekerja dan pihak-pihak yang ikut dalam menyukseskan pembangunan jalan tol.

Perdebatan panjang yang tidak usai mewarnai ruang pembicaraan publik terkait kebijakan Jokowi yang mengakibatkan utang negara meningkat. Ada pihak yang pro dan kontra terhadap kebijakan-kebijakan pemerintahan Jokowi. Intensitas kepekaan masyarakat dalam merespon segala kebijakan pemerintahan Jokowi berujung pada aspirasi baik yang sifatnya masif seperti demonstrasi

maupun aspirasi melalui diskusi-diskusi. Namun jika melihat dari segi positifnya, rezim ini memperoleh prestasi yang gemilang dalam program pembangunan fisik.

Pembangunan aspek fisik pada masa pemerintahan saat ini dinilai progres dan tentu sangat berefek pada kondisi sosial masyarakat sekitar yang merasakan dan menikmati pembangunan tersebut. Di salah satu provinsi Sumatera sudah diresmikan jalan tol begitu halnya dengan Papua. Pembangunan jalan tol ini tentu sangat membantu masyarakat telah memiliki akses jalan yang baik. Sisi positifnya adalah, dari pembangunan jalan tol ini masyarakat sudah bisa dengan puas menikmati perjalanan yang nyaman. Sementara sisi negatifnya adalah memungkinkan sumber daya alam berkurang karena sebagian besar lahan masyarakat di alihfungsikan untuk pembangunan jalan tol.

Dinamika seperti di atas adalah konsekuensi logis dari suatu kebijakan. Apapun kebijakan yang di gagas oleh pemerintah pasti akan memberikan dampak baik positif maupun negatif. Maka dari itu, sikap yang baik sebagai pembuat kebijakan harus berpondasi pada falsafah pancasila dan UU. Segala apapun bentuk kebijakan yang dikeluarkan harus memberikan kemanfaatan bagi masyarakat umum, sesuai dengan isi UUD 1946 yakni mensejahterakan rakyat. Usaha untuk kesejahteraan umum tersebutlah makanya kemudian lahir sebuah konsep yang jelas dan terukur melalui program-program seperti pembangunan fisik di atas. Jika hal ini di pikir secara mendalam oleh pemerintah, maka cita-cita kesejahteraan umum tersebut bukan lagi sebuah konsep akan tetapi penjewantahan dari konsep tersebut benar-benar dirasakan oleh masyarakat pada umumnya.

Jalan tol atau yang bisa disebut juga dengan jalan bebas hambatan merupakan salah satu cara pemerintah untuk dapat mewujudkan pembangunan secara merata dan sebagai salah satu cara agar mempercepat pelayanan pengiriman jasa distribusi dan para pengguna jalan tol pun harus membayar sejumlah uang agar bisa menggunakan jalan tersebut. Adapun pengertian jalan tol berdasarkan pada PP No.15 Tahun 2005 tentang jalan, “jalan tol adalah jalan umum yang merupakan bagian dari sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang penggunaannya diwajibkan membayar tol”. Pengertian Tol menurut Peraturan Pemerintah tersebut adalah sejumlah uang tertentu yang dibayarkan untuk penggunaan jalan tol.

Pembangunan jalan tol Trans Kalimantan merupakan salah satu upaya pemerintah untuk memecahkan persoalan kemacetan. Pembangunan jalan tol di wilayah tersebut sedang dalam tahap pelaksanaan. Berbagai informasi yang di peroleh dari media pembanguan jalan tol tersebut pada masa pemerintahan Susilo Bambang Yuduyono mengalami situasi mangkrak atau belum terselesaikan. Pembanguna jalan tol Trans Kalimantan sudah di mulai sejak tahun 2010 lalu dan tidak di lanjutkan karena anggaran yang tidak mencukupi. Setelah masa pemerintahan Susilo Bambang Yuduyono berakhir, pemerintah baru yang sudah sah secara konstitusi melanjutkan program tersebut dengan mengucurkan anggaran yang sangat besar melalui hutang kepada negara lain. Pembangunan jalan tol sepanjang 99,35 kilometer itu masih berlangsung dan ditargetkan selesai pada penghujung 2018.

Pembangunan jalan tol dengan panjang 99,35 kilometer tersebut adalah ukuran yang sangat panjang khususnya di pulau Kalimantan. Dari ukuran tersebut dimungkinkan bahwa pemerintah melakukan pembebasan lahan secara besar-besaran. Pembebasan lahan adalah konsekuensi dari program pembangunan jalan tol dengan tetap memperhatikan ketentuan UU sebagai konstitusi sehingga memperoleh legalitas kebijakan. Sebab jika tidak memperhatikan UU maka tentu saja akan mengalami suatu situasi yang tidak diinginkan oleh beberapa pihak yang merasa sangat dirugikan atau dalam posisi pemerintah sebagai pengambil keputusan bersikap otoriterian. Untuk menghindari hal tersebut, langkah yang diambil oleh pemerintah dalam mewujudkan pembangunan jalan tol Trans Kalimantan adalah dengan melakukan suatu hubungan kerja sama dengan masyarakat setempat. Hubungan kerja sama tersebut adalah melakukan pembicaraan serius di struktural *stakeholder* baik pemerintah pusat, daerah hingga pemerintahan di tingkat desa. Diskursus seperti ini adalah sangat perlu diapresiasi, karena dinilai mengambil sebuah langkah yang tepat sebelum mengeksekusi suatu kebijakan.

Berbagai pandangan yang terdapat dalam diskursus tersebut dikumpulkan dan melakukan kajian mendalam dengan memperhatikan aspirasi masyarakat sebagai pemilik lahan yang ingin dibebaskan oleh pemerintah. Hasil dari diskursus penting tersebut, antara pihak pemerintah dengan masyarakat setempat melakukan transaksi sampai pada kesepakatan dan kesepakatan yaitu menghitung luas lahan masing-masing warga di tempat tersebut dengan membayar 1,5 juta/meter. Nilai transaksi pembebasan lahan tersebut dinilai

sepadan hingga kedua pihak menyepakati. Metodologi pembayaran dari pembebasan lahan milik warga setempat adalah dengan menerapkan sistem bertahap. Dalam artian bahwa warga setempat yang dibebaskan lahannya tidak menerima pembayaran sekaligus melainkan dengan sistem bertahap tersebut. Sistem pembayaran pembebasan lahan tersebut tidak menjadi masalah bagi warga setempat selama pemerintah berkomitmen untuk melunasi pembayaran lahan.

Sampai sejauh ini pembangunan jalan tol Trans Kalimantan sudah hampir separuh dari panjang jalan yang ditargetkan adalah 99.93 kilometer. Pembebasan lahan di wilayah tersebut dimungkinkan berkurangnya potensi sumber daya alam, mengingat pulau Kalimantan merupakan salah satu pulau di Indonesia dengan potensi sumber daya alam yang melimpah seperti batu bara dan pohon kelapa sawit. Kondisi ekonomi masyarakat setempat yang mata pencahariannya homogen kemungkinan besar akan mengalami efek dari pembangunan jalan tersebut. Perubahan sosial masyarakat setempat mungkin saja akan terjadi sebagai implikasi dari pembangunan jalan tol tersebut. Dengan melihat referensi dari pembangunan jalan tol di daerah lain, perubahan kondisi sosial masyarakat terjadi baik pada aspek ekonomi, sosial, politik dan aspek lainnya.

Perkembangan pembangunan jalan tol Trans Kalimantan, sejauh ini masih sementara berjalan. Akan tetapi ada satu masalah pokok yang dihadapi oleh warga setempat, yaitu soal pembayaran pembebasan lahan yang belum selesai. Sistem pembayaran yang bertahap, pada perjalanannya mengalami situasi yang ruwet karena menurut informasinya saat ini terdapat beberapa warga yang menyangai pelunasan pembayaran dari lahannya. Antara pihak pemerintah dengan warga

yang terlibat dalam kerja sama tersebut memerlukan suatu ruang diskusi untuk saling memberi pikiran dan tentu saja penjelasan dari persoalan tersebut.

Persoalan atau fenomena seperti di atas adalah menarik untuk mencari tau kebenarannya dengan menggunakan pendekatan metodologi ilmiah. Dalam konteks pembangunan jalan tol Trans Kalimantan merupakan suatu wujud kewajiban negara dalam cita-cita mensejahterakan kepentingan masyarakat pada umumnya. Dalam hal pembangunan fisik tersebut, anggaran yang dikucurkan oleh pemerintah sangat besar. Implikasi pembangunan jalan tol tersebut terhadap kondisi sosial masyarakat dan juga persepsi masyarakat setempat dari adanya aktivitas pembangunan aspek fisik di wilayah tersebut merasa sangat penting untuk diketahui kebenarannya seperti apa, dengan melalui metodologi ilmiah seperti wawancara mendalam dan dokumentasi.

Dari gambaran di atas, penulis berkeinginan melakukan suatu penelitian ilmiah dengan dasar pengamatan fenomena pembangunan jalan tol Trans Kalimantan tersebut. Maka dari itu, peneliti tertarik mengangkat judul penelitian *“Implikasi Sosial Pembangunan Jalan Tol Trans Kalimantan Terhadap Masyarakat Teluk Dalam Di Kabupaten Kutai Kartanegara”*.

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang diatas, maka permasalahan difokuskan sebagai berikut:

1. Bagaimanakah bentuk implikasi sosial pembangunan jalan tol Trans Kalimantan terhadap masyarakat Teluk Dalam di Kabupaten Kutai Kartanegara?

2. Bagaimanakah persepsi masyarakat terhadap pembangunan jalan tol Trans Kalimantan di Teluk Dalam Kabupaten Kutai Kartanegara?

### **C. Tujuan Penelitian**

Penelitian ini bertujuan untuk menjawab semua permasalahan yang telah dirumuskan, adapun tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui bentuk implikasi sosial pembangunan jalan tol Trans Kalimantan terhadap masyarakat Teluk Dalam di Kabupaten Kutai Kartanegara
2. Untuk mengetahui persepsi masyarakat terhadap pembangunan jalan tol Trans Kalimantan Teluk Dalam di Kabupaten Kutai Kartanegara

### **D. Manfaat Penelitian**

Adapun manfaat dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

#### **1. Manfaat Teoretis**

Penelitian ini sangat bermanfaat bagi penulis dan tentu saja bagi pembacanya dalam memperkaya khazanah ilmu pengetahuan terkhusus penelitian sosial.

#### **2. Manfaat Praktis**

##### **a. Bagi Pemerintah Setempat**

Penelitian ini menjadi media bagi pemerintah khususnya dalam memperoleh informasi yang berhubungan dengan respon masyarakat dan dampak dari kebijakannya terhadap kesejahteraan masyarakat sehingga bisa dijadikan bahan evaluasi.

##### **b. Bagi Masyarakat**

Penelitian ini bisa membantu masyarakat khususnya Teluk Dalam tentu melalui wawancara mendalam seperti apa aspirasi atau hal yang berkaitan dengan tanggapan atau usulan mereka untuk kemudian disampaikan kepada pemerintah setempat.

c. Bagi peneliti

Penelitian ini selain berguna pemenuhan tugas akhir penulis di akademik juga membantu peneliti selanjutnya sebagai referensi dalam melakukan penelitian sosial yang fokus penelitiannya berkaitan dengan masalah dalam penelitian ini.

## **E. Definisi Operasional**

Untuk memberi suatu pemahaman agar memudahkan penelitian maka perlu adanya beberapa batasan penelitian dan fokus penelitian ini yang dioperasionalkan melalui indikator sebagai berikut:

1. Implikasi Sosial

Kata implikasi memiliki persamaan kata yang cukup beragam, diantaranya adalah keterkaitan, keterlibatan, efek, sangkutan, asosiasi, akibat, konotasi, maksud, siratan, dan sugesti. Secara umum arti kata implikasi adalah mempunyai hubungan keterlibatan atau melibatkan dengan suatu hal. Jika dihubungkan dengan aspek sosial, maka implikasi sosial adalah hubungan keterlibatan atau efek yang ditimbulkan oleh suatu hal dalam ruang lingkup sosial masyarakat.

2. Pembangunan

Dalam sudut pandang sosiologi, menurut Soerjono Soekanto mendefinisikan pembangunan merupakan suatu proses perubahan disegala bidang kehidupan yang dilakukan secara sengaja berdasarkan suatu rencana tertentu”. Menurut Soerjono Soekanto “proses pembangunan terutama bertujuan untuk meningkatkan taraf hidup masyarakat, baik secara spiritual, maupun material”.

### 3. Jalan Tol

Adapun pengertian jalan tol berdasarkan pada PP No.15 Tahun 2005 tentang jalan, “jalan tol adalah jalan umum yang merupakan bagian dari sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang penggunaannya diwajibkan membayar tol”. Pengertian Tol menurut Peraturan Pemerintah tersebut adalah sejumlah uang tertentu yang dibayarkan untuk penggunaan jalan tol.

### 4. Masyarakat

Masyarakat dalam istilah bahasa Inggris adalah society yang berasal dari kata Latin socius yang berarti (kawan). Istilah masyarakat berasal dari kata bahasa Arab syaraka yang berarti (ikut serta dan berpartisipasi). Masyarakat adalah sekumpulan manusia yang saling bergaul, dalam istilah ilmiah adalah saling berinteraksi. Suatu kesatuan manusia dapat mempunyai prasarana melalui warga-warganya dapat saling berinteraksi. 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.

## **BAB II**

### **KAJIAN PUSTAKA DAN KERANGKA KONSEP**

#### **A. Kajian Pustaka**

##### **1. Implikasi Sosial**

Seringkali orang menggunakan istilah implikasi tanpa benar-benar memikirkan apa arti dan definisinya. Penggunaan kata implikasi memang masih jarang digunakan dalam kalimat-kalimat percakapan sehari-hari. Penggunaan kata implikasi biasanya umum digunakan dalam sebuah bahasa penelitian. Maka dari itu masih sedikit kajian yang membahas tentang arti dari kata implikasi. Namun jika mendengar istilah implikasi, hal pertama yang terpikirkan pada umumnya adalah sebuah akibat atau sesuatu hal yang memiliki dampak secara langsung.

Arti kata implikasi itu sendiri sesungguhnya memiliki cakupan yang sangat luas dan beragam, sehingga dapat digunakan dalam berbagai kalimat dalam cakupan bahasa yang berbeda-beda. Kata implikasi dapat dipergunakan dalam berbagai keadaan maupun situasi yang mengharuskan seseorang untuk berpendapat atau berargumen. Seperti halnya dalam bahasa penelitian maupun matematika.

Hingga saat ini, masih belum terdapat pembahasan secara lengkap dan menyeluruh mengenai arti dan definisi kata implikasi. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) arti kata implikasi adalah keterlibatan atau keadaan terlibat. Sehingga setiap kata imbuhan dari implikasi seperti kata berimplikasi

atau mengimplikasikan yaitu berarti mempunyai hubungan keterlibatan atau melibatkan dengan suatu hal.

Kata implikasi memiliki persamaan kata yang cukup beragam, diantaranya adalah keterkaitan, keterlibatan, efek, sangkutan, asosiasi, akibat, konotasi, maksud, siratan, dan sugesti. Persamaan kata implikasi tersebut biasanya lebih umum digunakan dalam percakapan sehari-hari. Hal ini karena kata implikasi lebih umum atau cocok digunakan dalam konteks percakapan bahasa ilmiah dan penelitian.

Pengertian implikasi menurut ahli belum ada yang dapat menjelaskannya secara jelas, hal ini dikarenakan cakupan arti implikasi yang luas. Menurut para ahli, pengertian implikasi adalah suatu konsekuensi atau akibat langsung dari hasil penemuan suatu penelitian ilmiah. Pengertian lainnya dari implikasi menurut para ahli adalah suatu kesimpulan atau hasil akhir temuan atas suatu penelitian.

Jadi dapat disimpulkan bahwa secara umum arti kata implikasi adalah mempunyai hubungan keterlibatan atau melibatkan dengan suatu hal. Jika dihubungkan dengan aspek sosial, maka implikasi sosial adalah hubungan keterlibatan atau efek yang ditimbulkan oleh suatu hal dalam ruang lingkup sosial masyarakat.

## **2. Pembangunan Jalan Tol**

### **a. Pembangunan**

Pengertian pembangunan memiliki arti yang berbeda-beda tergantung dari sudut mana kita melihatnya dan waktu yang dituju. Pembangunan dilakukan karena adanya kebutuhan masyarakat yang harus terpenuhi. Pembangunan

tersebut bisa berupa sarana dan prasarana seperti jembatan, jalan, pembangunan ibadah dan sarana transportasi. Pembangunan itu sendiri selalu berkaitan erat dengan bidang ekonomi. Pengertian pembangunan menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) adalah “hal (cara, perbuatan, dsb) membangun”.<sup>1</sup> Beberapa tokoh mendefinisikan pembangunan menurut sudut pandangnya masing-masing.

Pada masa Orde Baru, seorang ahli ekonomi Widjono Nitisastro (2010:9) mendefinisikan “pembangunan merupakan proses menurut waktu, suatu proses transportasi yang merupakan suatu breakthrough dari keadaan ekonomi yang terhenti (stagnant) ke suatu pertumbuhan kumulatif yang bersifat terus-menerus”. Selain itu, menurut Sondang P. Siagian definisi pembangunan adalah “rangkaiannya usaha mewujudkan pertumbuhan dan perubahan secara terencana dan sadar yang ditempuh oleh suatu Negara bangsa menuju modernitas dalam rangka pembinaan bangsa (nation-building)”.

Dalam sudut pandang sosiologi, menurut Soerjono Soekanto mendefinisikan pembangunan merupakan suatu proses perubahan disegala bidang kehidupan yang dilakukan secara sengaja berdasarkan suatu rencana tertentu”. Menurut Soerjono Soekanto “proses pembangunan terutama bertujuan untuk meningkatkan taraf hidup masyarakat, baik secara spiritual, maupun material”. Dalam sudut pandang ekonomi pembangunan sendiri berkaitan dengan ekonomi. Atau lebih ditunjukkan kepada pengertian pembangunan ekonomi. Menurut Meier dalam Marzali dari sudut pandang ekonomi mengemukakan “pembangunan berarti suatu proses dimana real per capita income dari suatu negara meningkat dalam suatu masa panjang, dan dalam masa yang bersamaan jumlah penduduk

yang di bawah garis kemiskinan, tidak bertambah, dan distribusi pendapat tidak makin senjang”. Pengertian pembangunan menurut para ahli sebagaimana yang dikutip oleh Redatin Parwadi adalah sebagai berikut:

1. Pendapat dari Rogers dan Schoemaker (1971) Pembangunan adalah suatu jenis perubahan sosial, dimana ideide baru diperkenalkan kepada suatu sistem sosial untuk mendapatkan pendapatan per-kapita dan tingkat kehidupan yang lebih tinggi melalui metode produksi yang lebih modern dan organisasi sosial yang lebih baik. Pembangunan adalah modernisasi pada tingkat sistem sosial.
2. Pendapat Schoemaker (1971) Pembangunan pada akhirnya bukanlah soal teknologi atau GNP (Gross National Product), tetapi pencapaian pengetahuan dan keterampilan baru, tumbuhnya suatu kesadaran baru, perluasan wawasan manusia, meningkatnya semangat kemanusiaan, dan suntikan kepercayaan diri.
3. Pendapat Rogers (1971) Pembangunan adalah suatu proses perubahan sosial dengan partisipatori yang luas dalam suatu masyarakat yang dimaksudkan untuk kemajuan material (termasuk bertambah besarnya keadilan, kebebasan, dan kualitas lainnya yang dihargai) untuk mayoritas melalui kontrol yang lebih besar yang mereka peroleh terhadap lingkungan mereka.
4. Pendapat Todaro (1994) Todaro menyatakan bahwa pembangunan secara tradisional mengandung pengertian kapasitas perekonomian nasional, yang kondisi perekonomian awalnya kurang lebih berada dalam keadaan statis untuk jangka waktu yang lama, untuk menghasilkan dan mempertahankan tingkat kenaikan produk nasional kotor (PNK) sekitar 5%-7% setahun.

Selanjutnya todaro menekankan pentingnya pembangunan pada Negaranegara berkembang karena kondisinya sangat memprihatinkan, terutama kemiskinan dan ketidakberdayaan. Todaro (2000), juga mengatakan bahwa pembangunan merupakan suatu perubahan mendasar atas struktur sosial, sikap-sikap masyarakat, dan institusi-institusi nasional, di samping tetap mengejar pertumbuhan ekonomi, mengatasi ketimpangan pendapatan serta pengentasan kemiskinan.

5. Menurut Haryono (2010) Pembangunan adalah suatu proses perubahan yang direncanakan untuk mencapai tujuan yang lebih baik bagi masyarakat, dan dilakukan dengan norma-norma atau nilai-nilai tertentu.
6. Berdasarkan pendapat dari beberapa tokoh dan dari sudut pandang yang berbeda-beda dapat disimpulkan bahwa pembangunan adalah kegiatan perubahan yang direncanakan, untuk meningkatkan taraf hidup manusia baik dalam segi sosial maupun ekonomi.

#### **b. Konsep-konsep Pembangunan**

Konsep pembangunan memiliki tujuan untuk meningkatkan kesejahteraan manusia. Beberapa konsep-konsep pembangunan, diantaranya adalah sebagai berikut:

1. Konsep Pembangunan yang Berorientasi pada Pertumbuhan (Pertumbuhan Ekonomi)

Konsep pembangunan dengan sudut pandang ekonomi dimulai pada abad ke 18. Konsep pembangunan ini dinamakan dengan pertumbuhan ekonomi. Menurut Adam Smith dalam Ginandjar Kartasasmita adalah

“proses pertumbuhan dimulai apabila perekonomian mampu melakukan pembagian kerja (division of labor)”. Menurut Harrod-Domar dalam Ginandjar Kartasasmita pertumbuhan ekonomi akan ditentukan oleh dua unsur pokok, yaitu pada tingkat tabungan (investasi) dan produk modal (capital output ratio)”. Jadi bisa disimpulkan dari pendapat Harrod-Domar semakin tabungan yang dimiliki masyarakat bisa meningkatkan investasi yang selanjutnya dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi. Tetapi pertumbuhan ekonomi bisa menurun apabila tingkat produktivitasnya rendah.

Konsep pembangunan ini yang mengutamakan bidang ekonomi tidak dapat dinikmati oleh seluruh masyarakat, karena dalam “tiga dasawarsa (1940-1970) menunjukkan bahwa yang terjadi adalah rakyat dilapisan bawah tidak senantiasa menikmati cucuran hasil pembangunan seperti yang diharapkan itu”.

## 2. Konsep Pembangunan Kebutuhan Dasar/Kesejahteraan (Kebutuhan Dasar)

Konsep kebutuhan dasar manusia atau basic human needs ini lahir dan berkembang sekitar tahun 1981. Strategi dari konsep ini adalah dengan menyediakan public services dan juga jaminan bagi masyarakat miskin agar dapat menikmati layanan tersebut. Konsep ini berpandangan perlu adanya pembaharuan-pembaharuan yang dilakukan oleh Negara atau bangsa dan tidak hanya memperhatikan tujuan sosial ekonomi.

## 3. Konsep Pembangunan yang Berpusat pada Manusia

Konsep yang terakhir adalah konsep pembangunan manusia. Tujuan utama dari adanya konsep ini adalah “menciptakan lingkungan yang

memungkinkan masyarakatnya untuk menikmati kehidupan yang kreatif, sehat dan berumur panjang”. Keterkaitan antara pertumbuhan ekonomi dan pembangunan manusia tak dapat muncul begitu saja, dan pertumbuhan produksi serta pendapatan menurut pandangan ini adalah hanya sebuah alat yang menunjukkan bahwa tujuan sebenarnya dari pembangunan, tentu pembangunan manusianya sendiri. Ada tiga indikator dari pembangunan manusia (human development index) yang dibuat oleh UNDP (united nations development programme), yaitu kesehatan sebagai ukuran longevity, pendidikan sebagai ukuran knowledge, dan tingkat pendapatan riil sebagai ukuran living standards. Jadi dalam konsep pembangunan selama ini terdiri dari tiga pandangan yaitu pandangan pembangunan dari pertumbuhan ekonomi, kebutuhan dasar dan pembangunan yang berpusat pada manusia. Demikian beberapa konsep pembangunan yang berkembang sejauh ini.

### **c. Tujuan Pembangunan**

Menurut Todaro ada tiga tujuan pembangunan yang harus dimiliki oleh masyarakat. Diantaranya adalah sebagai berikut:

1. Peningkatan ketersediaan dan perluasan distribusi barang-barang kebutuhan hidup yang pokok seperti makanan, tempat tinggal, kesehatan dan perlindungan.
2. Peningkatan standar hidup yang bukan hanya berupa peningkatan pendapatan tetapi ketersediaan lapangan kerja yang lebih banyak, pendidikan yang lebih baik, serta perhatian lebih besar terhadap nilai-nilai budaya dan kemanusiaan.

3. Perluasan pilihan ekonomi dan sosial yang tersedia bagi individu dan bangsa secara keseluruhan, yang tidak hanya membebaskan mereka dari kungkungan sikap menghamba dan perasaan bergantung kepada orang dan Negara-negara lain tetapi juga dari berbagai faktor yang menyebabkan kebodohan dan kesengsaraan.

#### **d. Dampak Positif dan Negatif**

Kegiatan pembangunan memiliki dampak positif dan negatif. Dampak berkelanjutan menurut Emil Salim, yaitu:

1. Dampak positif dari pembangunan yaitu:
  - a. Meningkatkan kualitas hidup; Menurut WHO (dalam Nofitri, 2009) “kualitas hidup sebagai persepsi individu mengenai posisi mereka dalam kehidupan dilihat dari konteks budaya dan sistem dimana mereka tinggal serta hubungannya dengan tujuan, harapan, standar, hal-hal lain yang menjadi perhatian individu”. Dengan adanya pembangunan maka kualitas yang dimiliki mereka dapat lebih meningkat karena adanya pembangunan. Contohnya ketika masyarakat yang ada di pedesaan dahulu susah untuk pergi ke kota tetapi setelah adanya pembangunan seperti jalan tol atau jalan raya maka masyarakat di pedesaan dapat pergi ke kota dengan lebih mudah.
  - b. Turunnya angka kematian; Menurut badan pusat statistik, kematian adalah “keadaan menghilangnya semua tanda-tanda kehidupan secara permanen, yang bisa terjadi setiap saat setelah kelahiran hidup”. Jadi dengan adanya pembangunan, dampak positif yang di rasakan adalah

menurunnya angka kematian karena sarana dan prasarana dari adanya pembangunan. Seperti pembangunan rumah sakit dan pembangunan tempat pembuangan sampah sehingga lingkungan menjadi lebih bersih.

- c. Meningkatkan kesejahteraan; Menurut Astriana Widyastuti pengertian kesejahteraan adalah “kondisi manusia dimana orang-orangnya dalam keadaan makmur dalam keadaan sehat, dan damai sehingga untuk mencapai kondisi itu orang tersebut memerlukan suatu usaha sesuai kemampuan yang dimilikinya”. Seperti halnya meningkatkan kualitas hidup, maka dampak positif dari adanya pembangunan adalah meningkatnya kesejahteraan yang dirasakan oleh manusia karena sarana dan prasarana yang dibutuhkan masyarakat tersedia.

2. Dampak negatif dari pembangunan yaitu:

- a. Berkurangnya sumber daya; Sumber daya yang berkurang yang dimaksud adalah sumber daya alam. Sumber daya alam adalah segala sesuatu yang terkandung atau terdapat di alam”. Dampak dari adanya pembangunan diantaranya adalah sumber daya berkurang karena dalam setiap pembangunan pasti akan ada daerah yang digusur atau terbongkar. Seperti penebangan hutan untuk pembangunan jalan.
- b. Pencemaran lingkungan; Pencemaran lingkungan adalah “masuknya limbah hasil kegiatan manusia kedalam suatu wilayah tertentu sehingga kualitas lingkungan wilayah tersebut menjadi berubah tidak sesuai lagi dengan peruntukannya”. Dengan adanya pembangunan bisa terjadi pencemaran lingkungan dari hasil pembangunan yang dilakukan. Seperti

contoh pembangunan jalan yang dapat mengakibatkan polusi udara karena debu dari hasil perataan jalan dan polusi suara karena kerasnya suara mesin-mesin dalam membuat jalan yang membuat masyarakat sekitarnya terganggu.

#### **e. Peran Pemerintah dalam Pembangunan**

Dalam kegiatan pembangunan maka tidak akan terlepas dari peran pemerintah didalamnya. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia Peran adalah “perangkat tingkah yang diharapkan dimiliki oleh orang yang berkedudukan dalam masyarakat”. Kata peran menurut Soerjono Soekanto adalah “peranan (role) merupakan aspek dinamis kedudukan (status). Apabila seseorang melaksanakan hak dan kewajibannya sesuai dengan kedudukannya, dia menjalankan suatu peranan. Berdasarkan beberapa definisi di atas dapat disimpulkan bahwa peran merupakan fungsi seseorang yang memiliki kedudukan dan tugas dalam masyarakat. Maka peran pemerintah dapat dipahami sebagai fungsi pemerintah dalam menjalankan tugas dimasyarakat. Peran Pemerintah dalam pembangunan menurut Siagian aparatur pemerintah memainkan peranan yang dominan dalam proses pembangunan. Peran aparatur pemerintah yang diantaranya adalah sebagai stabilisator, katalisator, modernisator, kepeloporan dan orientasi kerja. kegiatan pembangunan tertentu. Untuk lebih rinci penjelasan tersebut dijelaskan sebagai berikut:

1. Stabilisator, peran pemerintah adalah stabilitas mutlak perlu terpelihara dalam kehidupan suatu Negara bangsa. Tanpa adanya stabilitas, keamanan, ketertiban, kerukunan akan terganggu. Bahkan kegiatan pembangunan

dalam rangka meningkatkan kesejahteraan seluruh rakyat akan tidak berhasil.

2. Katalisator, aparatur pemerintah harus mampu berperan memperlancar terjadinya perubahan yang akan membawa dampak positif di samping secara dini mampu mendeteksi perubahan yang akan berdampak negatif serta akan mengambil langkah-langkah preventif yang diperlukan. Salah satu indikator keberhasilan aparatur pemerintah memainkan peranan tersebut ialah apabila perubahan tersebut terjadi tanpa adanya berbagai gejala sosial.
3. Modernisator, melalui pembangunan, setiap Negara ingin menjadi Negara yang kuat, mandiri, diperlakukan sederajat oleh Negara-negara lain. Untuk mewujudkan hal tersebut, diperlukan antara lain: penguasaan ilmu pengetahuan, kemampuan dan kemahiran manajerial, kemampuan mengolah kekayaan alam yang dimiliki sehingga memiliki nilai tambah yang tinggi, sistem pendidikan nasional yang andal yang menghasilkan sumber daya manusia yang produktif, landasan kehidupan politik yang kukuh dan demokratis, memiliki visi yang jelas tentang masa depan yang diinginkan sehingga berorientasi pada masa depan.
4. Kepeloporan, selaku pelopor aparatur pemerintah dapat memainkan peranan penting dalam memperkenalkan dan membantu masyarakat menerapkan cara-cara kerja baru tersebut, misalnya melalui penyuluhan, penerangan, percontohan dan lain sebagainya. Aparatur pemerintah akan mampu memainkan peranan tersebut apabila dikalangan mereka sendiri terdapat

jiwa kepeloporan. Artinya peranan penting itu dapat dimainkan secara efektif apabila aparatur pemerintah sendiri tidak puas dengan caracara kerja yang rutinistik, mekanistik dan repetitif.

5. Orientasi Kerja, apapun yang dilakukan oleh aparatur pemerintah, kesemuanya harus dikaitkan dengan dan diarahkan kepada tercapainya tujuan Negara yang bersangkutan. Telah umum diketahui bahwa tujuan akhir suatu Negara jangkauan waktunya jauh kedepan dan sifatnya pun relatif tidak terbatas. Pada hal sarana dan prasarana, tenaga dan kemampuan untuk mencapai tujuan tersebut selalu terbatas, oleh karena itu orientasi kerja yang tepat dianut oleh aparatur pemerintahan adalah efisiensi, efektivitas dan produktivitas kerja.

#### **f. Jalan Tol**

Jalan tol atau yang bisa disebut juga dengan jalan bebas hambatan merupakan salah satu cara pemerintah untuk agar dapat mewujudkan pembangunan secara merata dan sebagai salah satu cara agar mempercepat pelayanan pengiriman jasa distribusi dan para pengguna jalan tol pun harus membayar sejumlah uang agar bisa menggunakan jalan tersebut. Adapun pengertian jalan tol berdasarkan pada PP No.15 Tahun 2005 tentang jalan, “jalan tol adalah jalan umum yang merupakan bagian dari sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang penggunaannya diwajibkan membayar tol”. Pengertian Tol menurut Peraturan Pemerintah tersebut adalah sejumlah uang tertentu yang dibayarkan untuk penggunaan jalan tol.

### **g. Tujuan Pembangunan Jalan Tol**

Adanya suatu kegiatan seperti jalan tol pasti memiliki maksud dan tujuan. Maksud dan tujuan dari adanya pembangunan jalan tol menurut pasal 2 PP No. 15 Tahun 2005 adalah: “Penyelenggaraan jalan tol dimaksudkan untuk mewujudkan pemerataan pembangunan dan hasil-hasilnya serta keseimbangan dalam pengembangan wilayah dengan memperhatikan keadilan, yang dapat dicapai dengan membina jaringan jalan yang dananya berasal dari pengguna jalan. Adapun Penyelenggaraan jalan tol bertujuan meningkatkan efisiensi pelayanan jasa distribusi guna menunjang peningkatan pertumbuhan ekonomi di wilayah yang sudah tinggi tingkat perkembangannya.

Berdasarkan penjelasan peraturan di atas dapat disimpulkan bahwa pembangunan jalan tol memiliki tujuan agar terciptanya pemerataan pembangunan dan dapat meningkatkan pertumbuhan bisa dalam bidang ekonomi maupun sosial.

### **h. Manfaat Jalan Tol**

Adapun manfaat pembangunan jalan tol adalah sebagai berikut:

1. Pembangunan jalan tol akan berpengaruh pada perkembangan wilayah & peningkatan ekonomi.
2. Meningkatkan mobilitas dan aksestabilitas orang dan barang.
3. Pengguna jalan tol akan mendapatkan keuntungan berupa penghematan biaya operasi kendaraan (BOK) dan waktu disbanding apabila melewati jalan non tol.

4. Badan usaha mendapatkan pengembalian investasi melalui pendapatan tol yang tergantung pada kepastian tarif tol.

Selain manfaat adanya jalan tol, ada beberapa kelebihan jalan tol yang tidak dimiliki oleh jalan non tol, diantaranya adalah sebagai berikut:

1. Berkurangnya waktu tempuh jika dibandingkan pada jalan non tol. Saat melewati persimpangan, pengguna jalan diharuskan berhenti dan menunggu. Sehingga kondisi tersebut menyebabkan banyak waktu yang terbuang.
2. Pertimbangan keselamatan lalu-lintas diprioritaskan. Tingkat kecelakaan pada jalan tol dipengaruhi oleh faktor geometrik jalan. Sebagai contoh, dengan pelebaran lajur, pelebaran bahu jalan, tersedianya lajur pendakian dan pemisahan tengah (median) dapat mengurangi tingkat kecelakaan lalu-lintas.
3. Penghematan biaya operasi, konsumsi bahan bakar, polusi udara dan kebisingan. Pengoperasian kendaraan yang lebih halus dan penghentian kendaraan sesedikit mungkin dapat mengurangi konsumsi bahan bakar serta operasi lainnya. Berkurangnya konsumsi bahan bakar selanjutnya mengurangi polusi udara.
4. Kendaraan dapat bergerak tanpa rintangan sepanjang waktu tanpa terhalang akibat adanya persimpangan atau perpotongan sebidang dengan jalan non tol.

#### **i. Syarat Jalan Tol**

Jalan tol merupakan jalan yang berbeda dari jalan umum maka ada beberapa syarat dan spesifikasi yang harus dimiliki dalam penyelenggaraan jalan tol. Syarat teknisnya diatur dalam PP No. 15 Tahun 2005 yaitu sebagai berikut:

1. Jalan tol mempunyai tingkat pelayanan keamanan dan kenyamanan yang lebih tinggi dari jalan umum yang ada dan dapat melayani arus lalu lintas jarak jauh dengan mobilitas tinggi.
2. Jalan tol yang digunakan untuk lalu lintas antarkota didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 80 (delapan puluh) kilometer per jam, dan untuk jalan tol di wilayah perkotaan didesain dengan kecepatan rencana paling rendah 60 (enam puluh) kilometer per jam.
3. Jalan tol didesain untuk mampu menahan muatan sumbu terberat (MST) paling rendah 8 (delapan) ton
4. Setiap ruas jalan tol harus dilakukan pemagaran, dan dilengkapi dengan fasilitas penyebrangan jalan dalam bentuk jembatan atau terowongan.
5. Pada tempat-tempat yang dapat membahayakan pengguna jalan tol, harus diberi bangunan pengaman yang mempunyai kekuatan dan struktur yang dapat menyerap energy benturan kendaraan.
6. Setiap jalan tol wajib dilengkapi dengan aturan perintah dan larangan yang dinyatakan dengan rambu lalu lintas, marka jalan, dan/ atau alat pemberi isyarat lalu lintas.
7. Pada setiap jalan tol harus tersedia sarana komunikasi, sarana deteksi pengamanan lain yang memungkinkan pertolongan dengan segera sampai

tempat kejadian, serta upaya pengamanan terhadap pelanggaran, kecelakaan dan gangguan keamanan lainnya.

8. Pada jalan tol antar kota harus tersedia tempat istirahat dan pelayanan untuk kepentingan pengguna jalan tol. Disediakan paling sedikit satu untuk setiap jarak 50 (lima puluh) kilometer pada setiap jurusan.

Setelah mengemukakan syarat teknis jalan tol. Selanjutnya adalah spesifikasi yang harus dimiliki jalan tol, spesifikasinya adalah seperti yang terkandung dalam PP No. 15 Tahun 2005:

1. Tidak ada persimpangan sebidang dengan ruas jalan lain atau dengan prasarana transportasi lainnya.
2. Jumlah jalan masuk dan jalan keluar ke dan dari jalan tol dibatasi secara efisien dan semua jalan masuk dan jalan keluar harus terkendali secara penuh.
3. Jarak antar simpang susun, paling rendah 5 (lima) kilometer untuk jalan tol luar perkotaan dan paling rendah 2 (dua) kilometer untuk jalan tol dalam perkotaan.
4. Jumlah lajur sekurang-kurangnya dua lajur per arah.
5. Menggunakan pemisah tengah atau median
6. Lebar bahu jalan sebelah luar harus dapat dipergunakan sebagai jalur lalu-lintas sementara dalam keadaan darurat

### **3. Kondisi Mata Pencaharian dan Pendapatan**

#### **a. Mata Pencaharian**

Dalam kehidupan manusia, memiliki mata pencaharian merupakan suatu hal yang harus dimiliki. Maka dari adanya mata pencaharian tersebut manusia dapat memiliki pendapatan yang dapat digunakan untuk memenuhi kehidupannya sebagai manusia. Menurut kamus besar bahasa Indonesia mata pencaharian adalah “pekerjaan atau pencaharian utama (yang dikerjakan untuk biaya sehari-hari)”.

Menurut Didang Setiawan mendefinisikan bahwa mata pencaharian merupakan suatu kegiatan sehari-hari penduduk untuk memenuhi kebutuhan hidup diri dan keluarganya”. Sedangkan menurut I Wayan Legawa pengertian dari mata pencaharian adalah “kegiatan ekonomi penduduk terutama pekerjaan utama”. Jadi kesimpulan dari beberapa pendapat tersebut bahwa mata pencaharian merupakan kegiatan yang dilakukan oleh masyarakat agar kebutuhan hidupnya terpenuhi dan merupakan pekerjaan yang sehari-hari dilakukan.

#### **b. Jenis Mata Pencaharian**

Dalam memenuhi kebutuhan hidupnya manusia harus memiliki mata pencaharian. Mata pencaharian akan berbeda disetiap daerahnya karena dipengaruhi oleh kondisi geografis permukaan bumi. Mata pencaharian sendiri memiliki dua macam yaitu mata pencaharian dibidang pertanian dan dibidang non pertanian.

##### **1. Mata pencaharian di bidang Pertanian**

Beberapa mata pencaharian dibidang pertanian diantaranya adalah sebagai berikut:

- a. Pertanian: “merupakan usaha pengelolaan tanah untuk pembudidayaan tanaman pangan”. Contoh dari pertanian seperti persawahan, tegalan dan perladangan.
- b. Perkebunan: “merupakan kegiatan pertanian yang diusahakan secara intensif untuk menghasilkan produk tanaman yang bisa dijual atau diperdagangkan”. Contohnya adalah perkebunan teh, kopi, kelapa sawit dan cengkeh.
- c. Peternakan: “merupakan usaha memelihara dan membudidayakan hewan ternak untuk dapat diambil manfaatnya”. Contohnya adalah peternakan sapi, kambing, domba, kelinci, burung puyuh dan ayam.
- d. Perikanan: “merupakan usaha pemeliharaan, pembudidayaan, dan penangkapan ikan”. Perikanan pun dibedakan menjadi dua ada perikanan darat ada perikanan laut.
- e. Kehutanan: merupakan “usaha penggunaan lahan untuk tanaman hutan”.<sup>43</sup> Hutan pun dibedakan menjadi hutan produksi dan hutan alam.

## 2. Mata Pencarian Di Bidang Non Pertanian

Mata pencarian di bidang non pertanian diantaranya adalah sebagai berikut:

- a. Pertambangan: “usaha manusia dalam menemukan, menggali, dan mengelola barang-barang tambang”. Barang tambang dibedakan menjadi tiga yaitu barang tambang berbentuk energi, mineral logam, dan mineral bukan logam

- b. Perindustrian: “merupakan kegiatan mengelola bahan mentah menjadi barang setengah jadi atau barang jadi dengan menggunakan sarana dan peralatan”.
- c. Pariwisata: “perjalanan dengan tujuan rekreasi”. Mata pencaharian di bidang ini seperti menyediakan penginapan, dan agen perjalanan.
- d. Jasa: “usaha manusia untuk membantu manusia lainnya dalam mencapai atau melaksanakan sesuatu”. Contoh dari mata pencaharian ini diantaranya adalah sebagai supir, masinis, pilot, guru, dosen, penjahit dan penerjemah.

### **c. Pendapatan**

Dari adanya mata pencaharian, manusia dapat memiliki pendapatan yang dapat digunakan untuk memenuhi kebutuhannya sehari-hari. Tetapi setiap manusia menghasilkan pendapatan yang berbeda-beda tergantung mata pencaharian yang dimilikinya. Pengertian pendapatan sendiri memiliki perbedaan dari dua sudut ilmu, yaitu ilmu ekonomi dan ilmu akuntansi. Pengertian pendapatan menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia pendapatan adalah “hasil bekerja (usaha dsb); penghasilan; pencarian; penemuan (terhadap sesuatu yang tidak ada sebelumnya)”.

Menurut Mahyu Danil mengemukakan bahwa “pendapatan seseorang dapat didefinisikan sebagai banyaknya penerimaan yang dinilai dengan satuan mata uang yang dapat dihasilkan seseorang atau suatu bangsa dalam periode tertentu”. Namun menurut Mubyarto mengemukakan “pendapatan adalah hasil berupa uang atau Material lainnya”. Sedangkan menurut Reksoprayitno

mendefinisikan “pendapatan (revenue) dapat diartikan sebagai total penerimaan yang diperoleh pada periode tertentu”.

Dalam sudut pandang ekonomi, pendapatan menurut Sadono Sukirno mengemukakan bahwa “pendapatan pribadi dapat diartikan sebagai semua jenis pendapatan, termasuk pendapatan yang diperoleh tanpa memberikan sesuatu kegiatan apapun, yang diterima oleh penduduk sesuatu Negara”. Dalam sudut pandang akuntansi sendiri, pengertian pendapatan menurut Hery adalah “ arus masuk aktiva atau peningkatan lainnya atas aktiva atau penyelesaian kewajiban entitas (atau kombinasi dari keduanya) dari pengiriman barang, pemberian jasa atau aktivitas lainnya yang merupakan operasi utama atau operasi sentral perusahaan”. Menurut Ikatan Akuntansi Indonesia mendefinisikan pendapatan adalah “ arus masuk bruto dari manfaat ekonomi yang timbul dari aktivitas normal perusahaan selama suatu periode bila arus masuk itu mengakibatkan kenaikan ekuitas, yang berasal dari kontribusi penanaman modal”. Sedangkan dalam APB (Accounting Principles Board) pendapatan adalah “kenaikan kotor aktiva atau penurunan kotor hutang yang diakui dan diukur sesuai dengan prinsip akuntansi berterima umum yang berasal dari kegiatan perusahaan berorientasi laba yang dapat mengubah ekuitas pemilik”.

Dari pemaparan tentang definisi di atas dapat disimpulkan bahwa pendapatan merupakan balas jasa yang bisa berupa gaji, sewa, bunga dan keuntungan sehingga bertambahnya asset yang dihasilkan dalam waktu tertentu.

#### **d. Jenis-Jenis Pendapatan**

Ada beberapa jenis pendapatan yang dapat diterima oleh seseorang, diantaranya adalah sebagai berikut:

1. Gaji: adalah pendapatan yang bersifat kontinu atau terus menerus dan dalam jumlah relatif tetap sebagai balas jasa dari suatu pekerjaan formal.
2. Upah: adalah pendapatan yang bersifat tidak menentu dan dalam jumlah yang relatif berbeda sebagai balas jasa dari pekerjaan nonformal.
3. Sewa: adalah pendapatan dari pemanfaatan sumber daya.
4. Bonus: adalah pendapatan tambahan karena bekerja melebihi target tertentu
5. Hadiah: adalah pendapatan dari hasil prestasi yang telah diraih.

#### **e. Kebutuhan Manusia**

Dengan adanya pendapatan, manusia dapat memenuhi apa yang mereka butuhkan, walau kebutuhan manusia sifatnya tidak terbatas. Menurut Mulyono Sumardi dan Hans Dieter Evers mengatakan bahwa "Kebutuhan pokok atau kebutuhan dasar atau basic human needs dapat dijelaskan sebagai kebutuhan yang sangat penting guna kelangsungan hidup manusia, baik yang terdiri dari kebutuhan atau konsumsi individu (makan, perumahan, pakaian) maupun keperluan pelayanan sosial tertentu (air minum, sanitasi, transportasi, kesehatan dan pendidikan)". Kebutuhan bisa diartikan sebagai "keinginan manusia yang harus dipenuhi". Jadi bisa disimpulkan bahwa kebutuhan adalah keinginan yang diperlukan oleh manusia untuk kelangsungan hidupnya.

Adapun macam macam kebutuhan manusia menurut Ridwan Halim diantaranya adalah sebagai berikut:

1. Menurut Tingkat Kepentingannya

- a. Kebutuhan Primer adalah “kebutuhan yang pemenuhannya tidak dapat ditunda agar kehidupannya dapat berlangsung secara layak”. Contoh dari kebutuhan primer adalah seperti makan, minum, punya tempat tinggal dan pakaian.
- b. Kebutuhan Sekunder adalah “Kebutuhan yang tidak mendesak dan pemenuhannya dilakukan setelah kebutuhan primer terpenuhi”. contoh dari kebutuhan sekunder adalah sepeda motor, tv, mesin cuci, kebutuhan hiburan dan juga rekreasi.
- c. Kebutuhan Tersier adalah “kebutuhan yang pemenuhannya dilakukan setelah kebutuhan primer dan sekunder”. Contoh dari kebutuhan tersier adalah perhiasan, kendaraan mewah dan rumah kedua.

2. Menurut cara pemenuhannya

- a. Cukup Satu kali: “benda yang dibutuhkan itu tidak habis dalam satu kali pemakaian sehingga dapat dipakai dalam waktu yang relatif lama”. Contohnya adalah rumah, kendaraan, perkakas rumah tangga.
- b. Harus berulang kali: “benda yang dibutuhkan habis dalam satu atau hanya beberapa kali pemakaian saja sehingga waktu yang relatif singkat kebutuhan akan benda yang sama tersebut sudah harus terpenuhi lagi”. Contohnya adalah bahan pangan, bahan dasar produksi.

### 3. Menurut tujuan pemenuhannya

- a. Untuk memproduksi barang lain atau jasa: “benda produksi yaitu benda yang dipakai untuk menghasilkan benda lain atau jasa”. Contohnya adalah mesin-mesin pabrik.
- b. Untuk langsung dikonsumsi: “benda konsumsi, yaitu benda yang langsung dipakai untuk memenuhi kebutuhan yang dihadapi”. Contohnya adalah rumah, sandang pangan, kendaraan pribadi.

### 4. Menurut waktu pemenuhannya

- a. Untuk masa sekarang: “kebutuhan yang tidak dapat ditunda lagi pemenuhannya”. contohnya adalah rumah, kendaraan, gaji, kebutuhan akan makan, kebutuhan akan obat.
- b. Untuk masa yang akan datang: “kebutuhan yang akan dipenuhi dimasa yang akan datang meskipun penyediaannya perlu dipersiapkan dari sekarang”. Contohnya adalah tabungan, asuransi dan uang pensiunan.

## **4. Masyarakat**

Masyarakat dalam istilah bahasa Inggris adalah society yang berasal dari kata Latin socius yang berarti (kawan). Istilah masyarakat berasal dari kata bahasa Arab syaraka yang berarti (ikut serta dan berpartisipasi). Masyarakat adalah sekumpulan manusia yang saling bergaul, dalam istilah ilmiah adalah saling berinteraksi. Suatu kesatuan manusia dapat mempunyai prasarana melalui warga-warganya dapat saling berinteraksi. 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 keempat ciri yaitu: 1) Interaksi antar warga-warganya, 2). Adat istiadat, 3) Kontinuitas waktu, 4) Rasa identitas kuat yang mengikat semua warga (Koentjaraningrat, 2009: 115-118). Semua warga masyarakat merupakan manusia yang hidup bersama, hidup bersama dapat diartikan sama dengan hidup dalam suatu tatanan pergaulan dan keadaan ini akan tercipta apabila manusia melakukan hubungan, Mac Iver dan Page (dalam Soerjono Soekanto 2006: 22), memaparkan bahwa masyarakat adalah suatu sistem dari kebiasaan, tata cara, dari wewenang dan kerja sama antara berbagai kelompok, penggolongan, dan pengawasan tingkah laku serta kebiasaan-kebiasaan manusia. Masyarakat merupakan suatu bentuk kehidupan bersama untuk jangka waktu yang cukup lama sehingga menghasilkan suatu adat istiadat, menurut Ralph Linton (dalam Soerjono Soekanto, 2006: 22) masyarakat merupakan setiap kelompok manusia yang telah hidup dan bekerja bersama cukup lama, sehingga mereka dapat mengatur diri mereka dan menganggap diri mereka sebagai suatu kesatuan sosial dengan batas-batas yang dirumuskan dengan jelas sedangkan masyarakat menurut Selo Soemardjan (dalam Soerjono Soekanto, 2006: 22) adalah orang-orang yang hidup bersama yang menghasilkan kebudayaan dan mereka mempunyai kesamaan wilayah, identitas, mempunyai kebiasaan, tradisi, sikap, dan perasaan persatuan yang diikat oleh kesamaan.

Menurut Emile Durkheim (dalam Soleman B. Taneko, 1984: 11) bahwa masyarakat merupakan suatu kenyataan yang obyektif secara mandiri, bebas dari individu-individu yang merupakan anggota-anggotanya. Masyarakat sebagai

sekumpulan manusia didalamnya ada beberapa unsur yang mencakup. Adapun unsur-unsur tersebut adalah:

- a. Masyarakat merupakan manusia yang hidup bersama;
- b. Bercampur untuk waktu yang cukup lama;
- c. Mereka sadar bahwa mereka merupakan suatu kesatuan;
- d. Mereka merupakan suatu sistem hidup bersama.

Menurut Emile Durkheim (dalam Djuretnaa Imam Muhni, 1994: 29-31) keseluruhan ilmu pengetahuan tentang masyarakat harus didasari pada prinsip-prinsip fundamental yaitu realitas sosial dan kenyataan sosial. Kenyataan sosial diartikan sebagai gejala kekuatan sosial didalam bermasyarakat. Masyarakat sebagai wadah yang paling sempurna bagi kehidupan bersama antar manusia. Hukum adat memandang masyarakat sebagai suatu jenis hidup bersama dimana manusia memandang sesamanya manusia sebagai tujuan bersama.

Sistem kehidupan bersama menimbulkan kebudayaan karena setiap anggota kelompok merasa dirinya terikat satu dengan yang lainnya (Soerjono Soekanto, 2006: 22). Beberapa pendapat para ahli di atas dapat disimpulkan masyarakat memiliki arti ikut serta atau berpartisipasi, sedangkan dalam bahasa Inggris disebut society. Bisa dikatakan bahwa masyarakat adalah sekumpulan manusia yang berinteraksi dalam suatu hubungan sosial. Mereka mempunyai kesamaan budaya, wilayah, dan identitas, mempunyai kebiasaan, tradisi, sikap, dan perasaan persatuan yang diikat oleh kesamaan.

## **5. Teori Sebagai Unit Analisis**

Brata (2008:3) agar suatu karya atau suatu kajian dapat dikatakan sebagai karya ilmiah maka didalam menganalisis data hasil penelitian harus menerapkan teori tertentu. Maka dalam menganalisis data yang diperoleh selama penelitian penulis memanfaatkan teori pembangunan dan teori struktural fungsionalis sebagai alat analisisnya.

#### **a. Teori Pembangunan**

Teori pembangunan merupakan salah satu teori besar yang juga dikenal dengan istilah ideologi developmentalisme. Sesuai namanya, teori ini berporos pada aspek pembangunan, lebih khususnya pembangunan ekonomi atau pertumbuhan ekonomi. Gagasan inti teori pembangunan adalah asumsi bahwa pertumbuhan ekonomi merupakan motor penggerak terciptanya kesejahteraan sosial dan progres politik.

Kesejahteraan sosial dicapai dibawah naungan sistem kapitalisme. Sedangkan progres politik dicapai dengan diterapkannya sistem demokrasi. Pembangunan melalui kapitalisme akan membawa masyarakat dari tradisional, terbelakang, dan tribal menuju masyarakat yang modern, maju, dan progress. Apabila masyarakat mengalami transformasi menjadi masyarakat yang modern, aspek politik akan bergerak ke arah demokrasi. Dua konsep ini: kapitalisme dan demokrasi adalah poros utama teori pembangunan.

Fondasi filosofis teori pembangunan terletak pada ide akan kemajuan (the idea of progress). Konsep tentang progress sudah ada sejak para filsuf zaman Yunani kuno membicarakan tentang politik dan masyarakat. J. B. Bury (1920) dan

Robert Nisbet (1980) menelusuri ide tentang progres sejak era Yunani kuno sampai dengan hari ini.

Pertanyaan yang diajukan adalah, jika pembangunan berarti kemajuan, bagaimana kemajuan itu diukur? Bentuk masyarakat seperti apa yang dituju oleh teori pembangunan? Meskipun masyarakat senantiasa berubah dan dinamis, perubahan yang terjadi tidak selalu mengarah pada kemajuan. Bury berpendapat bahwa masyarakat yang meninggalkan situasi barbar, artinya sedang menuju ke arah kemajuan. Kata 'barbar' di sini sangat problematis karena Bury sebenarnya melihat masyarakat zaman dahulu dengan konteks sekarang. Nisbet berpendapat bahwa ide tentang kemajuan adalah proses linier dari kondisi primitif menuju pada tahap yang lebih baru. Proses ini terus berlangsung linier ke masa depan.

Meskipun fondasi filosofisnya sudah ada sejak lama, pembangunan sebagai sebuah konsep dalam teori politik baru muncul pada 1950an. Pada mulanya, konsep pembangunan diterapkan pada institusi formal level negara. Penerapannya melalui proses legal ditopang oleh konstitusi dan hukum. Tujuannya menciptakan negara yang stabil dengan sokongan konstitusi yang jelas tentang pertumbuhan ekonomi.

Negara-negara di Eropa Barat, Amerika Serikat dan Uni Soviet adalah negara-negara awal yang mengutamakan stabilitas politik agar proses pembangunan dapat terlaksana. Pada praktiknya, sistem politik yang dikembangkan oleh negara-negara tersebut pasca perang dunia kedua tidak seragam. Keberagaman ini disambut munculnya beberapa studi komparatif

tentang teori pembangunan. Tetapi umumnya studi-studi tersebut dilakukan di negara-negara yang secara ekonomi relatif lebih mapan.

Pada perkembangannya, teori pembangunan menjadi instrumen negara-negara yang lebih dulu maju untuk menjalin kerjasama politik dan ekonomi dengan negara-negara berkembang. Negara-negara yang lebih dulu maju umumnya adalah negara kolonial pada masa perang dunia. Paradigma pembangunan yang dikenalkan oleh negara maju diharapkan mampu mengangkat kondisi perekonomian negara-negara berkembang. Pada akhirnya, negara berkembang mengikuti jejak negara maju yang kapitalis dan demokratis.

Harapan lain dari negara maju adalah negara berkembang nantinya dapat menjadi aliansinya pada konteks hubungan internasional pasca perang. Tujuan ini tentu menuai perdebatan, terutama dari pandangan kritis yang menganggap bahwa bantuan ekonomi untuk pembangunan negara-negara berkembang akan menciptakan ketergantungan. Sehingga teori pembangunan yang diterapkan sebenarnya hanyalah kedok dari bentuk kolonialisme dan imperialisme baru.

Seymour Martin Lipset, dalam bukunya "Political Man: The Social Bases of Politics" (1960), Lipset berpendapat bahwa beberapa faktor sosial dan organisasional diperlukan untuk mencapai negara yang demokratis. Beberapa faktor tersebut antara lain: industrialisasi, urbanisasi, pendidikan tinggi, dan angka kekayaan yang tinggi. Untuk mencapai tahap kedewasaan demokrasi, Lipset menambahkan pertumbuhan ekonomi dan legitimasi sebagai dua faktor utamanya.

Lagi-lagi, kita melihat bahwa pertumbuhan ekonomi sebagai prasyarat untuk mencapai pembangunan sosial dan politik.

Lipset secara lebih detail menguraikan bagaimana pembangunan ekonomi dapat mengubah struktur sosial. Di negara berkembang, struktur sosial terlihat seperti piramid dimana segelintir elit mengontrol mayoritas masyarakat yang miskin. Lipset berpendapat bahwa pertumbuhan ekonomi akan menaikkan beberapa dari mayoritas kelas bawah ke tengah dan mengurangi jumlah segelintir elit ke tengah, sehingga bentuk piramid akan berubah seperti diamon, dimana masyarakat kelas menengah menjadi mayoritas.

Negara yang kondisi masyarakatnya mayoritas adalah kelas menengah, kecil kemungkinan menjadi radikal dan revolusioner. Kecil kemungkinan pula masyarakat akan berpihak pada komunisme. Singkatnya, pembangunan ekonomi akan mengurangi potensi konflik sosial dan memfasilitasi transisi menuju sistem politik demokrasi.

#### **b. Teori Struktural Fungsional**

Teori struktural fungsional melihat masyarakat sebagai sebuah keseluruhan sistem yang bekerja untuk menciptakan tatanan dan stabilitas sosial. Teori ini sering disebut juga perspektif fungsionalisme, dicetuskan oleh Emile Durkheim. Durkheim banyak mengkaji tentang tatanan sosial dan bagaimana masyarakat dapat hidup harmonis. Fungsionalisme fokus pada struktur sosial yang levelnya makro. Beberapa tokoh sosiologi yang terpengaruh oleh teori fungsionalisme Durkheim diantaranya, Talcott Parsons dan Robert K. Merton.

Fungsionalisme melihat individu sebagai bagian dari masyarakat yang berada dalam sistem sosial yang besar. Sistem sosial ini bekerja untuk menciptakan stabilitas tatanan sosial. Masyarakat, dengan demikian adalah kumpulan dari individu-individu yang bekerja dalam sebuah sistem untuk menjaga stabilitas sosial. Durkheim sendiri melihat masyarakat sebagaimana organisme. Organisme tersusun atas beberapa komponen yang memainkan peranannya masing-masing. Apabila masing-masing komponen bergerak sendiri, organisme akan mengalami disfungsi atau gagal berfungsi. Teori struktural fungsional melihat institusi atau lembaga sosial sebagai komponen dari sistem sosial. Masing-masing lembaga didesain untuk menjalankan fungsinya.

Dalam kacamata fungsionalisme, institusi sosial akan eksis apabila berhasil menjalankan fungsi sebagaimana mestinya. Bila tidak, institusi sosial akan lenyap dengan sendirinya. Dalam sosiologi, beberapa institusi sosial yang dimaksud antara lain: keluarga, pemerintah, ekonomi, media, agama, dan sebagainya. Jika institusi sosial tidak bekerja sebagaimana mestinya, maka sistem sosial akan collapse dan perlu waktu lama untuk pulih seperti semula. Kondisi pasca perang merupakan contoh dimana sistem sosial rusak dan gagal berfungsi akibat perang. Pasca perang, ekonomi tidak berjalan, pemerintah mengalami kekosongan kekuasaan, dan aspek lain kehidupan sosial bubar. Teori struktural fungsional melihat ini sebagai destabilitas dan rusaknya sistem sosial.

Dalam kehidupan sehari-hari, kita bisa melihat bagaimana teori struktural fungsional bekerja dalam sebuah sistem. Sebagai contoh, pemerintah yang mendirikan sekolah dalam rangka menyelenggarakan pendidikan untuk warganya.

Murid-murid dipersiapkan untuk mengisi lapangan kerja dan posisi-posisi di pemerintahan nantinya. Ketika bekerja, tibalah mereka untuk membayar pajak. Uang pajak tersebut digunakan untuk membiayai pendidikan dan lainnya. Pekerja, juga menyuplai biaya hidup keluarganya agar tetap eksis. Pada akhirnya, murid-murid yang semula dibiayai dan didik oleh negara akan membiayai negara agar tetap eksis. Dari sudut pandang teori struktural fungsional, jika sistem tersebut berjalan sebagaimana mestinya, yakni pemerintah membiayai pendidikan, murid belajar kemudian bekerja, sistem sosial akan berada pada kondisi yang stabil.

Pada perkembangannya, teori struktural fungsionalisme banyak dikritik. Kritik utama yang sering disampaikan misalnya, fungsionalisme menjustifikasi status quo. Teori ini dianggap melayani pihak yang berkuasa untuk mempertahankan kekuasaannya. Fungsionalisme tidak mendorong individu atau kelompok untuk mengambil inisiatif melakukan perubahan sosial, sekalipun kondisi sosial sedang dalam ketimpangan yang ekstrim. Masing-masing individu hanya menjalankan perannya dalam sebuah struktur. Teori struktural fungsional memandu setiap komponen masyarakat agar berfungsi sebagaimana mestinya.

## **6. Penelitian Relevan**

Dalam penyusunan proposal skripsi ini, penulis juga menelusuri karya ilmiah yang relevan dengan dampak pembangunan jalan tol dari berbagai sudut pandang. Akhirnya penulis menemukan beberapa hasil penelitian yang relevan. Diantaranya adalah sebagai berikut:

a. Penelitian sebelumnya yang dilaksanakan oleh Muhammad Ikrom Rosyidin (2016). Dampak dari pembangunan jalan tol, Batu Palimanan Cikopo Terhadap kondisi Mata pencaharian dan penghasilan di desa Tegalkarang kecamatan kabupaten Cirebon Batu palimanan (Pendidikan Ilmu Sosial Fakultas Tarbiyah dan pelatihan guru Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta). Pada proyek pembangunan jalan tol batu Cikopo-Palimanan adalah salah satu dari desa yang terkena proyek pembangunan jalan tol, nama desa adalah desa Tegalkarang. Di desa Tegalkarang ada sekitar 187 Meter tanah yang dirilis untuk kegiatan pembangunan jalan tol. Karena itu, Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dampak pembangunan jalan tol, Cikopo Palimanan batu batu terhadap kondisi mata dan penghasilan untuk memenuhi kebutuhan di desa Tegalkarang kecamatan kabupaten Cirebon Palimanan batu batu. Penelitian ini dilakukan di Desa Tegalkarang kecamatan Batu Palimanan kabupaten Cirebon dengan menggunakan pendekatan campuran yang terdiri dari metode deskriptif kualitatif dan metode deskriptif kuantitatif. Adapun untuk teknik pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan dengan mengadakan observasi, wawancara dan formulir pertanyaan. Analisis data dilakukan dengan memberikan penjelasan tentang data yang dimiliki telah dikumpulkan dan ditarik kesimpulan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pembangunan jalan tol, Cikopo-Palimanan batu mempengaruhi mata pencaharian dan kondisi pendapatan. Dalam kondisi mata pencaharian, ketiadaan dari penambahan jenis mata pencaharian

baru di desa Tegalkarang, tetapi ada perubahan dalam jumlah mata pencaharian yang ada. Padahal kondisi penghasilan, ada penurunan pendapatan lebih dominan dirasakan oleh responden di desa Tegalkarang setelah pembangunan jalan tol, batu Cikopo-Palimanan.

- b. Judul relevan; “Pengaruh pembangunan jalan tol Cikampek-Palimanan terhadap kondisi sosial ekonomi masyarakat di kecamatan Kalijati kabupaten Subang”, Skripsi, karya Suci Puji Astuti, 2014. Desain dari penelitian ini menggunakan desain korelasional kumulatif. Metode yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan metode kuantitatif deskriptif karena menggambarkan keadaan di lapangan sesuai dengan fakta. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi dan juga mendeskripsikan pengaruh pembangunan jalan tol Cikampek-Palimanan terhadap kondisi sosial dan ekonomi. Kesimpulan dari penelitian tersebut adalah sebagai berikut: 1. Pengaruh pembangunan jalan tol Cikampek-Palimanan terhadap mata pencaharian dilihat dari mata pencaharian sebelum dan setelah pembangunan jalan tol menunjukkan tidak terdapat pengaruh terhadap mata pencaharian pokok maupun mata pencaharian sampingan masyarakat kecamatan kalijati karena sebagian besar lahan pertanian yang terkena pembangunan jalan tol Cikampek-Palimanan di Kecamatan Kalijati berupa permukiman dan kebun, selain itu sebagian besar masyarakat menggunakan uang ganti rugi lahan untuk memenuhi kebutuhan hidup yang bersifat konsumtif sehingga hanya terdapat beberapa orang yang mempunyai pekerjaan sampingan dengan membuka

usaha baru seperti berdagang atau membuat kontrakan. 2. Pengaruh pembangunan jalan tol Cikampek-Palimanan terhadap pendapatan, menunjukkan terdapat pengaruh antara pendapatan sebelum dan setelah pembangunan jalan tol karena rata-rata lahan masyarakat yang terkena pembangunan jalan tol Cikampek-Palimanan adalah lahan produktif setiap tahunnya dan masyarakat menggunakan uang ganti rugi lahan dengan membeli lahan baru sehingga pendapatan yang di peroleh bersifat jangka panjang. 3. Pengaruh pembangunan jalan tol Cikampek-Palimanan terhadap kepemilikan tempat tinggal menunjukkan terdapat pengaruh kepemilikan tempat tinggal pemilik lahan sebelum dan setelah pembangunan jalan tol hal ini dilihat sebagian besar masyarakat menggunakan uang ganti rugi untuk membangun rumah mereka kembali dan terdapat perbedaan luas rumah sebelum dan setelah pembangunan jalan tol.

- c. Judul relevan; “Kajian Sosial Ekonomi Rumah Tangga yang Terkena Proyek Pembangunan Jalan Tol Seksi 2 Ungaran-Bawean”. Skripsi, Karya Indah Dwi Septiyani, 2012. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kuantitatif. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi jenis kepemilikan lahan rumah tangga, mengetahui luas kepemilikan lahan rumah tangga serta keadaan ekonomi rumah tangga yang terkena proyek pembangunan jalan tol Ungaran-Bawean. Hasil dalam penelitian tersebut dapat disimpulkan sebagai berikut: 1. Jenis penggunaan lahan di Desa Klepu yang paling banyak

terkena proyek pembangunan jalan tol Ungaran-Bawean yaitu lahan permukiman, yakni sebesar 5,12% dari total lahan permukiman yang ada. Sedangkan di Kelurahan Beji, jenis penggunaan lahan yang paling banyak terkena lahan yakni sebesar 14,38% dari total sawah yang ada di kelurahan tersebut.

2. Rata-rata kepemilikan lahan tanah di Desa Klepu mengalami kenaikan sebesar 187,79 m<sup>2</sup>. Sedangkan rata-rata kepemilikan lahan tegalan di Kelurahan Beji justru mengalami penurunan sebesar 437,74 m<sup>2</sup>.

3. Adanya pembangunan jalan tol Ungaran-Bawean menyebabkan berubahnya lokasi organisasi sosial yang diikuti warga di Desa Klepu, terutama bagi mereka yang rumahnya pindah akibat terdusur oleh pembangunan jalan tol Ungaran-Bawean. Berubahnya lokasi organisasi sosial mengharuskan mereka untuk menyesuaikan diri lagi dengan lingkungan baru mereka, yang belum tentu nyaman yang dulu.

Perubahan lain yang terlihat yaitu pada kondisi ekonomi, terutama yang berkaitan dengan kekayaan yang dimiliki oleh rumah tangga yang terkena proyek pembangunan jalan tol Ungaran-Bawean. Pada Desa Klepu, semua responden memiliki luas lahan dan bangunan yang lebih besar dibandingkan sebelum ada pembangunan jalan tol. Namun, adanya pembagian uang hasil bagi untung menyebabkan responden bersifat konsumernisme, banyak responden yang membeli barang-barang elektronik yang dirasa kurang bermanfaat bagi mereka. Sedangkan pada Kelurahan Beji, jenis lahan yang mereka miliki mengalami penurunan pada luasnya. Penurunan tersebut terjadi karena para responden lebih

memilih menggunakan uang hasil bagi untung untuk memenuhi kebutuhan lainnya, seperti membeli kendaraan bermotor dan barang-barang elektronik serta untuk mendirikan tempat usaha baru.

## **B. Kerangka Konsep**

Pembangunan jalan tol Trans Kalimantan merupakan salah satu upaya pemerintah untuk memecahkan persoalan kemacetan. Pembangunan jalan tol di wilayah tersebut sedang dalam tahap pelaksanaan. Pembangunan jalan tol sepanjang 99,35 kilometer itu masih berlangsung dan ditargetkan selesai pada penghujung 2018. Dari ukuran tersebut dimungkinkan bahwa pemerintah melakukan pembebasan lahan secara besar-besaran. Langkah yang di ambil oleh pemerintah dalam mewujudkan pembangunan jalan tol Trans Kalimantan adalah dengan melakukan suatu hubungan kerja sama dengan masyarakat setempat. Hubungan kerja sama tersebut adalah melakukan pembicaraan serius di struktural *stakeholder* baik pemerintah pusat, daerah hingga pemerintahan di tingkat desa. Diskursus seperti ini adalah sangat perlu diapresiasi, karena dinilai mengambil sebuah langkah yang tepat sebelum mengeksekusi suatu kebijakan.

Hasil dari diskursus penting tersebut, antara pihak pemerintah dengan masyarakat setempat melakukan transaksi sampai pada kesepahaman dan kesepakatan yaitu menghitung luas lahan masing-masing warga di tempat tersebut dengan membayar 1,5 juta/meter. Nilai transaksi pembebasan lahan tersebut dinilai sepadan hingga kedua pihak menyepakati. Metodologi pembayaran dari pembebasan lahan milik warga setempat adalah dengan menerapkan sistem bertahap. Dalam artian bahwa warga setempat yang dibebaskan lahannya tidak

menerima pembayaran sekaligus melainkan dengan sistem bertahap tersebut. Sistem pembayaran pembebasan lahan tersebut tidak menjadi masalah bagi warga setempat selama pemerintah berkomitmen untuk melunasi pembayaran lahan.

Pembebasan lahan di wilayah tersebut dimungkinkan berkurangnya potensi sumber daya alam, mengingat pulau Kalimantan merupakan salah satu pulau di Indonesia dengan potensi sumber daya alam yang melimpah seperti batu bara dan pohon kelapa sawit. Kondisi ekonomi masyarakat setempat yang mata pencahariannya homogen kemungkinan besar akan mengalami efek dari pembangunan jalan tersebut. Perubahan sosial masyarakat setempat mungkin saja akan terjadi sebagai implikasi dari pembangunan jalan tol tersebut. Dengan melihat referensi dari pembangunan jalan tol di daerah lain, perubahan kondisi sosial masyarakat terjadi baik pada aspek ekonomi, sosial, politik dan aspek lainnya.

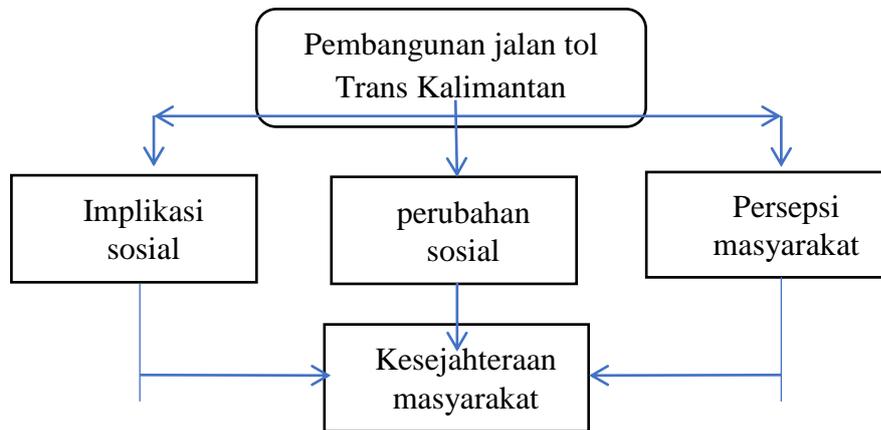
Perkembangan pembangunan jalan tol Trans Kalimantan, sejauh ini masih sementara berjalan. Akan tetapi ada satu masalah pokok yang dihadapi oleh warga setempat, yaitu soal pembayaran pembebasan lahan yang belum selesai. Sistem pembayaran yang bertahap, pada perjalanannya mengalami situasi yang ruwet karena menurut informasinya saat ini terdapat beberapa warga yang menyangi pelunasan pembayaran dari lahannya. Antara pihak pemerintah dengan warga yang terlibat dalam kerja sama tersebut memerlukan suatu ruang diskusi untuk saling memberi pikiran dan tentu saja penjelasan dari persoalan tersebut.

Persoalan atau fenomena seperti di atas adalah menarik untuk mencari tau kebenarannya dengan menggunakan pendekatan metodologi ilmiah. Dalam

konteks pembangunan jalan tol Trans Kalimantan merupakan suatu wujud kewajiban negara dalam cita-cita mensejahterakan kepentingan masyarakat pada umumnya. Dalam hal pembangunan fisik tersebut, anggaran yang dikucurkan oleh pemerintah sangat besar. Implikasi pembangunan jalan tol tersebut terhadap kondisi sosial masyarakat dan juga persepsi masyarakat setempat dari adanya aktivitas pembangunan aspek fisik di wilayah tersebut merasa sangat penting untuk diketahui kebenarannya seperti apa, dengan melalui metodologi ilmiah seperti wawancara mendalam dan dokumentasi.

Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan pendekatan teori pembangunan dan teori struktural fungsional. Teori pembangunan, menurut penulis sangat relevan dengan masalah penelitian ini begitu halnya dengan teori struktura fungsional. Teori pembangunan pada hakikatnya adalah membahas seputar kegiatan atau usaha-usaha oleh suatu lembaga atau instansi dalam suatu wilayah tertentu dimana tujuannya adalah sangat tergantung pada apa yang dikonsepsikan oleh lembaga tersebut. Dalam teori pembangunan ini, sesuai dengan rumusan masalah dalam penelitian ini, mencari informasi yang akurat terkait persepsi masyarakat dan implikasi dari pembangunan jalan tol di Teluk Dalam melalui wawancara dengan *stakeholder* atau komponen-komponen yang terkait dalam pembangunan ini. Kemudian dalam pendekatan teori yang kedua yakni struktural fungsional, menekankan pada bagaimana suatu instansi atau lembaga dalam penelitian ini adalah pemerintahan setempat di dalam menanggapi implikasi dan persepsi masyarakat dari pemaangunan jalan tol di Teluk Dalam yang notabeneanya wilayah kekuasaannya. Sangat penting bahwa, teori ini

memandang bahwa suatu lembaga sangat berperan penting di dalam menentukan suatu keputusan yang mutlak atas kekuasaan yang dimilikinya.



Gambar 2.1. Bagan Kerangka Konsep

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

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

Pada penelitian ini penulis menggunakan tipe penelitian deskriptif. Menurut Prof Dr Sugiyono, (2012:13) penelitian kualitatif lebih bersifat deskriptif. Data yang terkumpul berbentuk kata-kata atau gambar, sehingga tidak menekankan pada angka. Andi Prastowo, (2011:186) mengemukakan bahwa metode deskriptif adalah suatu metode yang digunakan untuk meneliti status sekelompok manusia, suatu objek, suatu set kondisi, suatu sistem pemikiran, ataupun suatu kelas peristiwa pada masa sekarang. Oleh Suharsimi Arikunto, ditegaskan bahwa penelitian deskriptif tidak dimaksudkan untuk menguji hipotesis tertentu, tetapi hanya menggambarkan “apa adanya” tentang sesuatu variable, gejala, atau keadaan.

Proposal ini tersusun dengan kelengkapan ilmiah yang disebut sebagai metode penelitian, yaitu cara kerja penelitian sesuai dengan cabang – cabang ilmu yang menjadi sasaran atau obyeknya. Cara kerja tersebut merupakan pengetahuan tentang langkah-langkah sistematis dan logis dalam upaya pencarian data yang berkenaan dengan masalah penelitian guna diolah, dianalisis, diambilberkenaan dengan masalah-masalah penelitian guna diolah, dianalisis, diambil kesimpulan dan selanjutnya dicarikan solusinya. Metode dalam suatu penelitian merupakan upaya agar penelitian tidak diragukan bobot kualitasnya dan dapat dipertanggung jawabkan validitasnyasecara ilmiah. Penulis dalam penelitian ini menggunakan

pendekatan kualitatif. Menurut Prof Dr Sugiyono, (2012:9) metode penelitian dengan pendekatan kualitatif adalah metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat postpositivisme, digunakan untuk meneliti pada kondisi obyek yang alamiah, (sebagai lawannya adalah eksperimen) dimana peneliti adalah sebagai instrument kunci, teknik pengumpulan data dilakukan secara triangulasi (gabungan), analisis data bersifat induktif/kualitatif, dan hasil penelitian lebih menekankan makna dari pada generalisasi.

Dalam penelitian kualitatif, pengumpulan data tidak dipandu oleh teori, tetapi dipandu oleh fakta-fakta yang ditemukan pada saat dilapangan. Oleh karena itu, analisis data yang dilakukan bersifat induktif berdasarkan fakta-fakta yang ditemukan dan kemudian dapat dikonstruksikan menjadi hipotesis dan teori. Pendekatan kualitatif tidak mengandalkan bukti berdasarkan logika sistematis, prinsip angka atau metode statistik pembicaraan yang sebenarnya, isyarat dan tindakan sosial lainnya adalah bahan mental untuk analisis kualitatif. Seperti halnya yang disebutkan oleh Lexy J. Moleong (2001:1), menjelaskan mengenai penelitian kualitatif, bahwa penelitian kualitatif lebih banyak mementingkan segi “proses“ daripada “hasil”. Hal ini disebabkan oleh hubungan – hubungan bagian yang sedang di teliti akan jauh lebih jelas apabila diamati dalam proses. Dengan penelitian kualitatif menghendaki di tetapkannya batas dalam penelitiannya atas dasar fokus yang timbul sebagai masalah dalam penelitian.

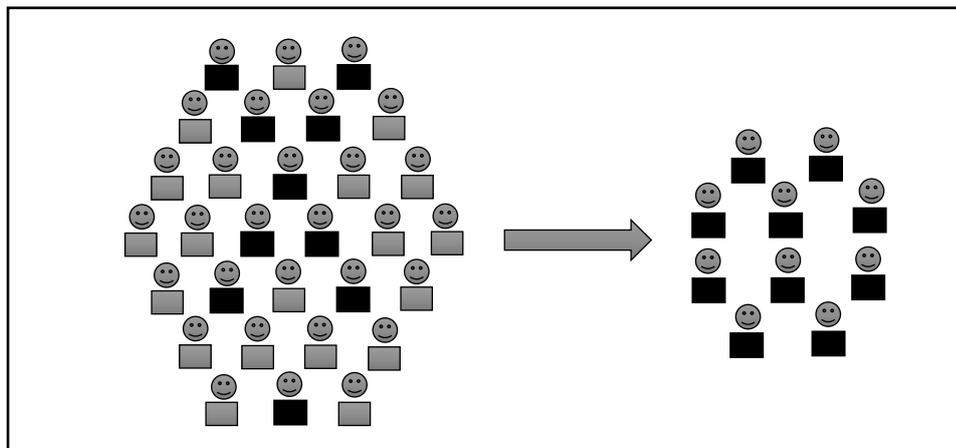
## **B. Lokus Penelitian**

Penelitian ini, secara geografis terletak di Teluk Dalam Kalimantan Timur. Pada penelitian ini berkaitan dengan “Implikasi Sosial Pembangunan Jalan Tol

Trans Kalimantan Masyarakat Teluk Dalam Kalimantan Timur”. Subjek penelitian ini dikhususkan pada masyarakat Teluk Dalam.

### C. Informan Penelitian

Dalam pengambilan data digunakan teknik purposive sampling, dimana teknik pengambilan informan sumber data dengan pertimbangan tertentu. Pertimbangan tertentu ini, misalnya adalah orang tersebut dianggap yang terkait apa yang kita harapkan, atau mungkin orang tersebut menjadi penguasa sehingga akan memudahkan mencari informasi yang diteliti dan mengspesifikkan kreteria berdasarkan apa yang ditetapkan oleh peneliti. Dibawah ini merupakan contoh gambar Purposive Sampling :



**Gambar 3.1 Purposive Sampling**

Dari pendapat diatas dapat ditarik kesimpulan bahwa tujuannya adalah agar peneliti dapat memperoleh informasi yang akurat dan benar-benar memenuhi persyaratan karena informan tersebut mengetahui secara lengkap tentang lapangan atau daerah penelitian tersebut. Penentuan sampel dalam penelitian kualitatif tidak

didasarkan perhitungan statistik. Sampel yang dipilih berfungsi untuk mendapatkan informasi yang maksimum, bukan untuk digeneralisasikan.

Penelitian kualitatif tidak dimaksudkan untuk membuat generalisasi dari hasil penelitiannya. Subjek penelitian menjadi informan yang akan memberikan berbagai informasi yang diperlukan selama proses penelitian. Informan penelitian ini meliputi tiga macam yaitu

- a. Informan kunci (*key informan*), yaitu mereka yang mengetahui dan memiliki informasi pokok yang diperlukan dalam penelitian.
- b. Informan ahli, yaitu mereka yang terlibat secara langsung dalam interaksi sosial yang diteliti.
- c. Informan tambahan, yaitu mereka yang dapat memberikan informasi walaupun tidak langsung terlibat dalam interaksi sosial yang sedang diteliti (Hendarso dalam Suyanto, 2005:171-172).

Dari penjelasan yang sudah diterangkan diatas, maka peneliti menggunakan teknik Purposive Sampling dalam menentukan informannya. Purposive sampling merupakan penentuan informan tidak didasarkan atas strata, kedudukan, pedoman, atau wilayah tetapi didasarkan pada adanya tujuan dan pertimbangan tertentu yang tetap berhubungan dengan permasalahan penelitian.

Berdasarkan pendapat diatas dapat ditarik kesimpulan bahwa tujuannya adalah agar peneliti dapat memperoleh informasi yang akurat dan benar-benar memenuhi persyaratan karena informan tersebut mengetahui secara lengkap tentang lapangan atau daerah penelitian tersebut. Penentuan sampel dalam penelitian kualitatif tidak didasarkan perhitungan statistik. Sampel yang dipilih

berfungsi untuk mendapatkan informasi yang maksimum, bukan untuk digeneralisasikan.

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

Penelitian ini difokuskan pada implikasi dan persepsi masyarakat terhadap pembangunan jalan tol Teluk Dalam Kalimantan Timur yang juga merupakan area yang sementara ini dibangun jalan tol. Berdasarkan kenyataan tersebut, maka lokasi ini dirasa relevan dengan tujuan penelitian.

#### **E. Instrumen Penelitian**

Untuk memperoleh data penelitian ini, maka digunakanlah instrumen penelitian berupa lembar observasi, panduan wawancara, serta catatan dokumentasi sebagai pendukung dalam penelitian ini.

- a. Lembar observasi, berisi catatan-catatan yang diperoleh penelitian pada saat melakukan pengamatan langsung di lapangan.
- b. Panduan wawancara merupakan seperangkat daftar pertanyaan yang sudah disiapkan oleh peneliti sesuai dengan rumusan masalah dan pertanyaan peneliti yang akan dijawab melalui proses wawancara.
- c. Catatan dokumentasi adalah data pendukung yang dikumpulkan sebagai penguatan data observasi dan wawancara yang berupa gambar, grafik, data angka, sesuai dengan kebutuhan penelitian.

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

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

### 1. Data Primer

Data yang dikumpulkan melalui pengamatan langsung pada obyek. Untuk melengkapi data, maka melakukan wawancara secara langsung dan mendalam dengan berpedoman pada daftar pertanyaan yang telah disipkan 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.

## **G. Teknik Pengumpulan Data**

Dalam penelitian ini, teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan menggunakan beberapa cara, diantaranya :

#### 1. Observasi

Observasi yaitu teknik penelitian dengan mendatangi lokasi penelitian, mengadakan pengamatan secara langsung terhadap permasalahan yang akan diteliti khususnya pada objek dan subjek penelitian.

#### 2. Wawancara

Wawancara adalah proses tanya jawab peneliti dengan subjek penelitian atau informan dalam suatu situasi sosial. Dengan memanfaatkan metode wawancara ini, maka penulis dapat melakukan penyampaian sejumlah pertanyaan kepihak responden secara lisan dengan menggunakan panduan wawancara tiada lain untuk memperoleh data yang dibutuhkan penulis.

### 3. Dokumentasi

Mencari data mengenai beberapa hal, baik yang berupa catatan yang berkenaan dengan judul penulis dan data dari responden atau catatan-catatan lain yang berhubungan dengan permasalahan yang ingin diteliti peneliti. Metode ini digunakan sebagai salah satu pelengkap dalam memperoleh data, tiada lain untuk memperkuat kredibilitas data yang diperoleh.

### 4. Partisipatif

Metode ini dilakukan dengan cara terjun langsung ke lapangan, baik kapan fisik maupun perilaku yang terjadi selama berlansungnya penelitian. Pengamatan ini mempunyai maksud bahwa pengumpulan data melibatkan interaksi sosial antara peneliti dengan subjek penelitian maupun informan dalam suatu setting selama pengumpulan data harus dilakukan secara sistematis tanpa menempatkan diri sebagai peneliti.

## **H. Analisis Data**

Analisis data adalah proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan, dan dokumentasi, dengan cara mengorganisasikan data kedalam kategori, penjabaran kedalam unit-unit, melakukan sintesa, menyusun kedalam pola, memilih mana yang penting dan yang akan dipelajari, dan membuat kesimpulan sehingga mudah dipahami oleh diri sendiri maupun orang lain. Teknik analisis data yang dipakai penulis adalah analisis data berlangsung atau mengalir (Flow Model Analysis). Ada beberapa langkah-langkah yang dilakukan pada teknik analisis data tersebut yaitu

mengumpulkan data, reduksi data, display data dan verifikasi/menarik kesimpulan.

- a. *Data Reduction* (reduksi data), semua data yang diperoleh dilapangan akan ditulis dalam bentuk uraian secara lengkap dan banyak. Kemudian data tersebut direduksi yaitu data dirangkum, membuat kategori, memilih hal-hal yang pokok dan penting yang berkaitan dengan masalah. Data yang telah direduksi akan memberikan gambaran yang lebih jelas dari hasil wawancara dan observasi.
- b. *Data Display* (penyajian data), setelah melakukan reduksi data, peneliti selanjutnya melakukan tahap ke dua yakni penyajian data dimana data dan informasi yang sudah diperoleh di lapangan dimasukkan ke dalam suatu bentuk tabel.
- c. *Conclusion drawing/verification* (menarik kesimpulan/verifikasi) setelah penyajian data, peneliti kemudian menginterpretasi atau menyimpulkan data-data atau informasi yang telah di reduksi dan di sajikan.

## **I. Teknik Keabsahan Data**

Keabsahan data adalah upaya yang dilakukan dengan cara menganalisa atau memeriksa data, mengorganisasikan data, mencari dan menemukan pola, menemukan apa yang penting berdasarkan kebutuhan dalam penelitian dan memutuskan apa yang dapat dipublikasikan. Langkah analisis data akan melalui beberapa tahap yaitu, mengelompokanya, memilih dan memilah data lalu kemudian menganalisanya. Untuk memperkuat keabsahan data, maka peneliti

melakukan usaha-usaha yaitu diteliti kredibilitasnya dengan melakukan teknik-teknik sebagai berikut:

a. Perpanjangan pengamatan

Dengan perpanjangan pengamatan berarti peneliti melakukan pengamatan, wawancara lagi dengan sumber data atau menambah (memperpanjang) waktu untuk observasi. Wawancara yang awalnya hanya satu minggu, maka akan ditambah waktu satu minggu lagi dan jika dalam penelitian ini, data yang diperoleh tidak sesuai dan belum cocok maka dari itu dilakukan perpanjangan pengamatan untuk mengecek keabsahan data. Bila setelah diteliti kembali ke lapangan data sudah benar berarti kredibel, maka waktu perpanjangan pengamatan dapat diakhiri.

b. Meningkatkan ketekunan

Untuk meningkatkan ketekunan, peneliti bisa melakukan dengan sering menguji data dengan teknik pengumpulan data yaitu pada saat pengumpulan data dengan teknik observasi dan wawancara, maka peneliti lebih rajin mencatat hal-hal yang detail dan tidak menunda-nunda dalam merekam data kembali, juga tidak menganggap mudah/enteng data dan informasi.

c. Trianggulasi

Trianggulasi merupakan teknik yang digunakan untuk menguji kepercayaan data (memeriksa keabsahan data atau verifikasi data) atau istilah lain dikenal dengan *trustworthinnes*, yang digunakan untuk keperluan mengadakan pengecekan atau sebagai pembanding terhadap data yang telah dikumpulkan.

1) Trianggulasi sumber

Trianggulasi sumber adalah untuk menguji kredibilitas data yang dilakukan dengan cara mengecek data yang telah diperoleh melalui beberapa sumber, maksudnya bahwa apabila data yang diterima dari satu sumber adalah meragukan, maka harus mengecek kembali ke sumber lain, tetapi sumber data tersebut harus setara sederajatnya. Kemudian peneliti menganalisis data tersebut sehingga menghasilkan suatu kesimpulan dan dimintakan kesempatan dengan sumber-sumber data tersebut.

#### 2) Trianggulasi teknik

Trianggulasi teknik adalah untuk menguji kredibilitas data yang dilakukan dengan cara mengecek data kepada sumber yang sama dengan teknik yang berbeda, yaitu yang awalnya menggunakan teknik observasi, maka dilakukan lagi teknik pengumpulan data dengan teknik wawancara kepada sumber data yang sama dan juga melakukan teknik dokumentasi.

#### 3) Trianggulasi peneliti

Trianggulasi peneliti adalah membandingkan hasil pekerjaan seorang peneliti dengan peneliti lainnya (peneliti yang berbeda) tidak lain untuk mengecek kembali tingkat kepercayaan data dengan begitu akan memberi kemungkinan bahwa hasil penelitian yang diperoleh akan lebih dipercayai.

#### 4) Trianggulasi waktu

Trianggulasi waktu adalah pengujian data yang telah dikumpulkan dengan memverifikasi kembali data melalui informan yang sama pada waktu yang berbeda.

## J. Jadwal Penelitian

Berikut ini adalah tabel jadwal penelitian yang diatur secara sistematis yaitu tahapan-tahapan yang sudah menjadi prosedur dalam penelitian ini.

No.	Kegiatan	Tahun 2018						
		Apr	Mei	Jun	Jul	Agu	Sep	Okt
1.	Pengajuan judul	■						
2.	Bimbingan Proposal	■	■	■				
3.	Seminar Proposal		■	■				
4.	Penelitian				■			
5.	Bimbingan Skripsi					■	■	
6.	Ujian Skripsi							■

Gambar 3.1 Tabel jadwal penelitian

## **BAB IV**

### **GAMBARAN DAN HISTORI LOKASI PENELITIAN**

#### **A. Deskripsi Umum Kutai Kartanegara Sebagai Daerah Penelitian**

##### **1. Sejarah Kutai Kartanegara**

Kabupaten Kutai Kartanegara merupakan kelanjutan dari Kabupaten Kutai sebelum terjadi pemekaran wilayah pada tahun 1999. Wilayah Kabupaten Kutai sendiri, termasuk Balikpapan, Bontang dan Samarinda, sebelumnya merupakan wilayah kekuasaan Kesultanan Kutai Kartanegara ing Martadipura.

Pada tahun 1947, Kesultanan Kutai Kartanegara ing Martadipura dengan status Daerah Swapraja Kutai masuk dalam Federasi Kalimantan Timur bersama 4 Kesultanan lainnya seperti Bulungan, Sambaliung, Gunung Tabur dan Pasir. Daerah Swapraja Kutai diubah menjadi Daerah Istimewa Kutai yang merupakan daerah otonom/daerah istimewa setingkat kabupaten berdasarkan UU Darurat No. 3 Tahun 1953.

Pada tahun 1959, status Daerah Istimewa Kutai yang dipimpin Sultan A.M. Parikesit dihapus. Dan berdasarkan UU No. 27 Tahun 1959, daerah ini dibagi menjadi 3 Daerah Tingkat II, yakni:

- a. Kotamadya Balikpapan dengan ibukota Balikpapan
- b. Kotamadya Samarinda dengan ibukota Samarinda
- c. Kabupaten Kutai dengan ibukota Tenggarong

Dengan berakhirnya Daerah Istimewa Kutai, maka berakhir pula kekuasaan Sultan Kutai Kartanegara ing Martadi,

Istimewa Kutai pada tanggal 21 Januari 1960, Sultan Kutai Kartanegara A.M. Parikesit secara resmi menyerahkan kekuasaan kepada Aji Raden Padmo selaku Bupati Kutai, Kapten Soedjono selaku Wali kota Samarinda dan A.R.S. Muhammad selaku wali kota Balikpapan.

Pada tahun 1999, wilayah Kabupaten Kutai dimekarkan menjadi 4 daerah otonom berdasarkan UU No. 47 Tahun 1999, yakni:

- a. Kabupaten Kutai dengan ibu kota Tenggarong
- b. Kabupaten Kutai Barat dengan ibu kota Sendawar
- c. Kabupaten Kutai Timur dengan ibu kota Sangatta
- d. Kota Bontang dengan ibu kota Bontang

Untuk membedakan Kabupaten Kutai sebagai daerah hasil pemekaran, nama kabupaten ini akhirnya diganti menjadi Kabupaten Kutai Kartanegara melalui Peraturan Pemerintah RI No. 8 Tahun 2002 tentang "Perubahan Nama Kabupaten Kutai Menjadi Kabupaten Kutai Kartanegara". Sebutan Kabupaten Kutai Kartanegara ini merupakan usulan dari Presiden RI Abdurrahman Wahid ketika membuka Munas I Asosiasi Pemerintah Kabupaten Seluruh Indonesia (APKASI) di Tenggarong pada tahun 2000.

## **2. Batas-batas Wilayah**

Secara geografis Kabupaten Kutai Kartanegara terletak antara 115°26'28" BT - 117°36'43" BT dan 1°28'21" LU - 1°08'06" LS dengan batas administratif sebagai berikut:

Utara	Kabupaten Malinau, Provinsi Kalimantan Utara
Selatan	Kabupaten Penajam Paser Utara, Kota Balikpapan
Barat	Kabupaten Kutai Barat, Kabupaten Mahakam Ulu
Timur	Kabupaten Kutai Timur, Kota Bontang dan Selat Makassar

### 3. Topografi

Topografi wilayah sebagian besar bergelombang dan berbukit dengan kelerengan landai sampai curam. Daerah dengan kemiringan datar sampai landai terdapat di beberapa bagian, yaitu wilayah pantai dan daerah aliran sungai Mahakam. Pada wilayah pedalaman dan perbatasan pada umumnya merupakan kawasan pegunungan dengan ketinggian antara 500 hingga 2.000 m di atas permukaan laut.

Danau-danau yang berada di Kabupaten Kutai Kartanegara antara lain:

- a. Danau Semayang (13.000 ha)
- b. Danau Melintang (11.000 ha)
- c. Danau Ngayau (1.900 ha)
- d. Danau Tempatung (1.300 ha)
- e. Danau Mulupan (750 ha)

- f. Danau Siran (750 ha)
- g. Danau Perian (750 ha)
- h. Danau Wis (750 ha)
- i. Danau Karang (750 ha)
- j. Danau Loa Kang (450 ha)
- k. Danau Batu Bumbu (450 ha)
- l. Danau Meranbi (350 ha)
- m. Danau Puan Rabuk (350 ha)
- n. Danau S'kajo (100 ha)
- o. Danau Tanah Liat (45 ha)
- p. Danau Man

#### **4. Demografi**

Jumlah penduduk berdasarkan P4B tahun 2005 tercatat mencapai 547.422 jiwa. Penduduk yang bermukim di wilayah Kutai Kartanegara terdiri dari penduduk asli, seperti:

- a. Suku Kutai
- b. Suku Dayak Benuaq
- c. Suku Dayak Tunjung
- d. Suku Dayak Bahau
- e. Suku Dayak Modang
- f. Suku Dayak Kenyah
- g. Suku Dayak Punan
- h. Suku Dayak Kayan

Sementara penduduk pendatang adalah:

- a. Suku Banjar
- b. Suku Jawa
- c. Suku Bugis
- d. Suku Mandar
- e. Suku Madura
- f. Suku Buton
- g. Suku Timor

Pola penyebaran penduduk sebagian besar mengikuti pola transportasi yang ada. Sungai Mahakam merupakan jalur arteri bagi transportasi lokal. Keadaan ini menyebabkan sebagian besar pemukiman penduduk terkonsentrasi di tepi Sungai Mahakam dan anak-anak sungainya. Daerah-daerah yang agak jauh dari tepi sungai di mana belum terdapat prasarana jalan darat relatif kurang terisi dengan pemukiman penduduk.

Sebagian besar penduduk Kutai Kartanegara tinggal di pedesaan, yakni mencapai 75,7%, sedangkan sejumlah 24,3% berada di daerah perkotaan. Sementara mata pencaharian penduduk sebagian besar di sektor pertanian 38,25%, industri/kerajinan 18,37%, perdagangan 10,59 % dan lain-lain 32,79%.

## **5. Pemerintahan**

Pemimpin Kutai Kartanegara saat ini adalah Rita Widyasari bersama wakil bupati Edi Damansyah. Rita Widyasari merupakan bupati perempuan pertama di Kalimantan Timur. Dalam menjalankan pemerintahannya, Bupati dan Wakil

Bupati Kutai Kartanegara dibantu Sekretaris Daerah Kabupaten yang saat ini dijabat oleh Edi Damansyah. Pemerintah Kabupaten Kutai Kartanegara juga membentuk beberapa lembaga pemerintahan untuk melaksanakan tugas-tugas pelayanan publik yang terdiri dari 18 Dinas Otonom, 9 Badan Daerah dan 8 Kantor Daerah.

#### **Daftar Bupati Kutai Kartanegara (termasuk Bupati Kutai)**

No.	Nama	Periode	Keterangan
1.	A.M. Parikesit	1950–1960	Kepala Daerah Istimewa Kutai
2.	A.R. Padmo	1960–1964	Bupati KDH Tingkat II Kutai pertama setelah berakhirnya pemerintahan Daerah Istimewa Kutai
3.	Roesdibiyono	1964–1965	
4.	Drs. H. Achmad Dahlan	1965–1979	Terpilih sebagai Bupati Kutai selama 3 periode berturut-turut hingga meninggal karena kecelakaan
5.	Drs. H. Awang Faisjal	1979–1984	
6.	Drs. H. Chaidir Hafiedz	1984–1989	
7.	Drs. H. Said Sjafran	1989–1994	

8.	Drs. H. Ahmad Maulana Sulaiman, MSc	1994–1999	
9.	Drs. H. Syaukani Hasan Rais, MM	1999–2004	Bupati Kutai Kartanegara pertama setelah pemekaran Kabupaten Kutai
10.	H. Awang Dharma Bakti, ST, MT	2004–2005	Penjabat sementara (pjs.) Bupati Kutai Kartanegara menggantikan Syaukani, namun ditolak legislatif dan sebagian masyarakat
11.	Drs. Hadi Sutanto	2005	Menjadi penjabat sementara (pjs.) Bupati Kutai Kartanegara setelah Mendagri merevisi SK Pengangkatan Awang Dharma Bakti
	Prof. Dr. H. Syaukani Hasan Rais, MM	2005–2006	Terpilih melalui Pilkada Kutai Kartanegara 1 Juni 2005
12.	Drs. H. Samsuri Aspar, MM	2006–2008	Menjadi pelaksana tugas (plt.) Bupati Kutai Kartanegara menggantikan Syaukani yang terkena kasus hokum
13.	Drs. H. Sjachruddin MS	2008–2009	Menjadi penjabat (pj.) Bupati Kutai Kartanegara selama lebih kurang 15 bulan
14.	Sulaiman Gafur	2009–2010	Menjadi penjabat (pj.) Bupati Kutai Kartanegara menggantikan Sjahrudin dan dilantik pada tanggal 30 November 2009

15.	Rita Widyasari, S.Sos, MM	2010–2015	Terpilih menjadi bupati wanita pertama di Kalimantan Timur dan dilantik pada tanggal 30 Juni 2010 bersama wakil bupati Gufron Yusuf <sup>[4]</sup>
16.	Chairil Anwar	9 Juli 2015– 16 Februari 2016	Penjabat bupati

## **B. Deskripsi Khusus Kecamatan Muara Jawa**

### **1. Sejarah dan Batas Wilayah Muara Jawa**

Muara Jawa merupakan sebuah kecamatan yang terletak di wilayah pesisir Kabupaten Kutai Kartanegara, Kalimantan Timur. Kecamatan Muara Jawa terletak antara 116°59' BT – 117°24' BT dan 0°43' LS – 0°55' LS dengan luas wilayah mencapai 754,5 km<sup>2</sup>. Secara administratif, kecamatan ini terbagi dalam 8 kelurahan dengan jumlah penduduk mencapai 22.260 jiwa (2005).

Kecamatan Muara Jawa juga merupakan salah satu wilayah yang kaya akan sumber daya alam. Disamping memiliki deposit batubara yang melimpah, Kecamatan Muara Jawa juga merupakan penghasil minyak bumi dan gas alam (migas) yang sangat penting bagi Kutai Kartanegara. Dua perusahaan migas multinasional yang masih mengeksploitasi cadangan migas di Kecamatan Muara Jawa adalah Total E&P Indonesia dan VICO Indonesia. Meski daerah ini kaya akan sumber daya alam, perekonomian masyarakatnya masih bertumpu pada sektor pertanian, perkebunan dan perikanan.

Kecamatan Muara Jawa adalah sebuah Kecamatan yang terletak di Kabupaten Kutai Kartanegara Provinsi Kalimantan Timur, masuknya Kecamatan Muara Jawa ke Kabupaten Kutai Kartanegara terhitung sejak tahun 1988 berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 21 Tahun 1987. Secara Giografis Kecamatan Muara Jawa terletak pada koordinat 50 Lintang Selatan atau pada 117 drajat sampai 118 drajat letak bujur Timur. Memanjang dari Utara ke Selatan pada Kiri Sungai Mahakam yang bermuara pada Selat Makasar dan melebar kurang lebih 20 KM kedaratan sebelah Barat dengan batas-batas sebagai berikut :

- a. Sebelah Utara berbatasan dengan Kecamatan Sanga-sanga,
- b. Sebelah Selatan berbatasan dengan Kecamatan Samboja,
- c. Sebelah Timur berbatasan dengan Kecamatan Anggana dan Selat Makasar
- d. Sebelah Barat berbatasan dengan Kecamatan Loa Janan.

Luas wilayah Kecamatan Muara Jawa 754,50 km<sup>2</sup>, dengan jumlah penduduk 28.359 jiwa (2008). Kecamatan Muara Jawa terbagi dalam 7 kelurahan yaitu :

- a. Muara Jawa Ilir (Luas Wilayah 23,79 Km<sup>2</sup>)
- b. Muara Jawa Tengah (Luas Wilayah 62,45 Km<sup>2</sup>)
- c. Muara Jawa Ulu (Luas Wilayah 29,09 Km<sup>2</sup>)
- d. Dondang (Luas Wilayah 10,71 Km<sup>2</sup>)
- e. Tama Pole (Luas Wilayah 8,03 Km<sup>2</sup>)
- f. Muara Kembang (Luas Wilayah 26,90 Km<sup>2</sup>)
- g. Teluk Dalam (Luas Wilayah 356,88 Km<sup>2</sup>)

Pada tahun 2008 Kelurahan Muara Jawa Ulu di mekarkan Menjadi 2 (dua) Kelurahan Yaitu Kelurahan Muara Jawa Ulu dan Kelurahan Muara Jawa Pesisir, sehingga Kecamatan Muara Jawa Menjadi 8 Delapan) Kelurahan yaitu :

- a. Muara Jawa Ilir (Luas Wilayah 23,79 Km<sup>2</sup>)
- b. Muara Jawa Tengah (Luas Wilayah 62,45 Km<sup>2</sup>)
- c. Muara Jawa Ulu (Luas Wilayah 17,65 Km<sup>2</sup>)
- d. Dondang (Luas Wilayah 10,71 Km<sup>2</sup>)
- e. Tama Pole (Luas Wilayah 8,03 Km<sup>2</sup>)
- f. Muara Kembang (Luas Wilayah 26,90 Km<sup>2</sup>)
- g. Teluk Dalam (Luas Wilayah 356,88 Km<sup>2</sup>)
- h. Muara Jawa Pesisir, (Luas Wilayah 12,09 Km<sup>2</sup>)

Kecamatan Muara Jawa juga merupakan salah satu wilayah yang kaya akan sumber daya alam. Disamping memiliki deposit batu bara yang melimpah, Kecamatan Muara Jawa juga merupakan penghasil minyak bumi dan gas alam (Migas) yang sangat penting bagi Kutai Kartanegara. Dua perusahaan multinasional yang masih mengeksploitasi cadangan migas Di Kecamatan Muara Jawa adalah Total E & P Indonesie dan VICO Indonesia. Meski daerah ini kaya akan sumber daya alam, perekonomian masyarakatnya masih bertumpu pada sektor pertanian, perkebunan dan perikanan.

## **2. Relief Wilayah**

Bagian Utara merupakan dataran tinggi pada bagian baratnya dan dataran rendah pada bagian timurnya serta berawa-rawa. Dibagian Selatan merupakan

dataran tinggi serta berbukit pada bagian baratnya. Bagian Timurnya merupakan dataran rendah serta berawa-rawa dan sebagian merupakan daerah perkebunan kelapa dan perkebunan rakyat lainnya. Bagian Barat merupakan dataran tinggi serta berbukit-bukit dengan ketinggian 20 meter sampai 80 meter.

### **3. Iklim**

Pada umumnya Kecamatan Muara Jawa masih dipengaruhi iklim laut tropis basah dengan ciri-ciri khasnya yaitu curah hujan cukup tinggi dan penyebarannya tidak merata sepanjang tahun sehingga tidak ada pergantian musim yang jelas antara musim hujan dan musim kemarau. Udaranya cukup basah karena pengaruh iklim laut tropis sebab dekat dengan pantai laut selatan Makassar.

### **4. Penggunaan Tanah**

Perincian penggunaan tanah di Kecamatan Muara Jawa adalah sebagai berikut:

- a. Hutan Produktif termasuk tanah yang areal yang digunakan untuk pengeboran minyak, gas dan tambang batubara oleh perusahaan.....
- b. Hutan non produktif.....18,15 Ha
- c. Lahan kritis.....6,06 Ha
- d. Hutan lindung.....3,12 Ha
- e. Padang Rumput.....1,33 Ha
- f. Rawa dan sungai.....1,26 Ha
- g. Ladang.....1,17 Ha
- h. Sawah.....0,28 Ha
- i. Pemukiman.....0,10 Ha

j. Lain - lain.....10,65 Ha

## **5. Keadaan Tanah**

Jenis tanah yang terdapat di Kecamatan Muara Jawa antara lain :

- a. Pada dataran tinggi dan berbukit-bukit dengan kemiringan sedang tanahnya mengandung organosol dan podselex merah kuning yang merupakan endapan dan batuan beku (Alluvial) bercampur dengan pasir kwarsa, terutama yang terdapat pada hutan negara dan daerah perkebunan rakyat tanaman keras dan daerah perladangan.
- b. Pada dataran rendah sepanjang pesisir pantai, tanahnya mengandung Alluvial atau sejenis tanah yang mengandung lumpur dan banyak di tumbuhinya pohon nipah dan pohon bakau terutama di sepanjang Sungai Mahakam sampai ke Muara Selat Makasar, sedangkan dibagian barat daerah dataran rendah ini merupakan daerah perkebunan kelapa, kopi dan lain-lain.

## **6. Sungai Dan Kegunaannya**

Sungai yang terpenting di Kecamatan ini adalah Mahakam yang bermuara pada elat makasar. Umumnya sungai-sungai di daerah ini selain dipergunakan sebagai lalu lintas angkutan barang dan penumpang juga di gunakan untuk mengangkut hasil perkebunan, dan hasil hutan lainnya, seperti buah kelapa yang banyak terdapat di daerah ini yang di jual ke Kota Samarinda, Kota Balikpapan dan kota lainnya yang terdekat.

Sungai mahakam ini melintas 6 (enam) Kelurahan yaitu Kelurahan Muara Kembang, Kelurahan Tama Pole, Kelurahan Dondang Kelurahan Muara Jawa

Ulu, Kelurahan Muara Jawa Pesisir dan Kelurahan Muara Jawa Tengah. Sungai lainnya adalah sungai tiram, sungai bambangan dan sungai galendrong. Sungai bambangan dan sungai tiram melintasi Kelurahan Teluk Dalam dan Kelurahan Dondang, sungai ini bermuara ke sungai mahakam.

## **BAB V**

### **HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

#### **A. Hasil Penelitian**

##### **1. Bentuk Implikasi Sosial Pembangunan Jalan Tol Trans Kalimantan Terhadap Masyarakat Teluk Dalam Di Kabupaten Kutai Kartanegara**

Penelitian ini dilaksanakan di kecamatan Muara Jawa khususnya di Teluk Dalam selama kurang lebih dua bulan, masalah yang diangkat adalah implikasi pembangunan jalan tol Trans Kalimantan khususnya di wilayah tersebut. Untuk diketahui bahwa pembangunan jalan tol tersebut masih sementara dalam proses pembangunan dan ditargetkan akan selesai dalam waktu dekat. Ada hal pokok yang coba digali oleh peneliti khususnya dalam konteks penelitian ini yaitu mencari fakta implikasi sosial dari adanya pembangunan jalan tol Trans Kalimantan tersebut. Maka untuk itu, berikut ini peneliti mencoba mengulas dengan sistematis dan jelas sesuai fakta di lapangan terkait kedua hal pokok tersebut.

Sebelum masuk pada domain hasil observasi dan wawancara, perlu diingatkan definisi dari pembangunan dalam konteks jalan tol. Dalam sudut pandang sosiologi, menurut Soerjono Soekanto mendefinisikan pembangunan merupakan suatu proses perubahan disegala bidang kehidupan yang dilakukan secara sengaja berdasarkan suatu rencana tertentu. Sedangkan definisi implikasi ialah hubungan keterlibatan atau efek yang ditimbulkan oleh suatu hal dalam ruang lingkup sosial masyarakat.

Pertama penulis akan memaparkan hasil observasi yaitu apa saja yang penulis temukan di lapangan dalam konteks bentuk implikasi sosial pembangunan jalan tol Trans Kalimantan terhadap masyarakat di Teluk Dalam. Berikut ini adalah beberapa hasil observasi tersebut:

*“Pembangunan jalan tol Trans Kalimantan memberikan dampak terhadap lingkungan, salah satunya yang terlihat adalah kerusakan lingkungan seperti polusi udara” (Hasil observasi, 20 Juni 2018).*

Pembangunan jalan tol tentu saja memiliki berbagai implikasi. Polusi udara menjadi salah satu contoh implikasi dari pembangunan tersebut. Polusi udara ini tentu saja berpengaruh secara sosial apalagi itu terjadi di lingkungan masyarakat setempat. Hasil observasi lainnya adalah sebagai berikut:

*“Pembangunan tol juga terlihat bahwa ada terjadi peralihan lahan. Penulis membandingkan dengan keadaan sebelumnya, jika dulunya ada lahan kelapa sawit dan perkebunan lainnya, kini terjadi alih fungsi untuk membangun tol” (Hasil observasi, 20 Juni 2018).*

Seperti contoh kejadian umumnya, bahwa alih fungsi lahan juga terjadi dalam pembangunan tol Trans Kalimantan tersebut. Alih fungsi lahan tersebut berdasarkan pengamatan penulis, tentu akan berdampak pada keberlangsungan perekonomian masyarakat setempat. Hal lainnya juga menyangkut hasil observasi penulis adalah sebagai berikut :

*“Penulis melakukan pengamatan di sektor persawahan masyarakat setempat, bahwa pertanian masyarakat juga mengalami kerusakan akibat penimbunan tanah oleh pembangunan tol” (Hasil observasi, 20 Juni 2018).*

Beberapa hasil observasi tersebut adalah implikasi dari pembangunan tol Trans Kalimantan. Ada masalah pokok yang ditemukan yakni polusi udara, alih fungsi lahan dan kerusakan pertanian masyarakat setempat.

Berikut ini mengutip wawancara dengan salah seorang informan MD (74 Tahun) :

*“Pembangunan jalan tol tentunya memiliki dampak, yang saya lihat dan rasakan bahwa adanya pembangunan ini menyebabkan lingkungan warga menjadi tidak ramah lingkungan oleh karena polusi udara” (Hasil Wawancara 21 Juni 2018).*

Dari apa yang disampaikan oleh informan MD (74 Tahun) di atas, ia cenderung pada sisi negatif yang memang dirasakan langsung oleh pribadinya ataupun secara umum yang dirasakan oleh masyarakat setempat yaitu polusi udara. Tidak bisa dipungkiri bahwa memang namanya pembangunan seperti jalan tol polusi udara pasti terjadi, debu-debu yang dipengaruhi oleh adanya penggusuran dan pemerataan tanah apalagi pada musim kemarau.

Pencemaran lingkungan adalah “masuknya limbah hasil kegiatan manusia kedalam suatu wilayah tertentu sehingga kualitas lingkungan wilayah tersebut menjadi berubah tidak sesuai lagi dengan peruntukannya”. Dengan adanya pembangunan bisa terjadi pencemaran lingkungan dari hasil pembangunan yang dilakukan. Seperti contoh pembangunan jalan yang dapat mengakibatkan polusi udara karena debu dari hasil perataan jalan dan polusi suara karena kerasnya suara mesin-mesin dalam membuat jalan yang membuat masyarakat sekitarnya terganggu. Berikutnya informan TJ (60 Tahun) menyampaikan hal berikut :

*“Saya sudah menyepakati menjual lahan saya untuk pembangunan jalan tol, rumah tempat tinggal dan isi kebun diganti dengan uang. Tanah yang saya jual seluas 4 Ha. Saya kehilangan pekerjaan saat ini karena tanah sudah terjual, dan yang dipikirkan adalah bagaimana kehidupan kedepannya” (Hasil Wawancara 22 Juni 2018).*

Pembangunan jalan tol memiliki implikasi yang luas apalagi jika lokasinya terdapat tepat di pemukiman warga ataupun perkebunan warga. Sumber daya yang

berkurang yang dimaksud adalah sumber daya alam. Sumber daya alam adalah segala sesuatu yang terkandung atau terdapat di alam. Dampak dari adanya pembangunan diantaranya adalah sumber daya berkurang karena dalam setiap pembangunan pasti akan ada daerah yang digusur atau terbongkar. Seperti penebangan hutan untuk pembangunan jalan.

Dalam kesempatan wawancara, IS (24 Tahun) menyampaikan keluhannya terkait pembebasan lahan tol yang belum selesai dan berikut kutipan wawancaranya:

*“Saat ini saya dan beberapa teman lainnya sebagai pemilik lahan yang dibebaskan dalam pembangunan jalan tol ini masih menunggu janji pihak terkait untuk membayar lunas lahan yang digunakan” (Hasil Wawancara 23 Juni 2018).*

Dari kutipan wawancara tersebut, Pembangunan Jalan Tol Balikpapan-Samarinda (Balsam) di Kalimantan Timur (Kaltim) yang menjadi salah satu Proyek Strategis Nasional (PSN) kini masih terkendala beberapa permasalahan awal seperti pembebasan lahan. Agar dapat beroperasi penuh pada 2019, perkara pembebasan lahan tersebut ditargetkan dapat tuntas pada Oktober tahun ini.

Selain beberapa informan diatas, berikut ini kutipan wawancara dengan informan IS (24 Tahun) :

*“Dampak positif dari pembangunan jalan tol ini adalah bisa meningkatkan akses mudah untuk masyarakat. Perjalanan menjadi terasa singkat, hal lainnya adalah bisa menumbuhkan perekonomian negara melalui tarif pajak bagi pengendara yang melewati jalan tol” (Hasil Wawancara 23 Juni 2018).*

Apa yang disampaikan oleh IS (24 Tahun) diatas merupakan tujuan dan manfaat yang juga tertera dalam Badan Pengatur Jalan Tol. Adapun tujuannya

adalah memperlancar lalu lintas di daerah yang telah berkembang, meningkatkan pelayanan distribusi barang dan jasa guna menunjang pertumbuhan ekonomi, meningkatkan pemerataan hasil pembangunan dan keadilan serta meringankan beban dana Pemerintah melalui partisipasi pengguna jalan. Sedangkan manfaat jalan tol akan berpengaruh pada perkembangan wilayah dan peningkatan ekonomi, meningkatkan mobilitas dan aksesibilitas orang dan barang, pengguna jalan tol akan mendapatkan keuntungan berupa penghematan biaya operasi kendaraan (BOK) dan waktu dibanding apabila melewati jalan non tol serta Badan Usaha mendapatkan pengembalian investasi melalui pendapatan tol yang tergantung pada kepastian tarif tol.

Kepala Badan Pelaksanaan Jalan Nasional (BPJN) XII Ditjen Bina Marga Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR), Refly Ruddy Tangkere, menyatakan masih ada sekitar 8 persen lahan di area proyek tol yang belum terbebas. Berikut ini adalah data dokumentasi yang menyangkut perkembangan jalan tol Trans Kalimantan:

*"Khusus untuk pembebasan lahan, saat ini progres-nya secara total kurang lebih 92 persen. Itu dari segi administrasi, karena ada beberapa kondisi yang saat ini masih diselesaikan di tingkat pengadilan," jelas dia di Balikpapan, seperti dikutip Minggu (9/9/2018). (Sumber detik.com, Diakses tanggal 13 Oktober 2018).*

Dia menjelaskan, masalah pembebasan lahan ini cukup banyak dan sangat bervariasi, mulai dari kepemilikan lahan ganda hingga perkara tanam tumbuh di daerah Taman Hutan Rakyat (Tahura) Bukit Soeharto.

*"Masyarakat berharap ada pembayaran penggantian ganti rugi tanam tumbuh di daerah Tahura. Namun yang namanya tanah negara tidak boleh*

*ada hal itu. Ini yang lagi diselesaikan," teranginya. (Sumber detik.com, Diakses tanggal 13 Oktober 2018).*

Dengan membawanya ke ranah pengadilan, ia berharap, kasus tanah ini mampu dituntaskan secara keseluruhan pada Oktober 2018. Proyek Tol Balsam sepanjang 99,35 km ini dikerjakan dalam lima seksi. Refly melanjutkan, pengerjaan Tol Balikpapan-Samarinda saat ini terus dikebut agar penyelesaiannya bisa dipercepat menjadi akhir Maret 2019. Tol ini merupakan cikal bakal dari tol trans Kalimantan.

Berikut ini adalah data dokumentasi lainnya yang menyangkut perkembangan jalan tol Trans Kalimantan:

*"Secara total, progres Tol Balsam saat ini kurang lebih 66 persen. Diharapkan pada April 2019 ini akan selesai. Bahkan kita akan lakukan percepatan agar bisa fungsional akhir Maret 2019" (Sumber detik.com, Diakses tanggal 13 Oktober 2018).*

Seperti sebutannya untuk jalan tol itu sendiri, yaitu jalan bebas hambatan, yang artinya jalan tol memiliki fungsi khusus dalam memperlancar lalu lintas. Berupaya memenuhi jalan khusus yang nantinya akan membantu pengendara transportasi untuk lebih mudah dalam perjalanan. Maka, jalan tol akan mempengaruhi upaya menanggulangi kelancaran berlalu lintas yang kian lama kian mahal solusinya. Jadi, pemerintah pun berupaya untuk memecahkan duduk masalah tersebut dengan adanya upaya pembangunan jalan tol antar daerah, maupun daerah berkembang. Selain itu, jalan tol juga memiliki fungsi lanjutan yaitu mempersingkat waktu karena jarak tempuh yang harus dilalui pengendara transportasi semakin singkat dengan jalan tanpa hambatan yang akan semakin

mempercepat waktu tempuh tersebut. Jadi, transportasi akan lebih dipermudah dan terbantu karena adanya jalan tol tersebut.

## **2. Persepsi Masyarakat Terhadap Pembangunan Jalan Tol Trans Kalimantan Teluk Dalam Di Kabupaten Kutai Kartanegara**

Jalan tol atau yang bisa disebut juga dengan jalan bebas hambatan merupakan salah satu cara pemerintah untuk agar dapat mewujudkan pembangunan secara merata dan sebagai salah satu cara agar mempercepat pelayanan pengiriman jasa distribusi dan para pengguna jalan tol pun harus membayar sejumlah uang agar bisa menggunakan jalan tersebut. Berikut ini penulis memuat hasil observasi terkait persepsi masyarakat setempat dari adanya pembangunan tol tersebut :

*“Dari pengamatan penulis tidak ada reaksi yang serius dari warga setempat seperti hal protes terhadap pihak pemerintah atau pemilik swasta pembangunan tol tersebut” (Hasil observasi, 23 Juni 2018).*

Reaksi biasanya lahir dari apa yang dirasakan oleh individu atau kelompok terhadap sesuatu diluar dirinya. Dalam konteks pembangunan ini, tidak terlihat reaksi yang serius dari warga, ini dimungkinkan oleh karena pengetahuan juga kemampuan warga menyampaikan protes.

Pada sub ini peneliti yang berfokus pada persepsi masyarakat setempat dari adanya pembangunan jalan tol tersebut. Berikut informan SN (62 Tahun) dalam kesempatan wawancara:

*“Saya setuju dengan pembangunan jalan tol, akan tetapi seharusnya perlu mengangkat banyak tenaga kerja lokal bukan dari luar. Kita disini kehilangan pekerjaan karena lahan di alihfungsikan. Selain itu juga pada sisi lain pembangunan tol ini meningkatkan pendapatan penjual baik itu pedagang kaki lima maupun kedai kopi sekitar area pembangunan tol” (Hasil Wawancara 23 Juni 2018).*

Salah satu pendapat masyarakat diatas ialah, tanggapan terhadap mekanisme rekrut tenaga kerja. Menurutnya, seharusnya pihak terkait juga memikirkan tenaga kerja setempat yang kehilangan pekerjaan akibat dari alihfungsi lahan. Pada sisi lain yang disampaikan informan di atas adalah meningkatkan pendapatan penjual baik itu pedagang kaki lima maupun kedai kopi sekitar area pembangunan tol.

Berikut ini pernyataan informan SD (71 Tahun) dalam suatu kesempatan wawancara:

*“Melihat efek dari pembangunan ini adalah alih fungsi lahan pertanian warga setempat, ini jelas-jelas berdampak pada perekonomian masyarakat disini. Kita susah menolak, jadi kita ikuti maunya pemerintah saja” Hasil Wawancara 24 Juni 2018).*

Pertanian adalah kegiatan pemanfaatan sumber daya hayati yang dilakukan manusia untuk menghasilkan bahan pangan, bahan baku industri, atau sumber energi, serta untuk mengelola lingkungan hidupnya. Kegiatan pemanfaatan sumber daya hayati yang termasuk dalam pertanian biasa difahami orang sebagai budidaya tanaman atau bercocok tanam. Pertanian dalam pengertian yang luas mencakup semua kegiatan yang melibatkan pemanfaatan makhluk hidup (termasuk tanaman, hewan, dan mikrobia) untuk kepentingan manusia. Dalam arti sempit, pertanian juga diartikan sebagai kegiatan membudidayakan jenis tanaman tertentu, terutama yang bersifat semusim.

*Impact* atau Dampak disini di artikan sebagai adanya suatu benturan antara dua kepentingan,yaitu kepentingan pembangunan proyek dengan kepentingan usaha melestarikan kualitas lingkungan yang baik. Dampak yang diartikan dari benturan dua kepentingan itupun masih kurang tepat karena yang tercermin dari

benturan tersebut hanyalah kegiatan yang akan menimbulkan dampak negatif (merugikan). Pengertian ini pula yang dahulunya banyak ditentang oleh para pemilik atau pengusul proyek. Hal ini tercermin juga pada konsep asli dari metodologi Amdal dari Leopold (1971).

Alih fungsi lahan merupakan pengalihan suatu guna lahan satu ke guna lahan yang lain, atau berubahnya fungsi lahan yang biasa digunakan ke kegunaan yang sebelumnya belum pernah digunakan. Faktor-faktor yang mendorong terjadinya alih fungsi lahan pertanian menjadi non pertanian dalam konteks ini adalah pembangunan jalan tol. Informan MD (74 Tahun) menambahkan :

*“Pembangunan tol ini bisa jadi masalah khususnya masyarakat disini, akses jalan umum belum ada sementara pagar jalan tol sudah ditinggikan dan lama-lama tempat ini tidak dihuni karena penduduk pindah tempat tinggal” (Hasil Wawancara 25 Juni 2018).*

Dari apa yang disampaikan oleh informan di atas ialah mengkhawatirkan tidak adanya akses jalan umum bagi masyarakat setempat. Pembangunan tol kita ketahui bahwa hanya dapat dinikmati oleh masyarakat menengah atas. Informan SD (71 Tahun) menambahkan :

*“Kami mengkhawatirkan akses jalan umum yang belum tersedia. Sampai saat ini seperti yang terlihat pagar-pagar sekitar jalan tol sudah dibangun, akses jalan masyarakat tertutup” (Hasil Wawancara 26 Juni 2018).*

Dari informasi tersebut, masyarakat mempersoalkan sikap pemerintah yang belum menyediakan akses jalan umum bagi masyarakat setempat. Hal ini sangat penting, karena jika tidak ada akses jalan umum maka akan terdapat banyak persoalan yang dihadapi masyarakat nantinya.

## **B. Pembahasan**

### **1. Bentuk Implikasi Sosial Pembangunan Jalan Tol Trans Kalimantan Terhadap Masyarakat Teluk Dalam Di Kabupaten Kutai Kartanegara**

Secara umum arti kata implikasi adalah mempunyai hubungan keterlibatan atau melibatkan dengan suatu hal. Jika dihubungkan dengan aspek sosial, maka implikasi sosial adalah hubungan keterlibatan atau efek yang ditimbulkan oleh suatu hal dalam ruang lingkup sosial masyarakat.

Dalam konteks pembangunan jalan tol Trans Kalimantan, menarik untuk menjelaskan faktanya menggunakan pendekatan teori pembangunan. Teori pembangunan merupakan salah satu teori besar yang juga dikenal dengan istilah ideologi developmentalisme. Sesuai namanya, teori ini berporos pada aspek pembangunan, lebih khususnya pembangunan ekonomi atau pertumbuhan ekonomi. Gagasan inti teori pembangunan adalah asumsi bahwa pertumbuhan ekonomi merupakan motor penggerak terciptanya kesejahteraan sosial dan progres politik.

Kesejahteraan sosial dicapai dibawah naungan sistem kapitalisme. Sedangkan progres politik dicapai dengan diterapkannya sistem demokrasi. Pembangunan melalui kapitalisme akan membawa masyarakat dari tradisional, terbelakang, dan tribal menuju masyarakat yang modern, maju, dan progress. Apabila masyarakat mengalami transformasi menjadi masyarakat yang modern, aspek politik akan bergerak ke arah demokrasi. Dua konsep ini: kapitalisme dan demokrasi adalah poros utama teori pembangunan.

Berdasarkan observasi dan wawancara, pembangunan jalan tol menjadi sumber kesejahteraan masyarakat dengan mekanisme tarif bagi pengguna jalan tol. Transparansi dan bentuk tanggung jawab pemerintah sebagai penggagas kebijakan harus mampu menjawab permasalahan bangsa dengan baik. Memajukan suatu bangsa bukanlah hal yang mudah. Padahal dengan penduduk lebih dari 230 juta jiwa dan kekayaan alam yang melimpah harusnya Indonesia bisa memanfaatkannya secara maksimal.

Latar belakang pembangunan tol sebetulnya adalah secara sederhana oleh karena parameter kemajuan bangsa diukur dengan kemajuan ekonomi bangsa. Negara yang disebut maju jika perekonomiannya baik. Pendapatan perkapita besar, pertumbuhan ekonomi tinggi dan lain sebagainya. Dalam meningkatkan perekonomian negara tentu tidak terlepas dari kebutuhan infrastruktur. Infrastruktur menjadi kebutuhan dasar penduduk suatu negara secara ekonomi dan sosial. Seperti misal, fasilitas transportasi, bangunan institusional dan komersial, pembangunan irigasi, drainase dan pengendali banjir, fasilitas air bersih dan air kotor, fasilitas olahraga rekreasi dan lain sebagainya. Dalam hal ini, infrastruktur transportasi menjadi hal utama dalam menopang kegiatan perekonomian negara, karena itu infrastruktur transportasi menjadi sangat penting untuk Indonesia. Infrastruktur tol sangatlah penting dimiliki oleh bangsa Indonesia. Jalan tol berfungsi untuk memudahkan para pengguna kendaraan roda empat atau lebih dalam perjalanan.

Tetapi dalam kenyataannya, banyak sekali pengguna jalan di Indonesia diredakan karena kemacetan dan jalan berlubang yang menyebabkan perjalanan

menjadi semakin lama. Hal ini sangat merugikan bagi kendaraan yang dikejar target waktu dalam perjalanan seperti bus, truk perusahaan, serta mobil yang sedang membutuhkan ketepatan waktu sampai tujuan.

Selain implikasi di atas, dari informasi yang diperoleh di lapangan menunjukkan bahwa terdapat beberapa pengaruh seperti lingkungan tercemar, kehilangan pekerjaan akibat dari adanya alih fungsi lahan dan penimbunan tanah yang berefek pada lahan pertanian petani. Mengutip dampak negatif pembangunan adalah sebagai berikut:

- a. Berkurangnya sumber daya; Sumber daya yang berkurang yang dimaksud adalah sumber daya alam. Sumber daya alam adalah segala sesuatu yang terkandung atau terdapat di alam”. Dampak dari adanya pembangunan diantaranya adalah sumber daya berkurang karena dalam setiap pembangunan pasti akan ada daerah yang digusur atau terbongkar. Seperti penebangan hutan untuk pembangunan jalan.
- b. Pencemaran lingkungan; Pencemaran lingkungan adalah “masuknya limbah hasil kegiatan manusia kedalam suatu wilayah tertentu sehingga kualitas lingkungan wilayah tersebut menjadi berubah tidak sesuai lagi dengan peruntukannya”. Dengan adanya pembangunan bisa terjadi pencemaran lingkungan dari hasil pembangunan yang dilakukan. Seperti contoh pembangunan jalan yang dapat mengakibatkan polusi udara karena debu dari hasil perataan jalan dan polusi suara karena kerasnya suara mesin-mesin dalam membuat jalan yang membuat masyarakat sekitarnya terganggu.

Berkaitan dengan sistem kapitalis, Schumpeter mengemukakan beberapa pendapat, seperti telah disinggung di muka, yaitu sistem kapitalis merupakan system yang paling cocok bagi timbulnya inovasi, pembangunan ekonomi, dan pertumbuhan ekonomi. Dengan demikian, menurut Schumpeter, bagi negara-negara sedang berkembang yang berusaha mengejar kemajuan ekonomi (pertumbuhan output) maka sistem kapitalis tersebut sangat sesuai untuk diterapkan. Wujud konkrit dari manifestasi sistem kapitalis tersebut adalah pada kebijakan pembangunan jalan tol Trans Kalimantan. Hal demikian menjadi penunjang pertumbuhan ekonomi negara melalui pajak kendaraan yang melintasi tol tersebut.

Dalam teori pembangunan ada unsur kapitalis, hal ini bertujuan untuk mempercepat pendapatan daerah maupun nasional. Ada yang luput dari perhatian pemerintah bahwa frekuensi pengguna jalan tol hanya bisa digunakan oleh kelas menengah keatas, ini menjadi problem yaitu ada ketimpangan dalam sistem tersebut. Hal lainnya adalah soal kurang perhatian pemerintah dalam analisis dampak lingkungan pembangunan tol tersebut. Pembangunan tol sudah seharusnya memperhatikan dampak atau akibat-akibat yang ditimbulkan.

## **2. Persepsi Masyarakat Terhadap Pembangunan Jalan Tol Trans Kalimantan Teluk Dalam Di Kabupaten Kutai Kartanegara**

Hasil penelitian menunjukkan bahwa masyarakat setempat ada yang memiliki persepsi positif dan sebaliknya, tentu dengan dasar pemikiran yang kuat atas apa yang mereka lihat dan rasakan dari adanya pembangunan jalan tol tersebut. Menurut Sarlito yang mengutip dari J.B. Watson (2011: 13) bahwa

“persepsi adalah setiap tingkah laku pada hakekatnya merupakan tanggapan atau balasan (response) terhadap rangsangan (stimulus), karena itu rangsang sangat mempengaruhi tingkah laku.” Makna respon dalam Kamus Besar Bahasa Indoensia adalah tanggapan, reaksi, jawaban, terhadap suatu gejala, atau peristiwa yang terjadi. Jadi bisa dikatakan respon mempunyai makna yang sama dengan tanggapan.

Menurut fakta di lapangan bahwa pembangunan jalan tol selain direspon positif dengan menyepakati adanya pembangunan jalan tol juga terdapat beberapa persepsi masyarakat dalam mengkritisi mekanisme tenaga kerja dan beberapa hal substansial lainnya. Berdasarkan fakta dilapangan, bahwa perusahaan yang terkait banyak mengadopsi tenaga kerja luar kalimantan sehingga dominasi tersebut menjadi diskursus penting oleh masyarakat setempat. Dalam kegiatan pembangunan maka tidak akan terlepas dari peran pemerintah didalamnya. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia Peran adalah “perangkat tingkah yang diharapkan dimiliki oleh orang yang berkedudukan dalam masyarakat”. Kata peran menurut Soerjono Soekanto adalah “peranan (role) merupakan aspek dinamis kedudukan (status). Apabila seseorang melaksanakan hak dan kewajibannya sesuai dengan kedudukannya, dia menjalankan suatu peranan. Berdasarkan beberapa definisi di atas dapat disimpulkan bahwa peran merupakan fungsi seseorang yang memiliki kedudukan dan tugas dalam masyarakat. Maka peran pemerintah dapat dipahami sebagai fungsi pemerintah dalam menjalankan tugas dimasyarakat.

Alih fungsi lahan yang terjadi karena adanya pembangunan jalan tol tersebut membawa dampak yang cukup besar bagi para petani, karena kebun dan sawah mereka digusur untuk kepentingan pembangunan tersebut. Dari teori pengembangan wilayah, pembangunan tersebut merupakan kemajuan yang dapat dirasakan oleh para petani. Nantinyadenganadanya akses jalan yang baik, para petani dapat dengan mudah mengirim hasil taninya ke pihak kedua atau pengolah bahan mentah menjadi setengah jadi dan bahkan menjadi bahan setengah jadi menjadibahan jadi atau siap dijual kekota dan daerah lain sehingga tercipta kemakmuran dari wilayah tersebut.

Dalam penyelenggaraan jalan tol tersebut, terdapat proses pembangunan yang sedang berlangsung sehingga membutuhkan tenaga kerja yang sangat banyak. Berarti secara tidak langsung dapat mengurangi pengangguran di daerah terkait, khususnya di Provinsi Kalimantan dan sekitarnya. Proyek infrastruktur jalan yang telah dikerjakan saat ini diharapkan akan memberikan dampak positif bagi pembukaan lapangan kerja di beberapa daerah. Setiap proyek diperkirakan menyerap ribuan tenaga kerja dalam proses pengerjaannya.

Fakta di lapangan adalah, adanya pembangunan jalan tol tersebut dimana terjadi alih fungsi lahan seperti disebutkan di atas mengakibatkan adanya masyarakat yang kehilangan pekerjaan. Teori struktural fungsional melihat masyarakat sebagai sebuah keseluruhan sistem yang bekerja untuk menciptakan tatanan dan stabilitas sosial. Teori ini sering disebut juga perspektif fungsionalisme, dicetuskan oleh Emile Durkheim. Durkheim banyak mengkaji tentang tatanan sosial dan bagaimana masyarakat dapat hidup harmonis.

Fungsionalisme fokus pada struktur sosial yang levelnya makro. Beberapa tokoh sosiologi yang terpengaruh oleh teori fungsionalisme Durkheim diantaranya, Talcott Parsons dan Robert K. Merton.

Teori struktural fungsional relevan dengan permasalahan penelitian ini. Fungsionalisme melihat individu sebagai bagian dari masyarakat yang berada dalam sistem sosial yang besar. Sistem sosial ini bekerja untuk menciptakan stabilitas tatanan sosial. Masyarakat, dengan demikian adalah kumpulan dari individu-individu yang bekerja dalam sebuah sistem untuk menjaga stabilitas sosial. Durkheim sendiri melihat masyarakat sebagaimana organisme. Organisme tersusun atas beberapa komponen yang memainkan peranannya masing-masing. Apabila masing-masing komponen bergerak sendiri, organisme akan mengalami disfungsi atau gagal berfungsi. Teori struktural fungsional melihat institusi atau lembaga sosial sebagai komponen dari sistem sosial. Masing-masing lembaga didesain untuk menjalankan fungsinya.

Permasalahan seperti di lapangan ialah kehilangan pekerjaan dan belum adanya akses jalan umum bagi masyarakat setempat tidak terlepas dari peran pemerintah. Implikasi dari pembangunan jalan tol tersebut harus dijadikan diskursus untuk dicari pemecahan masalahnya. Penggusuran lahan dan masalah lainnya jelas-jelas sangat berefek pada mata pencaharian masyarakat setempat sehingga menjadi lenyap dan kehilangan sumber pendapatan. Ini merupakan masalah serius dan diperlukan tanggapan atau kepekaan sosial pemerintah sebagai penanggung jawab.

Peran Pemerintah dalam pembangunan menurut Siagian aparatur pemerintah memainkan peranan yang dominan dalam proses pembangunan. Peran aparatur pemerintah yang diantaranya adalah sebagai stabilisator, katalisator, modernisator, kepeloporan dan orientasi kerja. kegiatan pembangunan tertentu. Untuk lebih rinci penjelasan tersebut dijelaskan sebagai berikut:

1. Stabilisator, peran pemerintah adalah stabilitas mutlak perlu terpelihara dalam kehidupan suatu Negara bangsa. Tanpa adanya stabilitas, keamanan, ketertiban, kerukunan akan terganggu. Bahkan kegiatan pembangunan dalam rangka meningkatkan kesejahteraan seluruh rakyat akan tidak berhasil.
2. Katalisator, aparatur pemerintah harus mampu berperan memperlancar terjadinya perubahan yang akan membawa dampak positif di samping secara dini mampu mendeteksi perubahan yang akan berdampak negatif serta akan mengambil langkah-langkah preventif yang diperlukan. Salah satu indikator keberhasilan aparatur pemerintah memainkan peranan tersebut ialah apabila perubahan tersebut terjadi tanpa adanya berbagai gejolak sosial.
3. Modernisator, melalui pembangunan, setiap Negara ingin menjadi Negara yang kuat, mandiri, diperlakukan sederajat oleh Negara-negara lain. Untuk mewujudkan hal tersebut, diperlukan antara lain: penguasaan ilmu pengetahuan, kemampuan dan kemahiran manajerial, kemampuan mengolah kekayaan alam yang dimiliki sehingga memiliki nilai tambah yang tinggi, sistem pendidikan nasional yang andal yang menghasilkan sumber daya

manusia yang produktif, landasan kehidupan politik yang kukuh dan demokratis, memiliki visi yang jelas tentang masa depan yang diinginkan sehingga berorientasi pada masa depan.

4. Kepeloporan, selaku pelopor aparatur pemerintah dapat memainkan peranan penting dalam memperkenalkan dan membantu masyarakat menerapkan cara-cara kerja baru tersebut, misalnya melalui penyuluhan, penerangan, percontohan dan lain sebagainya. Aparatur pemerintah akan mampu memainkan peranan tersebut apabila dikalangan mereka sendiri terdapat jiwa kepeloporan. Artinya peranan penting itu dapat dimainkan secara efektif apabila aparatur pemerintah sendiri tidak puas dengan caracara kerja yang rutinistik, mekanistik dan repetitif.
5. Orientasi Kerja, apapun yang dilakukan oleh aparatur pemerintah, kesemuanya harus dikaitkan dengan dan diarahkan kepada tercapainya tujuan Negara yang bersangkutan. Telah umum diketahui bahwa tujuan akhir suatu Negara jangkauan waktunya jauh kedepan dan sifatnya pun relatif tidak terbatas. Pada hal sarana dan prasarana, tenaga dan kemampuan untuk mencapai tujuan tersebut selalu terbatas, oleh karena itu orientasi kerja yang tepat dianut oleh aparatur pemerintahan adalah efisiensi, efektivitas dan produktivitas kerja.

Dalam konteks pembangunan jalan tol Trans Kalimantan jelas merupakan hadirnya peran dan fungsi struktur suatu lembaga. Sebuah struktur yang terikat oleh tanggung jawab serta peran dan fungsinya menjadi dorongan untuk melakukan transformasi pembangunan ke arah yang baik melalui pembangunan

jalan tol tersebut. Struktur yang difungsikan dengan baik akan menghasilkan tujuan yang hendak dicapai, pihak pemerintah dan pihak swasta pengelola pembangunan tersebut menjadi penentu keberhasilan.

Dalam pandangan Robert K.Merton seorang pentolan teori struktural fungsional ini berpendapat bahwa objek analisa sosiologi adalah fakta sosial seperti: peranan sosial, pola-pola instutional, proses sosial, organisasi kelompok, pengendalian sosial dan sebagainya. Hampir semua penganut ini kecendrungan untuk memusatkan perhatiannya kepada fungsi suatu fakta sosial terhadap fakta sosial yang lain. Hanya saja menurut Merton pula, sering terjadi pencampuradukan antara motif-motif subjektif dengan pengertian fungsi. Padahal perhatian struktural fungsional harus lebih banyak di tujukan kepada fungsi-fungsi di bandingkan motif-motif.

Pembangunan jalan tol tersebut bersumber dari struktural lembaga pemerintahan dengan memperhatikan undang-undang dalam menentukan kebijakan. Pembangunan yang masif dilakukan saat ini, menurut hemat penulis adalah bagian dari upaya pemerataan pembangunan sehingga memperkecil kesenjangan pembangunan. Melihat realitas dan tanggapan masyarakat terkait pembangunan tol tersebut ditinjau dari dua sisi yaitu merespon positif dan negatif. Perbedaan pandangan ini merupakan hal yang lumrah apalagi dalam konteks pembangunan tol yang kita ketahui memiliki implikasi yang luas. Pandangan masyarakat ini perlu menjadi pertimbangan bagi pemangku kepentingan yang ada di birokrasi pemerintah. Dampak negatif seperti yang disampaikan adalah mengangkat soal ekologi atau kerusakan lingkungan.

## **BAB VI**

### **SIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. Simpulan**

Penulis menyimpulkan sebagai berikut: *Pertama*, Bentuk implikasi sosial pembangunan jalan tol Trans Kalimantan terhadap masyarakat Teluk Dalam di Kabupaten Kutai Kartanegara menunjukkan dalam konteks pembangunan jalan tol Trans Kalimantan, penulis menggunakan pendekatan teori pembangunan yang berporos pada aspek pembangunan, lebih khususnya pembangunan ekonomi atau pertumbuhan ekonomi. Gagasan inti teori pembangunan adalah asumsi bahwa pertumbuhan ekonomi merupakan motor penggerak terciptanya kesejahteraan sosial dan progres politik. Berdasarkan observasi dan wawancara, pembangunan jalan tol menjadi sumber kesejahteraan masyarakat dengan mekanisme tarif bagi pengguna jalan tol. Transparansi dan bentuk tanggung jawab pemerintah sebagai penggagas kebijakan harus mampu menjawab permasalahan bangsa dengan baik. Kesejahteraan sosial dicapai dibawah naungan sistem kapitalisme. Selain implikasi di atas, dari informasi yang diperoleh di lapangan menunjukkan bahwa terdapat beberapa pengaruh seperti lingkungan rusak, kehilangan pekerjaan akibat dari adanya alih fungsi lahan dan penimbunan tanah yang berefek pada lahan pertanian petani.

*Kedua*, Persepsi masyarakat terhadap pembangunan jalan tol Trans Kalimantan Teluk Dalam di Kabupaten Kutai Kartanegara bahwa menurut fakta di lapangan bahwa pembangunan jalan tol selain direspon positif dengan

menyepakati adanya pembangunan jalan tol juga terdapat beberapa persepsi masyarakat dalam mengkritisi mekanisme tenaga kerja dan beberapa hal substansial lainnya. Berdasarkan fakta dilapangan, bahwa perusahaan yang terkait banyak mengadopsi tenaga kerja luar kalimantan sehingga dominasi tersebut menjadi diskursus penting oleh masyarakat setempat. Dalam kegiatan pembangunan maka tidak akan terlepas dari peran pemerintah didalamnya. Permasalahan seperti di lapangan ialah kehilangan pekerjaan dan belum adanya akses jalan umum bagi masyarakat setempat tidak terlepas dari peran pemerintah. Implikasi dari pembangunan jalan tol tersebut harus dijadikan diskursus untuk dicari pemecahan masalahnya. Penggusuran lahan dan masalah lainnya jelas-jelas sangat berefek pada mata pencaharian masyarakat setempat sehingga menjadi lenyap dan kehilangan sumber pendapatan. Ini merupakan masalah serius dan diperlukan tanggapan atau kepekaan sosial pemerintah sebagai penanggung jawab.

## **B. Saran**

Beberapa saran berikut menjadi rekomendasi bagi beberapa pihak terkait pembangunan jalan tol Trans Kalimantan yaitu :

1. Bagi pihak pemerintah; pembangunan jalan tol harusnya dilihat lebih dalam implikasinya khusus bagi masyarakat setempat atau yang berada di sekitar area pembangunan tersebut. Permasalahan yang terjadi di lapangan adalah masyarakat kehilangan pekerjaan dan tidak adanya akses jalan umum bagi masyarakat setempat.

2. Bagi perusahaan; dalam mekanisme rekrut anggota tenaga kerja seharusnya juga menyediakan kuota lebih bagi masyarakat setempat sehingga setelah alih fungsi lahan mereka tetap memiliki lapangan pekerjaan sampai pada target waktu yang diagendakan.
3. Bagi masyarakat setempat; perlu suatu gerakan sosial aspirasi dari permasalahan yang dirasakan bertujuan agar masalahnya bisa terpecahkan.

## DAFTAR PUSTAKA

- Astria, Widyastuti. (2009). *Analisis Hubungan antara Produktivitas Pekerja dan Tingkat Pendidikan Pekerja terhadap Kesejahteraan Keluarga di Jawa Tengah*. Economics Development Analysis Journal.
- Vamela, Eva. (2012). *Pengaruh Rencana Pembangunan Jalan Tol Cikopo Palimanan terhadap Perubahan Orientasi Mata Pencaharian Petani di Kabupaten Subang*. Skripsi pada Sarjana Universitas Pendidikan Indonesia Bandung, tidak dipublikasikan.
- Ghozali, Imam dan Anis Chariri. (2007). *Teori Akuntansi*, Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Ginandjar, Kartasmita. (1997). *Konsep Pembangunan yang Berakar Pada Masyarakat*. Surabaya: t.p.
- Halim, Ridwan. (1986). *Hak Milik Keadilan dan Kemakmuran Tinjauan Falsafah Hukum*. Jakarta: Balai Aksara.
- Haryono. (2003). *Teori Pembangunan*. Jakarta: PT Bumi Aksara.
- Hery. (2012). *Cara Mudah Memahami Akuntansi: Inti Sari Konsep Dasar Akuntansi*. Jakarta: Prenada Media Grup.
- Indah Dwi Septiyani (2012). *Kajian Sosial Ekonomi Rumah Tangga yang Terkena Proyek Pembangunan Jalan Tol Seksi 2 Ungaran-aawean*” Skripsi pada Respository Universitas Negeri Semarang. Semarang. tidak dipublikasikan.
- Kuncoro, Mudrajad. (2004). *Otonomi dan Pembangunan Daerah: Reformasi, Perencanaan, Strategi, dan Peluang*, Jakarta: Erlangga.
- Legawa, I Wayan, dkk. (2008). *Ilmu Pengetahuan Sosial*, Jakarta: Pusat Pembukuan Departemen Pendidikan Nasional.
- Mahyu Danil. (2013). *Pengaruh Pendapatan Terhadap Tingkat Konsumsi Pada Pegawai Negeri Sipil Di Kantor Bupati Kabupaten Bireun*, Jurnal Ekonomi Universitas Almuslim Bireuen Vol.IV No. 7.
- Martin, Lipset. (1960). *Political Man: The Social Bases of Politics*. Jakarta: Rajawali Pres.

- Marzali, Amri. (2005). *Antropologi & Pembangunan Indonesia*, Jakarta: Kencana,
- Nofitri. (2009). “*Gambaran Kualitas Hidup Penduduk Dewasa pada Lima Wilayah Jakarta*”, Skripsi, Depok: Universitas Indonesia. Depok. tidak dipublikasikan.
- Nurhadi, dkk. (2009). *Jelajah Cakrawala Sosial IPS untuk Kelas VIII SMP/MTs*, Jakarta: Pusat Perbukuan Departemen Pendidikan Nasional.
- Parwadi, Redatin. (2013). *Sosiologi Pembangunan*. Jakarta: Untan Press.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol
- Rogers, Schoemaker. (2015). *Definisi Pembangunan*. Jakarta: Esis.
- Siagian, Sondang P. (2003). *Administrasi Pembangunan*, Jakarta: PT Bumi Aksara.
- Soekanto, Soerjono. (2013). *Sosiologi suatu Pengantar*, Jakarta: Rajawali Pres.
- Suci Puji Astuti. (2014). “*Pengaruh pembangunan jalan tol Cikampek-Palimanan terhadap kondisi sosial ekonomi masyarakat di kecamatan Kalijati kabupaten Subang*”. Skripsi. Bandung: Universitas Pendidikan Indonesia. Bandung, tidak di publikasikan.
- S. Alam. (2014). *Ekonomi Kurikulum 2013*. Jakarta: Esis.
- Sugiyono. (2013). *Metode Penelitian Pendidikan (Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif dan R&D)*. Bandung: ALFABETA.
- Sugono, Dendy. (2008). *Kamus Bahasa Indonesia*. Jakarta: Pusat Bahasa.
- Sukirno, Sadono. (1996). *Makro Ekonomi*, Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Sumardi, dkk. (1982). *Kemiskinan dan Kebutuhan Pokok*, Jakarta: Rajawali.
- Suprihartoyo, dkk. (2009). *Ilmu Pengetahuan Sosial untuk SMP dan MTS Kelas VII*, Jakarta: Pustaka Perbukuan, Departemen Pendidikan Nasional.
- Tim Penyusun Kamus. (2007). *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka.
- Todaro, dkk. (2011). *Pembangunan Ekonomi*, Jakarta: Penerbit Erlangga.
- Wikipedia. *Jalan Tol*. Diakses pada tanggal 10 Mei 2018

Winarno, Budi. (2013). *Etika Pembangunan*, Yogyakarta:Center for Academic Publishing Service.

Zarina. (2013). *Dampak pembangunan Jalan Tol Gempol Pandaan terhadap Kondisi sosial ekonomi penduduk di Desa Wonokoyo Kecamatan Beji Kabupaten Pasuruan*, Skripsi pada Universitas Negeri Surabaya, Surabaya.

<http://kaltim.tribunnews.com/2018/03/23/gubernur-akan-lakukan-soft-opening-jalan-tol-balikpapan-samarinda-catat-tanggalnya> (Diakses tanggal 13 Oktober 2018)

<http://industri.bisnis.com/read/20180226/45/742962/jalan-tol-balikpapan-samarinda-bisa-digunakan-januari-2019> (Diakses tanggal 13 Oktober 2018)

<https://finance.detik.com/infrastruktur/d-4099752/apa-kabar-proyek-jalan-tol-pertama-kalimantan> (Diakses tanggal 13 Oktober 2018)

<https://finance.detik.com/infrastruktur/d-4171044/bisa-dipakai-2019-ini-rute-jalan-tol-balikpapan-samarinda> (Diakses tanggal 13 Oktober 2018)

## Lembar Observasi

**Tempat Observasi : Kelurahan Teluk Dalam**

No.	Aspek yang diamati	Keterangan
1.	Deskripsi umum daerah penelitian	✓
2.	Deskripsi khusus latar penelitian	✓
3.	bentuk implikasi sosial pembangunan jalan tol Trans Kalimantan terhadap masyarakat Teluk Dalam di Kabupaten Kutai Kartanegara	✓
4.	persepsi masyarakat terhadap pembangunan jalan tol Trans Kalimantan Teluk Dalam di Kabupaten Kutai Kartanegara	✓

## **Pedoman Wawancara**

Berikut ini adalah pedoman wawancara dalam penelitian :

1. Apakah bapak/ibu memiliki lahan yang kemudian dibebaskan untuk pembangunan tol?
2. Berapa luas lahan yang dibebaskan dan nilai ganti ruginya?
3. Apa dampak pembangunan tol trans Kalimantan?
4. Bagaimana persepsi anda terhadap pembangunan jalan tol?
5. Apakah anda setuju atau tidak terhadap pembangunan jalan tol?

### **Data Informan dalam Wawancara**

1. Nama : Tajang (TJ)  
Umur : 60 Thn  
JenisKelamin : Laki-Laki  
Jabatan : Tokoh masyarakat  
Alamat : Sungai Nangka
2. Nama : Made (MD)  
Umur : 74 Thn  
JenisKelamin : Laki-Laki  
Jabatan : Petani  
Alamat : Sungai Nangka
3. Nama : Iksan (IS)  
Umur : 24 Thn  
JenisKelamin : Laki-Laki  
Jabatan : Tokoh masyarakat  
Alamat : Sungai Nangka
4. Nama : Sinar (SN)  
Umur : 62 Thn  
JenisKelamin : Perempuan  
Pekerjaan : Petani  
Alamat : Sungai Nangka
5. Nama : Page (PG)  
Umur : 75 Thn  
Jenis kelamin : Laki- Laki  
Pekerjaan : Petani  
Alamat : Sungai Nangka
6. Nama : Salehaneng (SG)  
Umur : 72 Thn  
Jenis Kelamin : Laki-Laki

- Pekerjaan : Petani  
Alamat : Sungai Nangka
7. Nama : Pak Sinar  
Umur : 78 Thn  
Jenis Kelamin : Laki-Laki  
Pekerjaan : Pedagang  
Alamat : Sungai Nangka
8. Nama : Asdar  
Umur : 20 Thn  
Jenis Kelamin : Laki-Laki  
Pekerjaan : Sopir buldozer  
Alamat : Sungai Nangka
9. Nama : Rukkah  
Umur : 40 Thn  
Jenis Kelamin : Laki-Laki  
Pekerjaan : Ketua RT  
Alamat : Sungai Nangka
10. Nama : Rusmini  
Umur : 40 Thn  
Jenis Kelamin : Perempuan  
Pekerjaan : Pebisnis  
Alamat : Sungai Nangka

## DOKUMENTASI



*Gambar: Kepala Lurah memperhatikan isi surat izin penelitian (Foto diambil tanggal 20 Juni 2018)*



*Gambar: Sekertaris Desa melihat isi surat izin penelitian (Foto diambil tanggal 20 Juni 2018)*



*Gambar: Wawancara dengan narasumber penelitian( Foto diambil tanggal 22 Juni 2018)*



*Gambar: Narasumber penelitian (Foto diambil tanggal 23 Juni 2018)*



*Gambar: Wawancara dengan narasumber penelitian (Foto diambil tanggal 23 Juni 2018)*



*Gambar: Wawancara dengan narasumber penelitian (Foto diambil tanggal 22 Juni 2018)*



*Gambar: Bersama dengan narasumber penelitian (Foto diambil tanggal 22 Juni 2018)*

## RIWAYAT HIDUP



**Nikawati**, lahir di Teluk Dalam, Kab. Kutai Kartanegara, Provinsi Kalimantan Timur pada tanggal 17 Mei 1993 yang merupakan anak pertama dari tiga bersaudara, buah hati dari pasangan yang berbahagia Bapak Tajang dan Ibu Rusmini. Pendidikan formal dimulai dari SDN 18 Handil dan tamat pada tahun 2006.

Pada tahun yang sama penulis melanjutkan pendidikan di SMPN 2 Dondang dan tamat pada tahun 2009. Pada tahun 2009 penulis melanjutkan pendidikan di SMAN Smarajaku dan tamat pada tahun 2012. Pada tahun 2014 penulis diterima sebagai mahasiswa pada Program Studi Pendidikan Sosiologi Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Muhammadiyah Makassar melalui ujian Seleksi Penerimaan Mahasiswa Baru (SPMB).