

**PERSEPSI MASYARAKAT TERHADAP PEMBANGUNAN  
INFRASTRUKTUR JALAN TOL LAYANG  
A.P PETTARANI DI KECAMATAN  
PANAKKUKANG KOTA  
MAKASSAR**



**SKRIPSI**

*Diajukan Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat guna Memperoleh Gelar Sarjana  
Pendidikan pada Program Studi Pendidikan Sosiologi  
Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan  
Universitas Muhammadiyah Makassar*

**HERMANTO  
10538308914**


**JURUSAN PENDIDIKAN SOSIOLOGI  
FAKULTAS KEGURUAN DAN ILMU PENDIDIKAN  
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR  
2019**


## HALAMAN PENGESAHAN


Skripsi atas nama **Hermanto**, NIM 10538 3089 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, Yudisium pada hari tanggal 1 Februari 2019.

25 Jumadil Awal 1440 H  
Makassar, -----  
31 Januari 2019 M



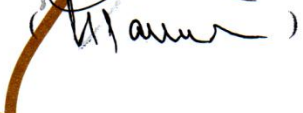

**PANITIA UJIAN**

Pengawas Umum : Prof. Dr. H. Abd. Rahman Rahim, SE, MM. 

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

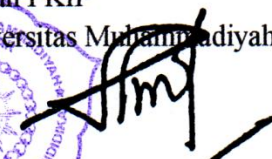
Sekretaris : Dr. Baharullah, M.Pd. (  )

Penguji :

1. Dr. H. Andi Sukri Samsuri, M.Hum. (  )
2. Dr. Hidayah Quraisy, M.Pd. (  )
3. Jamaluddin Arifin, S.Pd., M.Pd. (  )
4. Drs. Hambali, S.Pd., M.Hum. (  )

Mengetahui

Dekan FKIP  
Universitas Muhammadiyah Makassar



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

Ketua Program Studi  
Pendidikan Sosiologi



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

## PERSETUJUAN PEMBIMBING

Judul Skripsi : Persepsi Masyarakat terhadap pembangunan Infrastruktur jalan Tol  
Layang A.P. Pettarani di Kecamatan Panakukang Kota Makassar

Nama : Hermanto

NIM : 10538 3089 14

Prodi : Pendidikan Sosiologi

Fakultas : Keguruan dan Ilmu Pendidikan

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

24 Jumadi Awal 1440 H

Makassar, -----

30 Januari 2019 M

Disahkan oleh:

Pembimbing I

Pembimbing II

  
Dr. Eliza Meivani, M.Si

  
Risa Isai, S.Pd., M.Pd.

Mengetahui

Dekan FKIP  
Universitas Muhammadiyah Makassar

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

Ketua Program Studi  
Pendidikan Sosiologi

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

## MOTTO

*Isy kariman aumutsyahidan (hidup mulia atau  
mati syahid)*

*Masalah adalah suatu keindahan ketika kita  
mampu melewatinya dengan baik,*

*Hadapilah masalah yang ada, karena lari dari  
masalah sama halnya kita lari dari keindahan*

*Berpetualanglah, supaya kelak ada yang bisa  
engkau ceritakan!*

## **PERSEMBAHAN**

*Dengan memanjatkan puji dan syukur kehadirat Allah S.W.T atas karunia, nikmat dan kemudahan yang diberikan sehingga Tugas akhir skripsi ini dapat terselesaikan. Tugas akhir ini saya persembahkan kepada:*

- *Almamater tercinta program studi pendidikan sosiologi*
- *Ibuku tersayang (Nakita), terimakasih atas pengorbanan, kasih sayang, dukungan dan doa yang selalu dipanjatkan untuk mengiringi setiap langkah dalam hidupku.*
- *Ayahku tersayang (Mala), terimakasih atas segala bimbingan, pengalaman dan motifasi serta dukungan ayah selama ini, yang sangat bermanfaat untuk semangat hidup saya dalam menjalani proses.*
- *Keluarga besar Ambe' Una', yang mana dengan motivasi memperbaiki kualitas hidup dari kalian yang membuat saya bertahan di antara perihnya sebuah perjuangan.*
- *Saudara tak sedarahku, Muh. Hamdan, yang selama ini telah banyak mengajarkan makna kata pengorbanan dan perjuangan serta persaudaraan yang sebenarnya.*

- *Keluarga besar UKM Hizbul Wathan, (Rakanda dan Ayunda) yang telah banyak memberikan pelajaran, semangat, dukungan dan pengalamam yang tidak ternilai harganya bagi saya.*
- *Keluarga besar Komunitas Pencinta Alam Savior, AMII (Alhijrah Mahasiswa Islam Indonesia), MASSAMPU (Mahasiswa Sosiologi Massenrempulu), KPMT (Kerukunan Pelajar Mahasiswa Tangru), yang selama ini memberi motivasi dan pengalaman dalam berlembaga sebagai pedoman hidup dalam berproses*
- *Teman-teman P2K dan Keluarga besar SMP Negeri 3 Bantaeng, yang mengajarkan arti sosial yang sebenarnya dalam hidup saya.*
- *Keluarga besar Pendidikan sosiologi 14 E, teman seperjuangan sampai pada tahap akhir di kampus Unismuh Makassar.*

## ABSTRAK

**Hermanto. 2019.** *persepsi Masyarakat Terhadap Pembangunan Infrastruktur Jalan Tol Layang A.P Pettarani di Kecamatan Panakkukang Kota Makassar.* Program Studi Pendidikan Sosiologi Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Muhammadiyah Makassar. Pembimbing Eliza Meiyani, dan Risfaisal.

Persepsi Masyarakat Terhadap Pembangunan Infrastruktur Jalan Tol Layang A.P Pettarani di Kecamatan Panakkukang Kota Makassar. Rumusan masalah dari penelitian ini adalah bagaimana persepsi masyarakat terhadap pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani Kecamatan Panakkukang Kota Makassar dilihat dari segi pengaruhnya terhadap kesejukan lingkungan sekitar dan bagaimana persepsi masyarakat terhadap pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani Kecamatan Panakkukang Kota Makassar di lihat dari pengaruhnya terhadap kelancaran arus kendaraan di Kota Makassar.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui persepsi masyarakat terhadap pembangunan pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani Kecamatan Panakkukang Kota Makassar dari segi pengaruhnya terhadap lingkungan sekitar dan untuk mengetahui bagaimana persepsi masyarakat terhadap pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani Kecamatan Panakkukang Kota Makassar di lihat dari segi pengaruhnya terhadap kelancaran arus lalu lintas di Kota Makassar.

Jenis penelitian ini adalah penelitian fenomenologis dngan menggunakan metode kualitatif yang bertujuan untuk memhami persepsi masyarakat terhadap pembangunan infrastruktur jalan tol layang A.P Pettarani di lihat dari segi pengaruhnya terhadap kesejukan lingkungan sekitar dan segi pengaruhnya terhadap kelancaran arus kendaraan di kota Makassar. Dalam penelitian ini, yang menjadi informan adalah masyarakat yang berada di sekitar jalan A.P Pettarani yang dianggap bisa memberikan informasi atau data yang sesuai dengan penelitian. Pengumpulan data dengan cara observasi, wawancara mendalam, teknik dokumentasi.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa (i) Persepsi masyarakat terhadap pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani kecamatan Panakkukang Kota Makassar di lihat dari segi pengaruhnya terhadap kesejukan lingkungan sekitar itu berbeda-beda, tergantung dari tingkat stimulus yang mereka dapat secara individu dari proses pembangunan yang berlangsung, karena masyarakat yang terkena dampak lebih dominan pada masyarakat yang dekat dengan lokasi pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani tersebut. (ii) Persepsi masyarakat terhadap pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani kecamatan Panakkukang Kota Makassar di lihat dari segi pengaruhnya terhadap kelancaran arus kendaraan di kota Makassar pada dasarnya sama antara masyarakat dekat dengan masyarakat jauh, sama-sama mengeluhkan dampak dari pembangunan jalan tol layang ini.

**Kata Kunci : Persepsi Masyarakat Terhadap Pembangunan Infrastruktur**

## KATA PENGANTAR



*AssalamuAlaikumWarahmatullahiWabarakatuh*

Penulis mengawali pengantar ini dengan rasa syukur yang amat teramat dalam kepada Allah s.w.t yang telah memberikan petunjuk, kekuatan, waktu serta kesempatan dan juga umur yang panjang sehingga penulis dapat menyusun skripsi ini sebagai syarat untuk menyelesaikan study di Universitas Muhammadiyah Makassar terkhusus Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan (FKIP) tepat pada waktunya.

Salam dan shalawat penulis haturkan kepada Baginda Nabi Muhammad s.a.w. Nabi yang membawa perubahan fundamental dalam sikap dan perbuatan manusia. Berkat karunia Allah s.w.t, yang tiada terkira yang masih memberi kesempatan serta nikmat hidup, sehingga dengan segala keterbatasan yang penulis miliki akhirnya skripsi ini telah selesai dan sampai dihadapan para pembaca, dan dengan segala kerendahan hati penulis mengucapkan terima kasih kepada:

Kedua Orang Tua Penulis yang telah memberikan dorongan dan semangat dalam penyusunan karya ilmiah ini, terimah kasih atas kasih sayang yang kalian berikan selama ini. Prof. Dr. H. Abdul Rahman Rahim, S.E., M.M., selaku Rektor Universitas Muhammadiyah Makassar. Erwin Akib, SP.d. ,M.Pd., P.h.D. selaku Dekan Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Muhammadiyah Makassar, beserta stafnya. Drs. H. Nurdin M.Pd. selaku Ketua Jurusan Pendidikan sosiologi FKIP Universitas Muhammadiyah Makassar, Dr, Eliza Meiyani.M.S.I. selaku Pembimbing 1, Risfaisal S.Pd.,M.Pd. selaku pembimbing 2, dan Segenap rekan-rekan mahasiswa khususnya Jurusan Pendidikan sosiologi semoga kebersamaan kita merupakan ibadah dan memberikan hikmah yang berguna bagi kita semua dalam mengarungi kehidupan ini. Serta semua pihak yang telah membantu penulis dalam kelancaran penyusunan skripsi ini. Semoga bantuan dan dukungannya mendapat balasan yang setimpal dari Allah s.w.t.



Meskipun demikian, penulis menyadari bahwa dalam penyusunan skripsi ini masih banyak kekeliruan dan kekurangan yang membutuhkan penyempurnaan, oleh karenanya diharapkan kepada para pembaca, agar kiranya mampu memberikan saran dan kritikan yang sifatnya membangun guna penyempurnaan skripsi ini.

Akhirnya, harapan penulis semoga tulisan ini bermanfaat bagi pembaca dan semoga bantuan yang telah diberikan bernilai ibadah di sisi Allah s.w.t, dan mendapat pahala yang setimpal.Aamiin.

Makassar, Januari 2019

**Hermanto**  
**10538 308914**

## DAFTAR ISI

<b>HALAMAN SAMPUL</b> .....	<b>i</b>
<b>HALAMAN PENGESAHAN</b> .....	<b>ii</b>
<b>LEMBAR PENGESAHAN</b> .....	<b>iii</b>
<b>PERSETUJUAN PEMBIMBING</b> .....	<b>iv</b>
<b>SURAT PERNYATAAN</b> .....	<b>v</b>
<b>SURAT PERJANJIAN</b> .....	<b>vi</b>
<b>MOTTO DAN PERSEMBAHAN</b> .....	<b>vii</b>
<b>ABSTRAK</b> .....	<b>viii</b>
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	<b>ix</b>
<b>DAFTAR ISI</b> .....	<b>xi</b>
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	<b>xiv</b>
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	<b>xv</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN</b> .....	<b>1</b>
A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah.....	7
C. Tujuan Penelitian.....	8
D. Manfaat Penelitian.....	8
E. Defenisi Operasional.....	10
<b>BAB II KAJIAN PUSTAKA</b> .....	<b>12</b>
A. Kajian Teori.....	12
B. Pengertian Persepsi.....	16
C. Pengertian Masyarakat.....	24
D. Pengertian Pembangunan.....	28
E. Kerangka Fikir.....	30

F. Deskripsi Fokus Penelitian.....	31
<b>BAB III METODE PENELITIAN .....</b>	<b>33</b>
A. Jenis Penelitian.....	33
B. Lokasi Penelitian.....	34
C. Informan Penelitian.....	34
D. Jenis Dan Sumber Data .....	35
E. Instrumen Penelitian.....	36
F. Teknik Pengumpulan Data.....	36
G. Analisis Data .....	37
H. Teknik Keabsahan Data .....	38
<b>BAB IV GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN .....</b>	<b>40</b>
A. Letak Geografis Kecamatan Panakkukang .....	40
B. Luas Wilayah Kecamatan Panakkukang.....	40
C. Kondisi Demografi.....	42
D. Potensi Penunjang di Kecamatan Panakkukang .....	44
E. Icon Kota Makassar.....	46
<b>BAB V HASIL PENELITIAN .....</b>	<b>52</b>
A. Karakteristik Informan.....	52
B. Persepsi Masyarakat Tentang Kesejukan Lingkungan Pada Proses Pembangunan Jalan Tol Layang A.P Pettarani.....	54
C. Bentuk Pengawasan Pemerintah Terhadap Pembangunan Jalan Tol Layang A.P Pettarani di Kecamatan Panakkukang Kota Makassar.....	81

<b>BAB VI SIMPULAN DAN SARAN .....</b>	<b>91</b>
A. SIMPULAN .....	91
B. SARAN .....	92
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>93</b>
<b>LAMPIRAN-LAMPIRAN</b>	

## DAFTAR TABEL

<b>Tabel</b>	<b>Halaman</b>
Tabel 4.1 Luas Daerah Menurut Kelurahan di Kecamatan Panakkukang .....	41
Tabel 4.2. Jumlah Penduduk Menurut Kelurahan di Kecamatan Panakkukang ...	42
Tabel 4.3. Jumlah penduduk Kecamatan Panakkukang berdasarkan jenis kelamin .....	43
Tabel 5.1 karakteristik Informan .....	52

## **DAFTAR GAMBAR**

<b>Gambar</b>	<b>Halaman</b>
Gambar 2.1. Kerangka Pikir.....	31
Gambar 4.1. Peta wilayah kecamatan Panakkukang.....	46
Gambar 5.1. Suasana proses pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani .....	59
Gambar 5.2. penggunaan alat berat dan penutupan bada jalan A.P Pettarani.....	65
Gambar 5.3 Suasana macet di Jalan A.P Pettarani.....	67

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **A. Latar Belakang Masalah**

Pembangunan adalah bukti nyata dari peradaban manusia di permukaan bumi ini. Dalam segala bidang, hal yang paling mendukung adalah Pembangunan, baik pembangunan pada bidang sosial, ekonomi, politik agama kebudayaan maupun bidang yang lain yang menyangkut tatanan hidup masyarakat di dunia ini secara keseluruhan.

Untuk meningkatkan kualitas hidup manusia dalam segala aspek kehidupannya, hal yang paling urgent yang kemudian harus dibenahi adalah persoalan fasilitas-fasilitas pendukung yang kemudian akan menunjang proses perkembangan kualitas dan kesejahteraan hidup manusia secara umum.

Pembangunan infrastruktur utamanya adalah hal yang paling berpengaruh dalam pengembangan kualitas keseharian manusia dalam segala aspek kehidupan, baik infrastruktur yang mendukung segala bidang maupun infrastruktur yang hanya menjadi pendukung bagi perkembangan salah satu bidang saja, karena tidak bisa kita pungkiri bahwasanya infrastruktur ataupun fasilitas-fasilitas pada setiap bidang itu memiliki perbedaan sesuai dengan fungsinya masing-masing.

Namun ada hal yang kemudian dianggap paling penting dan dianggap paling berpengaruh dalam kehidupan manusia sehingga hal tersebutlah yang kemudian lebih awal dibenahi, misalkan saja pembangunan infrastruktur yang dianggap sangat penting karena menyangkut segala bidang dalam kehidupan manusia.

Seperti halnya pembangunan infrastruktur di kota-kota besar di dunia yang begitu pesat perkembangannya, yang kemudian menjadi pendukung utama dalam meningkatkan kualitas dan kelancaran mobilitas manusia dalam segala bidang. Pembangunan infrastruktur adalah yang paling diutamakan oleh masyarakat dunia karena itu merupakan pendukung dan penunjang kelancaran segala aspek, baik ekonomi, politik, sosial budaya dan lain sebagainya.

Indonesia adalah salah satu negara di dunia yang tak lepas dari perkembangan pembangunan, bahkan sebelum masa penjajahan oleh bangsa barat, pembangunan di Indonesia sudah berkembang pesat, hal ini dapat dilihat dari peninggalan sejarah yang tersebar di seluruh Nusantara ini.

Setelah berakhirnya perang dunia ke dua, barulah Indonesia kembali lagi membenahi pembangunan yang sempat tersendat pada masa peperangan, pada masa Orde lama sampai pada masa Revolusi saat ini perkembangan modernisasi pembangunan di Indonesia semakin pesat, bahkan sekarang sudah hampir merata ke seluruh pelosok dan sampai pada daerah-daerah perbatasan, walaupun belum semua daerah pelosok sudah terjamah oleh pembangunan.

Pengadaan infrastruktur merupakan hal yang sekarang sedang digalakkan oleh pemerintah Indonesia, karena seperti pada kenyataannya bahwa fasilitas pendukung untuk perkembangan segala bidang kehidupan masyarakat di Indonesia masih tergolong belum memadai di sebagian daerah yang masih terdapat dalam cakupan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia ini.

Manajemen pembangunan di Indonesia sekarang ini memang harus diperhatikan sebaik mungkin oleh pemerintah karena di setiap daerah infrastruktur



yang dibutuhkan oleh masyarakat itu berbeda. Pada daerah pelosok mereka lebih membutuhkan jalur akses yang memadai sebagai pendukung utama mobilitas masyarakat dalam memperbaiki tatanan kehidupan mereka.

Makassar sebagai salah satu daerah yang terdapat di Indonesia tidak bisa lepas dari sorotan pembangunan, pasalnya Makassar sebagai Ibu kota Provinsi Sulawesi-Selatan butuh perhatian dalam bentuk pembangunan infrastruktur sebagai pusat dari aktifitas masyarakat Sulawesi-Selatan secara umum. Pembangunan infrastruktur di kota Makassar sampai saat ini belum bisa sepenuhnya mengimbangi kebutuhan masyarakat kota Makassar.

Oleh karena itu dengan berbagai aktifitas masyarakat kota Makassar dalam kehidupan sehari-hari kerap kali terjadi persoalan yang kemudian menjadi hambatan bagi kelancaran kinerja masyarakat di kota Makassar dan pastinya akan menimbulkan dampak yang kurang baik bagi kelangsungan hidup masyarakat kota Makassar.

Dengan berbagai persoalan yang kemudian menjadi hambatan bagi kelancaran aktifitas masyarakat di kota Makassar, maka dapat dikatakan bahwasanya kota Makassar membutuhkan perhatian khusus dari pemerintah pusat maupun pemerintah daerah untuk kemudian membenahi kebutuhan masyarakat sebagai solusi dari persoalan yang ada di kota Makassar ini.

Persoalan seperti banjir, polusi udara, sampah, kemacetan kendaraan merupakan hal yang kemudian dapat secara lumrah kita temui di kota Makassar ini. Hal itulah yang kemudian sampai saat ini selalu diusahakan oleh pemerintah

kota untuk kemudian bagaimana mendapatkan solusi yang tepat bagi persoalan tersebut.

Pada jabatan Walikota Danny Pomanto, pemerintah daerah kota Makassar mencoba menyelaraskan program kerja mereka dengan persoalan yang terjadi di kota Makassar, seperti program “Makassar tidak rantasa” sebagai salah satu program kerja yang diharapkan mampu mengurangi persoalan sampah yang selama ini meresahkan masyarakat kota Makassar, program “Lorong Hijau” yang diharapkan mampu mengatasi persoalan polusi udara di kota Makassar ini juga di galakkan oleh pemerintah kota Makassar.

Seperti halnya di Indonesia di kota-kota besar dunia persoalan kepadatan kendaraan pasti menjadi hal yang mesti dicarikan solusi yang tepat, karena pada umumnya di dunia pembangunan jalan pasti terkendala pada persoalan lahan di perkotaan yang semakin sulit untuk dilakukan pembangunan jalan yang baru maupun pelebaran, maka solusi dari hal tersebut maka masyarakat kota-kota besar di dunia kemudian mengambil langkah alternatif yaitu pembangunan jalan layang.

Untuk persoalan kemacetan kendaraan pemerintah kota makassar menggalakkan pembenahan jalan raya, seperti pelebaran jalan dan pembangunan jalan tol. Bukan hanya di kota Makassar bahkan di Indonesia perkembangan pembangunan infrastruktur berupa jalan raya sangat pesat, terutama di kota-kota besar yang diharapkan mampu memberi dukungan dalam kelancaran segala aspek dalam peningkatan pembangunan di Indonesia, dan juga sebagai solusi dari persoalan tingkat kepadatan kendaraan kota yang sangat luar biasa.

Untuk solusi dari kepadatan kendaraan di kota- kota besar di Indonesia maka pemerintah Indonesia menggalakkan pembangunan jalan tol. Pembangunan jalan tol merupakan salah satu bentuk usaha pemerintah dalam memudahkan masyarakat di Indonesia untuk melakukan mobilitas mereka baik dalam hal ekonomi maupun sosial dengan baik dan cepat. Jalan tol merupakan proyek yang digadang-gadang pemerintah dapat mengurangi kemacetan sampai menjadi sumber pemasukan negara.

Isu kemacetan lalu lintas di kota-kota besar di Indonesia juga termasuk di kota Makassar menjadi persoalan yang paling utama. Untuk memenuhi kepuasan masyarakat, kritik masyarakat dan keluhan masyarakat atas kemacetan lalu lintas tersebut maka perlu dicarikan solusi yang tepat, menanggapi hal tersebut pemerintah kota Makassar juga merancang pembangunan jalan tol, namun jalan tol yang kemudian dirancang adalah jalan tol layang.

Jalan tol layang merupakan langkah cerdas dalam menyelesaikan persoalan kemacetan lalu lintas dalam kota. Disamping itu jalan tol layang juga tidak terlalu banyak menggunakan lahan dalam pembangunannya, hal ini sesuai dengan keadaan kota Makassar yang lahannya sudah sangat minim untuk pembangunan infrastruktur, apatah lagi jalan raya.

Sebelumnya memang sudah ada pembangunan jalan tol di kota Makassar, namun belum bisa sepenuhnya mengatasi kemacetan lalu lintas. Jalan Tol Makassar merupakan jalan tol yang menghubungkan Kota Makassar, Panakkukang, Pelabuhan Soekarno Hatta, Jalan A.P. Pettarani, Kawasan Industri Makassar dan Bandar Udara Hasanuddin.

Untuk lebih memaksimalkan lalu lintas di kota Makassar, Walikota Makassar Danny Pomanto telah menandatangani kesepakatan bersama (*letter of intent*) bersama PT Marga Utama Nusantara, Keduanya bersepakat bekerjasama membangun jalan tol layang dalam kota untuk mengurangi kemacetan.

Kesepakatan ini menjadi langkah awal dalam menjajaki pembangunan jalan layang sepanjang 4,3 kilometer. Pembangunan konstruksi ditargetkan mulai berjalan pada Maret 2018. Kerjasama yang dilakukan dengan Bosowa Mega Nusantara, anak perusahaan dari PT Marga Utama Nusantara yang telah berpengalaman dalam bidang pembuatan jalan tol di Indonesia.

Pemerintah Kota Makassar bersama PT Bosowa Marga Nusantara (BMN) memulai pembangunan proyek jalan tol layang pertama di dalam kota. Rencananya, konstruksi akan membentang sepanjang 4,3 kilometer di atas jalan nasional A.P Pettarani. Direktur utama PT BMN Anwar Toha mengungkapkan, pembangunan bakal memakan waktu 22 bulan. Proyek ini bernilai investasi Rp2,2 triliun tanpa pembebasan lahan.

Adapun yang melatar belakangi peneliti untuk kemudian mengangkat permasalahan ini sebagai bahan penelitian karena walaupun pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani ini tidak memerlukan pembebasan lahan, namun banyak kemudian dampak yang akan sangat berpengaruh, seperti penebangan pohon yang akan merusak kesejukan udara di sekitar jalan A.P Pettarani kecamatan Panakkukang kota Makassar, juga hambatan lalu lintas pada saat proses pembangunan sementara berjalan.

Meninjau dampak dari proses pembangunan jalan ini maka peneliti melihat kemungkinan adanya tanggapan-tanggapan yang mungkin berbeda dari masyarakat yang berada di sekitar pembangunan jalan tol layang ini. Oleh karena itu penulis dalam menuntaskan rasa penasarannya terkait dengan fenomena ini memilih untuk mengamati respon masyarakat kota Makassar terkait proses pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani di kecamatan Panakukang kota Makassar.

Berdasarkan uraian latar belakang masalah mengenai pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani di kecamatan Panakkukang kota Makassar ini maka penulis mengangkat judul penelitian *“Persepsi Masyarakat Terhadap Pembangunan Infrastruktur Jalan Tol Layang A.P Pettarani di Kecamatan Panakkukang Kota Makassar”*

## **B. Rumusan Masalah**

Pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani di kecamatan Panakkukang kota Makassar tidak serta merta direspon dengan baik oleh masyarakat sekitar, pasti banyak perbedaan yang muncul dari setiap masyarakat yang mengamati dan terkena dampak dari pembangunan jalan tol layang ini.

Seperti halnya pembangunan jalan layang maupun jalan tol yang kerap kali digalakkan di Indonesia pada penelitian kali ini sudah ada penelitian sebelumnya yang dianggap peneliti relevan dengan persoalan yang akan di amati yaitu penelitian yang dilakukan oleh Mohammad Johansyah Siregar pada pembangunan jalan layang Pasupati Bandung.

Berdasarkan latar belakang masalah dan penelitian yang dianggap relevan di atas, maka dapat dirumuskan beberapa permasalahan yang ingin dikaji dalam penelitian ini di antaranya:

1. Bagaimana dampak pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani kecamatan Panakkukang kota Makassar terhadap masyarakat dari segi kesejukan lingkungan dan kelancaran arus kendaraan?
2. Bagaimana bentuk pengawasan pemerintah terhadap adanya pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani kecamatan Panakkukang kota Makassar?

### **C. Tujuan Penelitian**

Dalam setiap penelitian pasti yang menjadi alasan utama dilakukannya adalah untuk mencapai target dalam penelitian atau biasa disebut sebagai tujuan penelitian. Dengan melihat pemaparan dari latar belakang sampai pada rumusan masalah di atas, maka peneliti merumuskan tujuan yang akan di capai pada penelitian ini yaitu:

1. Untuk mengetahui dampak dari pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani kecamatan Panakkukang kota Makassar terhadap masyarakat dilihat dari segi pengaruhnya terhadap kesejukan lingkungan sekitar dan kelancaran arus kendaraan.
2. Untuk mengetahui bentuk pengawasan pemerintah terhadap adanya pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani kecamatan Panakkukang kota Makassar

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

Dalam segala penelitian hal yang paling urgent yang menjadi pertanyaan adalah apa manfaat penelitian ini sehingga peneliti mengambil langkah untuk kemudian meneliti sesuatu hal itu. Itulah sebabnya sehingga penelitian kali ini juga mendeskripsikan manfaat penelitian kali ini sebagai harapan dari peneliti yaitu:

##### **a. Manfaat teoritis**

Manfaat secara teoritis bagi disiplin ilmu sosiologi dari penelitian ini diharapkan mampu memberikan sumbangan pemikiran dan wawasan keilmuan dalam dunia pendidikan maupun dunia pembangunan khususnya dengan Program Studi Pendidikan Sosiologi.

Penelitian ini juga diharapkan dapat memberikan pemaparan mengenai dampak pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani kecamatan Panakkukang kota Makassar terhadap masyarakat.

Tidak dapat dipungkiri bahwasannya pembangunan infrastruktur berupa jalan tol layang pasti akan menimbulkan dampak yang signifikan bagi masyarakat kota Makassar ini.

##### **b. Manfaat praktis**

Secara umum, penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi bagi penelitian-penelitian di bidang sosiologi pembangunan maupun kajian ilmu lain yang berkaitan dengan penelitian ini. Hasil penelitian ini terutama diharapkan dapat memberikan kontribusi dalam menganalisis dampak terhadap masyarakat

dan bentuk pengawasan pemerintah terhadap pembangunan yang kerap digalakkan oleh pemerintah Indonesia khususnya pemerintah kota Makassar ini.

Secara khusus, hasil penelitian ini diharapkan dapat dimanfaatkan sebagai masukan dalam meninjau kembali dampak dan persepsi masyarakat terhadap pembangunan jalan tol A.P Pettarani kecamatan Panakkukang kota Makassar.

Secara rinci, beberapa manfaat penelitian tersebut dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Bagi peneliti

Penelitian ini dapat memberikan wawasan dan pengetahuan mengenai dampak pembangunan bagi masyarakat dan bentuk pengawasan pemerintah terhadap pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani di kecamatan panakukang kota Makassar.

2. Bagi Masyarakat luas

Semoga dengan adanya penelitian ini masyarakat akan lebih sadar lagi terkait dengan pentingnya pembangunan dan kemudian mampu mengantisipasi dari awal dampak-dampak yang kemudian akan di timbulkan dari adanya proses pembangun an di daerah sekitar sehingga tidak menjadi persoalan ketika pembangunan sudah berlangsung.

## **E. Defenisi Operasional**

- a. Pengertian persepsi

Persepsi adalah proses bagaimana seseorang menyeleksi, mengatur, dan menginterpretasikan masukan-masukan informasi untuk menciptakan gambaran keseluruhan yang berarti (dalam kotler 2000). Sedangkan menurut Robbins



persepsi merupakan sebuah proses yang ditempuh masing-masing individu untuk mengorganisasikan serta menafsirkan kesan dari indra yang dimiliki agar memberikan makna bagi lingkungan sekitar.

b. Pengertian masyarakat

Masyarakat adalah golongan besar atau kecil yang terdiri atas beberapa manusia, yang sendirinya bertalian secara golongan dan saling memengaruhi satu sama lain (dalam herabudin, 2015). Sedangkan J.L.Gillin dan J.P.Gillin menyatakan bahwa masyarakat adalah kelompok manusia yang terbesar mempunyai tradisi, kebiasaan, sikap dan perasaan persatuan yang sama.

c. Pengertian pembangunan

Pembangunan adalah setiap kegiatan terencana yang dilakukan untuk menuju perubahan ke arah yang lebih baik. Selain definisi diatas ada banyak sekali definisi pembangunan menurut para ahli, misalnya menurut Mohammad Ali, pembangunan adalah setiap upaya yang dikerjakan secara terencana untuk melaksanakan perubahan yang memiliki tujuan utama untuk memperbaiki dan menaikkan taraf hidup, kesejahteraan, dan kualitas manusia.

Sedangkan menurut Inayatullah pembangunan merupakan kegiatan perubahan menuju ke pola-pola masyarakat yang lebih baik dengan mengedepankan nilai-nilai kemanusiaan yang dapat membuat sekelompok masyarakat memiliki kendali yang lebih besar terhadap kondisi lingkungan dan juga tujuan politiknya, serta membuat warganya menjadi lebih memiliki kontrol terhadap kehidupan diri sendiri.

## **BAB II**

### **KAJIAN PUSTAKA**

#### **A. Kajian Teori**

Terkait dengan pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani di kecamatan Panakukang kota Makassar maka peneliti dapat melihat bahwa ada kemudian perbedaan tanggapan terkait dengan dampak pembangunan yang dikemukakan masyarakat luas khususnya masyarakat yang berada di sekitaran tempat pembangunan jalan tol layang tersebut.

Perbedaan karakter masyarakat pasti akan berpengaruh pada proses interpretasi yang ada pada masyarakat secara pribadinya masing-masing. Dalam memberi tanggapan masyarakat juga pasti akan dipengaruhi oleh faktor internal maupun faktor eksternal dari masyarakat tersebut.

Maka dari itu penulis kali ini menggunakan sebuah teori yang dikemukakan oleh salah seorang ahli sebagai teori utama (*grand theory*), yang kemudian digunakan sebagai pendekatan dalam meneliti. Pada penelitian persoalan kali ini teori yang digunakan yaitu teori modernisasi pembangunan yang dikemukakan oleh David H. Smith dan Alex Inkeles.

Teori yang dikemukakan oleh kedua ahli tersebut merupakan teori modernisasi pembangunan klasik yang memandang pembangunan dari segi manusia yang melakoni pembangunan.

Dalam teori ini David H. Smith dan Alex Inkeles memandang manusia modern dalam pembangunan dengan berbagai ciri-ciri antara lain sebagai berikut:

1. Terbuka terhadap pengalaman dan ide baru,
2. Berorientasi ke masa sekarang

dan masa depan, 3. Punya kesanggupan merencanakan, dan 4. percaya bahwa manusia bisa menguasai alam bukan sebaliknya.

Keterkaitan antara teori di atas dengan pokok permasalahan adalah bahwa yang menjadi objek dalam penelitian ini adalah masyarakat yang terkena dampak dalam proses pembangunan Jalan Tol Layang A.P Pettarani.

Mereka adalah masyarakat yang berada di lingkungan sepanjang jalan A.P Pettarani kecamatan Panakkukang kota Makassar dengan perilaku yang mencerminkan tanggapan mereka terhadap pembangunan jalan tol ini, apakah mereka sejalan dengan dampak yang akan timbul atau tidak, itulah misteri yang akan dijadikan sebagai patokan dalam menganalisis persoalan dengan teori modernisasi pembangunan ini.

Dalam menanggapi persoalan yang termaktub dalam latar belakang dan rumusan masalah maka perlu teori sebagai pendekatan pendukung dalam mengkaji masalah tersebut, maka peneliti menggunakan teori interaksionime simbolik yang dikemukakan oleh salah seorang pakar yaitu Herbert Blumer sebagai pendekatan pendukung dalam mengkaji masalah dalam penelitian ini.

Teori interaksionime simbolik merupakan teori yang menganalisis masyarakat berdasarkan makna subjektif yang diciptakan individu sebagai basis perilaku dan tindakan sosialnya.

Individu diasumsikan bertindak lebih berdasarkan apa yang diyakininya, bukan berdasar pada objektif benar. Apa yang diyakini benar merupakan konstruksi sosial yang telah diinterpretasikan dalam konteks atau situasi yang spesifik, hasil interpretasi ini disebut sebagai defenisi situasi.

Blumer menuliskan tiga premis utama teori interaksionisme simbolik, antara lain sebagai berikut:

Pertama, kita bertindak dan berperilaku berdasarkan makna yang ada pada sesuatu itu, sesuatu dalam hal ini adalah objek. Contohnya ketika kita makan di cafe, ketika kita duduk, kita menginterpretasikan bahwa diri kita adalah pelanggan, sedangkan yang memberikan menu pada kita adalah pelayan cafe, maka ketika ditanya otomatis kita akan menjawab sebagaimana pelanggan yang ditanya oleh pelayan di cafe tersebut.

Kedua, bahwasanya makna sosial itu diperoleh dari interaksi sosial dengan orang lain, Contohnya Peran sebagai pelanggan dan juga pelayan restoran, pemilik restoran dan sebagainya secara konstan akan dikomunikasikan sehingga berlangsung dalam interaksi sosial.

Ketiga, makna sosial tersebut kemudian direvisi, diubah dan disempurnakan melalui interaksi, Makna sosial biasanya sudah eksis jauh sebelumnya, proses interaksi bisa melanggengkannya, mengubahnya secara perlahan atau menggantinya secara radikal.

Teori interaksionisme simbolik melihat realitas sebagai konstruksi sosial yang dibentuk melalui proses interaksi yang terus berlangsung. Teori ini sering digolongkan sebagai teori mikro sosiologi karena ranah analisisnya sampai pada aspek individu.

Dari ketiga prinsip utama tersebut, selanjutnya akan peneliti gunakan untuk menganalisis dampak menurut masyarakat yang terjadi pada proses pembangunan

jalan tol layang A.P Pettarani di kecamatan Panakkukang kota Makassar yang sampai saat ini masih dalam tahap pembangunan.

Dari teori interaksionisme simbolik di atas memiliki keterkaitan dengan latar belakang masalah yaitu bahwa dalam melihat respons ataupun kesimpulan masyarakat terkait dampak pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani di Kecamatan Panakkukang kota Makassar dapat kita lihat dari bagaimana masyarakat kemudian melakukan aktifitas sembari beradaptasi dengan proses pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani yang sementara berlangsung.

Seperti yang kita ketahui bahwa menurut teori interaksionisme simbolik ini interaksi masyarakat dengan lingkungan sekitar akan berpengaruh pada bagaimana mereka memposisikan dirinya sesuai dengan interpretasi mereka terhadap posisi atau keberadaannya sebagai pengguna jalan maupun sebagai masyarakat yang terkena dampak dari adanya pembangunan ini.

Selain itu untuk lebih memperkuat apa kemudian yang termaktub dalam teori modernisasi pembangunan yang dikemukakan oleh David H.Smith dan Alex Inkeles serta teori interaksionisme simbolik yang dikemukakan oleh Herbert Blumer maka penulis mengambil pengertian persepsi yang dikemukakan oleh Philip Kotler sebagai argumen pendukung.

Philip kotler mengemukakan bahwa persepsi merupakan proses bagaimana seseorang menyeleksi, mengatur, dan menginterpretasikan masukan-masukan informasi untuk menciptakan gambaran keseluruhan yang berarti. Persepsi juga dia artikan sebagai suatu proses kategorisasi dan interpretasi yang bersifat selektif.

Dari pendapat Philip Kotler mengenai persepsi dapat kita simpulkan bahwa dalam setiap persoalan persepsi masing-masing orang pasti akan berbeda, kenapa demikian?, karena dalam setiap proses individu pasti akan mengalami perbedaan, misalkan dalam hal penginderaan dan lain sebagainya.

Dalam proses penginderaan ada yang lebih dominan menyimpulkan apa yang dia dengar dan ada juga yang menyimpulkan dominan pada apa yang ia lihat dan ada yang gabungan, oleh karena itu peneliti mengambil argumen Philip kotler tentang persepsi sebagai bahan pandangan dalam meninjau persoalan yang termaktub dalam latar belakang diatas.

## **B. Pengertian persepsi**

Manusia adalah makhluk yang dilahirkan paling sempurna. Manusia memiliki kemampuan kognitif untuk memproses informasi yang diperoleh dari lingkungan di sekelilingnya melalui indera yang dimilikinya, membuat persepsi terhadap apa-apa yang dilihat atau dirabanya, serta berfikir untuk memutuskan aksi apa yang hendak dilakukan untuk mengatasi keadaan yang dihadapinya.

Hal-hal yang dapat mempengaruhi kemampuan kognitif pada manusia meliputi tingkat intelegensi, kondisi fisik, serta kecepatan sistem pemrosesan informasi pada manusia. Bila kecepatan sistem pemrosesan informasi terganggu, maka akan berpengaruh pada reaksi manusia dalam mengatasi berbagai kondisi yang dihadapi.

Keterbatasan kognitif terjadi apabila terdapat masalah atau gangguan pada kemampuan kognitif. Masalah yang dialami bisa terjadi sejak lahir, atau terjadi perubahan pada tubuh manusia seperti terluka, terserang penyakit, mengalami

kecelakaan yang dapat menyebabkan kerusakan salah satu indera, fisik atau juga mental.

Akibat dari adanya keterbatasan kognitif ini, manusia menjadi tidak mampu untuk memproses informasi dengan sempurna. Dengan ketidaksempurnaan ini maka manusia yang memiliki keterbatasan kognitif mengalami masalah dalam meraba, mempelajari atau berfikir untuk bereaksi terhadap keadaan yang dihadapinya.

Persepsi dalam arti sempit melibatkan pengalaman kita tapi secara psikis pengertian itu tidaklah tepat. Tetapi lebih tepatnya persepsi merupakan proses yang menggabungkan dan mengorganisir data-data indera kita ( penginderaan) untuk dikembangkan sedemikian rupa sehingga kita dapat menyadari di sekeliling kita, termasuk sadar dengan diri kita sendiri.

Didalam mempersepsi keadaan sekitar maka kita harus melibatkan indra kita maka akan lahir sebuah argumen yang berasal dari informasi yang dikumpulkan dan diterima oleh alat reseptor sensorik kita sehingga kita dapat menggabungkan atau mengelompokkan data yang telah kita terima sebelumnya melalui pengalaman awal kita.

Istilah persepsi biasanya digunakan untuk mengungkapkan tentang pengalaman terhadap suatu benda ataupun sesuatu kejadian yang dialami. Proses pemaknaan yang bersifat psikologis sangat dipengaruhi oleh pengalaman, pendidikan dan lingkungan sosial secara umum. Sarwono mengemukakan bahwa persepsi juga dipengaruhi oleh pengalaman-pengalaman dan cara berpikir serta

keadaan perasaan atau minat tiap-tiap orang sehingga persepsi seringkali dipandang bersifat subjektif.

Karena itu tidak mengherankan jika seringkali terjadi perbedaan paham yang disebabkan oleh perbedaan persepsi antara 2 orang terhadap 1 objek. Persepsi tidak sekedar pengenalan atau pemahaman tetapi juga evaluasi bahkan persepsi juga bersifat inferensial (menarik kesimpulan).

Persepsi, menurut Rakhmat Jalaludin, adalah pengalaman tentang objek, peristiwa, atau hubungan-hubungan yang diperoleh dengan menyimpulkan informasi dan menafsirkan pesan. Sedangkan menurut Ruch, persepsi adalah suatu proses tentang petunjuk inderawi (*sensory*) dan pengalaman masa lampau yang relevan diorganisasikan untuk memberikan kepada kita gambaran yang terstruktur dan bermakna pada suatu situasi tertentu.

Senada dengan hal tersebut Atkinson dan Hilgard mengemukakan bahwa persepsi adalah proses dimana kita menafsirkan dan mengorganisasikan pola stimulus dalam lingkungan. Gibson dan Donely menjelaskan bahwa persepsi adalah proses pemberian arti terhadap lingkungan oleh seorang individu. Dikarenakan persepsi bertautan dengan cara mendapatkan pengetahuan khusus tentang kejadian pada saat tertentu, maka persepsi terjadi kapan saja stimulus menggerakkan indera.

Dalam hal ini persepsi diartikan sebagai proses mengetahui atau mengenali obyek dan kejadian obyektif dengan bantuan indera. Sebagai cara pandang, persepsi timbul karena adanya respon terhadap stimulus. Stimulus yang diterima seseorang sangat kompleks, stimulus masuk ke dalam otak, kemudian diartikan,



ditafsirkan serta diberi makna melalui proses yang rumit baru kemudian dihasilkan persepsi

Dalam hal ini, persepsi mencakup penerimaan stimulus (*inputs*), pengorganisasian stimulus dan penerjemahan atau penafsiran stimulus yang telah diorganisasi dengan cara yang dapat mempengaruhi perilaku dan membentuk sikap, sehingga orang dapat cenderung menafsirkan perilaku orang lain sesuai dengan keadaannya sendiri.

Oleh karena itu dapat disimpulkan bahwa Persepsi adalah proses pemahaman ataupun pemberian makna atas suatu informasi terhadap stimulus. Stimulus didapat dari proses penginderaan terhadap objek, peristiwa, atau hubungan-hubungan antar gejala yang selanjutnya diproses oleh otak. Proses kognisi dimulai dari persepsi.

Persepsi manusia sebenarnya terbagi dua, yaitu persepsi terhadap objek (lingkungan fisik) dan persepsi terhadap manusia. Persepsi terhadap manusia sering juga disebut persepsi sosial.

Persepsi terhadap manusia atau persepsi sosial adalah proses menangkap arti objek-objek sosial dan kejadian-kejadian yang kita alami dalam lingkungan kita. Setiap orang memiliki gambaran yang berbeda mengenai realitas di sekelilingnya. Dengan kata lain, setiap orang mempunyai persepsi yang berbeda terhadap lingkungan sosialnya.

Alport (dalam Mar'at, 1991) proses persepsi merupakan suatu proses kognitif yang dipengaruhi oleh pengalaman, cakrawala, dan pengetahuan individu. Pengalaman dan proses belajar akan memberikan bentuk dan struktur bagi objek

yang ditangkap panca indera, sedangkan pengetahuan dan cakrawala akan memberikan arti terhadap objek yang ditangkap individu, dan akhirnya komponen individu akan berperan dalam menentukan tersedianya jawaban yang berupa sikap dan tingkah laku individu terhadap objek yang ada.

Walgito (dalam Hamka, 2002) menyatakan bahwa terjadinya persepsi merupakan suatu kejadian yang tidak secara spontan, tetapi dengan melalui proses atau tahap, mulai dari proses kealamanatau proses fisik yang merupakan proses ditangkapnya suatu stimulus oleh alat indera manusia. Dari penamngkapan stimulus itu kemudian masuk pada proses selanjutnya yaitu proses fisiologis, yang mana proses ini merupakan proses diteruskannya stimulus yang diterima oleh reseptor (alat indera) melalui saraf-saraf sensoris.

Dari proses penyaluran stimulus yang terjadi pada saraf-saraf selanjutnya memasuki proses psikologik yang mana proses ini merupakan proses timbulnya kesadaran individu tentang stimulus yang diterima reseptor. Setelah individu sadar akan apa yang kemudian ia amati pada saat itulah baru masuk pada proses persepsi yang mana pada proses ini hal yang dihasilkan berupa tanggapan dan perilaku.

Berdasarkan pendapat para ahli yang telah dikemukakan, bahwa proses persepsi akan terjadi melalui penerimaan stimulus, baik stimulus fisik maupun stimulus sosial melalui alat indera manusia, yang dalam proses ini mencakup pula pengenalan dan pengumpulan informasi tentang stimulus yang ada. Stimulus yang didapat kemudian diolah melalui proses seleksi serta pengorganisasian informasi dari hasil pengolahan itu kemudian terjadi perubahan stimulus yang diterima

individu dalam menanggapi lingkungan melalui proses kognisi yang dipengaruhi oleh pengalaman, cakrawala, serta pengetahuan individu.

Persepsi juga memiliki sifat-sifat yang terkait yaitu persepsi bersifat dugaan maksudnya karena data yang kita peroleh mengenai objek lewat penginderaan tidak pernah lengkap, persepsi merupakan loncatan langsung pada kesimpulan. Seperti proses seleksi, langkah ini dianggap perlu karena kita tidak mungkin memperoleh seperangkat rincian yang lengkap lewat kelima indera kita.

Proses persepsi yang bersifat dugaan itu memungkinkan kita menafsirkan suatu objek dengan makna yang lebih lengkap dari suatu sudut pandang manapun. Oleh karena informasi yang lengkap tidak pernah tersedia, dugaan diperlukan untuk membuat suatu kesimpulan berdasarkan informasi yang tidak lengkap lewat penginderaan itu.

Kita harus mengisi ruang yang kosong untuk melengkapi gambaran itu dan menyediakan informasi yang hilang. Dengan demikian, persepsi juga adalah suatu proses mengorganisasikan informasi yang tersedia, menempatkan rincian yang kita ketahui dalam suatu skema organisasional tertentu yang memungkinkan kita memperoleh suatu makna lebih umum.

Persepsi juga bersifat evaluatif maksudnya bahwa persepsi adalah suatu proses kognitif psikologis dalam diri kita yang mencerminkan sikap, kepercayaan, nilai, dan pengharapan yang kita gunakan untuk memaknai objek persepsi. Dengan demikian, persepsi bersifat pribadi dan subjektif.

Sebagaimana yang diungkapkan oleh Andrea L. Rich, “persepsi pada dasarnya memiliki keadaan sesuai dengan fisik dan psikologis individu,

menunjukkan karakteristik dan kualitas mutlak objek yang dipersepsi”. Kemudian sesuai dengan ungkapan Carl Rogers, “individu bereaksi terhadap dunianya yang ia alami dan menafsirkannya dan dengan demikian dunia perseptual ini, bagi individu tersebut, adalah realitas”.

Selanjutnya persepsi juga memiliki sifat kontekstual maksudnya suatu rangsangan dari luar harus diorganisasikan. Dari semua pengaruh yang ada dalam persepsi kita, konteks merupakan salah satu pengaruh yang paling kuat. Konteks yang melingkungi kita ketika kita melihat seseorang, suatu objek atau suatu kejadian sangat mempengaruhi struktur kognitif,

Thoha (1993) berpendapat bahwa persepsi pada umumnya terjadi karena dua faktor, yaitu faktor internal dan faktor eksternal. Faktor internal berasal dari dalam diri individu, misalnya sikap, kebiasaan, dan kemauan. Sedangkan faktor eksternal adalah faktor-faktor yang berasal dari luar individu yang meliputi stimulus itu sendiri, baik sosial maupun fisik.

Dijelaskan oleh Robbins (2003) bahwa meskipun individu-individu memandang pada satu benda yang sama, mereka dapat mempersepsikannya berbeda-beda. Ada sejumlah faktor yang bekerja untuk membentuk dan terkadang memutar-balikkan persepsi. Faktor-faktor ini dari pelaku persepsi, objek atau yang dipersepsikan dan konteks dimana persepsi itu dilakukan.

Berbeda dengan persepsi terhadap benda mati seperti meja, mesin atau gedung, persepsi terhadap individu adalah kesimpulan yang berdasarkan tindakan orang tersebut. Objek yang tidak hidup dikenai hukum-hukum alam tetapi tidak mempunyai keyakinan, motif atau maksud seperti yang ada pada manusia.

Akibatnya individu akan berusaha mengembangkan penjelasan-penjelasan berperilaku dengan cara-cara tertentu. Oleh karena itu, persepsi dan penilaian individu terhadap seseorang akan cukup banyak dipengaruhi oleh pengandaian-pengandaian yang diambil mengenai keadaan internal orang itu.

Gilmer (dalam Hapsari, 2004) menyatakan bahwa persepsi dipengaruhi oleh berbagai faktor, antara lain faktor belajar, motivasi, dan pemerhati perseptor atau pemersepsi ketika proses persepsi terjadi. Dan karena ada beberapa faktor yang bersifat yang bersifat subyektif yang mempengaruhi, maka kesan yang diperoleh masing-masing individu akan berbeda satu sama lain.

Oskamp (dalam Hamka, 2002) membagi empat karakteristik penting dari faktor-faktor pribadi dan sosial yang terdapat dalam persepsi, yaitu: a). Faktor-faktor dari ciri objek stimulus, b).faktor-faktor pribadi seperti intelegensi dan minat, c). Faktor- faktor pengaruh kelompok, dan d). Faktor-faktor perbedaan latar belakang kultural.

Persepsi individu dipengaruhi oleh faktor fungsional dan struktural.Faktor fungsional ialah faktor-faktor yang bersifat personal. Misalnya kebutuhan individu, usia, pengalaman masa lalu, kepribadian, jenis kelamin, dan hal-hal lain yang bersifat subjektif. Faktor struktural adalah faktor di luar individu, seperti budaya, dan norma sosial sangat berpengaruh terhadap seseorang dalam berekspresi.

Dari uraian di atas dapat ditarik sebuah kesimpulan, bahwa persepsi dipengaruhi oleh beberapa faktor internal dan eksternal, yaitu faktor pemersepsi (*perceiver*), obyek yang dipersepsi dan konteks situasi persepsi dilakukan.

Rokeach (Walgito, 2003) memberikan pengertian bahwa dalam persepsi terkandung komponen kognitif dan juga komponen konatif, yaitu sikap merupakan predisposing untuk merespons, untuk berperilaku, ini berarti bahwa sikap berkaitan dengan perilaku, sikap merupakan predisposisi untuk berbuat atau berperilaku.

Dari batasan ini juga dapat dikemukakan bahwa persepsi mengandung komponen kognitif, komponen afektif, dan juga komponen konatif, yaitu merupakan kesediaan untuk bertindak atau berperilaku. Sikap seseorang pada suatu obyek sikap merupakan manifestasi dari kontelasi ketiga komponen tersebut yang saling berinteraksi untuk memahami, merasakan dan berperilaku terhadap obyek sikap. Ketiga komponen itu saling berinterelasi dan konsisten satu dengan lainnya. Jadi terdapat pengorganisasian secara internal diantara ketiga komponen tersebut.

### **C. Pengertian masyarakat**

Dalam menjalani hidup dalam kesehariannya manusia membutuhkan kerja sama, karena memang pada dasarnya manusia tidak mampu hidup sendiri. Untuk melakukan kerja sama tentu manusia membutuhkan wadah atau tempat serta kepentingan yang kemudian berpengaruh dalam proses kesehariannya. Dari hal tersebut maka manusia kemudian membentuk sebuah kelompok atau perkumpulan untuk kemudian menyalurkan kehendak yang memang ada dalam diri manusia itu secara alamiah.

Dari hal diatas yang kemudian menjadi cikal bakal munculnya istilah yang kita kenal sekarang sebagai masyarakat. Istilah masyarakat berasal dari bahasa

Arab, *syaraka* yang berarti ikut serta, berpartisipasi, atau *masyaraka* yang berarti saling bergaul. Dalam bahasa Inggris digunakan istilah *society*, yang berasal dari kata lain *socious* berarti kawan.

Kata masyarakat juga berasal dari bahasa Arab yaitu *musyarak* yang artinya berkumpul bersama, hidup bersama dengan saling berhubungan dan saling memengaruhi, yang selanjutnya mendapat kesepakatan menjadi masyarakat dalam bahasa Indonesia. Dalam bahasa Inggris masyarakat diterjemahkan menjadi dua pengertian, yaitu *society* dan *community*.

Masyarakat sebagai *community* dapat dilihat dari dua sudut pandang yaitu *community* sebagai unsur statis maksudnya bahwa *community* ini terbentuk dalam suatu wadah atau tempat dengan batas-batas tertentu, ia menunjukkan bagian dari kesatuan masyarakat sehingga dapat pula disebut sebagai masyarakat setempat, misalnya kampung, dusun, atau kota-kota kecil.

Masyarakat setempat adalah wadah dan wilayah sekelompok orang yang ditandai oleh adanya hubungan sosial, perasaan sosial, dan nilai-nilai, dan norma-norma yang timbul akibat pergaulan atau hidup bersama manusia. Itu adalah suatu hal yang tetap dan sudah mutlak dalam kehidupan manusia.

Selanjutnya adalah *community* dipandang sebagai unsur dinamis, artinya menyangkut suatu proses yang terbentuk melalui faktor psikologi dan hubungan antarmanusia, di dalamnya ada yang sifatnya fungsional. Contohnya adalah masyarakat pegawai negeri sipil, masyarakat ekonomi, masyarakat mahasiswa dan sebagainya.

Dari kedua ciri khusus tersebut masyarakat yang tidak memenuhi hal tersebut, dapat dikatakan sebagai masyarakat *society*. Masyarakat dalam pengertian *society* terdapat interaksi sosial, perhitungan-perhitungan rasional, hubungan menjadi bersifat pamrih dan ekonomis.

Masyarakat adalah orang-orang yang hidup bersama dan menghasilkan sebuah kebudayaan. Pada umumnya masyarakat hidup bersama sekurang-kurangnya terdiri dari dua orang atau lebih, bergaul dalam waktu yang cukup lama sebagai akibat dari hidup bersama itu maka timbul sistem komunikasi dan aturan yang mengatur hubungan antarmanusia dalam suatu masyarakat. Dengan adanya aturan yang terbentuk maka setiap anggota masyarakat harus sadar bahwa dia adalah bagian dari satu kesatuan dengan sesamanya.

Masyarakat juga merupakan suatu sistem kehidupan bersama. Sistem kehidupan bersama menimbulkan kebudayaan karena masing-masing merasa dirinya berkaitan satu dan yang lainnya. Hal demikian yang kemudian memperjelas unsur-unsur yang ada dalam masyarakat, misalnya bahwa dalam masyarakat itu ada kemudian kelompok manusia yang berjumlah lebih dari dua orang.

Sekumpulan orang yang disebut masyarakat berjalan dalam waktu yang lama dan bertempat tinggal dalam daerah yang tertentu, ada pula aturan yang mengatur mereka untuk maju untuk mencapai cita-cita yang kemudian menjadi tujuan bersama, aturan tersebut juga yang akan mengatur pola interaksi yang terdapat dalam lingkungan masyarakat, hal itu juga yang kemudian menjadikan mereka beda dari kesatuan yang lainnya.



Kehidupan berkelompok seakan menjadi kebutuhan yang mutlak bagi manusia. Hal seperti itu bukan terjadi begitu saja, pasti ada kemudian hal yang menjadi penyebab atau faktor dari itu semua, selain memang merupakan hasrat yang berdasarkan naluri atau kehendak biologis yang diluar penguasaan akal, masih ada faktor lain yang mempengaruhi.

Kelemahan manusia yang sangat mendesak untuk mencari kekuatan bersama yang diperoleh dengan cara berserikat dengan orang lain, sehingga dapat berlindung bersama-sama dan memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari secara bersama-sama pula. Sesuai dengan apa yang disampaikan oleh Aristoteles bahwa manusia adalah *Zoon Polilicon* yaitu mahluk sosial yang hanya menyukai hidup bergolongan, atau mencari teman untuk hidup bersama, daripada hidup sendiri.

Sejak kelahirannya di muka bumi, individu memiliki relasi-relasi mutlak dengan kehidupan sosial yang bernama keluarga. Ia dilahirkan dari keluarga, tumbuh dan berkembang, kemudian membentuk sendiri keluarga batihnya. Keluarga adalah bagian dari masyarakat, jadi secara tidak sadar semenjak individu dilahirkan mereka memang sudah berada pada bagian masyarakat.

Persepsi individu mengenai dirinya, dunia, dan masyarakat yang ada disekelilingnya secara langsung di pengaruhi oleh tindakan dan keyakinan keluarga mereka. Nilai-nilai yang dimiliki oleh individu dan berbagai peranan yang diperankan semuanya berawal dari lingkungan keluarga.

Dalam konteks yang lebih komprehensif, masyarakat pada umumnya dipandang dari sudut sosiologi. Fungsi, struktur, proses dan variabel lainnya digunakan untuk mengkaji dan menjelaskan fenomena kemasyarakatan. Relasi

individu dengan masyarakat lebih bersifat sebagai abstraksi, berbeda dengan sebuah komunitas apalagi keluarga dan lembaga yang pada dasarnya relasi antara sesama lebih terbatas lagi.

#### **D. Pengertian Pembangunan**

Pembangunan merupakan hal yang sering kali menjadi bahan perbincangan pada masa sekarang ini, hampir setiap saat selalu menjadi bahan perdebatan yang tiada habisnya dalam kerangka kajian keberlangsungan hidup manusia. Namun sebuah pertanyaan kemudian muncul, apakah itu pembangunan?.

Secara terminologis, di Indonesia pembangunan identik dengan istilah *development, modernization, westernization, empowering, industrialization, economic growth, europianization*, bahkan istilah tersebut sering disamakan dengan *political change* identifikasi pembangunan dengan beberapa istilah tersebut karena pembangunan bersifat *multi-interpretable*, sehingga kerap kali istilah tersebut disamakan dengan istilah lain yang berlainan arti.

Makna dasar dari *development* adalah pembangunan. Artinya serangkaian upaya atau langkah untuk memajukan kondisi masyarakat kawasan atau sebuah negara dengan konsep pembangunan tertentu. Di Indonesia, kata pembangunan sudah menjadi kata kunci dalam segala hal.

Secara umum, pembangunan diartikan sebagai usaha untuk memajukan masyarakat dan warganya. Seringkali kemajuan yang dimaksudkan adalah kemajuan material. Maka pembangunan seringkali diartikan sebagai kemajuan yang dicapai oleh masyarakat di bidang ekonomi, bahkan dalam beberapa situasi yang sangat umum pembangunan diartikan sebagai suatu bentuk kehidupan yang

kurang di inginkan oleh sebagian orang yang tersingkir, dan sebagai ideologi politik yang memberikan keabsahan bagi pemerintah yang berkuasa untuk membatasi orang-orang yang mengkritiknya.

Pembangunan meliputi dua unsur pokok, pertama yaitu masalah materi yang mau dihasilkan atau dibagi, dan yang kedua adalah masalah manusia yang menjadi pengambil inisiatif, yang menjadi manusia pembangun. Bagaimanapun juga pembangunan pada akhirnya pasti ditujukan pada pembangunan manusia. Manusia yang dibangun adalah manusia kreatif.

Pembangunan pada hakekatnya adalah suatu proses transformasi masyarakat dari suatu keadaan pada keadaan yang lain yang makin mendekati tata masyarakat yang dicita-citakan. Dalam transformasi itu ada dua hal yang harus diperhatikan yaitu keberlanjutan (*continuity*) dan perubahan (*change*). Tarikan antara keduanya menimbulkan dinamika dalam perkembangan masyarakat.

Dimensi pembangunan adalah *subject matter* yang menjadi kawasan garapan dari pembangunan sebagai salah satu upaya menambah nilai guna sesuatu menjadi lebih baik. Pembangunan memiliki berbagai macam bahan garapan yang saling terkait, namun tidak dapat disatukan dalam sebuah kawasan kajian secara makro semata-mata.

Berbagai macam bahan inilah yang kemudian menjadi rel bidang garapan yang diupayakan untuk kemakmuran masyarakat suatu negara yang menerapkan pembangunan. Dalam melakukan pembangunan pasti ada pembangunan yang diutamakan, dan ada juga pembangunan yang di spesifikkan.

Tujuan melakukan pembangunan tidak bisa lepas dari permasalahan yang terdapat pada suatu bidang. Yang mana permasalahan tersebut dianggap bisa menghambat kelancaran kerja pada suatu bidang tertentu. Dengan adanya persoalan itu maka muncullah istilah pembangunan sebagai solusi dari apa yang tidak di harapkan oleh masyarakat suatu negara.

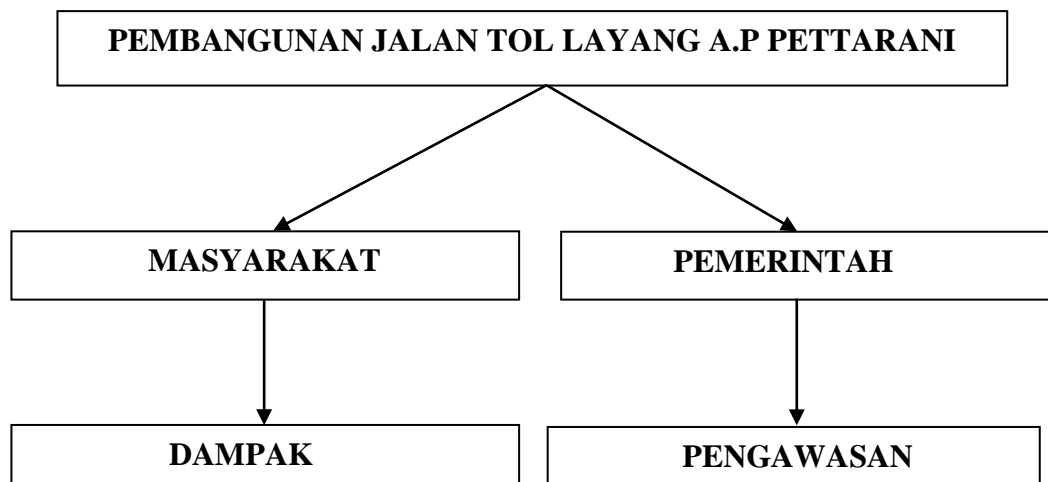
#### **E. Kerangka Pikir**

Masyarakat disekitaran kecamatan Panakkukang Kota Makassar pada umumnya adalah masyarakat pendatang dan bukan masyarakat asli kota makassar. Maka sangat wajar ketika pola pikir dan cara menanggapi sesuatu hal yang baru itu pasti berbeda-beda. Hal itu yang kemudian memberikan gambaran bahwa dalam menanggapi pembangunan infrastruktur berupa jalan tol layang yang dibangun di daerah mereka, pasti memiliki cara pandang yang berbeda.

Sebagian masyarakat ada yang mendukung dan ada pula yang berpikir negatif karena dampak dari pembangunan tersebut, seperti penebangan pohon dan lain sebagainya, namun ada juga yang memandang dari segi yang lain seperti dampaknya terhadap kemacetan arus kendaraan kota yang diharapkan mampu teratasi dari pembangunan ini.

Sistematika kerangka pikir yang akan di bentuk akan menjelaskan bahwa objek yang akan diteliti adalah masyarakat, yang kemudian menyimpulkan suasana proses pembangunan sebagai dampak dari pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani kecamatan Panakkukang Kota Makassar dengan melihat 2 sisi yang akan dipengaruhi oleh pembangunan jalan tol layang ini yaitu dari segi kesejukan

lingungan dan stabilitas kendaraan di sekitar tempat pembangunan jalan tol layang ini. Oleh karena itu kerangka pikir dari penelitian kali ini adalah sebagai berikut:



Gambar 2.1. Kerangka Pikir

Dari kedua sisi yang terdapat dalam bagan kerangka pikir maka dapat diketahui dampak pembangunan terhadap masyarakat dan bagaimana bentuk pengawasan pemerintah terhadap pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani di Kecamatan Panakkukang Kota Makassar

#### **F. Deskripsi fokus penelitian**

Menurut kamus besar bahasa Indonesia (KBBI) dampak adalah benturan, pengaruh kuat yang mendatangkan akibat dari benturan. Dampak secara sederhana dapat diartikan sebagai pengaruh atau akibat. Dalam setiap keputusan oleh seseorang biasanya mempunyai pengaruh atau dampak bagi orang itu maupun orang yang berada disekitarnya. Dampak juga biasa berupa proses lanjutan dari pengawasan internal.

Secara umum segala sesuatu hal yang dilakukan oleh manusia pasti memiliki pengaruh ataupun dampak sebagai hasil dari apa yang kemudian menjadi aksi dari manusia tersebut. Bukan hanya kegiatan yang dilakukan oleh manusia yang kemudian memiliki dampak, akan tetapi segala bentuk reaksi yang ada di permukaan bumi ini pasti akan menimbulkan sebuah hasil yang kemudian disebut sebagai dampak.

Secara umum dampak dapat dibedakan menjadi dua macam, yaitu dampak positif dan dampak negatif. Dampak positif merupakan hasil dari suatu reaksi benda yang kemudian mampu dimanfaatkan ataupun dapat menghasilkan manfaat bagi apa yang ada disekitarnya, sedangkan dampak negatif adalah hasil yang ditimbulkan oleh reaksi sesuatu yang kemudian menghasilkan mudarat ataupun dapat merusak ataupun merugikan apa yang ada disekitarnya.

Pengawasan secara sederhana dapat diartikan sebagai proses penjagaan terhadap sesuatu. Dari kata penjagaan dapat diartikan bahwa pengawasan merupakan sebuah proses yang dilakukan oleh seseorang dengan tujuan untuk menjaga atau mengamankan sesuatu hal.

Dalam proses pengawasan, objek yang kemudian akan mendapat pengawasan tidak serta merta berupa benda namun juga ada pengawasan yang dilakukan terhadap sesuatu hal yang bersifat tidak nampak atau dalam hal ini adalah tingkah laku ataupun gerak dari sesuatu benda, baik benda yang hidup maupun benda yang bersifat pasif atau benda mati. Secara umum pengawasan dapat dikatakan sebagai *control* terhadap sesuatu hal yang dianggap perlu untuk diamati.

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

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

Pada dasarnya, sosiologi dalam mengkaji masyarakat sebagai objek penelitian memiliki dua metode penelitian, yaitu penelitian kualitatif dan kuantitatif. Namun dalam penelitian kali ini paradigma yang digunakan adalah paradigma fakta sosial dengan menggunakan metode penelitian kualitatif yang mana studi tentang fakta sosial mencoba mencari makna dari keadaan atau situasi yang ada di lapangan pada masa sekarang.

Fakta sosial merupakan salah satu paradigma yang digunakan dalam mengkaji persoalan kondisi dari lingkungan masyarakat yang kemudian memiliki pengaruh terhadap masyarakat itu sendiri. Peneliti menghimpun data berkenaan dengan pendapat, pendirian sikap, pandangan, dan pemberian makna terhadap suatu kondisi dalam kehidupan. Tujuan dari penelitian fakta sosial adalah mencari atau menemukan fakta atau realitas yang ada di lingkungan masyarakat yang bersifat objektif dan dapat diinderai oleh masyarakat, penelitian ini dilakukan dengan wawancara langsung dengan partisipan.

Cara fakta sosial menekankan berbagai aspek objektif dari keadaan lingkungan sosial masyarakat, selanjutnya peneliti memahami bagaimana subjek memberikan respon dan bagaimana objek memberikan pengaruh terhadap subjek yang ada di sekitarnya..

Jenis penelitian yang digunakan kali ini adalah jenis penelitian kualitatif, yang mana menurut Straus dan Corbin, yang dimaksud penelitian kualitatif adalah

penelitian yang menghasilkan penemuan-penemuan yang tidak dapat dicapai atau diperoleh dengan menggunakan prosedur-prosedur statistik atau cara-cara lain dari kuantifikasi (pengukuran).

## **B. Lokasi Penelitian**

Dalam melakukan penelitian hal yang paling mendasar adalah tempat penelitian sebagai lokasi yang kemudian dijadikan sebagai batasan mengenai ruang lingkup tempat penelitian.

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah penulis uraikan, penulis menentukan lokasi penelitian di kecamatan Panakkukang kota Makassar, sebagai salah satu daerah yang kemudian dilewati oleh rancangan pemerintah tentang pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani kota Makassar.

## **C. Informan Penelitian**

Pada kasus ini peneliti akan menggunakan *purposive sampling* atau *judgmental sampling* yaitu dalam penelitian diperolehnya informan dilakukan dengan cara memilih subjek berdasarkan kriteria spesifik yang ditetapkan peneliti. *purposive sampling* merupakan salah satu bagian dari teknik *probability sampling* (teknik pengambilan sampel yang memberikan peluang yang sama bagi anggota populasi untuk dipilih menjadi sampel). Dalam kasus ini peneliti akan meneliti beberapa masyarakat yang berada di sekitar jalan A.P Pettarani kecamatan Panakkukang kota Makassar serta beberapa staf pemerintahan yang dianggap mampu memberikan informasi yang sesuai dengan apa yang akan diteliti.

Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas: obyek/subjek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk



dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulan. Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh masyarakat yang berada di sekitar jalan A.P Pettarani kecamatan panakkukang kota Makassar dan staf pemerintahan di kecamatan Panakkukang kota Makassar

Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut. Teknik sampling dalam penelitian ini adalah *purposive sampling* atau *judgmental sampling* yaitu dalam penelitian diperolehnya informan dilakukan dengan cara memilih subjek berdasarkan kriteria spesifik yang ditetapkan peneliti.

#### **D. Jenis Dan Sumber Data**

Jenis data yang peneliti gunakan dalam penelitian ini adalah jenis penelitian data primer dan sekunder. Data primer adalah data yang di dapat dari hasil wawancara atau observasi sedangkan data sekunder adalah data yang didapatkan dari hasil telaah buku referensi atau dokumentasi. Pada penelitian ini peneliti akan mewawancarai dan mengobservasi langsung beberapa masyarakat yang berada di sekitaran jalan A.P Pettarani kecamatan Panakkukang kota Makassar, seta beberapa staf pemerintahan di kecamatan Panakkukang kota Makassar. Serta mengambil beberapa referensi buku, maupun sumber lain untuk memperkuat hasil penelitian.

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

Dalam penelitian ini peneliti akan menggunakan beberapa item seperti Kamera, Alat Perekam, Lembar Observasi, dll untuk keperluan dalam penelitian agar lebih jelas dan akurat.

## **F. Teknik Pengumpulan Data**

### **1. Observasi**

Metode ini diartikan sebagai teknik pengumpulan data dengan cara mengadakan pengamatan dan pendataan dengan sistematis tentang fenomena-fenomena yang diselidiki. Penelitian ini lebih bersifat antropologis, oleh karenanya dalam mengumpulkan data digunakan metode pengamatan.

Dalam pengamatan ini diusahakan mampu mengetahui bagaimana dampak pembangunan dan bentuk pengawasan pemerintah terhadap pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani di kecamatan Panakkukang kota Makassar. Dalam penelitian langsung, diusahakan pula ikut berkumpul atau bergabung bersama-sama masyarakat, sehingga dapat memahami pokok permasalahan sehingga masyarakat memberikan informasi terkait dengan pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani di kecamatan Panakkukang kota Makassar ini.

### **2. Wawancara**

Wawancara adalah suatu percakapan yang dilakukan untuk mengumpulkan data tentang berbagai hal dari seseorang atau sekumpulan orang secara lisan dan langsung. Wawancara dapat dilakukan secara tidak tersusun dan secara tersusun.

Wawancara ini juga dilakukan dalam pengumpulan data. Penulis melaksanakan wawancara dengan cara berdialog atau bertanya secara langsung dengan melibatkan beberapa masyarakat yang kemudian dijadikan sebagai informan dalam penelitian ini dan kemudian dijadikan sebagai rujukan dalam menarik kesimpulan.

Dalam wawancara ini penulis melakukannya secara terencana. Wawancara yang penulis lakukan bertujuan untuk mendapatkan beragam keterangan dengan cara mengajukan beragam pertanyaan, sehingga dapat diketahui tanggapan dari masyarakat sekitar.

### 3. Dokumentasi

Dokumentasi adalah sebuah laporan tertulis dari suatu peristiwa yang isinya terdiri dari penjelasan dan pikiran peristiwa itu, dan ditulis dengan sengaja untuk menyimpan atau meneruskan keterangan mengenai peristiwa tersebut.

### **G. Analisis Data**

Tahap analisis data merupakan tahapan yang sangat menentukan aspek penelitian berhasil atau tidak. Menurut Schaltz dan Straus tujuan penafsiran data ada tiga jenis, yaitu deskripsi semata-mata, deskripsi kualitatif atau analitik dan deskripsi substantive. Penelitian ini bersifat deskripsi kualitatif, yaitu berusaha menggambarkan dan menjelaskan dampak dari pembangunan dan bentuk pengawasan pemerintah terhadap pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani di kecamatan Panakkukang kota Makassar.

Analisis deskriptif kualitatif ini dilakukan dengan menggunakan model yang dikembangkan oleh Miles dan Huberman, yaitu analisis interaktif. Dalam analisis ini, data yang diperoleh dilapangan disajikan dalam bentuk narasi.

Proses analisis datanya menggunakan tiga sub proses yang saling berhubungan, yaitu reduksi data, penyajian data dan penarikan kesimpulan atau verifikasi. Melalui reduksi data yang meliputi seleksi dan pemadatan data, catatan dan rekaman lapangan diringkas dan disederhanakan, diberi tanda dan

dikelompokkan. Data-data tersebut kemudian ditampilkan dalam bentuk gabungan informasi dan ringkasan serta sinopsis terstruktur dengan menggunakan teknik penalaran atau berpikir secara *induktif* dan *deduktif*.

Langkah selanjutnya penarikan kesimpulan dan verifikasi data. Ini mencakup proses pemaknaan dan penafsiran data yang terkumpul dari hasil penelitian yang dilakukan di lokasi penelitian.

#### **H. Teknik keabsahan data**

Penelitian kali ini menggunakan penelitian dengan pendekatan kualitatif. Yin (2003) mengajukan empat kriteria keabsahan dan keajegan yang diperlukan dalam suatu penelitian pendekatan kualitatif. Empat hal tersebut adalah Sebagai berikut :

##### **1. Keabsahan Konstruk (*Construct validity*)**

Keabsahan bentuk batasan berkaitan dengan suatu kepastiaan bahwa yang diukur benar-benar merupakan variabel yang ingin di ukur. Keabsahan ini juga dapat dicapai dengan proses pengumpulan data yang tepat. Salah satu caranya adalah dengan proses triangulasi, yaitu tehnik pemeriksaan keabsahan data yang memanfaatkan sesuatu yang lain di luar data itu untuk keperluan pengecekan atau Sebagai pembanding terhadap data itu.

##### **2. Keabsahan Internal**

Keabsahan internal merupakan konsep yang mengacu pada seberapa jauh kesimpulan hasil penelitian menggambarkan keadaan yang sesungguhnya. Keabsahan ini dapat dicapai melalui proses analisis dan interpretasi yang tepat. Aktivitas dalam melakukan penelitian kualitatif akan selalu berubah dan tentunya akan mempengaruhi hasil dari penelitian tersebut. Walaupun telah dilakukan uji

keabsahan internal, tetap ada kemungkinan munculnya kesimpulan lain yang berbeda.

### 3. Keabsahan Eksternal

Keabsahan eksternal mengacu pada seberapa jauh hasil penelitian dapat digeneralisasikan pada kasus lain. Walaupun dalam penelitian kualitatif memiliki sifat tidak ada kesimpulan yang pasti, tetapi dapat dikatakan memiliki keabsahan eksternal terhadap kasus-kasus lain selama kasus tersebut memiliki konteks yang sama.

### 4. Keajegan

Keajegan merupakan konsep yang mengacu pada seberapa jauh penelitian berikutnya akan mencapai hasil yang sama apabila mengulang penelitian yang sama sekali lagi. Dalam penelitian ini, keajegan mengacu pada kemungkinan peneliti selanjutnya memperoleh hasil yang sama apabila penelitian dilakukan sekali lagi dengan subjek yang sama. Hal ini menunjukkan bahwa konsep keajegan penelitian kualitatif selain menekankan pada desain penelitian, juga pada cara pengumpulan data dan pengolahan data.

## **BAB IV**

### **GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN**

#### **A. Letak Geografis kecamatan Panakkukang**

Kecamatan Panakkukang adalah salah satu dari 14 kecamatan yang terletak di kota Makassar provinsi Sulawesi Selatan yang mempunyai 11 kelurahan. Dilihat dari posisi geografis kecamatan Panakkukang merupakan kecamatan yang terletak ditengah-tengah kota Makassar yang mana secara geografis Kecamatan Panakkukang berbatasan dengan kecamatan Tallo disebelah utara, kecamatan Tamalanrea disebelah timur, disebelah selatan berbatasan dengan kecamatan Rappocini dan disebelah barat berbatasan dengan kecamatan Makassar.

Kecamatan Panakkukang merupakan daerah bukan pantai dengan topografi ketinggian rata-rata 500 meter diatas permukaan laut. Menurut jaraknya, letak masing-masing kelurahan ke ibukota kecamatan sekitar 1-2 kilo meter.

Kecamatan Panakkukang dilihat dari segi letak geografisnya merupakan daerah Kecamatan yang letaknya sangat strategis dalam pengembangan perekonomian masyarakat di kota Makassar karena pas berada ditengah wilayah kecamatan lain yang berada di Kota Makassar.

#### **B. Luas Wilayah Kecamatan Panakkukang**

Kecamatan Panakkukang terbagi menjadi 11 kelurahan dengan luas wilayah 17,05 km<sup>2</sup>. Dari luas wilayah tersebut kelurahan Pampang adalah kelurahan yang paling luas yaitu 2,63 km<sup>2</sup>, terluas kedua adalah kelurahan Panakkukang dengan luas wilayah 2,35 km<sup>2</sup>, sedangkan yang paling kecil luas wilayahnya adalah kelurahan

sinrijala yaitu 0,17 km<sup>2</sup>. Tingkat klasifikasi desa/kelurahan di kecamatan Panakkukang tahun terakhir terdiri dari 11 kelurahan, 470 RT, 91 RW dan lingkungan, dengan kategori kelurahan swasembada. Untuk lebih jelasnya mengenai luas wilayah kecamatan panakkukang sesuai dengan tabel berikut.

Tabel 4.1. Luas Daerah Menurut Kelurahan di Kecamatan Panakkukang

No.	Desa/Kelurahan	Luas(km <sup>2</sup> )
1	Paropo	1,94
2	Karampuang	1,46
3	Pandang	1,16
4	Masale	1,32
5	Tamamaung	1,27
6	Karuwisi	0,85
7	Sinrijala	0,17
8	Karuwisi utara	1,72
9	Pampang	2,63
10	Panaikang	2,35
11	Tello baru	2,18
	<b>Kecamatan</b>	17,05

Sumber:Badan Pusat Statistik kota Makassar

Dari tabel diatas dapat kita lihat bahwa dari 11 kelurahan yang ada di kecamatan Panakkukang perbandingan luas wilayahnya tidak terbagi rata dari keseluruhan luas kecamatan pada masing-masing kelurahan yang ada dalam lingkup kecamatan panakkukang itu sendiri. Walaupun demikian lokasi yang dilewati oleh jalan A.P Pettarani meliputi empat kelurahan saja, yaitu keluran Sinrijala, kelurahan Karuwisi, kelurahan Tamamaung dan kelurahan Masale.

### C. Kondisi Demografi

Penduduk merupakan potensi yang terpenting karena merupakan pelaksana pembangunan juga merupakan obyek pembangunan itu sendiri, juga merupakan potensi yang mendiami suatu wilayah yang kemudian menjadi lokasi penelitian ini. Umumnya penduduk yang ada di kecamatan Panakkukang dan terkhusus penduduk yang berada di wilayah kelurahan Karuwisi dan kelurahan Sinrijala sebagai penduduk yang mendiami daerah yang terkena langsung dampak dari pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani kota Makassar ini.

Pada tahun 2010 penduduk Kecamatan Panakkukang di bandingkan data tahun 2009 Kecamatan Panakkukang mencatat rata-rata laju pertumbuhan penduduk 3,53 persen pertumbuhan penduduk.

Tabel 4.2. Jumlah Penduduk Menurut Kelurahan di Kecamatan Panakkukang

<b>NO.</b>	<b>Desa/Kelurahan</b>	<b>Jumlah Penduduk</b>
1.	Paropo	15.959
2.	Karampuang	10.487
3.	Pandang	10.723
4.	Masale	10.944
5.	Tamamaung	26.650
6.	Karuwisi	10.705
7.	Sinrijala	4.377
8.	Karuwisi Utara	8.106
9.	Pampang	16.700



10.	Panaikang	15.733
11.	Tello Baru	10.998
	<b>Kecamatan</b>	<b>141.382</b>

Sumber : Badan Pusat Statistik Kota Makassar

Jumlah penduduk Kecamatan Panakkukang dilihat dari 5 tahun terakhir, mengalami peningkatan penduduk yang relatif tinggi dari tahun ke tahun. Jumlah penduduk Kecamatan Panakkukang mengalami peningkatan diakibatkan dari tingginya angka kelahiran, dan pendatang yang tinggal di kecamatan ini, serta kondisi sarana dan prasarana di Kecamatan Panakkukang ini. Pada tahun 2009-2010 terjadi pertambahan jumlah penduduk yang sangat tinggi.

Pada tahun 2009 tercatat jumlah penduduk sebesar 136.555 jiwa dan pada tahun 2010 meningkat menjadi 141.382 jiwa. Sesuai dengan data kependudukan kecamatan Panakkukang perbandingan antara jumlah penduduk berdasarkan jenis kelamin, masih didominasi oleh penduduk berjenis kelamin perempuan pada tahun 2014. Untuk lebih jelasnya seperti pada tabel berikut.

Tabel 4.3. Jumlah penduduk Kecamatan Panakkukang berdasarkan jenis kelamin

NO.	KELURAHAN	JENIS KELAMIN		JUMLAH
		LAKI-LAKI	PEREMPUAN	
1.	Paropo	7.851	8.212	16.063
2.	Karampuang	5.523	5.303	10.826
3.	Pandang	5.206	5.587	10.793
4.	Masale	5.256	5.750	11.015
5.	Tamamaung	13.425	13.400	26.828

6.	Karuwisi	5.191	5.584	10.775
7.	Sinrijala	2.101	2.305	4.406
8.	Karuwisi Utara	4.041	4.118	8.159
9.	Pampang	8.328	8.481	16.809
10.	Panaikang	8.012	7.824	15.836
11.	Tello Baru	5.781	5.289	11.070
<b>JUMLAH</b>		<b>70.724</b>	<b>71.853</b>	<b>142.577</b>

Sumber : Badan Pusat Statistik Kota Makassar

Dari tabel diatas dapat kita ketahui bahwasanya persebaran penduduk pada setiap kelurahan di kecamatan Panakkukang tidak merata antara jumlah laki-laki dan jumlah perempuan, ada kelurahan yang didominasi oleh penduduk perempuan ada juga kelurahan yang didominasi oleh penduduk laki-laki, walaupun tingkat selisihnya tidak terlalu jauh.

#### **D. Potensi Penunjang di Kecamatan Panakkukang**

Kecamatan Panakkukang merupakan salah satu kecamatan di kota Makassar yang memiliki sekian banyak potensi penunjang untuk kemajuan masyarakat Makassar, pusat kegiatan dan pusat perbelanjaan banyak terdapat di Kecamatan Panakkukang ini, baik berupa infrastruktur, perkantoran, maupun pusat perbelanjaan.

Kecamatan Panakkukang merupakan salah satu daerah yang dilewati oleh jalan penghubung utama antara kota Makassar dengan dengan daerah lain, misal saja jalan Hertasning yang menghubungkan langsung kota Makassar dengan kabupaten Gowa, jalan Urip Sumoharjo yang merupakan jalan utama penghubung

kota Makassar dengan daerah di bagian utara provinsi Sulawesi Selatan, jalan AP.Pettrani sebagai jalan penghubung dengan pusat kota, serta banyak lagi jalan yang merupakan titik sentris ibu kota provinsi ini yang berada di kecamatan Panakkukang ini.

Di Kecamatan Panakkukang, selain infrastruktur berupa jalan dan perkantoran, juga terdapat berbagai pusat perbelanjaan yang sangat berpengaruh bagi kehidupan masyarakat Kota Makassar secara umum, salah satu pusat perbelanjaan yang terkenal di kecamatan Panakkukang adalah Mal Panakkukang yang merupakan Mal terbesar di kota Makassar.

Eksistensi Sarana pendukung yang berada di kecamatan Panakkukang ini memang memiliki letak dan posisi yang sangat tepat karena berada di tengah-tengah kawasan padat penduduk. Di samping itu juga terdapat banyak sekolah unggulan dan universitas yang berada di kecamatan ini yang menjadikan kecamatan Panakkukang sebagai tujuan utama para mahasiswa yang datang dari seluruh penjuru tanah air ini untuk menuntut ilmu.

Disamping itu di daerah kecamatan panakkukang terdapat beberapa apartemen dan hotel yang kerap kali di jadikan sebagai tempat kegiatan dan persinggahan bagi warga masyarakat di kota Makassar ini dan masyarakat luas secara umum.

Kelurahan sinrijala, kelurahan tamamaung, kelurahan masale, serta kelurahan karuwisi merupakan kelurahan yang berada di Kecamatan Panakkukang yang dilewati oleh jalur pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani otomatis menjadi

daerah utama peneliti dalam melakukan penelitian terkait dengan persoalan yang akan diteliti.

Gambar 4.1. Peta wilayah kecamatan Panakkukang



### E. Icon Kota Makassar

Kota Makassar merupakan salah satu kota yang paling besar pada kawasan Indonesia bagian timur, dengan potensinya sebagai salah satu kota besar di negara ini, kota Makassar secara otomatis harus memiliki potensi-potensi penunjang yang menjadi daya tarik ataupun ciri khas yang melekat sebagai icon yang menjadikan kota Makassar ini berbeda dengan kota-kota besar lain yang ada di Nusantara ini.

Dengan daya tarik sebagai kota besar dikawasan Indonesia timur, hal itu tentulah belum cukup bagi kota Makassar untuk menarik perhatian masyarakat untuk datang di kota ini dengan berbagai macam tujuan, baik itu hanya sekedar liburan ataupun dalam hal tujuan lain, misal saja mencari pekerjaan, maupun mengemban pendidikan yang lebih tinggi lagi bagi masyarakat yang berasal dari daerah-daerah di kawasan Indonesia secara umum.

Aadapun icon yang menjadi daya tarik kota Maassar di mata masyarakat di Indonesia antara lain:

#### 1. Anjungan Pantai Losari

Berbicara tentang Kota Makassar pasti yan terbayang dalam pikiran kita adalah Pantai Losari, hal itu merupakan suatu hal yang wajar karena Pantai Losari merupakan salah satu Icon yang menjadi andalan ataupun yang menjadi ciri Khas kota yang dijuluki sebagai kota Daeng ini.

Pantai Losari Merupakan salah satu icon di kota Makassar yang menyuguhkan pemandangan yang eksotis dengan suasana yang telah didesain sedemikian rupa sehingga bisa dijadikan sebagai tujuan bagi masyarakat dalam melakukan liburan pada waktu-waktu liburan.

#### 2. Mesjid Terapung

Mesjid Terapung merupakan icon yang termasuk dalam wilayah Pantai Losari, namun walaupun masih ada dalam kawasan pantai losari, mesjid ini mempunyai daya tarik tersendiri yang bisa menarik perhatian pengunjung, disamping sebagai tempat ibadah bagi masyarakat yang beragama islam, mesjid ini juga menjadi daya tarik, karena letaknya yang berada di kawasan lautan, hal

inilah yang kemudian menjadikan Mesjid Terapung ini sebagai salah satu icon yang menarik di kota Makassar ini.

### 3. Mesjid 99 Kubah

Mesjid 99 Kubah merupakan icon baru yang ada di Kota Makassar ini, mesjid ini berada di kawasan pantai Losari, hal yang menjadi daya tarik dari mesjid ini adalah, bentuk bangunannya yang unik, walaupun belum rampung seutuhnya, bentuk bangunan ini memiliki 99 kubah yang bergugusan di segala penjuru arah mata angin di mesjid ini, mulai dari kubah kecil sampai kubah utama yang ukurannya lebih besar di banding kubah yang lain, mesjid ini juga digadang menjadi mesjid termegah di Indonesia.

### 4. Stadion Andi Matalatta Mattoanging

Dalam dunia olahraga, sepak bola merupakan olahraga yang tidak asing lagi bagi masyarakat Indonesia, termasuk masyarakat kota Makassar dengan klub PSM yang sangat terkenal dimata pecinta sepak bola Indonesia. Dari klub tersebut dalam melakukan pertandingan pasti memerlukan infrastruktur yang mendukung.

Stadion Andi Matalatta Mattoanging kota Makassar adalah markas besar bagi klub Ayam jantan dari timur ini, yang menjadi daya tarik dari stadion ini adalah posisinya yang berada ditengah-tengah kota, dan juga merupakan stadion termegah di sulawesi selatan, dan menjadi infrastruktur andalan pemerintah dan masyarakat kota Makassar maupun rakyat Sulawesi Selatan.

### 5. Pelabuhan Makassar

Makassar sebagai salah satu kota besar di Indonesia, memiliki pelabuhan yang menjadi tempat kegiatan kelautan bagi masyarakatnya, dari zaman dahulu

masyarakat Makassar terkenal dengan keahliannya dalam bidang bahari, pelabuhan Makassar merupakan pelabuhan terbesar di Sulawesi Selatan.

Untuk melakukan penyeberangan dari pulau Sulawesi dengan pulau lain maka yang menjadi daya tarik dari pelabuhan Makassar ini adalah sebagai tempat bersandarnya kapal-kapal besar dari luar pulau, baik itu kapal penumpang maupun kapal pengangkut barang.

#### 6. Benteng Rotterdam

Benteng Rotterdam merupakan salah satu ikon yang menjadi daya tarik di kota Makassar ini. Benteng Rotterdam merupakan benteng peninggalan kerajaan Belanda yang sampai saat ini masih berdiri kokoh di pusat kota Makassar, benteng dengan museum yang menyimpan berbagai kenangan sejarah masa lalu ini menjadi daya tarik khususnya bagi masyarakat kalangan pelajar untuk melakukan wisata pendidikan.

Daya tarik dari Benteng Rotterdam ini adalah bangunannya dengan gaya khas arsitektur Belanda dan ruangan bawah tanah yang dahulunya dijadikan sebagai penjara bagi tawanan perang pada masa penjajahan, disamping itu Benteng Rotterdam ini juga merupakan pusat kota Makassar sejak dulu, dan merupakan ikon sejarah yang menjadi bukti nyata dari perjuangan bangsa Indonesia dalam perlawanannya melawan kolonialisme di negara ini.

#### 7. Jalan A.P Pettarani

Jalan A.P Pettarani merupakan salah satu ikon yang menjadi ciri khas kota Makassar, karena jalan ini memiliki posisi yang sangat berpengaruh bagi kelancaran aktifitas kendaraan di kota Makassar. Jalan A.P Pettarani merupakan

salah satu jalan paling padat kendaraan di kota Makassar, jalan ini merupakan jalan utama yang menghubungkan antara pusat kota Makassar dengan dengan daerah lain yang berada disekitar sulawesi selatan.

Pada ujung jalan A.P Pettarani ini pula terdapat *fly over* yang menjadi daya tarik tersendiri dari jalan A.P Pettarani ini, karena itu merupakan *fly over* pertama yang ada di kota Makassar. Dengan pemandangan lampu pada malam hari yang sangat menakjubkan ketika dilihat dari atas *fly over*, Jalan A.P Petarani ini menyuguhkan pemandangan yang sangat indah, sehingga menimbulkan daya tarik tersendiri bagi masyarakat Makassar untuk menikmati keindahan jalan ini.

#### 8. Mall Panakkukang

Mall Panakkukang merupakan pusat perbelanjaan yang memiliki daya tarik bagi masyarakat kota Makassar, dan menjadi tujuan perbelanjaan maupun liburan bagi masyarakat yang berkunjung ke kota Makassar ini, di samping itu, mall ini terletak di daerah padat penduduk, dan dekat dari jalan A.P Pettarani.

Disamping menyuguhkan berbagai macam produk dalam Mall Panakkukang ini juga menyuguhkan berbagai macan arena permainan bagi masyarakat, jadi disamping sebagai tempat pusat perbelanjaan yang menarik, juga menjadi tempat liburan bagi masyarakat yang berkunjung ke kota Makassar ini.

#### 9. Bundaran Simpang Lima Mandai Makassar

Bundaran Simpang Lima Mandai merupakan icon baru di kota Makassar ini, yang menjadi daya tarik dari icon ini adalah pemandangannya pada malam hari dengan suguhan pemandangan air mancur yang berada pada pusat bundaran, dengan berbagai variasi warna lampu yang begitu indah, disamping itu, pada



bagian bawah bundaran terdapat terowongan yang menghubungkan langsung jalan perintis kemerdekaan kota Makassar dengan kabupaten maros, sedangkan bagian atas menghubungkan Bandara Internasional Sultan Hasanuddin dengan jalan tol Makassar.

#### 10. Lapangan karebosi

Lapangan karebosi merupakan icon yang tidak bisa dipisahkan dengan Kota Makassar, lapangan karebosi merupakan tempat liburan sekaligus pusat kegiatan olahraga santai masyarakat kota Makassar pada hari libur maupun hari-hari biasa. Dengan pasilitas olahraga dan tempat-tempat santai yang mampu menyejukkan perasaan disela-sela waktu yang penat, itulah yang kemudian menjadi daya tarik tersendiri bagi masyarakat yang ingin berkunjung ke lapangan karebosi ini.

## BAB V HASIL PENELITIAN

### A. Karakteristik Informan

Informan dalam penelitian ini di ambil dengan cara *purposive sampling* atau *judgmental sampling* yaitu dalam penelitian diperolehnya informan dilakukan dengan cara memilih subjek berdasarkan kriteria spesifik yang ditetapkan peneliti, dengan kata lain sampel dalam penelitian ini adalah orang-orang yang dianggap sesuai dengan kriteria peneliti dalam mencari informasi terkait dengan penelitian.

Dalam penelitian ini terdapat dua klasifikasi informan antara lain informan kunci yaitu informan yang di anggap mampu memberikan informasi yang dapat dijadikan patokan dalam pengambilan kesimpulan, sedangkan yang selanjutnya adalah informan biasa yakni informan yang dari situ didapatkan informasi-informasi yang dianggap mendukung informasi yang didapat dari informan inti.

Berdasarkan informan yang ditentukan pada penelitian ini, adapun beberapa karakter mulai dari nama, umur, alamat dan jenis kelamin yang dimiliki informan tersebut. Berikut tabel untuk menggambarkan karakteristik informan secara singkat.

Tabel 5.1 karakteristik Informan

No	Nama	Klasifikasi	Usia	Alamat	Pekerjaan	Jenis Kelamin
1.	Rahman	Informan Kunci	39 tahun	Jln.sultan Alauddin	Pedagang kaki lima	Laki-laki
2.	Munir Dg.Ngalle	Informan Biasa	50 tahun	Jln.suka manah	Tukang Becak	Laki-laki
3.	Tahir	Informan	30	Jln.suka	Tukang	Laki-laki

		Kunci	tahun	manah	bentor	
4.	Muh. Iqbal	Informan Kunci	35 tahun	Jln.Sukaria VII	Staf kecamatan	Laki-laki
5.	Fardy	Informan Biasa	27 tahun	Jln.Sukaria VII	Mahasiswa	Laki-laki
6.	Rahmiati	Informan Biasa	23 tahun	Daya	Karyawan	Perempuan
7.	Aidil	Informan Biasa	22 tahun	Bara-barayya	Mahasiswa	Laki-laki
8.	Toni	Informan kunci	30 tahun	Antang	Staf Kecamatan	Laki-laki
9.	Ayu	Informan kunci	23tahun	Batua Raya X	Staf kecamatan	Perempuan
10.	St. Ramlah	Informan Kunci	21tahun	Jln.Sunu	Mahasiswa	Perempuan
11.	Hamdan	Informan Biasa	24 tahun	Jln.Pontiku	Pekerja proyek	Laki-laki
12.	Hasni	Informan Kunci	23 tahun	Jln.sukaria 12	Guru	Perempuan
13.	Kipli	Informan Kunci	24 tahun	Jln.cendrawasih	Ojek Online	Laki-laki
14.	Asma	Informan Biasa	19 tahun	Jln.Rappocini	Pelajar	Perempuan

Dari tabel diatas dapat kita lihat bahwa informan dalam penelitian ini sangat beragam, seperti perbedaan usia yang beragam, pekerjaan yang beragam, bahkan dari segi tempat tinggal para informan yang memiliki daerah yang berbeda, ada yang jauh dari kawasan pembangunan jalan dan ada juga yang dekat dari lokasi pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani ini.

Dari perbedaan karakter tersebut maka dalam penelitian ini sangatlah wajar ketika dalam hasil penelitian terdapat perbedaan pandangan antara para informan yang berada di daerah pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani di kecamatan Panakkukan kota Makassar ini. karena secara otomatis karakteristik dari masing-masing informan akan berpengaruh pada proses interpretasi yang akan mereka sampaikan dari adanya proses pembangunan ini.

## **B. Dampak Pembangunan Jalan Tol Layang A.P Pettarani di Kecamatan Panakkukang Kota Makassar Terhadap Masyarakat**

### **1. Hasil Penelitian**

#### **a. Dampak terhadap kesejukan lingkungan**

Kesejukan lingkungan di jalan A.P Pettarani akhir-akhir ini telah berubah dengan adanya proses pembangunan infrastruktur berupa Jalan Tol Layang yang menjadi program kerja pemerintah Kota Makassar. Jalan tol layang ini digadagadag akan menghubungkan beberapa jalan besar yang ada di kota Makassar ini, yaitu Jalan Sultan Alauddin, Jalan urip Sumoharjo, Jalan Faisal dan Jalan tol Makassar bandara Sultan Hasanuddin.

Dalam penelitian ini terkait dengan tanggapan masyarakat terhadap dampak pembangunan infrastruktur jalan Tol Layang A.P Pettarani di kecamatan panakkukang ini, dilihat dari segi dampaknya terhadap kesejukan lingkungan sekitar pembangunan jalan menimbulkan berbagai macam tanggapan dari kalangan masyarakat yang jadi informan dalam penelitian ini.

Dalam hasil penelitian yang dilakukan oleh peneliti ada beberapa faktor yang melatarbelakangi sehingga pembangunan infrastruktur jalan tol layang A.P Pettarani di kecamatan Panakkukang Kota Makassar ini berdampak pada kondisi dan keadaan kesejukan lingkungan sepanjang jalan A.P Pettarani ini antara lain:

#### **a.) Penebangan pohon**

Penebangan pohon di sepanjang jalan A.P Pettarani menjadi fenomena yang tidak dapat terelakkan pada saat awal pembangunan jalan tol layang ini, jalan A.P Pettarani yang dulunya merupakan sebuah jalan utama yang memiliki pohon-

pohon yang menjulang tinggi sekarang telah berubah menjadi jalan yang gersang tanpa ada taman hijau di sepanjang trotoar pembatas jalan.

Dalam proses pembangunan jalan tol layang ini semua pohon yang dulunya menghijaukan sepanjang jalan A.P Pettarani dalam waktu sekejap semuanya telah di tebang untuk kelancaran proses pembangunan, karena pohon yang berada di trotoar pembatas jalan jelas akan menghambat proses pembangunan, jadi tidak ada jalan lain selain di tebang.

Dalam proses pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani ini banyak dampak yang terlihat sejak awal proses pembangunan jalan ini. Seperti halnya pada bulan mei lalu pada saat semua pohon yang ada di sepanjang jalan A.P Pettarani yang sebelumnya dijadikan sebagai paru-paru kesejukan kota khususnya di Kecamatan Panakkukang semuanya telah ditebang sebagai proses awal pembangunan jalan Tol layang A.P Pettarani ini.

Dari penebangan pohon tersebut otomatis akan berdampak pada kesejukan udara di sepanjang Jalan A.P Pettarani. Sebagaimana yang disampaikan oleh salah sorang bapak yang berinisial “TH” yang mana ia adalah salah satu warga masyarakat yang kesehariannya beraktifitas di sekitaran jalan A.P Pettarani yaitu sebagai berikut:

*“Dulu kan banyak pohon di tengah-tengahnya toh, tapi sudah mi ditebang, kalau dulu ia agak dingin ji tapi sekarang setelah ditebang semua mi pohon jadi panas sekali mi apalagi ditambah kalau macet mi lagi”*

(Wawancara pada tanggal 9 Nonember 2018)

Sesuai dengan hasil wawancara diatas dapat diketahui bahwa sebelumnya memang banyak pohon-pohon yang ada disepanjang jalan A.P Pettarani sehingga

udara disitu sejuk namun setelah pohon-pohon tersebut ditebang udara disekitar jalan A.P Pettarani ini jadi panas.

Selain bapak TH ada juga pernyataan dari salah seorang informan mengenai penebangan pohon dalam proses pembangunan jalan tol Layang ini, pengaruh dari penebangan pohon ini seperti yang di bahasakan oleh salah seorang mahasiswa yang berinisial “FD” salah seorang mahasiswa yang berdomisili di jalan sukaria VII pernyataannya yaitu sebagai berikut:

*“Kalau udara e sekarang panas ki, kalau dulu ia ndak terlalu ji tapi pas dimulaimi pembangunan tambah panas mi karena tidak adami pohon yang melindungi, baru jalannya juga banyak debunya, baru sering juga macet”*

(Wawancara pada 9 Desember 2018)

Sesuai dengan hasil wawancara diatas, kita dapat mengetahui bahwa sekarang keadaan udara di jalan A.P Pettarani menjadi panas, yang dahulunya tidak terlalu panas namun berubah setelah mulai pembangunan karena sudah tidak ada lagi pohon yang melindungi dari sinar matahari langsung, ditambah lagi kondisi jalan yang berdebu dan macet.

Namun berbeda dengan salah seorang informan dalam tanggapannya bahkan tidak menganggap dengan penebangan pohon ini berdampak bagi kesejukan lingkungannya, seperti yang dikemukakan oleh salah seorang pelajar yang berinisial “AM”, salah seorang informan yang tinggal di jalan Rappocini raya dia mengatan bahwa:

*“Kesejukan udara biasa-biasa ji karena tidak ada ji pengaruhnya bagi kami yang di Rappocini kalau ditebang itu pohon di sana”*

(Hasil wawancara pada tanggal 5 Desember 2018)

Dari hasil wawancara diatas dapat diketahui bahwa masyarakat di sekitaran jalan Rappocini raya tidak terpengaruhi dari adanya penebangan pohon di jalan A.P Pettarani dan kondisi udara disana hanya seperti hari-hari biasa sebelum dilakukan penebangan pohon karena proses pembangunan jalan tol layang.

Diperjelas dengan hasil wawancara dengan salah seorang informan yang berinisial “SR” yang tinggal di jalan sunu, tanggapannya sebagai berikut:

*“Tidak ada ji pengaruhnya kak, kalau masalah kesejukan lingkungan ji, tapi ndak tau ia kalau orang yang tinggal disini, kami kan jauh dari lokasi pembuatan jalan, kalau macetnya itu baru ada pengaruhnya buat saya, he he he”*

(wawancara pada tanggal 5 Desember 2018)

Dari hasil wawancara diatas dapat kita ketahui bahwa bagi mereka yang jauh dari lokasi pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani ini tidak terpengaruh persoalan kesejukan lingkungan dari adanya penebangan pohon yang ada di sepanjang jalan A.P Pettarani.

Dari seorang informan dengan inisial “RA” salah seorang karyawan di toko nippon juga diperoleh data bahwasanya dengan penebangan pohon di sepanjang jalan A.P Pettarani ini memang berpengaruh pada kesejukan lingkungan sekitar, dia mengatakan bahwa:

*“iye’ na pengaruhi sekali, kalau dulu kan agak sejuk ji karena banyak pohon didepan, jadi kalau panas ndak terlalu banyak ji debu, tapi sekarang ia panas sekali mi baru debu juga banyak, baru kalau hujan jelek sekali jalan didepan, banjir ki”*

(wawancara pada tanggal 9 Desember 2018)

Dari hasil wawancara diatas dapat kita ketahui bahwa sebelum penebangan pohon di sepanjang jalan A.P Pettarani udara di sekitaran jalan agak sejuk karena

banyak pohon dan pada saat matahari panas tidak terlalu banyak debu di sekitaran jalan, namun setelah dilakukan penebangan pohon udara jadi panas, kemudian banyak debu ketika matahari panas dan banjir ketika turun hujan.

#### b.) Material Bangunan

Dalam proses pembangunan jalan Tol Layang A.P Pettarani ini, para pekerja menggunakan material bangunan dalam tahap perbaikan jalan, disamping itu material bangunan lama yang digali banyak yang berhamburan sampai diluar batas pembatas jalan yang dipasang oleh para pekerja proyek.

Pemandangan ini juga berdampak pada kesejukan lingkungan di sekitar tempat pembuatan jalan Tol Layang A.P Pettarani ini karena menghasilkan debu pada waktu cuaca panas dan membuat jalan jadi licin pada saat hujan.

Pada musim kemarau cuaca menjadi panas dan material hasil galian yang terhambur ke jalan menghasilkan debu yang sangat mengganggu aktifitas para pengguna jalan, dan masyarakat yang beraktifitas di sekitaran jalan A.P Pettarani, sebagaimana yang disampaikan oleh bapak dengan inisial "RH" seorang pedagang kaki lima yang beraktifitas di pinggiran jalan ini mengatakan bahwa:

*"Panas sekali karena tidak ada mi pohon, macet lagi, baru banyak debu kalau siang-siang begini, karena itu bekas galian yang masuk ke jalan jadi banyak debu, baru kalau disini panas sampai malam biasanya karena matahari kan dari sana"*

(wawancara tanggal 9 November 2019)

Dari hasil wawancara diatas dapat kita ketahui bahwa karena sudah tidak ada pohon yang melindungi dari sinar matahari langsung, serta keadaan kendaraan yang macet menyebabkan keadaan cuaca jadi panas dan juga dari adanya material-material bangunan yang masuk ke jalan menyebabkan banyak debu.



Berdasarkan hasil wawancara antara informan dan peneliti di lokasi penelitian dapat di simpulkan bahwa dalam proses pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani di kecamatan Panakkukang kota Makassar menimbulkan berbagai macam dampak bagi masyarakat dari segi kesejukan lingkungan, dan dampak yang dirasakan itu berbeda-beda.

#### **b. Dampak dari segi kelancaran arus kendaraan**

Keadaan arus lalu lintas di jalan A.P Pettarani saat ini merupakan hal yang sering menjadi perbincangan dikalangan para pengguna jalan, baik pengendara kendaraan roda dua maupun kendaraan yang lain. Perbincangan itu selalu mengarah pada persoalan kemacetan lalu lintas akibat dari pembangunan jalan tol layang yang sedang berlangsung.

Hal seperti itulah yang kemudian menjadi fenomena yang mewarnai sepanjang jalan A.P Pettarani saat ini, dengan adanya pembangunan jalan tol sangat berpengaruh pada bagaimana kondisi arus kendaraan di jalan A.P Pettarani sebagai salah satu jalan utama yang ada di kota Makassar, dan jalan yang menjadi salah satu icon penting ini menjadi infrastruktur yang menjadi sentral arus kendaraan namun sekarang fungsinya tidak terlalu maksimal karena proses pembangunan yang sedang berlangsung.

Berikut adalah gambaran proses pembangunan di lokasi tempat berlangsungnya proses pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani di kecamatan Panakkukang kota Makassar.

Gambar 5.1. Suasana proses pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani.



Setelah peneliti terjun langsung kelapangan untuk melakukan penelitian, peneliti melihat bahwa kemacetan lalu lintas di jalan A.P Pettarani ini dipengaruhi oleh beberapa faktor antara lain sebagai berikut:

a.) Penutupan Badan Jalan

Dikalangan masyarakat khususnya para pengguna jalan A.P Pettarani hal yang biasa ketika melewati jalan ini kemudian terkendala dengan jalan yang macet, atau suasana yang panas ketika musim kemarau dan banjir pada musim hujan. Sesuai dengan hasil wawancara peneliti dengan salah seorang informan dengan inisial “AL” salah seorang mahasiswa pengguna jalan yaitu sebagai berikut:

*“Kalau lewat ki’ di pettarani yah siap-siap mamiki dapat macet, pasti mi itu ia, apalagi sekarang banyak yang ditutup, apalagi kalau panas mi banyak sekali debu, pas hujan pasti banjir i lagi...”*

(wawancara pada tanggal 5 Desember 2018)

Dari hasil wawancara diatas dapat kita ketahui bahwa masyarakat pengguna jalan ketika hendak melewati jalan A.P Pettarani yang terpikir oleh mereka adalah persoalan macet, banjir, penutupan badan jalan dan banyaknya debu, hal ini sudah menjadi pandangan yang lumrah di kalangan masyarakat pengguna jalan.

Disamping itu banyak juga pengguna jalan yang merasa terganggu dengan proses pembangunan jalan tol layang ini akibat dari penutupan badan jalan yang dilakukan oleh para pekerja proyek, walaupun pada dasarnya sebagian dari mereka setuju dengan pembangunan infrastruktur ini, karena menurut pandangan masyarakat sekitar hasil dari pembangunan ini akan berefek baik bagi mereka, sesuai dengan hasil wawancara yang dilakukan peneliti dengan salah satu informan dengan inisial "MD" yaitu sebagai berikut:

*"Kalau saya sih sangat setuju kalau dibuat itu jalan tol layang, karena nanti kalau jadi mi kemungkinan tidak terlalu macet mi itu, yang saya tidak setuju itu macetnya sekarang, sama debunya juga panas sekali bela..."*

(Wawancara pada tanggal 30 November 2018)

Dari hasil wawancara diatas sesuai dengan pernyataan informan bahwa dia setuju dengan pembangunan jalan tol layang ini karena dia menganggap akan berefek baik kedepannya, menurutnya setelah selesai pembangunan jalan tol layang ini maka kemacetan akan berkurang.

Namun yang informan tidak setuju adalah dampak negatif dari proses pembangunan yang sedang berlangsung yaitu persoalan kemacetan lalu lintas dan banyaknya debu akibat proses pembangunan jalan tol layang ini.

Pernyataan diatas juga di perkuat dengan pendapat salah satu informan dengan inisial “KP” yang bekerja sebagai tukang ojek online, pada dasarnya dia menyetujui pembangunan jalan tol layang ini, namun lagi-lagi bermasalah pada persoalan kemacetan lalu lintas sebagai dampak dari proses pembangunan jalan layang ini sesuai dengan hasil wawancara sebagai berikut:

*“Sebenarnya bagus sekali ji itu tujuannya dibuat itu jalan, saya ia setuju sekali, Cuma masalahnya naganggu kerjaan ta’ bela, sering sekali penumpang mengeluh, karena di aplikasi jarak tempuh Cuma 5 menit tapi karena macet, jadi lama i menunggu kasian, baru kalau penumpang yang lagi buru-buru mi lagi, kita’ na sessa”*

(Hasil wawancara pada tanggal 11 Desember 2018)

Dari keterangan hasil wawancara diatas dapat kita lihat bahwa informan sangat mendukung proses pembangunan jalan tol layang ini, namun informan merasa kurang nyaman karena kemacetan lalu lintas yang dihasilkan dari proses pembangunan jalan tol layang ini yang menghambat pekerjaannya sebagai tukang ojek online sehingga banyak penumpangnya yang merasa kurang nyaman juga sebagai pengguna jasa ojek online sekaligus pengguna jalan A.P Pettarani.

Penutupan badan jalan A.P Pettarani merupakan hal yang menjadi hambatan utama bagi para pengguna jalan, karena dengan adanya penutupan badan jalan akan mengurangi ruas jalan yang bisa dilewati oleh para pengendara.

Hambatan seperti padatnya arus kendaraan yang juga merupakan suatu pertimbangan jika akan dilakukan penutupan badan jalan, karena jalan A.P Pettarani merupakan jalan utama di Kota Makassar jadi tidak bisa ditutup sepenuhnya. Maka dari itu para pekerja hanya dibolehkan menutup sebagian

badan jalan, seperti yang diungkapkan oleh bapak yang berisial “HM” salah satu pekerja dalam pembangunan jalan ini:

*“Kalau maunya kami sih seluruh badan jalan ditutup, tapi lagi-lagi kita hanya ikut pada perintah atasan, jadi kita hanya diperbolehkan menutup sebagian badan jalan, itupun dengan cara selang seling, setelah sebelahnya selesai baru kita buka dan tutup lagi di bagian sebelahnya untuk proses pengerjaan”*

(Wawancara pada tanggal 9 Desember 2018)

Dari hasil wawancara diatas berbeda dengan para pengguna jalan, tanggapan pekerja proyek bahkan menurut mereka lebih bagus untuk penutupan badan jalan secara keseluruhan pada masa pembangunan tapi mereka hanya mengikuti kebijakan pimpinannya sehingga hanya dilakukan penutupan sesuai dengan cara selang- seling untuk mengurangi kemacetan lalu lintas.

Dalam pembangunan Jalan Tol Layang A.P Pettarani ini dilakukan penutupan sebagian badan jalan yang mana dalam tahap ini otomatis akan berdampak pada lancarnya arus kendaraan di sepanjang Jalan A.P Pettarani karena badan Jalan semakin sempit.

#### b.) Jalan Berlubang

Pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani dilakukan secara bertahap, sehingga ada kalanya bekas galian yang telah selesai pekerjaannya kemudian dijadikan lagi sebagai jalan utama yang dibuka untuk kendaraan umum, namun dalam proses perbaikannya banyak yang tidak layak dari segi kekatan sehingga banyak jalan yang kemudian berlubang karena padatnya kendaraan yang melewati jalan tersebut.

Disamping itu dalam proses ini juga kondisi jalan tidak terlalu baik apalagi pada bagian tengah jalan yang dulunya bekas trotoar kemudian dibeton tetapi karena banyaknya kendaraan yang lewat jadi beton itu tidak bertahan lama dan sebagiannya telah berlubang.

Dari fenomena itu banyak kemudian pengguna jalan khususnya para pengguna kendaraan roda dua yang mengeluh, karena dengan kondisi jalan yang berlubang pasti akan menghambat kelancaran laju kendaraan di tambah lagi dengan penutupan sebagian badan jalan sehingga kondisi jalan semakin sempit, sedangkan volume kendaraan tetap sama seperti hari-hari sebelum di lakukannya pembangunan jalan ini.

Seperti yang dikeluhkan oleh salah seorang pengguna jalan yang melintasi jalan A.P Pettarani dengan inisial "HS" salah seorang pengguna jalan yang berstatus sebagai mahasiswa di salah satu universitas negeri di Makassar ia mengatakan hal sebagai berikut:

*“ Sejak mulaimi dibuat ini jalan tambah lama ki macet, biasa sampai dua kali lampu merah baru bisa ki' lewat, apalagi banyak mi lagi ini jalan yang lubang-lubang karena ndak bagus i cor nya, jadi lama sekali ki' di jalan, jadi kalau mau ki' pigi kampus harus ki' lagi cepat-cepat pergi karena pasti macet i di jalan ini”*

(Wawancara pada tanggal 9 November 2018)

Dari hasil wawancara diatas dapat kita ketahui bahwa pada saat proses pembangunan dimulai kondisi kemacetan lalu lintas di jalan A.P Pettarani semakin parah, ditambah lagi dengan kondisi jalan yang sudah banyak berlubang akibat dari kondisi bahan pengeras jalan yang kurang mendukung, sehingga informan harus tersita lagi waktunya dalam perjalanan ke tempat kerjanya.

### c.) Pengoperasian Alat-alat Berat

Pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani kota Makassar ini merupakan proyek yang sangat besar. Pembangunan jalan ini menjadi lumayan rumit karena alat-alat yang di gunakan dalam pembangunan jalan ini hampir seluruhnya adalah alat-alat berat yang memerlukan tempat yang lumayan luas dalam pengoperasiannya, jadi sangat berpengaruh pada kondisi badan jalan yang sebelumnya memang lumayan sempit.

Kendaraan proyek yang membawa material bangunan juga mewarnai jalan A.P Pettarani pada proses pembangunan jalan tol layang ini, hampir setiap saat ada kendaraan proyek dengan ukuran besar melewati jalan ini untuk kemudian membawa material ataupun alat bangunan.

Sampai sekarang ini pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani sudah masuk dalam tahap pengeboran untuk pemasangan tiang, proses pengerjaannya sampai malam sehingga dari pagi sampai malam kondisi lalu lintas di sepanjang jalan masih sering di warnai oleh fenomena kemacetan lalu lintas.

Penggunaan alat berat menjadi fenomena yang sangat lumrah dari proses pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani di kecamatan Pnakkukang kota Makassar ini. Berikut adalah gambaran penggunaan alat-alat berat dala proses pembangunan:

Gambar 5.2. penggunaan alat berat dan penutupan badan jalan A.P Pettarani.



Walaupun dalam proses pembangunan kebanyakan masyarakat mendukung adanya pembangunan jalan tol layang ini namun data yang didapat oleh peneliti melihat bahwa ada kemudian masyarakat yang memang tidak setuju dengan adanya pembangunan jalan tol layang ini, salah satunya bapak yang berinisial “RH” seorang pedagang kaki lima yang berjualan di pinggir jalan A.P Pettarani, dia mengatakan hal sebagai berikut:

*“Kalau saya pedagang, tidak mendukung, karena macet, baru ini juga kendaraan-kendaraan berat yang lewat sehingga tambah banyak debu, juga mungkin habis ini jembatan, ndak bisa jualan lagi, baru kita’ ini pedagang kaki lima dipinggir jalan jaki menjual kasian, nanti kalau selesai jembatan tidak diizinkan lagi menjual, baru kita ini mau menjual dimana lagi kasian”*

(Hasil wawancara tanggal 15 desember 2018)

Dari hasil wawancara diatas dapat kita ketahui bahwa ada masyarakat yang tidak setuju sama sekali dengan adanya proses pembangunan jalan tol layang A.P



Pettarani ini, karena melihat kendaraan-kendaraan besar yang lewat membawa material bangunan sehingga menambah banyaknya debu di sepanjang jalan A.P Pettarani.

Disamping itu informan kali ini juga tidak setuju karena ketakutannya ketika nanti selesai pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani mereka tidak diizinkan lagi menjual di pinggir jalan A.P Pettarani ini, sehingga mereka akan kehilangan tempat menjual sebagai pekerjaan utamanya.

Berikut adalah gambaran kondisi kemacetan arus lalu lintas di jalan A.P Pettarani semenjak proses pembangunan jalan tol layang berlangsung:

Gambar 5.3 Suasana macet di Jalan A.P Pettarani



## **2. Pembahasan**

Dalam setiap proses pembangunan infrastruktur, pasti membutuhkan banyak pertimbangan dalam pengelolaannya, apalagi pembangunan yang kemudian berhubungan dengan fasilitas-fasilitas yang menyangkut kepentingan orang banyak.

Pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani merupakan proyek yang menjadi program kerja utama pemerintah kota Makassar pada tahun 2018 sampai 2019 ini. Pembangunan yang dimulai pada bulan Mei tahun 2018 yang lalu ini menjadi sebuah fenomena yang mewarnai sepanjang badan jalan A.P Pettarani di kecamatan Panakkukang kota Makassar.

Proses pembangunan jalan tol layang ini tidak membutuhkan pembebasan lahan jadi persoalan sengketa tanah bukan menjadi persoalan pada pembuatan jalan tol layang ini. Walaupun demikian bukan berarti bahwa eksistensi pembangunan jalan layang ini bebas dari segala macam hambatan.

Seperti yang kita ketahui bahwa Jalan A.P Pettarani memiliki panjang kurang lebih 4,5 km ini merupakan salah satu infrastruktur yang menjadi penunjang utama bagi kehidupan masyarakat kota Makassar, khususnya bagi warga masyarakat yang menggantungkan hidupnya dengan pekerjaan-pekerjaan yang bergerak pada instansi-instansi yang berada di sepanjang jalan A.P Pettarani.

Dari pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani tidak selamanya hanya menimbulkan dampak yang merugikan masyarakat namun ada juga yang menguntungkan masyarakat, berikut klasifikasi dampak pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani:

a. Dampak positif

Pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani menimbulkan dampak positif utamanya bagi masyarakat yang berjualan di sekitar jalan A.P Pettarani, misal saja bagi masyarakat yang menjual makanan dan minuman di sekitaran jalan A.P Pettarani.

Banyak masyarakat yang memanfaatkan proses pembangunan jalan tol layang ini sebagai moment untuk meluapkan jiwa bisnis mereka, seperti para pedagang buah yang dahulunya tidak jualan di jalan A.P Pettarani, sekarang bergeser ke jalan tersebut karena disana ada peluang bagi mereka untuk menjual buah karena kondisi udara yang panas, dan daerah jalan A.P Pettarani banyak masyarakat yang menjual es buah sehingga mereka saling menguntungkan.

Di samping itu sebagai contoh lain, pengelola warung makan, warkop dan lain sebagainya mendapatkan keuntungan dari proses pembuatan jalan ini, karena banyak pekerja proyek yang memanfaatkan warung mereka sebagai tempat istirahat kala jam istirahat kerja, karena dijadikan sebagai tempat istirahat otomatis jualan mereka akan laku, karena memang dalam kesehariannya para pekerja proyek pasti memiliki dana untuk konsumsi mereka.

Dampak positif dari pembangunan infrastruktur jalan tol layang A.P Pettarani ini dari segi kelancaran arus kendaraan untuk saat ini yang sementara dalam tahap proses pembangunan belum terlihat.

Proses pembangunan jalan yang sekarang berlangsung di jalan A.P Pettarani ini memiliki dampak positif dari segi lain misal untuk masyarakat penjual dan lain sebagainya namun dalam hal kelancaran arus kendaraan belum ada nampak

dampak positifnya, walaupun proses pembangunan jalan tol layang ini di harapkan akan berdampak baik bagi kelancaran arus kendaraan tapi itu nanti setelah proses pembangunan telah berlangsung.

b. Dampak negatif

Dampak negatif dari proses pembangunan jalan tol layang ini dari segi kesejukan lingkungan itu sendiri sangat di rasakan oleh masyarakat, terutama masyarakat yang dekat dengan lokasi pembangunan, karena dengan berbagai macam aktifitas pekerjaan proyek, yang kemudian menimbulkan dampak yang tidak bagus terhadap kondisi lingkungan sekitar.

Dampak negatif dari proses pembangunan ini sangat dikeluhkan oleh masyarakat, apalagi dari segi kesejukan lingkungan sekitar, dalam proses pembangunan jalan tol layang ini, kesejukan lingkungan sekitar berubah drastis, seperti udara yang semakin panas, banjir kala musim hujan, banyak debu sebagai akibat dari adanya material bangunan yang berserakan dan masuk badan jalan.

Dampak negatif dari proses pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani ini dari segi kelancaran arus lalu lintas sangat terlihat jelas. Kemacetan lalu lintas yang setiap hari mewarnai badan jalan A.P Pettarani merupakan simbol yang mengatakan bahwa memang proses pembangunan ini memiliki efek negatif bagi kelancaran arus kendaraan di sepanjang jalan ini.

Disamping itu penggunaan alat-alat berat juga sangat berdampak negatif bagi kelancaran arus kendaraan karena membutuhkan tempat yang luas dan juga sangat mengganggu pengendara yang lewat di jalan A.P Pettarani ini. selain itu penutupan badan jalan mendukung kemacetan lalu lintas karena dengan adanya

penutupan jalan ini menyebabkan badan jalan semakin sempit sehingga tidak mampu mengimbangi volume kendaraan yang lewat dalam kesehariannya.

Sesuai dengan hasil penelitian terkait dengan dampak pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani bagi masyarakat di lihat dari segi kesejukan lingkungan sekitar dan kelancaran arus kendaraan maka peneliti mengklasifikasikan masyarakat yang terkena dampak ke dalam dua klasifikasi yaitu:

a. Masyarakat Dekat

Yang peneliti maksud masyarakat dekat dalam penelitian ini adalah masyarakat yang bermukim di sekitar jalan A.P Pettarani itu sendiri dan masyarakat yang bekerja atau menggantungkan hidupnya pada instansi-instansi yang berada di sepanjang jalan A.P Pettarani, misal karyawan perusahaan maupun pedagang kaki lima yang kesehariannya bekerja di jalan A.P Pettarani.

Masyarakat dekat dalam hal ini adalah masyarakat yang peneliti anggap sebagai masyarakat yang langsung berhadapan dengan dampak dari pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani ini terutama dalam hal kesejukan lingkungan. Dampak kesejukan lingkungan bagi masyarakat akibat dari aktualisasi pembangunan jalan tol layang ini sangat berpengaruh terhadap pandangan masyarakat akan eksistensi pembangunan tersebut.

Dilihat dari respons masyarakat yang dekat dengan lokasi pembangunan jalan tersebut peneliti beranggapan bahwa memang wajar ketika masyarakat merasa terganggu akan proses pembangunan yang sedang berlangsung terutama persoalan kesejukan lingkungan tempat tinggal mereka, apalagi hampir setiap masyarakat

yang dekat dengan lokasi pembangunan aktifitasnya pasti bergantung pada kondisi jalan yang sementara dalam proses pembangunan.

Misal saja dalam hal keadaan cuaca pasti akan sangat berdampak secara signifikan terhadap kegiatan masyarakat yang berada di sekitar pembangunan jalan tol layang ini, walaupun mereka menyadari bahwa pembangunan jalan tol layang ini merupakan program untuk kebaikan masa yang akan datang namun suatu kewajaran apabila terdapat keluhan yang mereka lontarkan.

Secara umum masyarakat dalam menanggapi suatu hal memang selalu mengarah pada apa yang kemudian menjadi dampak dari hal yang sedang berlangsung saat itu dan berdampak bagi kehidupan mereka pada masa itu. Masyarakat dekat memiliki pandangan yang sama terkait dengan persoalan kesejukan lingkungan karena mereka melihat dari sisi yang sama dan berada pada posisi yang sama sehingga nilai yang dihasilkan dari persepsi mereka lebih cenderung mengarah pada kesimpulan yang sama.

Dalam kajian tentang hasil penelitian terkait dengan dampak pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani bagi masyarakat sangat wajar ketika terdapat pandangan masyarakat yang berbeda. Namun untuk kali ini ada tanggapan yang berbeda dari masyarakat yang notabene nya sama-sama berada dekat dari lokasi proses pembangunan jalan.

Perbedaan pandangan masyarakat dekat dalam hal kelancaran arus kendaraan ini juga terpengaruh oleh faktor jangka panjang dari sang responden, hal itu di pengaruhi oleh faktor pekerjaan dan lain sebagainya. Suatu keniscayaan bahwa

dalam pembangunan ataupun perbaikan tatanan hidup masyarakat terkadang pro dan kontra dalam pandangan terhadap pemerintah.

Pemerintah dalam melakukan pembangunan pastilah sudah memepertimbangkan dampak yang terkait dengan proses pembangunan yang akan dilakukan, baik itu jangka panjang maupun jangka pendek, terkait dengan ketakutan masyarakat terkhusus terhadap paktor ekonomi, itu hanyalah ketakutan mereka dan pasti sudah ada pertimbangan dari pemerintah terkait dengan solusi yang akan di tawarkan kedepannya.

Aktualisasi pembangunan merupakan bentuk kepedulian pemerintah dalam hal kesejahteraan masyarakat, namun kadangkala dalam kenyataannya hal yang terjadi adalah beban yang terjadi di kalangan masyarakat tidak dapat terelakkan, namun hal seperti itu tergantung dari bagaimana kelihaiian masyarakat dalam berfikir positif dalam menanggapi suatu persoalan.

Masyarakat dalam menanggapi proses pembangunan kadang hanya melihat dari sisi negatif yang ditimbulkan oleh proses pembangunan, jadi seakan-akan masyarakat terlalu terbebani dengan hal yang pemerintah anggap baik bagi mereka, misal dalam pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani ini, mereka lebih sibuk memikirkan macetnya lalu lintas saat ini, tanpa mereka pikir jangka panjangnya.

#### b. Masyarakat Jauh

Dalam penelitian ini yang dimaksud masyarakat jauh adalah masyarakat pengguna jalan tapi tidak bermukim di sekitar jalan A.P Pettarani, serta

masyarakat kecamatan Panakkukang yang lokasi tempat tinggalnya jauh dari jalan A.P Pettrani.

Sesuai dengan hasil wawancara peneliti dengan informan peneliti dapat mengambil suatu statement bahwa antara masyarakat jauh dan masyarakat dekat dalam persoalan pembangunan memiliki perbedaan pandangan terutama dalam hal dampak kesejukan udara, namun itu adalah suatu hal yang wajar.

Perbedaan stimulus yang datang pada setiap diri masyarakat menyebabkan perbedaan tanggapan, bahkan sangat wajar ketika masyarakat yang jauh dari lokasi pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani ini tidak merasakan dampak yang nyata dari sisi kesejukan lingkungan pada proses pekerjaan jalan tol layang ini.

karena masyarakat jauh hanya melihat dari sisi pribadi mereka tanpa memperhatikan masyarakat yang berada pada posisi yang dekat dengan lokasi pembangunan jalan tol layang ini, otomatis keluhan dari persoalan dampak pembangunan terhadap kesejukan lingkungan akan mereka abaikan karena bagi mereka bukan merupakan persoalan.

Sikap kurang peduli masyarakat jauh terhadap dampak pembangunan jalan tol layang ini terkait dengan persoalan kesejukan lingkungan merupakan fenomena yang menggambarkan kondisi masyarakat kota yang cenderung individualistis. Sikap yang timbul akibat dari perkembangan tingkat kebutuhan sehingga tidak ada waktu bagi mereka untuk mempedulikan kondisi yang tidak bersangkutan paut terhadap kehidupan mereka.



Sikap individualistis merupakan gambaran bagi masyarakat modern yang dalam kehidupannya lebih megedepankan nilai dari segi materi dan kepentingan mereka saja, tanpa mempedulikan nilai estetika yang terkandung dalam sebuah proses, apatah lagi persoalan nilai kekerabatan.

Dari perbandingan antara statement masyarakat dekat dengan masyarakat jauh dari persoalan dampak pembangunan jalan tol layang .AP Pettarani di pandang dari segi kesejukan lingkungan lingkungan sekitar dan kelancaran arus kendaraan pada proses pembangunan jalan ini, peneliti dapat melihat bahwa ada kemudian perbedaan tanggapan dari kalangan masyarakat akan hal itu.

Karakteristik masyarakat ternyata juga berperan penting dalam penentuan sikap maupun tanggapan terhadap sesuatu hal yang berada di sekitar alam mereka, dari kedekatan dan kepekaan terhadap suatu kondisi kemudian membawa masyarakat pada respon yang sesuai dengan hasil kepekaannya terhadap respon yang mereka terima.

Proses pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani lebih berdampak terhadap masyarakat dekat dibanding masyarakat jauh, karena masyarakat dekatlah yang kemudian berhadapan langsung dengan kondisi lingkungan di sekitar area pembangunan jalan tol layang secara intens dan berkelanjutan.

Eksistensi pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani menimbulkan berbagai macam fenomena yang berdampak pada pola kebiasaan masyarakat pengguna jalan, khususnya para pengguna jalan A.P Pettarani di kota Makassar.

Mulai dari proses pembangunan sampai pada dampak yang di timbulkan selalunya menjadi sorotan publik hingga saat ini, namun itu adalah hal yang

wajar, karena dalam menjalankan program kerjanya pemerintah kota Makassar pasti sudah menimbang antara dampak negatif dan hasil dari pembangunan infrastruktur jalan tol layang di kecamatan Panakkukang ini.

Fenomena seperti kemacetan lalu lintas adalah hal yang sangat wajar dalam proses pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani yang sedang berlangsung hingga saat ini, dengan segala macam upaya yang terbaik telah di lakukan oleh pemerintah dalam mengatasi kemacetan lalu lintas namun dalam proses pembangunan kali ini masih tidak dapat terelakkan.

Sesuai dengan faktor penyebab yang tiada lain merupakan hal yang di hasilkan oleh proses pembangunan jalan tol layang ini, seperti penutupan badan jalan, penggunaan alat-alat berat dan lain sebagainya merupakan hal yang nampak dan wajar dalam suatu proses pembangunan.

Dalam penelitian ini yang di maksud masyarakat jauh terkait dengan dampak pembangunan jalan tol layan A.P Pettarani di lihat dari segi kalancaran arus lalu lintas adalah masyarakat yang hanya menggunakan jalan untuk sementara atau hanya sesekali lewat di jalan A.P Pettarani ini.

Masyarakat jauh dalam menanggapi persoalan kemacetan lalu lintas akibat dari proses pembangunan infrastruktur jalan tol layang A.P Pettarani di kota Makassar ini lebih terpengaruh dari kondisi jalan yang mengalami banyak perubahan semenjak proses pembangunan.

Hal seperti itu merupakan suatu hal yang wajar dengan tingkat pebandingan waktu dan tingkat kepentingan yang berbeda dengan masyarakat dekat yang

notabenehya lebih banyak mendapatkan stimulus, secara otomatis akan berpengaruh pada proses intersepsi yang dimiliki oleh masyarakat jauh.

Pertimbangan seperti faktor ekonomi tidak menjadi persoalan bagi masyarakat jauh, mereka tidak memiliki kepentingan lebih pada bidang itu, jadi hanya sebatas pengguna dan tidak ada penggantungan harapan kehidupan di jalan A.P Pettarani, sehingga kadang sifat individualisme dari masyarakat jauh terlalu berpengaruh pada proses menanggapi suatu persoalan, misal saja kemacetan lalu lintas.

Juga dalam menanggapi persoalan kemacetan lalu lintas di jalan A.P Pettarani, masyarakat jauh lebih memungkinkan untuk mengeluarkan tanggapan positif, karena tingkat tekanan dari dampak pembangunan jalan tol layang ini, tidak terlalu berdampak bagi mereka sehingga, kondisi psikis mereka dalam menanggapi respon masih baik, disamping itu juga mengarah pada faktor kepentingan individualnya yang tidak terlalu mendapat dampak.

Dengan melihat respon masyarakat dekat dan masyarakat jauh, dapat disimpulkan bahwa persepsi masyarakat terhadap pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani di lihat dari segi dampak terhadap kelancaran arus kendaraan itu semuanya sama bahwa kurang setuju dengan dampak yang di timbulkan oleh pembangunan selama proses pembangunan berlangsung, karena dengan adanya proses pembangunan jalan tol ini dapat menghambat pekerjaan masyarakat karena macet yang mewarnai jalan A.P Pettarani setiap harinya.

Dalam ketidaksetujuan masyarakat terhadap dampak yang ditimbulkan dari proses pembangunan jalan tol layang ini mereka kebanyakan tetap mendukung

pemerintah dalam menjalankan aktualisasi program kerjanya, walaupun ada sebagian masyarakat yang memang tidak mendukung bahkan menolak, namun itu menurut peneliti hanya sekedar ketakutan mereka bukan merupakan suatu alasan untuk kemudian menghentikan proses pembangunan yang kedepannya akan menunjang kehidupan masyarakat kota Makassar ini.

Kepadatan kendaraan dalam hal penggunaan jalan A.P Pettarani juga tidak di salahkan sebagai penyebab dari kemacetan lalu lintas yang menjadi fenomena sekarang ini. karena volume kendaraan yang relatif stabil dalam kesehariannya memang sejak dulu sebelum proses pembuatan jalan selalunya mengarah pada kemacetan lalu lintas, namun sekarang ini kemacetan terjadi juga akibat dari keadaan perbaikan jalan yang sedang berlangsung.

Disisi lain masyarakat harusnya mampu bersikap bijak terhadap kondisi yang terjadi di jalan A.P Pettarani sekarang ini, karena kondisi itu hanya sementara, hanya terjadi dalam proses pembangunan saja, tidak akan berlangsung sampai pada hari-hari yang jauh kedepan.

Dengan sikap bijak masyarakat dalam menanggapi masalah semoga saja bisa menjadi paktor yang kemudian mendorong pemerintah untuk melakukan perbaikan-perbaikan yang lebih signifikan lagi untuk kesejahteraan masyarakat secara umum ke depannya, dan hal itu adalah suatu hal yang memang harus di lakukan oleh oknum pemerintahan secara umum.

### **3. Kesesuaian teori dengan hasil penelitian**

Sesuai dengan hasil penelitian terkait dengan dampak pembangunan infrastruktur jalan tol layang A.P Pettarani di kecamatan Panakkukang kota

Makassar terhadap masyarakat dilihat dari segi kesejukan lingkungan dan kelancaran arus kendaraan, peneliti menggunakan teori interaksionisme simbolik sebagai pendekatan dalam penelitian ini.

Namun dalam hasil penelitian walaupun masyarakat sekitar yang terkena dampak dari situasi pembangunan jalan tol ini, mulai dari adanya pembatas jalan, jalan berlubang, penggunaan alat berat dan lain sebagainya yang kemudian dapat dijadikan sebagai simbol dari proses pembangunan jalan ini memiliki respon rata-rata dari hal yang negatif, namun mereka pada dasarnya ada juga yang menyetujui, bahkan mendukung proses pembangunan jalan tol layang ini, hal itu yang membuktikan keterkaitan teori utama dengan hasil penelitian ini.

Herbert Blumer dalam teori interaksionisme Simbolik beranggapan bahwa proses interpretasi yang menjadi penengah atau pengolah stimulus dan respons menjadi posisi kunci dalam interaksionisme simbolik. Individu sebagai aktor tidak dikelilingi oleh objek yang akan menentukan makna tindakannya, akan tetapi individu adalah yang akan menentukan makna dari objek itu.

Interaksionisme simbolik yang dipopulerkan oleh Herbert Blumer memiliki tiga premis utama, antara lain:

- a. manusia bertindak berdasarkan makna-makna yang ada pada sesuatu itu.

Sesuai dengan fakta yang ada di lapangan yaitu, masyarakat memaknai atau mempersepsikan proses pembangunan jalan tol layang ini sesuai dengan apa yang mereka lihat dari proses pembangunan jalan tol layang ini, misal saja dalam persoalan dampak yang dihasilkan oleh proses pembangunan jalan tol layang ini, masyarakat tentu memiliki perbedaan makna dari dampak tersebut, tergantung

dari seberapa sering atau seberapa besar dampak yang hinggap pada pribadi masyarakat yang mana dampak itu merupakan stimulus bagi individu yang memiliki persepsi atau makna dari pembangunan tol layang ini.

Hal diatas membuktikan bahwa persepsi masyarakat terhadap proses pembangunan jalan tol layang ini berdasarkan dari apa yang kemudian dihasilkan dari proses pembangunan sebagai bagian yang tidak bisa dipisahkan dari adanya proses pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani di kecamatan Panakkukang kota Makassar yang sedang berlangsung ini.

b. Makna itu diperoleh dari interaksi sosial yang dilakukan dengan orang lain

Sesuai dengan fakta yang ada di lapangan bahwasanya masyarakat melakukan interaksi dengan apa yang ada di lapangan, baik interaksi langsung dengan masyarakat maupun interaksi secara tidak langsung terhadap lingkungan proses pembangunan jalan tol layang ini.

Dari hasil interaksi antara masyarakat di sekitar lokasi pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani ini menimbulkan persepsi atau pemaknaan yang berbeda dari masyarakat yang dijadikan responden dalam penelitian, karena dalam melakukan interaksi masyarakat memiliki perbedaan cara dalam berinteraksi, baik dari segi tingkah laku maupun dari segi waktu terjadinya interaksi.

Dari hal diatas dapat dikatakan bahwa teori interaksionisme simbolik dari premis keduanya memang berkaitan dengan pokok permasalahan dalam penelitian ini, karena biar bagaimana, secara otomatis kata makna pasti mengarah kepada persepsi individu sebagai palaku atau aktor dalam proses pembangunan ini, baik aktor yang berperan langsung, maupun aktor yang hanya terkena dampaknya.

c. Makna-makna tersebut kemudian direvisi, diubah, dan disempurnakan melalui proses interaksi.

Sesuai dengan fakta yang terjadi di lapangan, dari hasil pemaknaan sebagaimana yang dipersepsikan masyarakat terhadap proses pembangunan infrastruktur jalan tol layang A.P Pettarani ini, kemudian menjadi hal yang dapat dipertimbangkan masyarakat untuk melakukan berbagai aktifitas sehari-hari di sekitar jalan tol layang A.P Pettarani ini.

Misal dengan dampak yang dianggap sangat mengganggu aktifitas sehari-hari masyarakat sekitar lokasi pembangunan jalan tol layang ini pasti akan bertindak sesuai dengan kondisi, misal saja dalam hal keadaan jalan, masyarakat menganggap bahwa kondisi jalan tidak terlalu mendukung untuk kelancaran arus kendaraan sehingga mereka untuk pergi ke tempat kerja harus lebih cepat dengan pertimbangan lama waktu dalam berkendara akibat dari kondisi jalan.

Sebagai kesimpulan bahwa dampak akan menghasilkan pemaknaan yang berbeda dari masyarakat sekitar dan berpengaruh pada interaksi yang akan dilakukan oleh masyarakat terhadap proses pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani ini, hal itu terjadi karena stimulus yang berbeda kemudian menimbulkan respon yang berbeda pula dari masyarakat yang menanggapi, karena proses pemaknaan terhadap sesuatu berdasarkan dari tingkat kepekaan penginderaan yang ada pada masyarakat yang memaknai dampak pembangunan ini, hal itulah yang kemudian menjadi persepsi masyarakat terhadap kondisi yang berkaitan dengan proses pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani di kecamatan Panakkukang kota Makassar.

## **C. Bentuk Pengawasan Pemerintah Terhadap Pembangunan Jalan Tol Layang A.P Pettarani di Kecamatan Panakkukang Kota Makassar**

### **1. Hasil Penelitian**

Pelaksanaan pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani merupakan kerjasama antara pemerintah dengan PT Marga Utama Nusantara sebagai perusahaan yang ahli serta sudah berpengalaman dalam proses pembangunan jalan layang di Indonesia. Walaupun demikian dalam proses pembangunan jalan tol layang ini pemerintah tidak sepenuhnya memberikan wewenang kepada PT Marga Utama Nusantara untuk mengelola proses pembangunan jalan tol layang ini.

Dalam periode kepemimpinan nasional saat ini, pemerintah memusatkan misi pembangunan infrastruktur. Di beberapa daerah, seperti Sumatera, Kalimantan, Jawa, Papua dan juga Makassar menjadi titik pembangunan infrastruktur. Seperti yang disampaikan pada paragraf sebelumnya bahwa pembangunan infrastruktur khususnya dalam konteks pembangunan jalan tol, pemerintah membuka ruang bagi pihak swasta untuk melakukan kerja sama dengan pemerintah melalui perencanaan kontrak dan lain sebagainya. Sesuai dengan pernyataan salah satu informan yang berinisial "AY" salah satu staf kecamatan panakkukang adalah sebagai berikut :

*"Pembangunan jalan tol layang AP Pettarani pemerintah bekerja sama dengan PT Marga Utama Nusantara, dalam kerja sama ini ada kontrak atau kesepakatan yang dibangun dalam komunikasi kerja sama tersebut".*

(Hasil wawancara tanggal 11 januari 2019)



Dari pernyataan informan diatas dapat disimpulkan bahwa jelas dalam pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani pemerintah membangun kerja sama dengan pihak swasta. Menurut referensi sejarah yang penulis ketahui bahwa hubungan antara pemerintah dengan swasta dalam hal pembangunan sudah lama diterapkan, jadi ini bukan merupakan hal baru. Dalam proses kerja sama tentu saja ada kesepakatan yang dibangun oleh keduanya.

Sementara itu, keberadaan pemerintah sangatlah penting tidak saja hanya mengeluarkan kebijakan melainkan dalam proses pelaksanaan, eksistensi pemerintah memiliki suatu fungsi yaitu fungsi pengawasan. Pemerintah memiliki peran yang sangat besar dalam sistem perekonomian sosialis, dan memiliki peran yang sangat terbatas dalam sistem perekonomian kapitalis murni, seperti yang dikemukakan oleh Adam Smith bahwa pemerintah hanya memiliki tiga fungsi yaitu :

*“Fungsi pemerintah untuk memelihara keamanan dalam negeri dan pertahanan, fungsi pemerintah untuk meyelenggarakan peradilan, dan fungsi pemerintah untuk menyediakan barang-barang yang tidak disediakan oleh pihak swasta, seperti halnya dengan jalan, dam-dam dan sebagainya”.*

Dalam fungsi pengawasan pemerintah terhadap pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani, salah seorang staf kecamatan yang diamanahkan oleh dinas PU kota Makassar dalam melakukan pengawasan memberikan pernyataan sebagai berikut:

*“Dalam kegiatan pembangunan seperti pada umumnya ada tiga tahap yaitu perencanaan, pelaksanaan dan hasil/output. Dalam tahap pelaksanaan, sementara pembangunan berjalan ada memang yang ditugaskan atau yang menerima kepercayaan menjalankan fungsi*

*pengawasan. Misalnya di lapangan juga terkait pengawasan pengelolaan keuangan”.*

(Hasil wawancara tanggal 11 januari 2019)

Sesuai dengan apa yang disampaikan oleh informan diatas, penulis menyimpulkan bahwa fungsi pengawasan dalam pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani memang dilaksanakan. Dalam menentukan posisi sebagai pengawas baik di lapangan maupun terkait pengelolaan keuangan tentu saja berdasarkan kriteria spesifik sehingga memungkinkan efektifitasnya dalam mengemban fungsi tersebut. Untuk mengetahui gambaran yang jelas terkait peran kedua pengelompokan pengawasan tersebut, berikut pernyataan salah satu staf kecamatan panakkukang dengan inisial “TN”:

*“Fungsi pengawasan di lapangan dinas PU yang memiliki kewenangan menunjuk beberapa orang yang dipercaya mampu untuk tugas tersebut. Cara kerjanya adalah seperti mengkoordinasikan segala aktivitas di lapangan. Sedangkan pengawasan pengelolaan keuangan yaitu mengupayakan supaya tidak terjadinya penyalahgunaan anggaran ataupun potensi kejahatan lainnya, maka dari itu pihak kecamatan juga ada yang dilibatkan terutama dalam pengawasan lapangan”.*

(Hasil wawancara pada 11 januari 2019)

Sesuai dengan pernyataan diatas menurut hemat penulis, apa yang dikonsepsikan dan diterapkan oleh pemerintah melalui dinas PU yang memiliki domain tersebut memungkinkan pembangunan jalan tol layang AP Petterani akan efektif dan efesien. Konsep pengawasan seperti yang digambarkan di atas jika dilaksanakan sesuai dengan tugas yang telah ditetapkan maka dimungkinkan akan tepat sasaran, apalagi jika melihat di surat kabar ataupun media lainnya

memberitakan pelanggaran-pelanggaran seperti korupsi dan potensi kejahatan lainnya.

Dalam segmen lainnya, penulis melakukan wawancara dengan salah seorang informan yang merupakan salah seorang yang ditugaskan sebagai pengawas lapangan dari pihak kecamatan yang di tugaskan oleh dinas PU untuk proses pembangunan jalan tol layang AP Petterani dengan inisial “MI”:

*“Saya dan teman-teman lainnya khusus dalam tugas ini mengikuti prosedur yang diberikan oleh atasan. Jadi apa yang kami lakukan merujuk pada prosedur tersebut. Seperti misalnya mengawasi aktivitas seluruh tenaga kerja di lapangan. Harus kerja sesuai tugas karena diakhir proyek pembangunan jalan tol layang AP Petterani kami semua dimintai laporan pertanggungjawaban, jadi setiap minggu harus ada laporan dari pihak penanggung jawab proyek yang kami ambil”.*

(Hasil wawancara pada 11 januari 2011)

Dari hasil wawancara diatas penulis dapat mengambil kesimpulan bahwa dalam hal pengawasan lapangan memang dinas PU melakukan kerjasama dengan pihak pemerintah kecamatan panakkukang.

Sementara itu, terkait dengan pengawasan keuangan penulis juga mencoba mewawancarai staf kecamatan dengan inisial “AY”, Berikut ini kutipan wawancaranya:

*“Terkait dengan pengawasan keuangan sepenuhnya diambil alih oleh dinas PU yang memang khusus menangani bagian permodalan proyek pembangunan, jadi kami dari pihak kecamatan tidak tau persoalan pengawasan keuangan, ini saja pengawasan di bagian lapangan mungkin hanya karena kebetulan lewat di daerah kecamatan yang kami kelola, sehingga ada pihak kecamatan yang di libatkan dalam pengawasan lapangan.*

(Hasil wawancara pada 11 januari 2019)

Dari kutipan wawancara diatas sesuai dengan apa yang dituturkan salah satu staf kecamatan, penulis menyimpulkan bahwa dalam pengawasan tata kelola keuangan pemerintah terfokus pada pengawasan lewat dinas PU dan tidak melibatkan pihak pemerinta daerah setempat. Pelaksanaan pengawasan tersebut jika benar-benar dilaksanakan tentu saja berpengaruh terhadap kualitas dan percepatan pembangunan jalan tol layang AP Petterani.

## **2. Pembahasan**

Pengawasan merupakan suatu hal yang paling urgent dalam hal manajemen pembangunan, pengawasan atau dalam hal ini dapat di bahasakan sebagai fungsi *controlling* adalah fungsi yang harus dilandasi dengan kepercayaan dan ketegasan para penanggung jawab dalam proses pengawasan berjalannya pembangunan.

Dalam proses pengawasan berbagai macam hal harus dilakukan oleh pihak pengawas, semisal peninjauan langsung ke lapangan bagi yang bertugas sebagai pengawas lapangan, dan meninjau langsung proses pengeluaran keuangan dan perbelanjaan pihak pengelola bagi yang memiliki job untuk pengawasan keuangan. Hal tersebut adalah suatu kewajiban pihak pengawas dalam hal ini pemerintah terkhusus lagi dinas PU dan pihak kecamatan menurut peneliti.

Proses pengawasan adalah hal yang sangat sensitif dalam suatu pembangunan, karena apabila dalam pembangunan proses pengawasan tidak berjalan sebagaimana mestinya pasti akan ada hal-hal yang negatif yang timbul dari proses pembangunan tersebut, apakah terkait dengan dampak bagi masyarakat ataupun dampak bagi pemerintah sebagai penanggung jawab dari

proses pembangunan itu sendiri, maupun dampak-dampak lain dari kelalaian dalam proses pengawasan..

Seperti halnya dalam proses pembangunan infrastruktur jalan tol layang A.P Pettarani di kecamatan Panakkukang kota Makassar pasti membutuhkan pengawasan terhadap segala aspek yang berkaitan dengan proses pembangunan tersebut. Dalam proses pengawasan tersebut ada oknum yang kemudian bertanggung jawab dan berperan dalam pelaksanaannya.

Dalam proses pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani yang sedang berlangsung saat ini, sesuai dengan data yang didapatkan peneliti dalam penelitian langsung di lapangan, bahwasanya yang bertanggung jawab dalam proses pengawasan terhadap pembangunan infrastruktur ini adalah pihak pemerintah melalui dinas pekerjaan umum bekerjasama dengan pemerintah kecamatan Panakkukang sebagai instansi terkait yang memiliki hubungan langsung dengan proses pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani ini.

Sesuai dengan fakta yang ada di lapangan bahwasanya dalam melakukan pengawasan dinas PU dan pemerintah kecamatan Panakkukang perlu melakukan kolaborasi yang maksimal demi terwujudnya hasil yang maksimal dari proses pengawasan yang dilakukan, karena apabila dalam pengawasan ini tidak maksimal ditakutkan adanya ketimpangan yang terjadi dari proses pembangunan jalan tol layang ini yang kemudian menjadikan proses pembangunan tidak berjalan dengan maksimal dan hasil dari pembangunan ini tidak sesuai dengan apa yang diharapkan oleh pemerintah.

Dari hasil observasi dan wawancara, peran pemerintah dalam fungsi pengawasan sangatlah penting terhadap pembangunan jalan tol Layang A.P Pettarani. Pemerintah mempunyai peranan untuk mengatur, memperbaiki atau mengarahkan aktivitas sektor swasta. Dalam perekonomian modern, peranan pemerintah dapat diklasifikasikan dalam 3 golongan besar, yaitu: Peranan alokasi, peranan distribusi, dan peranan stabilisasi.

Fungsi pengawasan pemerintah pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani melalui dinas PU kota Makassar yang memiliki domain dalam kegiatan tersebut menjadi faktor yang sangat menentukan suksesnya pembangunan jalan tol tersebut. Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan oleh peneliti, bahwa pembentukan badan pengawas pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani dikelompokkan kedalam dua fungsi yaitu pengawasan di lapangan dan pengawasan pengelolaan keuangan. Berikut ini penulis akan menjelaskan masing-masing proposisi pengawasan yang dimaksud tersebut.

#### a. Pengawasan di Lapangan

Seperti pembangunan apapun umumnya memerlukan pengawasan, apalagi dalam suatu pembangunan yang sifatnya nasional atau ditangani oleh pemerintah. Dalam konteks pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani, dimana pemerintah melakukan kerja sama dengan pihak swasta dalam hal ini adalah PT Marga Utama Nusantara beroperasi mulai tahun 2018 dan ditargetkan selesai tahun 2020.

Seperti yang kita ketahui dan sesuai dengan data yang didapat oleh peneliti bahwa proses pembangunan jalan tol layang ini sudah memiliki target operasi pembangunan mulai dari konstruksi bangunan dan target waktu selesai

pembangunan maka disinilah pengawasan di lapangan harus betul-betul bekerja sesuai dengan proporsinya supaya pembangunan jalan tol layang ini dapat rampung sesuai dengan target yang sudah di tentukan.

Dalam pengawasan lapangan sesuai dengan hasil wawancara melibatkan oknum dari pihak dinas PU kota Makassar bekerjasama dengan pihak kecamatan yang ditugaskan dalam hal pengawasan proses pembangunan jalan tol layang ini, walaupun tidak semua pihak kecamatan Panakkukang ditugaskan dalam melakukan pengawasan proses pembangunan ini.

Pengawasan di lapangan, cara kerjanya adalah mengawasi setiap aktivitas tenaga kerja di lapangan terlebih dalam hal koordinasi. Pengawas memulai aktivitasnya sesuai waktu yang telah ditetapkan serta mengikuti prosedur lainnya. Keberadaan pengawas lapangan, tentu saja menjadi salah satu kunci percepatan dan kelancaran proses pembangunan.

Pengawas di lapangan ibaratnya menjadi pihak penengah untuk mengkomunikasikan apa yang dibutuhkan di lapangan terhadap atasan, sehingga dimungkinkan tidak ada hambatan-hambatan dalam pelaksanaan pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani.

#### b. Pengawasan Pengelolaan Keuangan

Badan pengawasan pengelolaan keuangan dalam konteks pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani bergerak dalam pengawasan ataupun kontrol kerja pengelola keuangan. Hal ini pasti sangat dibutuhkan dalam pengelolaan keuangan supaya target alokasi dana yang telah ditentukan dapat dimanfaatkan semaksimal mungkin sesuai dengan rancangan target anggaran.

Membaca kasus-kasus yang kerap terjadi dalam proyek pembangunan, pembentukan badan pengawasan pengelolaan keuangan ini dapat dimaknai sebagai respon terhadap berbagai macam kasus penyalahgunaan anggaran sehingga diminimalisirkan tidak terjadi kejahatan tersebut.

Badan pengawasan ini diperlukan manusia ataupun individu yang memiliki integritas dan independensi. Ini penting apalagi dalam menangani masalah keuangan negara. Logikannya ada dua hal untuk mengetahui sumber pelanggaran atau penyalahgunaan keuangan yaitu jika bukan oleh karena kerja sama antara badan pengawas dengan yang dipercaya sebagai pihak pengelola atau kemungkinan kedua badan pengawas tidak menjalankan fungsi pengawasan atau kelalaian.

Pemerintah dalam menentukan badan pengawas keuangan harus memiliki kriteria-kriteria bagi oknum yang kemudian di percaya sebagai pengelola ataupun badan pengawas pengelolaan keuangan dalam proyek pembangunan infrastruktur jalan tol layang A.P Pettarani ini, apalagi dana yang di kelola dalam pembangunan ini sangatlah besar dan berasal dari dana negara yang merupakan uang yang bersumber dari rakyat.

Untuk itu dalam pembangunan jalan tol Layang A.P Pettarani, individu atau orang yang ditunjuk dalam posisi tersebut harus memiliki standar-standar ukuran, dan pastinya pemerintah dalam hal ini dinas PU pasti sudah mempertimbangkan dan mengantisipasi terkait dengan kejanggalan-kejanggalan yang kemungkinan akan terjadi dalam hal pengawasan proses pembangunan jalan tol layang ini.



### **3. Kesesuain Teori dengan Hasil Penelitian**

Dalam teori modernisasi pembangunan yang dikemukakan oleh David H. Smith dan Alex Inkeles, yang mana dalam teorinya mereka mengidentifikasi masyarakat modern dengan berbagai ciri utamanya. Yang mana ciri masyarakat modern menurut teori modernisasi pembangunan yang dikemukakan oleh David H. Smith dan Alex Inkeles antara lain:

#### a.) Terbuka terhadap pengalaman dan ide baru

Sesuai dengan fakta yang terjadi di lapangan yaitu pemerintah daerah tetap terbuka dan menerima adanya proses pembangunan yang telah dirancang oleh pemerintah pusat dan bahkan berpartisipasi dalam hal pengawasan lapangan pembangunan jalan tol layang A.P Petarani tersebut.

Dari keterbukaan pemerintah daerah dan masyarakat terkait dengan pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani ini membuktikan bahwa memang masyarakat modern lebih tertarik dan identik dengan hal-hal baru sebagai pembaharuan dalam kehidupan mereka yang mendorong ke arah kehidupan yang lebih baik.

#### b.) Berorientasi ke masa kini dan mendatang

Sesuai dengan fakta yang terjadi di lapangan yaitu dalam merespon pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani, pemerintah melalui dinas PU dan staf kecamatan melakukan pengawasan proses pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani sebagai salah satu orientasi yang harus dijalankan untuk saat ini dalam tahap proses pembangunan jalan tol layang.

Tahap pengawasan terhadap proses pembangunan jalan tol layang ini baik pada pengawasan lapangan maupun pengawasan keuangan pasti tujuannya adalah supaya hasil ataupun output dari proses pembangunan jalan tol layang ini bisa maksimal supaya kedepannya dapat dimanfaatkan sesuai dengan fungsi pembangunan yang di inginkan.

Hal diatas dapat membuktikan bahwa manusia modern memang lebih memikirkan apa yang mereka akan lakukan saat ini dan orientasi apa yang kemudian mereka akan lakukan di masa yang akan datang sebagai salah satu cara mereka dalam memperbaiki kualitas hidupnya.

c.) Memiliki kemampuan untuk merencanakan

Sesuai dengan fakta yang ada di lapangan, dalam proses pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani para penanggungjawab proyek dan pihak pemerintah memiliki perencanaan yang matang untuk kemudian melakukan proses pembangunan baik perencanaan pengelolaan keuangan maupun perencanaan dalam pengawasan lapangan supaya tidak terlalu menimbulkan dampak terhadap sistem yang di terapkan dalam proses pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani di kota Makassar ini

Hal diatas membuktikan bahwa manusia modern memiliki karakteristik yaitu memiliki kemampuan untuk merencanakan hal-hal yang akan mereka lakukan dalam kesehariannya, dengan melalui berbagai macam pertimbangan sehingga menghasilkan suatu keputusan sebagai rencana yang paling tepat dalam melakukan suatu tindakan.

d.) Percaya bahwa manusia bisa menguasai alam bukan sebaliknya

Sesuai dengan fakta yang ada di lapangan, yaitu pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani di kecamatan Panakkukang kota Makassar yang dilakukan oleh pemerintah kota Makassar sebagai bentuk kepercayaan diri pemerintah terkait dengan pengelolaan lingkungan sekitaran jalan A.P Pettarani ini.

Hal tersebut menunjukkan adanya kepercayaan pemerintah bahwa mereka mampu mengelola lingkungan alam sebagaimana mestinya, pengelolaan lingkungan ini sebagai bentuk kuasa manusia terhadap alam yang ada di sekitarnya, tentunya dengan memperhatikan etika-etika dalam pengelolaan lingkungan.

Jadi sebagai kesimpulan dari bentuk pengawasan pemerintah terhadap pembangunan infrastruktur jalan tol layang A.P Pettarani di kecamatan Panakkukang ini bahwasanya pemerintah melakukan kerjasama antara dinas PU dan pihak kecamatan dalam hal pengawasan lapangan, namun dalam hal pengawasan keuangan pihak kecamatan tidak di libatkan dan sepenuhnya di ambil alih oleh pihak dinas PU dengan bidang tata kelola modalnya.

## **BAB VI**

### **SIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. Simpulan**

Sebagai simpulan dari hasil penelitian tentang persepsi masyarakat terhadap pembangunan infrastruktur jalan tol layang A.P Pettarani di kecamatan Panakkukang kota Makassar ini adalah:

1. bahwasanya pembangunan infrastruktur jalan tol layang A.P Pettarani merupakan salah satu proyek yang sementara berlangsung di kota Makassar yang memiliki dampak langsung yang sangat signifikan bagi masyarakat kota Makassar, khususnya masyarakat yang bermukim di sepanjang jalan A.P Pettarani dan masyarakat yang kesehariannya menjadi pengguna jalan A.P Pettarani itu sendiri.
2. Masyarakat dalam menanggapi atau memberikan respons pada persoalan pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani lebih menilik pada dampak yang di hasilkan pada saat berlangsung proses pembangunan jalan tol layang ini, karena apa yang dirasakan oleh masyarakat merupakan stimulus yang tidak dapat terelakkan sebagai suatu hal yang negatif, seperti kemacetan lalu lintas, debu, cuaca yang panas dan lain sebagainya.
3. pada dasarnya masyarakat tetap mendukung proses pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani ini, karena mereka beranggapan bahwa ketika pembangunan telah selesai maka akan mengurangi kemacetan lalu lintas di kota Makassar khususnya di jalan A.P Pettrani dan sekitarnya karena dengan adanya jalan tol layang A.P Pettarani, otomatis volume kendaraan yang lewat pada jalan ini akan berkurang, karena sudah ada jalan tol layang.

4. Masyarakat dalam berasumsi sangat di pengaruhi oleh kondisi yang ada pada lingkungan sekitar mereka sehingga dengan dampak negatif yang di hasilkan oleh proses pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani mereka kadang merespon secara negatif karena itu sebuah hasil yang kemudian mereka aktualisasikan dari hasil interpretasi yang mereka dapatkan dari hal yang berkaitan dengan proses pembangunan yang sedang berlangsung.

5. Pemerintah melewati dinas PU sebagai oknum yang bertanggung jawan dalam proses pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani ini melakukan pengawasan bekerjasama dengan pihak kecamatan untuk memaksimalkan hasil yang ingin dicapai dari proses pembangunan ini.

## **B. SARAN**

### **a. Bagi peneliti**

Dengan adanya hasil penelitian ini peneliti sewajarnya mampu menerima saran-saran dan kritikan yang bersifat membangun yang muncul dari para pembaca karya tulis ini, karena hasil peneliian ini bisa jadi merupakan hasil yang sempurna menurut peneliti tapi belum tentu sempurna menurut para pembaca karya tulis ini.

### **b. Bagi masyarakat**

Sebagai saran bagi masyarakat yang terkena dampak dari proses pembangunan jalan tol layang ini supaya marilah bekerja sama dengan penanggung jawab proyek untuk kemudian menghindari kemungkinan yang di timbulkan dari dampak proses pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani ini,

karena biar bagaimanapun pembangunan yang di lakukan itu untuk kesejahteraan masyarakat secara keseluruhan.

c. Bagi pemerintah

Bagi pemerintah sekiranya memberikan pengertian kepada masyarakat secara umum tentang pembangunan jalan tol layang ini, supaya mereka dapat memahami tujuan dari proses pembangunan jalan tol layang ini, dan memberikan solusi yang tepat bagi penyelesaian dampak negatif dari proses pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani.

Karena dengan adanya tawaran solusi dari pemerintah, dapat di harapkan dalam pembangunan jalan tol layang ini, masyarakat akan lebih mendukung lagi tanpa ada rasa enggan untuk sama-sama menjalankan urusan masing-masing sesuai dengan tupoksi yang sudah menjadi suatu ketetapan.

## DAFTAR PUSTAKA

- Arifin, Zainal. 2015. *Sosiologi Aspek Lingkungan dan Masyarakat Maritim*. Makassar: Anugrah Mandiri.
- Budiman, Arif. 1996. *Teori Pembangunan Dunia Ketiga*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Fakultas Keguruan Ilmu Pendidikan Unismuh Makassar. 2014. *Pedoman Penulisan Skripsi*. Makassar: Panrita Pres Unismuh Makassar.
- Herabudin. 2015. *Pengantar Sosiologi*. Bandung: Pustaka Setia.
- Pranowo, Bambang. 2013. *Sosiologi Sebuah Pengantar Tinjauan Pemikiran Sosiologi Perspektif Islam*. Tangerang: Laboratorium Sosiologi Agama.
- Ritzer, George. 2012. *Teori Sosiologi Dari Sosiologi Klasik Sampai Perkembangan Terakhir Postmodern*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Rum, Muhammad. 2017. *Peran Formasi Maspul Dalam Mengawal Kebijakan Pemerintah Daerah Kecamatan Anggeraja Kabupaten Enrekang*. Skripsi tidak diterbitkan. Makassar: Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Unismuh Makassar.
- Sugiyono. 2017. *Metode Penelitian Pendidikan*. Bandung: Alfabeta.
- Sujarweni, Wiratna. 2014. *Metodologi Penelitian*. Yogyakarta: Pustaka Baru.
- Supriyadi, Dedi. 2009. *Pengantar Filsafat Islam*. Bandung: Pustaka Setia.
- Surajiyo. 2014. *Dasar-Dasar Logika*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Soekanto, Soerjono. 2013. *Sosiologi Suatu Pengantar*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Sztompka, Piotr. Tanpa Tahun. *Sosiologi Perubahan Sosial*. Terjemahan oleh Alimandan. 2004. Jakarta: Prenada Media.
- Upe, Ambo. 2010. *Tradisi Aliran Dalam Sosiologi Dari Tradisi Positivistik ke Post Positivistik*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Anynamous. 2015. *Persepsi Jalan Layang Jurnal Lingkungan*. (Online), (<https://jlbi.iplbi.or.id>). Diakses 13 juni 2018).

- Anynamous. 2018. *Jalan Tol Layang Korbankan Pohon Sepanjang AP. Pettarani.* (Online), (<https://www.portalmakassar.com>. Diakses 10 juni 2018).
- Anynamous. 2018. *Jalan Tol Layang Makassar,* (Online), (<https://makassar.merdeka.com>. Diakses 10 juni 2018).
- Anynamous. 2018. *Pembangunan Jalan Tol Layang Makassar,* (Online), (<https://www.jawapos.com>, diakses 10 juni 2018).
- Anynamous. 2016. *Tindakan Sosial Dalam Perspektif Max Weber Dan Talcott Parsons,* (Online), (<https://ensiklo.com>, Diakses 20 november 2018).
- Anynamous. 2018. *Teori interaksionisme simbolik,* (online), (<http://sosiologis.com>, Diakses 15 desember 2018)
- Grafiana, G.A. 2015. *Kajian Teori Persepsi.* (Online), (<http://etheses.uin-malang.ac.id>. Diakses 13 juni 2018).
- Hatu, Rauf A. 2013. *Sosiologi Pembangunan.* (Online), (<https://repository.ung.ac.id>. Di akses 12 Agustus 2018)
- Kriswardana, w. 2017. *Studi Kelayakan Pembangunan Jalan Tol Pasuruan- Probolinggo.* (Online), (<https://jurnal.unej.ac.id>. Diakses 13 juni 2018).
- Listiana, R. 2015. *Persepsi dan Sikap.* (Online). (<http://e-journal.unipma.ac.id>. Diakses 13 juni 2018).
- Muhlis, Alis. 2016. *Analisis Tindakan Sosial Max Weber Dalam Tradisi Pembacaan Kitab Mukhtashar Al-Bukhari.* (Online). (<http://e-journal.uin-suka.ac.id>. Diakses 20 november 2018)
- Safitri, L.H. 2016. *Teori Persepsi.* (Online), (<https://repository.oksw.edu>. Diakses 13 juni 2018).



# Lampiran-lampiran

1. *Pedoman Wawancara*
2. *Data Hasil Wawancara*
3. *Permohonan Judul Skripsi*
4. *Kartu Kontrol Bimbingan Proposal*
5. *Berita Acara Ujian Proposal*
6. *Keterangan Perbaikan Hasil Ujian Proposal*
7. *Persuratan Penelitian*
8. *Kartu Kontrol Bimbingan Skripsi*
9. *Dokumentasi*
10. *Riwayat Hidup*

## **PEDOMAN WAWANCARA**

### **Pertanyaan umum:**

1. Nama :
2. Alamat :
3. Usia :
4. Pekerjaan :

### **Pertanyaan untuk masyarakat umum:**

1. Apakah anda mengetahui tentang adanya pembangunan jalan tol layang di sepanjang jalan A.P Pettarani?
2. Apakah ada sosialisasi sebelumnya dari pihak pemerintah tentang pembangunan jalan tol layang ini?
3. Bagaimana menurut anda tentang adanya pembangunan jalan tol layang ini ?
4. Bagaimana kondisi kesejukan lingkungan sebelum adanya pembangunan jalan tol layang ini?
5. Dan bagaimana menurut anda kesejukan lingkungan sekitar pada saat proses pembangunan jalan tol layang yang saat ini sedang berlangsung?
6. Apakah dengan adanya pembangunan jalan tol layang ini bisa efektif dalam mengurangi kemacetan lalu lintas di kota makassar?

### **Pertanyaan untuk pihak pemerintah:**

1. Apakah ada sosialisasi kepada masyarakat sebelumnya terkait dengan pembangunan jalan tol layang ini
2. Bagaimana pandangan anda terhadap proses pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani ini?
3. Apakah ada kerjasama antara pemerintah kota dengan pemerintah kecamatan dalam proses pembangunan jalan tol layang ini?
4. Bagaimana peran pemerintah dalam proses pembangunan jalan tol layang ini?
5. Apakah pemerintah kecamatan di libatkan dalam proses pembangunan jalan tol layang ini?
6. Bagaimana bentuk partisipasi pemerintah dalam pengawasan terkait dengan pembangunan jalan tol layang ini?

**DATA INFORMAN DAN HASIL WAWANCARA LAPANGAN**

	NAMA (USIA)	ALAMAT	PEKERJAAN	JENIS KELAMIN	HASIL WAWANCARA
	Rahman (39)	Jln.sultan Alauddin	Pedagang kaki lima	Laki-laki	<p>Bagaimana menurut anda kesejukan lingkungan sekitar pada saat proses pembangunan jalan tol layang yang saat ini sedang berlangsung?</p> <p>Jawab: <i>“Panas sekali karena tidak ada mi pohon, macet lagi, baru banyak debu kalau siang-siang begini, karena itu bekas galian yang masuk ke jalan jadi banyak debu, baru kalau disini panas sampai malam biasanya karena matahari kan dari sana”</i></p> <p>Apakah bapak mendukung adanya proses pembangunan jalan tol layang ini?</p> <p>Jawab: <i>“Kalau saya pedagang, tidak mendukung, karena macet, baru ini juga kendaraan-kendaraan berat yang lewat</i></p>

					sehingga tambah banyak debu, juga mungkin habis ini jembatan, tidak bisa jualan lagi, baru kita' ini pedagang kaki lima di pinggir jalan jaki menjual kasian, nanti kalau selesai jembatan tidak diizinkan lagi menjual, baru kita ini mau menjual dimana lagi kasian”
	Munir Dg Ngalle (50)	Jln.suka manah	Tukang Becak	Laki-laki	Apakah bapak mendukung adanya proses pembangunan jalan tol layang ini?  Jawab: “Kalau saya sih sangat setuju kalau dibuat itu jalan tol layang, karena nanti kalau jadi mi kemungkinan tidak terlalu macet mi itu, yang saya tidak setuju itu macetnya sekarang, sama debunya juga panas sekali bela...”
	Tahir (30)	Jln.suka manah	Tukang bendor	Laki-laki	Bagaimana kondisi kesejukan lingkungan dulu sebelum adanya proses pembangunan jalan tol layang ini?  Jawab: “Dulu kan banyak pohon di tengah-tengahnya toh, tapi

					<p><i>sudah mi ditebang, kalau dulu ia agak dingin ji tapi sekarang setelah ditebang semua mi pohon jadi panas sekali mi apalagi ditambah kalau macet mi lagi”</i></p>
	Muh. Iqbal (35)	Jln.Sukaria VII	Staf kecamatan	Laki-laki	<p>Bagaimana bentuk partisipasi pemerintah dalam proses pembangunan jalan tol layang ini?</p> <p>Jawab: <i>“Saya dan teman-teman lainnya khusus dalam tugas ini mengikuti prosedur yang diberikan oleh atasan. Jadi apa yang kami lakukan merujuk pada prosedur tersebut. Seperti misalnya mengawasi aktivitas seluruh tenaga kerja di lapangan. Harus kerja sesuai tugas karena di akhir proyek pembangunan jalan tol layang AP Petterani kami semua dimintai laporan pertanggungjawaban, jadi setiap minggu harus ada laporan dari pihak penanggung jawab proyek yang kami ambil”.</i></p>

	Fardy (27)	Jln.Sukaria VII	Mahasiswa	Laki-laki	<p>agaimana keadaan udara sekitar setelah berlangsungnya proses pembangunan jalan tol layang ini?</p> <p>Jawab: <i>“Kalau udara e sekarang panas ki, kalau dulu ia ndak terlalu ji tapi pas di mulaimi pembangunan tambah panas mi karena tidak adami pohon yang melindungi, baru jalannya juga banyak debunya, baru sering juga macet”</i></p>
	Rahmiati (23)	Daya	Karyawan	Perempuan	<p>Apakah dengan adanya pembangunana jalan tol layang ini berpengaruh pada keadaan udara di sekitar jalan A..P Pettarani ni?</p> <p>Jawab: <i>“iye’ na pengaruhi sekali, kalau dulu kan agak sejuk ji karena banyak pohon di depan, jadi kalau panas ndak terlalu banyak ji debu, tapi sekarang ia panas sekali mi baru debu juga banyak, baru kalau hujan jelek sekali jalan di depan, banjir ki”</i></p>
	Aidil (22)	Bara-barayya	Mahasiswa	Laki-laki	<p>Bagaimana menurut anda kondisi arus kendaraan di jalan A.P</p>

					<p>Pettarani ini semenjak proses pembangunan berlangsung?</p> <p>Jawab: <i>“Kalau lewat ki’ di pettarani yah siap-siap mamiki dapat macet, pasti mi itu ia, apalagi sekarang banyak yang di tutup, apalagi kalau panas mi banyak sekali debu, pas hujan pasti banjir i lagi...”</i></p>
	Toni (30)	Antang	Staf Kelurahan	Laki-laki	<p>Bagaimana bentuk pengawasan pemerintah terhadap pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani ini?</p> <p>Jawab: <i>“Dalam kegiatan pembangunan seperti pada umumnya ada tiga tahap yaitu perencanaan, pelaksanaan dan hasil/outpot. Dalam tahap pelaksanaan, sementara pembangunan berjalan ada memang yang ditugaskan atau yang menerima kepercayaan menjalankan fungsi pengawasan. Misalnya di lapangan juga terkait pengawasan pengelolaan keuangan”.</i></p>

					<p>Bagaimana tata cara pelaksanaan pengawasan yang dilakukan oleh pihak terkait dalam proses pembangunan jalan tol layang ini?</p> <p>Jawab: <i>“Fungsi pengawasan di lapangan dinas PU yang memiliki kewenangan menunjuk beberapa orang yang dipercaya mampu untuk tugas tersebut. Cara kerjanya adalah seperti mengkoordinasikan segala aktivitas di lapangan. Sedangkan pengawasan pengelolaan keuangan yaitu mengupayakan supaya tidak terjadinya penyalahgunaan anggaran ataupun potensi kejahatan lainnya, maka dari itu pihak kecamatan juga ada yang di libatkan terutama dalam pengawasan lapangan”</i>.</p>
	Ayu (23)	Batua Raya X	Staf kecamatan	Perempuan	<p>Siapa saja yang berperan dalam proses pembangunan jalan tol layang ini?</p> <p>Jawab: <i>“Pembangunan jalan tol layang AP Pettarani</i></p>



				<p><i>pemerintah bekerja sama dengan PT Marga Utama Nusantara, dalam kerja sama ini ada kontrak atau kesepakatan yang dibangun dalam komunikasi kerja sama tersebut”.</i></p> <p>Siapa yang bertugas dalam proses pengawasan pembangunan alan tol layang A.P Pettarani ini?</p> <p><i>Jawab:“Terkait dengan pengawasan keuangan sepenuhnya diambil alih oleh dinas PU yang memang khusus menangani bagian permodalan proyek pembangunan, jadi kami dari pihak kecamatan tidak tau persoalan pengawasan keuangan, ini saja pengawasan di bagian lapangan mungkin hanya karena kebetulan lewat di daerah kecamatan yang kami kelola, sehingga ada pihak kecamatan yang di libatkan dalam pengawasan lapangan.</i></p>
--	--	--	--	---

	St. Ramlah (21)	Jln.Sunu	Mahasiswa	Perempuan	<p>Bagaimana pengaruh dari proses pembangunan ini terhadap kondisi kesejukan lingkungan sekitar?</p> <p>Jawab: <i>“Tidak ada ji pengaruhnya kak, kalau masalah kesejukan lingkungan ji, tapi ndak tau ia kalau orang yang tinggal di sini, kami kan jauh dari lokasi pembuatan jalan, kalau macetnya itu baru ada pengaruhnya buat saya, he he he”</i></p>
	Hamdan (24)	Jln.Pontiku	Pekerja Proyek	Laki-laki	<p>Bagaimana seharusnya proses pembangunan jalan tol layang ini menurut bapak?</p> <p>Jawab: <i>“Kalau maunya kami sih seluruh badan jalan ditutup, tapi lagi-lagi kita hanya ikut pada perintah atasan, jadi kita hanya di perbolehkan menutup sebagian badan jalan, itupun dengan cara selang seling, setelah sebelahnya selesai baru kita buka dan tutup lagi di bagian sebelahnya untuk proses pengerjaan”</i></p>

	Hasni (23)	Jln.sukaria 12	Guru	Perempuan	<p>Bagaimana kondisi arus kendaraan di jalan A.P Pettarani ini semenjak proses pembangunan ini berlangsung?</p> <p>Jawab:“ <i>Sejak mulaimi dibuat ini jalan tambah lama ki macet, biasa sampai dua kali lampu merah baru bisa ki’ lewat, apalagi banyak mi lagi ini jalan yang lubang-lubang karena ndak bagus i cor nya, jadi lama sekali ki’ di jalan, jadi kalau mau ki’ pigi kerja harus ki’ lagi cepat-cepat pergi karena pasti macet i di jalan ini”</i></p>
	Kipli (24)	Jln.cendrawasih	Ojek Online	Laki-laki	<p>Bagaimana menurut anda terkait dengan proses pemnangunan jalan tol layang A.P Pettarani ini?</p> <p>Jawab:“<i>Sebenarnya bagus sekali ji itu tujuannya dibuat itu jalan, saya ia setuju sekali, Cuma masalahnya naganggu kerjaan ta’ bela, sering sekali penumpang mengeluh, karena di aplikasi arak tempuh Cuma 5 menit tapi karena macet, jadi lama i</i></p>

					<i>menunggu kasian, baru kalau penumpang yang lagi buru-buru ni lagi, kita' na sessa"</i>
	Asma (19)	Jln.Rappocini	Pelajar	Perempuan	<p>Bagaimana pengaruh kesejukan udara di tempat tinggal anda selama proses penebangan pohon telah di lakukan?</p> <p>Jawab: <i>"Kesejukan udara biasa-biasa ji karena tidak ada ji pengaruhnya bagi kami yang di Rappocini kalau di tebang itu pohon di sana"</i></p>

## DOKUMENTASI



Keterangan Kegiatan 1 : suasana pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani



Keterangan Kegiatan 2: proses pembangunan jalan tol layang A.P Pettarani



Keterangan Kegiatan 3 : Penggunaan Alat-alat berat



Keterangan Kegiatan 4: Penutupan badan jalan



Keterangan Kegiatan 5 : kemacetan lalu lintas di jalan A.P Pettarani



Keterangan kegiatan 6 : kendaraan proyek yang melintasi jalan A.P Pettarani



Keterangan Kegiatan 7 : Wawancara pada informan



Keterangan Kegiatan 8 : Wawancara pada informan





Keterangan Kegiatan 9 : Wawancara pada informan



Keterangan Kegiatan 10 : Wawancara pada informan

## RIWAYAT HIDUP



**Hermanto**, lahir pada tanggal 27 Mei 1995 di Desa Tangru salah satu desa di Kecamatan Malua Kabupaten Enrekang Provinsi Sulawesi Selatan. Anak ke-9 dari 12 bersaudara yang merupakan buah cinta dan kasih sayang dari pasangan Mala dan Nakita

Penulis mulai duduk di pendidikan tingkat dasar pada tahun 2002 di SD Negeri 166 Tangru, tamat pada tahun 2008. Kemudian penulis melanjutkan pendidikan tingkat menengah pertama di SMP Negeri 1 Baraka pada tahun 2008-2011. Kemudian pada tahun 2011 penulis melanjutkan pendidikan di SMA Negeri 1 Anggeraja, atau sekarang sudah berganti nama menjadi SMA Negeri 1 Enrekang, selama tiga tahun dan berhasil menamatkan studinya di sekolah tersebut pada tahun 2014.

Pada tahun 2014 penulis melanjutkan studinya ke jenjang yang lebih tinggi melalui jalur Seleksi Penerimaan Mahasiswa Baru (SPMB), dan diterima di Jurusan Pendidikan Sosiologi Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Muhammadiyah Makassar program studi Strata 1. Dalam kariernya di organisasi internal kampus, penulis pernah menjadi pengurus Unit Kegiatan Mahasiswa (UKM) Gerakan Kepanduan Hizbul Wathan Qabilah Universitas Muhammadiyah Makassar periode 2015-2016, sebagai anggota Kafilah Putera, 2016-2017, sebagai Ketua Bidang Teknik Kepanduan, dan 2017-2018, sebagai Ketua Umum. Penulis

juga pernah berkarier di Himpunan Mahasiswa Jurusan (HMJ) Pendidikan Sosiologi sebagai anggota bidang Humas

Di lembaga luar kampus penulis pernah menjabat sebagai Koordinator Lapangan sekaligus sebagai dewan pendiri Komunitas Pecinta Alam (KPA) SAVIOR di Makassar, sebagai anggota Al-hijrah Mahasiswa Islam Indonesia (AMII), juga aktif pada Organisasi kedaerahan yaitu Mahasiswa Sosiologi Massenrempulu (MASSAMPU) dan Kerukunan Pelajar Mahasiswa Tangru (KPMT). Pada tahun 2019 penulis menyelesaikan studynya dengan menyusun karya ilmiah dengan judul Persepsi Masyarakat terhadap Pembangunan Infrastruktur Jalan Tol Layang A.P Pettarani di Kecamatan Panakkukang Kota Makassar.