PERSEPSI MASYARAKAT TERHADAP PERUBAHAN LINGKUNGAN AKIBAT PEMBANGUNAN JALAN TOL LAYANG A.P PETTARANI (STUDI KASUS: KELURAHAN TAMAMAUNG, KECAMATAN PANAKUKANG, KOTA MAKASSAR)

PUBLIC PERCEPTION OF ENVIROMENTAL CHANGE DUE TO THE CONSTRUCTION OF THE A.P PETTARANI ELEVATED TOLL ROAD (CASE STUDY: TAMAMAUNG VILLAGE, PANAKUKANG DISTRICT, MAKASSAR CITY)

SKRIPSI

MIZNI ZAHARANIL HILMI

E031171 316

DEPARTEMEN SOSIOLOGI

FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

UNIVERSITAS HASANUDDIN

MAKASSAR

2021

PERSEPSI MASYARAKAT TERHADAP PERUBAHAN LINGKUNGAN AKIBAT PEMBANGUNAN JALAN TOL LAYANG A.P PETTARANI (STUDI KASUS: KELURAHAN TAMAMAUNG, KECAMATAN PANAKUKANG, KOTA MAKASSAR)

SKRIPSI

MIZNI ZAHARANIL HILMI

E031171 316

SKRIPSI DIAJUKAN SEBAGAI SALAH SATU SYARAT GUNA
MEMPEROLEH DERAJAT KESARJAAN PADA
JURUSAN SOSIOLOGI

DEPARTEMEN SOSIOLOGI

FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

UNIVERSITAS HASANUDDIN

MAKASSAR

2021

HALAMAN PENGESAHAN

PERSEPSI MASYARAKAT TERHADAP PERUBAHAN LINGKUNGAN AKIBAT PEMBANGUNAN JALAN TOL LAYANG A.P PETTARANI (STUDI KASUS: KELURAHAN TAMAMAUNG, KECAMATAN PANAKUKANG, KOTA MAKASSAR)

Disusun dan diajukan oleh

MIZNI ZAHARANIL HILMI

E031171316

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Ujian yang dibentuk dalam rangka Penyelesaian Studi Program Sarjana Departemen Sosiologi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Hasanuddin

Pada tanggal 04 Agustus 2021

dan dinyatakan telah memenuhi syarat kelulusan

Menyetujui,

Pembimbing I	**Pembimbing II**
Drs. Andi Haris, M.Sc., Ph.D	**Sultan, S.Sos., M.Si**
NIP. 19620602 198702 1 001	**NIP. 19691231 200801 1 047**

Mengetahui,
Ketua Departemen Sosiologi
FISIP Unhas

KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN UNIVERSITAS HASANUDDIN DEPARTEMEN SOSIOLOGI FISIP

Drs. Hasbi, M.Si, Ph.D
NIP. 19630827 19911 1 003

LEMBAR PENERIMAAN TIM EVALUASI

Skripsi ini telah diuji dan dipertahankan di depan Tim Evaluasi Skripsi Pada
Jurusan Sosiologi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Universitas Hasanuddin

Oleh:

NAMA : **MIZNI ZAHARANIL HILMI**

NIM : **E031171316**

JUDUL : **PERSEPSI MASYARAKAT TERHADAP PERUBAHAN LINGKUNGAN AKIBAT PEMBANGUNAN JALAN TOL LAYANG A.P PETTARANI (STUDI KASUS:KELURAHAN TAMAMAUNG, KECAMATAN PANAKUKANG, KOTA MAKASSAR)**

Pada:
Hari/Tanggal : Rabu/ 04 Agustus 2021
Tempat: Ruang Ujian Departemen Sosiologi/Aplikasi Zoom

TIM EVALUASI SKRIPSI

Ketua	: Sultan, S.Sos., M.Si	(.....)
Sekertaris	: Suryanto, S.Sos., M.Si	(.....)
Anggota	: Drs. Andi Haris, M.Sc., Ph.D	(.....)
	: Drs. Muh. Iqbal Latief, M.Si	(.....)

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Yang bertanda tangan di bawah ini:

NAMA : **MIZNI ZAHARANIL HILMI**

NIM : **E031171316**

JUDUL : **PERSEPSI MASYARAKAT TERHADAP PERUBAHAN LINGKUNGAN AKIBAT PEMBANGUNAN JALAN TOL LAYANG A.P PETTARANI (STUDI KASUS:KELURAHAN TAMAMAUNG, KECAMATAN PANAKUKANG, KOTA MAKASSAR)**

Menyatakan dengan sebenarnya bahwa skripsi yang saya tulis ini benar-benar merupakan hasil karya sendiri, bukan merupakan pengambilan tulisan atau pemikiran orang lain. Apabila dikemudian hari terbukti atau dapat dibuktikan bahwa skripsi ini hasil karya orang lain, maka saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut.

Makassar, 09 Agustus 2021

Yang Menyatakan

Mizni Zaharanil Hilmi

HALAMAN PERSEMBAHAN

Skripsi ini dipersembahkan untuk insan yang teramat berarti dalam hidup penulis. Teruntuk kedua orang tuaku, ayahanda dan ibunda tersinta **Unru Hekon** dan **Nuryani Achmad**. Untuk saudara-saudariku yang tercinta **Mushidayah Aulia**, **Sulis Sri Wirdani** dan **Muhammad Syahreza.**

Rangkaian kata dalam tulisan ini adalah bukti cinta yang kudedikasikan untuk segenap keluarga yang telah menawarkan uluran tangan dan bantuan moril maupun materil serta doa, kasih sayang, motivasi selama penulis menempuh masa pendidikan. Terima kasih untuk segalanya sehingga penulis bisa sampai dititik hidup sekarang ini.

Aku bangga bisa membuat kalian bangga!

KATA PENGANTAR

Alhamdulillahi Rabbil'alamin, segala puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Allah *Subhanahu Wa Ta'ala* atas segala rahmat, hidayah dan anugerah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini. Serta shalawat dan salam tidak lupa pula penulis kirimkan kepada junjungan kita Nabi Muhammad *Shallallahu'Alaihu Wa Sallam* nabi yang membimbing kita dari alam yang gelap menuju ke alam yang terang-benderang.

Skripsi yang berjudul "**Persepsi Masyarakat Terhadap Perubahan Lingkungan Akibat Pembangunan Jalan Tol Layang A.P Pettarani (Studi Kasus: Kelurahan Tamamaung, Kecamatan Panakukang, Kota Makassar)**", disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan program sarjana strata satu (S1) pada Departemen Sosiologi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Hasanuddin.

Terima kasih penulis ucapkan kepada **Drs. Andi Haris, M.Sc, Ph.D** selaku dosen pembimbing I dan juga penasehat akademik (PA) bagi penulis, terima kasih atas kepercayaan yang telah diberikan kepada penulis selama awal semester sampai akhir semester, terima kasih atas waktu yang sudah diluangkan selama penyusunan skripsi. Terima kasih juga kepada **Sultan, S.Sos, M.Si** selaku dosen pembimbing II yang telah sabar dan memberikan masukan-masukan serta semangat kepada penulis dalam penyusunan skripsi. Terima kasih atas arahan dan bimbingan yang telah diberikan kepada penulis dengan penuh kesabaran dan keikhlasan selama penyusunan skripsi ini. Penulis juga ingin menyampaikan ucapan terima kasih kepada:

1. Prof. Dr. Hj. Dwia Aries Tina Palubuhu, MA selaku Rektor Universitas Hasanuddin.
2. Prof. Dr. Armin Arsyad, M.Si selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Hasanuddin.
3. Drs. Hasbi, M.Si, Ph.D selaku Ketua Departemen Sosiologi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Hasanuddin.
4. Seluruh Bapak dan Ibu Departemen Sosiologi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik yang telah medidik penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan studi dengan baik.
5. Seluruh staf karyawan Departemen Sosiologi yang telah memberikan bantuan kepada penulis selama menjadi mahasiswa. Terkhusus pak Pasmudir, S.Hum, M.Si dan Ibu Rosniani, SE yang selalu berbaik hati walaupun dikala sibuk untuk membantu penulis dalam hal administrasi dalam dunia akademik.
6. Orang tua penulis, Unru Hekon dan Nuryani Achmad untuk segala bentuk dukungan dan motivasi yang diberikan kepada penulis di setiap harinya sehingga penulis dapat menyelesaikan pendidikan dengan baik.
7. Keluarga besar saya, terkhusus kepada Mushidayah Aulia selaku saudara perempuan penulis yang memberikan dukungan dan motivasi kepada penulis untuk menyelesaikan skripsi.
8. Agung Izzulhaq, S.Tr.IP yang telah memberikan semangat dan motivasi kepada penulis untuk menyelesaikan skripsi.

9. Fitriyani Gaffar, Andi Ainun Juniarsi Nur, Andi Amirah Humairah Ya'kub, Andi Nurul Annisa Yudha, Muh Alwi Abdullah, dan Islam Faruq Zaini selaku saudara seperjuangan penulis selama menempuh pendidikan di Departemen Sosiologi. Terima kasih untuk setiap waktu suka dan duka yang sudah dilewati bersama selama 4 tahun, terima kasih juga untuk segala bantuan yang diberikan kepada penulis. Semoga kita tidak saling melupakan dan tetap saling peduli satu sama lain.
10. Teruntuk teman-teman Nyet, terima kasih sampai sekarang masih berteman dengan penulis dan juga terima kasih atas support yang diberikan.
11. Teman-teman Sosiologi Angkatan 2017, terima kasih untuk pengalaman berteman yang dapat mendewasakan penulis dan terima kasih untuk segala bantuan yang diberikan kepada penulis selama masa perkuliahan.
12. Informan yang telah memberikan waktu luang kepada penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan tugas akhir berupa skripsi ini dan juga terima kasih atas kerja sama dan kepercayaan kepada penulis.
13. Semua pihak yang tidak dapat saya sebutkan satu persatu. Terima kasih telah memberikan dukungan dan bantuan kepada penulis sehingga skripsi ini dapat diselesaikan. Semoga segala kebaikan yang diberikan kepada penulis mendapatkan imbalan dari Allah *Subhanahu Wa Ta'Ala.*
14. Terima kasih untuk diri sendiri karena sudah berjuang dan tetap berusaha untuk kuat melewati semuanya.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini tidak dapat terselesaikan dengan baik tanpa adanya bantuan, bimbingan, dorongan, motivasi serta saran-saran dari berbagai pihak. Oleh karena itu penulis dengan segala kerendahan hati menyampaikan ucapatan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada seluruh pihak yang senantiasa memberikan dukungan dari awal sampai akhir. Dalam penyusunan skripsi ini penulis juga menyadari bahwa skripsi yang disusun masih jauh dari kata sempurna, dan oleh karena itu penulis mengharapkan kritik dan saran yang membangun demi kesempurnaan skripsi ini. Akhir kata penulis berharap semoga skripsi ini memiliki kegunaan dan manfaat bagi penulis khusunya dan semua yang membacanya.

Makassar, 09 Agustus 2021

Mizni Zaharanil Hilmi

ABSTRAK

Mizni Zaharanil Hilmi. E031171316. "*Persepsi Masyarakat terhadap Perubahan Lingkungan Akibat Pembangunan Jalan Tol Layang A.P Pettarani (Studi Kasus: Kelurahan Tamamaun, Kecamatan Panakukang, Kota Makassar)*". Dibimbingan oleh Bapak Drs. Andi Haris, M.Sc, Ph.D sebagai pembimbing I dan Bapak Sultan, S.Sos, M.Si sebagai pembimbing II. Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Hasanuddin. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui persepsi masyarakat terhadap pembangunan Jalan Tol Layang A.P Pettarani dan untuk mengetahui efek dari perubahan kondisi lingkungan akibat adanya Jalan Tol Layang A.P Pettarani. Penelitian ini dilaksanakan pada bulan Februari 2021 hingga Maret 2021 di Kelurahan Tamamaung, Kecamatan Panakukang, Kota Makassar. Adapun jenis penelitian yang digunakan adalah jenis penelitian kualitatif deskriptif dengan dasar penelitian studi kasus dan subjek penelitian berjumlah 6 orang terdiri dari aparat kelurahan, masyarakat yang bertempat tinggal di RW 006 Kelurahan Tamamaung, Masyarakat yang beraktivitas di sekitar Jalan A.P Pettarani. Berdasarkan hasil penelitian adanya perubahan pada kondisi lingkungan yang dirasakan oleh masyarakat antara lain perubahan pada pola interaksi masyarakat karena hilangnya penyeberangan jalan yang dapat memudahkan masyarakat untuk berpindah dari trotoat jalan ke seberang trotoar jalan lainnya, kondisi jalan yang berdebu, cuaca yang semakin panas,banjir yang semakin tinggi pada saat pembangunan Jalan Tol Layang A.P Pettarani selesai dibangun dan kemacetan panjang di Jalan A.P Pettarani. Setelah pembangunan selesai masyarakat merasa terganggu dengan suara bising karena karena adanya pantulan suara dari beton Jalan Tol Layang A.P Pettarani.

Kata kunci: Pembangunan, Lingkungan, Jalan Tol Layang A.P Pettarani.

ABSTRACT

Mizni Zaharanil Hilmi. E031171316. "Public Perception of Eviromental Change Due To The Construction of The A.P Pettarani Elevated Toll Road (Case Study: Tamamaung Village, Panakukang District, Makassar City)". Faculty of Social Science and Political Science. Hasanuddin Univeristy. *This study aims to determine public perception of the construction of the A.P Pettarani Elevated Toll Road and to determine the effects of changes in environmental conditions due to the A.P Pettarani Elevated Toll Road. This research was conducted from February 2021 to March 2021 in Tamamung Village Community, Panakukang District, Makassar City. This type of research uses descriptive qualitative research type based on case study research with the research subjects are 6 people consisting of village officials, people residing in RW 006 Tamamaung village, people who do activities around the street A.P Pettarani. Based on the results of the study there are changes ini environmental conditions felt by the community such as changes in community interaction patterns due to the los of road crossings that can make it easier for people to move from the sidewalk to the other side of the sidewalk, dusty road conditions, increasingly hot weather, flooding that is getting higher when the construction of the A.P Pettarani elevated toll road is completed, and long congestion on A.P Pettarani road. After the construction was completed the community was disturbed by the noise due to the reflection of the sound of vehicles passing on A.P Pettarani road.*

Keyword: Construction, Enviromental, A.P Pettarani Elevated Road.

DAFTAR ISI

HALAMAN PENGESAHAN ..... **ii**

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI ..... **iii**

HALAMAN PERSEMBAHAN ..... **v**

KATA PENGANTAR ..... **vi**

ABSTRAK ..... **x**

ABSTRACT ..... **xi**

DAFTAR ISI ..... **xii**

DAFTAR TABEL ..... **xiv**

DAFTAR GAMBAR ..... **xv**

BAB I PENDAHULUAN **1**

A. Latar Belakang 1

B. Rumusan Masalah 10

C. Tujuan Penelitian 10

D. Manfaat Penelitian 11

BAB II TINJAUAN PUSTAKA DAN KERANGKA KONSEPTUAL **12**

A. Tinjauan Pustaka 12

1. Persepsi 12

2. Kajian Pembangunan dan Masyarakat 16

3. Kebijakan Jalan Tol Layang dan Transportasi 20

B. Landasan Teoritis 24

C. Kerangka Konseptual 31

BAB III METODE PENELITIAN **34**

A. Jenis Penelitian 34

B. Tipe dan Dasar Penelitian 34

C. Teknik Penentuan Informan 35

D. Lokasi dan Waktu Penelitian 38

E. Teknik Pengumpulan Data 38

F. Analisis Data 40

BAB IV GAMBARAN UMUM OBJEK LOKASI PENELITIAN 43

A. Keadaan Kelurahan Tamamaung 43

B. Kondisi Umum Jalan Tol Layang A.P Pettarani 47

BAB V HASIL DAN PEMBAHASAN 52

A. Karakteristik Informan 52

B. Persepsi Masyarakat Terhadap Pembangunan Jalan Tol Layang A.P Pettarani 56

C. Efek dari Perubahan Lingkungan Jalan Tol Layang A.P Pettarani 60

BAB VI PENUTUP 79

A. Kesimpulan 79

B. Saran-Saran 81

DAFTAR PUSTAKA 82

PEDOMAN WAWANCARA 85

LAMPIRAN 86

DAFTAR RIWAYAT HIDUP 92

DAFTAR TABEL

Tabel 1 Jumlah Kendaraan di Kota Makassar (Kantor UPT Pendapatan Wil. Makassar I Badan Pendapatan Daerah Provinsi Sulawesi Selatan) 4

Tabel 2 Kriteria Informan dan Jumlah Informan 37

Tabel 3 Data Jumlah Penduduk Menurut Jenis Kelamin di Kecamatan Panakukang Tahun 2020 44

Tabel 4 Luas Wilayah Kelurahan di Kecamatan Panakukang 45

Tabel 5 Tingkat Pendidikan 46

Tabel 6 Tarif Tol Awal Tahun 2020 50

Tabel 7 Data Informan 54

Tabel 8 Prakiraan Kondisi Lingkungan Akibat Peralatan dan Material yang Berdampak Terhadap Penurunan Kualitas Udara Pembangunan Jalan Tol Layang A.P Pettarani oleh PT. Bosowa Marga Nusantara 64

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1 Grafik Perspektif Responden Terkait Dengan Pembangunan (Sumber: Andal Pembangunan Jalan Tol Layang A.P Pettarani) 8

Gambar 2 Kerangka Pikir..... 33

Gambar 3 Peta Kelurahan Tamamaung 43

Gambar 4 Jalan Tol Makassar - Pare Pare 47

Gambar 5 Jalan Tol Seksi I dan II, Seksi IV dan Rencana Jalan Tol Layang A.P Pettarani (Seksi III) 48

Gambar 8 Suasana sebelum pembangunan Jalan Tol Layang di Jalan A.P Pettarani 57

Gambar 9 Suasana Jalan A.P Pettarani pada saat pembangunan 59

Gambar 10 Banjir yang mengakibatkan kemacetan di Jalan A.P Pettarani 70

Gambar 12 Upaya penanaman pohon di Jalan A.P Pettarani..... 73

Gambar 13 Surat Izin Penelitian dari Provinsi Sulawesi Selatan 86

Gambar 14 Surat Izin Kelurahan Tamamaung..... 87

Gambar 15 Surat Keterangan Telah Melakukan Penelitian..... 88

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pertumbuhan ekonomi dan perubahan kondisi sosial masyarakat dalam suatu negara tidak pernah lepas dari pembangunan. Pembangunan merupakan salah satu wujud nyata perkembangan manusia di muka bumi yang mencakup segala dimensi dan aspek kehidupan manusia, termasuk didalamnya pembangunan di bidang sosial, ekonomi, politik maupun bidang-bidang lainnya. Dalam pembangunan suatu negara ditentukan oleh segala usaha yang dilakukan oleh negara itu sendiri untuk mencapai tujuan dan cita-citanya. Pembangunan selalu mengarah ke arah perubahan yang lebih baik dan lebih maju dari sebelumnya. Tujuan pembangunan yang tercantum dalam Pembukaan UUD 1945 termuat dalam alinea IV yaitu melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia, memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa dan ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasar kemerdekaan, perdamaian abadi dan keadilan sosial.

Gunawan Sumodiningrat (2005) pembangunan merupakan proses yang historikal, sebuah proses yang bergulir dari waktu ke waktu, tidak pernah berhenti, dan perubahan itu sendiri tidak pernah berganti. (Saebani, 2016)

Pembangunan bukan hanya sekedar tujuan dari tindakan rasional manusia dalam melakukan perubahan dalam bidang yang menjadi garapan dari perubahan ini seperti ekonomi, politik, sosial tetapi yang lebih penting pembangunan adalah

secercah harapan manusia untuk mengubah nasibnya menjadi lebih baik. (Setiadi, 2010)

Untuk mengubah nasib masyarakat menjadi lebih baik diperlukan pembangunan yang berkelanjutan artinya proses pembangunan yang memiliki prinsip untuk memenuhi kebutuhan sekarang tanpa mengorbankan pemenuhan kebutuhan pada generasi masa depan.

Menurut Salim (1980) pembangunan berkelanjutan dapat berdampak positif maupun negatif. Dampak positifnya adalah dengan pembangunan kualitas hidup meningkat seperti meningkatnya kualitas fisik, turunnya angka kematian, dan meningkatnya kesejahteraan penduduk. Sedangkan dampak negatif yang dihasilkan dari pembangunan adalah berkurangnya sumber daya, pencemaran lingkungan dan redistribusi penduduk.

Sebagai upaya untuk menghindari dampak negatif yang akan terjadi diperlukannya konsep pembangunan jangka panjang yang berwawasan lingkungan, artinya pembangunan yang memperhatikan kelestarian lingkungan dan ekologi. Sehingga dalam proses pembangunan memiliki tujuan utama yaitu mensejahterakan masyarakat. Untuk memenuhi tujuan dari pembangunan tersebut, maka diperlukan sarana dan prasarana yang dapat mejadi penunjang.

Pembangunan tidak hanya dilakukan pada aspek pemberdayaan masyarakat yang meliputi sosial, ekonomi, pendidikan, politik, dan budaya akan tetapi pembangunan juga dilakukan pada sarana prasana infrastruktur seperti pembangunan jembatan, jalan, dan sarana prasarana lainnya. Pembangunan infrastruktur di kota-kota berkembang dengan pesat untuk mendukung dan

meningkatkan kualitas dan kelancaran mobilitas manusia dalam segala bidang. Pembangunan pada aspek infrastruktur memerlukan ruang yang luas dan haruslah pembangunan tersebut tidak merusak lingkungan baik itu lingkungan biotik (makhluk hidup) maupun abiotik (tidak hidup).

Untuk menjaga lingkungan diperlukan pembangunan yang berwawasan lingkungan artinya pembangunan yang dilakukan secara berkesinambungan dan berkelanjutan dengan mengoptimalkan pemanfaatan sumber daya alam dan sumber daya manusia yang dilaksanakan dengan cara menyerasikan aktivitas manusia dengan kemampuan sumber daya alam yang tersedia dengan tidak menciptakan adanya perusakan pada alam lingkungan.

Pembangunan berwawasan lingkungan memiliki kunci utama dalam keberhasilannya yaitu Analisis Mengenai Dampak Lingkungan (AMDAL) yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 23 tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup. Fenomena pembangunan yang melibatkan lingkungan berkaitan dengan tumbuhan, yang semakin lama semakin memprihatinkan karena manusia tidak lagi memerhatikan dampak lingkungan yang dilakukan dengn menebang pepohonan yang tidak dilandasi nilai-nilai etika dan estestika. Untuk itu diperlukan konsep pembangunan jangka panjang yang berwawasan pada lingkungan dengan memperhatikan kelestarian lingkungan dan ekologi manusia.

Kota Makassar sebagai salah satu daerah di Indonesia yang tidak lepas dari sorotan pembangunan. Berbagai aktivitas pembangunan yang telah dilakukan oleh pemerintah kota Makassar sebagai upaya untuk memajukan serta mensejahterkan kehidupan masyarakatnya. Adanya upaya untuk memajukan serta

mensejahterakan kehidupan masyarakat tidak pernah lepas dari berbagai aktivitas sehari-hari dalam menjalani kehidupan. Aktivitas masyarakat Kota Makassar yang menjadi kendala adalah adanya persoalan mengenai hambatan kelancaran lalu lintas. Permasalahan seperti kemacetan lalu lintas, banjir, polusi udara dan lain sebagainya merupakan hal yang sering ditemukan di Kota Makassar. Maka dari itu pemerintah Kota Makassar berusaha untuk mendapatkan solusi yang tepat untuk permasalahan tersebut. Kemacetan yang terjadi di Kota Makassar tidak lepas dari bertambahnya jumlah volume kendaraan setiap tahunnya.

Tabel 1 Jumlah Kendaraan di Kota Makassar (Kantor UPT Pendapatan Wil. Makassar I Badan Pendapatan Daerah Provinsi Sulawesi Selatan)

Tahun	Motor	Mobil	Jumlah Unit
2017	35.264	6.511	41.775 unit
2018	35.216	7.375	42.591 unit
2019	45.134	9.578	54.712 unit
2020	72.629	19.502	92.131 unit
Total	188.243	42.966	231.209 unit

Sumber: Kantor UPT Pendapatan Wil. Makassar I Badan Pendapatan Daerah Provinsi Sulawesi Selatan

Jumlah peningkatan kendaaan di Kota Makassar pada tahun 2020 mencapai peningkatan yang cukup tinggi yaitu 92.131 unit. Pertumbuhan kendaraan tiap tahun berdampak terhadap tingginya volume kendaraan di jalan raya yang mengakibatkan kemacetan. Merujuk pada data Samsat Wil.Makassar I, kendaraan bermotor di Kota Makassar didominasi roda dua yang mencapai 188.243 unit, disusul jumlah mobil yang mencapai 42.966 unit. Sampai tahun 2020 jumlah kendaraan di Kota Makassar yang tercatat di Kantor UPT

Pendapatan Wil. Makasssar I Badan Pendapatan Daerah Provinsi Sulawesi Selatan berjumlah 231.209 unit (Kantor UPT Pendapatan Wil. Makassar I Badan Pendapatan Daerah Provinsi Sulawesi Selatan). (Badan Pusat Statistik, 2020)

Persoalan kepadatan kendaran menjadi hal yang masih menjadi masalah di Kota Makassar. Untuk memenuhi keluhan masyarakat mengenai kemacetan lalu lintas, pemerintah Kota Makassar merancang pembangunan jalan tol layang. Pembangunan infrastruktur jalan bebas hambatan atau jalan tol dijadikan tolak ukur untuk mengetahui sejauh mana perekonomian suatu negara berjalan dengan baik. Jalan tol berfungsi untuk menghubungkan pusat produksi dengan pasar global, sehingga dapat memudahkan aktivitas bisnis dengan mempercepat arus keluar masuk barang.

Pembangunan infrastruktur jalan tol layang yang digalakkan oleh pemerintah Kota Makassar perlu untuk mengedepankan kelestarian lingkungan. Sehingga pembangunan yang dilakukan tidak memberikan dampak yang buruk bagi kelangsungan kehidupan biotik maupun abiotik. Untuk mengurangi dampak negatif yang akan terjadi terhadap kelestarian lingkungan maka dari itu pembangunan infrastruktur Jalan Tol Layang A.P Pettarani harus mengantongi dokumen berupa Analisis Mengenai Dampak Lingkungan (AMDAL).

Munculnya pembangunan infrastruktur proyek pembangunan jalan tol layang yang merupakan langkah cerdas pemerintah untuk menyelesaikan persoalan kemacetan lalu lintas dalam kota. Proyek pembangunan Jalan Tol A.P Pettarani berada di kawasan bisnis dan perkantoran yang berkembang dengan pesat dimana fasilitas perdagangan, jasa, pendidikan dan juga kesehatan ada di

sepanjang rencana proyek. Khusus untuk pemukiman penduduk, umumnya berada di daerah belakang kawasan perdagangan dan perkantoran.

Jalan Tol Layang A.P Pettarani merupakan jalan tol layang pertama di Indonesia Timur yang terletak di Provinsi Sulawesi Selatan tepatnya Kota Makassar dengan panjang jalan 10,35 km untuk ruas Pelabuhan – Jalan Sultan Alauddin yang dibagi menjadi 3 seksi pembangunan yaitu seksi 1 3,05 cm, seksi 2 3,00 km dan seksi 3 4,3 km. Pembangunan Jalan Tol Layang A.P Pettarani terletak di Persimpangan Jalan Urip Simoharjo melewati Persimpangan Jalan Boulevard Panakukang, Jalan Hertasning dan berakhir sebelum Persimpangan Jalan Sultan Alauddin (Amdal Pembangunan Jalan Tol Layang A.P Pettarani Kota Makassar). (PT. Bosowa Marga Nusanara, 2017a)

Menjadi jalan tol layang pertama di Indonesia Timur pastinya menimbulkan berbagai perubahan-perubahan yang terjadi dan dirasakan oleh masyarakat. Pembangunan Jalan Tol Layang A.P Pettarani merupakan seperangkat program yang terencana untuk mengubah keadaan sosial dan lingkugan sehingga dapat mencapai target kehidupan yang lebih ideal. Pembangunan Jalan Tol Layang A.P Pettarani bukanlah proses yang alamiah, tetapi merupakan program perubahan yang telah direncanakan oleh Pemerintah Kota Makassar dan instansi terkait. (Alexander, 2021)

Perubahan yang terjadi dari pembangunan Jalan Tol Layang A.P Pettarani merupakan perubahan yang telah direncanakan sebelumnya, perubahan yang akan terjadi ditujukan untuk mencapai kehidupan masyarakat yang lebih baik. Walaupun dalam pembangunan sering kali menimbulkan efek yang buruk, seperti

saat pembangunan Jalan Tol Layang A.P Pettarani sering terjadi kemacematan di area pembangunan karena adanya penutupan jalan, banjir akibat ditebangnya pohon-pohon yang ada ditengah jalan yang berfungsih untuk menyerap air hujan yang turun, dan suara bising kendaraan yang terpantul.

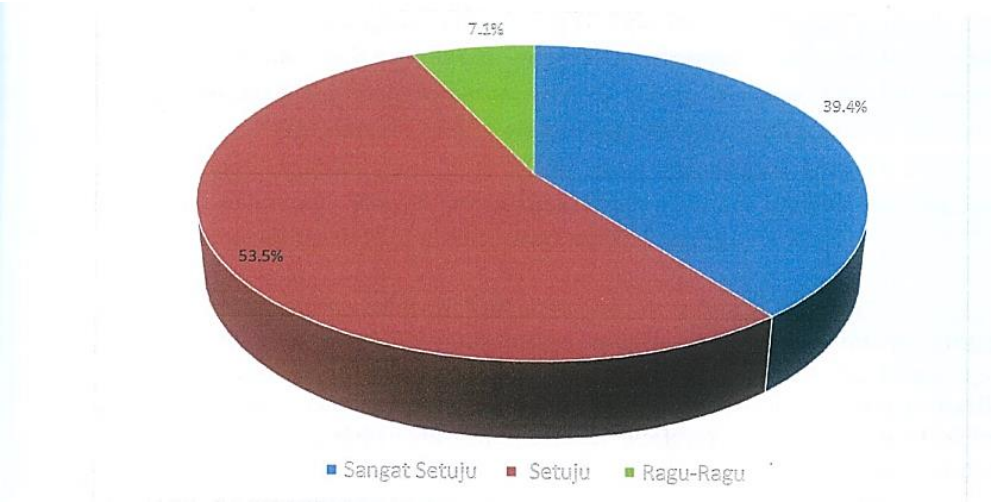
Dalam proses pembangunan Jalan Tol Layang A.P Pettarani yang dijalankan oleh pemerintah Kota Makassar sering mengakibatkan kemacetan yang panjang. Seharusnya dengan keberadaan Jalan Tol Layang A.P Pettarani menjadi solusi untuk kelancaran arus lalu lintas tetapi yang terjadi sebaliknya, pada saat proses pembangunan Jalan Tol Layang A.P Pettarani sementara berjalan kemacetan lalu lintas sering kali terjadi disepanjang Jalan A.P Pettarani. Perubahan yang terjadi akibat adanya pembangunan Jalan Tol Layang A.P Pettarani dirasakan langsung oleh masyarakat yang bertempat tinggal disekitaran Jalan A.P Pettarani.

Jalan Tol Layang A.P Pettarani diharapkan bisa memberikan efek yang baik bagi masyarakat yang ada disekitar pembangunan jalan tol. Dalam pelaksanaan pembangunan jalan tol layang membutuhkan dukungan dari pemerintah serta masyarakat. Keterlibatan dan partisipasi dari masyarakat dalam pembangunan Jalan Tol Layang A.P Pettarani menjadi aspek yang sangat penting, karena masyarakat merupakan objek atau sasaran yang terkena langsung imbas dari pembangunan tersebut.

Identifikasi terhadap akibat dari pembangunan perlu untuk dilakukan guna mengetahui sejauh mana pembangunan jalan tol layang dapat memberikan kesejahteraan kepada masyarakat khususnya masyarakat sekitar wilayah

pembangunan. Pendapat dari masyarakat menjadi hal yang harus dipertimbangkan untuk menyinkronkan antara pembangunan dengan kepentingan masyarakat umum agar terciptanya pembangunan yang bersifat partisipatif.

Dalam hasil penelitian yang telah dilakukan oleh peneliti ada berbagai macam persepsi atau pendapat masyarakat mengenai pembangunan Jalan Tol Layang A.P Pettarani mulai dari awal pembangunan hingga pembangunan selesai. Perbedaan pendapat dari masyarakat menjadi hal yang tidak dapat dihindari dalam penelitian ini. Grafik perspektif responden terkait pembangunan Jalan Tol Layang A.P Pettarani yang bersumber dari dokumen Analisis Dampak Lingkungan (ANDAL) Pembangunan Jalan Tol Layang A.P Pettarani yang penelitiannya dilakukan sebelum pembangunan dimulai. Penelitian yang dilakukan oleh pihak yang terlibat dalam pembangunan merupakan langkah awal yang dilaukan untuk menilai sejauh mana antusias masyarakat terhadap Jalan Tol Layang.



Gambar 1 Grafik Perspektif Responden Terkait Dengan Pembangunan (Sumber: Andal Pembangunan Jalan Tol Layang A.P Pettarani)

Berdasarkan grafik yang bersumber pada dokumen Analisis Dampak Lingkungan (ANDAL) Pembangunan Jalan Tol Layang A.P Pettarani oleh PT. Bosowa Marga Nusantara, menunjukkan hasil kuisioner dari 99 responden dalam penelitian yang dilakukan oleh PT Bosowa Marga Nusantara sebelum pembangunan Jalan Tol Layang A.P Pettarani yang berlokasi disekitar proyek pembangunan yaitu terdapat di Kecamatan Rappocini, Panakukang dan Tamalate. Menunjukkan bahwa masyarakat yang menyatakan sangat setuju dengan adanya pembangunan tersebut sebanyak 39,4%, setuju sebanyak 53,5% dan ragu-ragu sebanyak 7,1%, seperti pada gambar 3. (PT. Bosowa Marga Nusanara, 2017a)

Dapat dilihat bahwa sebagian besar masyarakat menyatakan sangat setuju dan setuju dengan adanya pembangunan Jalan Tol Layang A.P Pettarani dengan alasan adanya jalan tol layang dapat mengatasi kemacetan yang sering kali terjadi di Kota Makassar. Tetapi dalam proses pembangunan persepsi masyarakat dapat berubah-ubah karena adanya perubahan kondisi yang akan terjadi dilapangan ketika proses pembangunan sudah dilaksanakan.

Dengan melihat gambaran umum yang telah dipaparkan, maka adapun yang melatarbelakangi peneliti untuk menjadikan Jalan Tol Layang A.P Pettarani sebagai objek penelitian adalah karena adanya perubahan yang terjadi pada aspek lingkungan dan kesejahteraan masyarakat selama pembangunan Jalan Tol Layang A.P Pettarani. Dari aspek lingkungan, dapat dilihat dari realitasnya walaupun pembangunan Jalan Tol Layang A.P Pettarani tidak memerlukan pembebasan lahan dari pemukiman penduduk, namun berdampak pada penebangan pohon yang tumbuh di sekitar lokasi pembangunan dan masalah pada kelancaran arus

lalu lintas karena proses pembangunan yang sering mengakibatkan kemacetan disepanjang Jalan A.P Pettarani Kota Makassar. Sedangkan jika dilihat dari perubahan tingkat pendapatan yang dihasilkan masyarakat, terdapat beberapa perubahan aktivitas ekonomi yang terjadi selama pembangunan Jalan Tol Layang A.P Pettarani yang mengakibatkan perubahan tingkat pendapatan masyarakat. Sehingga peneliti bermaksud untuk meneliti dengan judul: " **Persepsi Masyarakat Terhadap Perubahan Lingkungan Akibat Pembangunan Jalan Tol Layang A.P Pettarani (Studi Kasus: Kelurahan Tamamaung Kecamatan Panakukang Kota Makassar**".

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah di atas, maka peneliti merumuskan permasalahan.

1. Bagaimana persepsi masyarakat terhadap pembangunan Jalan Tol Layang A.P Pettarani Kota Makassar?
2. Bagaimana efek dari perubahan kondisi lingkungan akibat pembangunan Jalan Tol Layang A.P Pettarani?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan uraian latar belakang dan rumusan masalah tersebut maka tujuan dari penelitian ini antara lain.

1. Untuk mengetahui persepsi masyarakat terhadap pembangunan Jalan Tol Layang A.P Pettarani Kota Makassar.
2. Untuk mengetahui efek dari perubahan kondisi lingkungan akibat adanya Jalan Tol Layang A.P Pettarani.

D. Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat bagi semua pihak terutama.

1. Secara Akademisi

   Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan gambaran mengenai Persepsi Masyarakat terhadap Pembangunan Jalan Tol Layang A.P Pettarani di Kecamatan Panakukang Kota Makassar, sehingga memberikan manfaat bagi para pembaca dan dapat di jadikan sebagai bahan rujukan dan sumber literatur bagi penelitian selanjutnya.

2. Secara praktis

   Hasil penelitian ini dapat memberikan pemahaman terkait Persepsi Masyarakat terhadap Pembangunan Jalan Tol Layang A.P Pettarani di Kecamatan Panakukang Kota Makassar, terkait dampak dari pembangunan tersebut baik dampak positif maupun dampak negatif. Hal tersebut bertujuan agar dapat mendukung pembangunan Jalan Tol Layang A.P Pettarani sehingga selanjutnya pemerintah dan instansi lain yang terkait dapat mengoptimalkan pembangunan tersebut.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA DAN KERANGKA KONSEPTUAL

A. Tinjauan Pustaka

1. Persepsi

Persepsi dalam arti sempit adalah penglihatan yaitu mengenai cara seseorang untuk melihat sesuatu, sedangkan dalam arti luas adalah pandangan yaitu bagaimana seseorang memandang atau mengartikan sesuatu dengan mengemukakan secara lebih luas. Persepsi adalah proses menerima, menyeleksi, mengorganisasikan, mengartikan, menguji dan memberikan reaksi kepada rangsangan panca indera.

Istilah persepsi biasa digunakan untuk mengungkapkan tentang pengalaman terhadap suatu benda ataupun suatu kejadian yang dialami. Proses pemaknaan tersebut sangat dipengaruhi oleh pengalaman, pendidikan dan secara umum juga dipengaruhi oleh lingkungan sosial Sehingga dapat disimpulkan bahwa persepsi adalah kemampuan seseorang untuk menyeleksi dan mengorganisasikan pikirannya serta menginterpretasikan stimulus yang datangnya dari lingkungan.

Dikutip dalam buku yang ditulis oleh Andrej Demuth berjudul "*Perception Theories"* tahun 2013 menyatakan bahwa Willfrid Sellars (Sellars, 1978) menganalisis ada beberapa aspek penting dalam persepsi. *Firstly, he says that perception is a matter of productive imagination. Sellars documents this fact with an example of a book or an apple. When we look at an apple we see an object that we identify as an apple. We see its shape, size, surface but all of it only*

partially. Pertama, dikatakan bahwa persepsi merupakan hal yang penting dari imajinasi. Sellar mendokumentasikan fakta ini dengan contoh buku atau apel. Ketika kita melihat apel kita melihat sebuah objek yang kita identifikasi sebagai sebuah apel. Kita melihat bentuk, ukuran, permukaan tetapi semua itu hanya sebagian saja. (Démuth, 2012)

The second, perception had been mined from our memory and previous ecperience and with the last statement even from the understanding of the meaning of the object as a specific, three dimensional identity (I'm seeing what I am not seeing). Kedua, persepsi digali dari ingatan kita dan pengalaman yang sebelumnya dan dengan pernyataan terakhir bahkan dari pemahaman makna objek sebagai identitas tiga dimensi yang spesifiki (saya melihat apa yang tidak saya lihat). (Démuth, 2012)

The third is a belief that a specific object really exists. In this type of conviction, we know whether a certain perception is real or not. A perception, in its essence is always trying to convince us that something is one way or another. Perception is therefore more or less affirmative and that applies even in cases when it claims that a thing a characteristic or an event is there or isn't. Ketiga adalah keyakinan bahwa objek tertentu benar-benar ada. Dalam jenis keyakinan ini, kita mengetahui apakah persepsi itu nyata atau tidak. Sebuah persepsi, pada intinya selalu berusaha untuk meyakinkan kita bahwa ada sesuatu yang lain. Oleh karena itu, persepsi kurang lebih bersifat afirmatif dan berlaku dalam kasus yang diklam sebagai karakteristik atau peristiwa ada atau tidak ada. (Démuth, 2012)

Persepsi merupakan suatu proses yang didahului oleh penginderaan. Robbins (2011) menyatakan bahwa persepsi dapat diartikan sebagai proses dimana individu-individu mengorganisasikan dan menafsirkan kesan indera meraka agar memberi makna kepada lingkungan yang berada disekitar mereka. Persepsi dari setiap individu berbeda-beda tergantung dari aspek-aspek yang ada dalam diri individu seperti pengalaman yang pernah terjadi di hidupnya, kemampuan untuk berpikir, kerangka acuan, dan lain sebagainya. Robbins juga mengungkapkan ada 3 faktor yang mempengaruhi persepsi, target atau objek, dan situasi.

Dalam buku Psikologi Umum yang ditulis oleh Irwanto (2002) ada dua jenis persepsi yang berkembang. Adapun jenis-jenis persepsi tersebut yaitu. (Irwanto, 2002)

- Persepsi positif, yaitu pandangan individu berupa rasa senang sehingga memberikan respon yang baik atau reaksi yang selanjutnya akan menampakkan kecenderungan untuk berbuat dan memberikan pendapat yang mendukung terhadap sesuatu hal.
- Persepsi negatif, yaitu pandangan individu berupa rasa tidak senang sehingga akan menampakkan kecenderungan reaksi untuk menghindar, menjauh dan bisa menimbulkan antisipasi atau cuek.

Persepsi pada hakekatnya merupakan proses kognitif yang dapat dialami oleh setiap orang di dalam memahami tentang informasi yang ada di lingkungannya, baik itu lewat penglihatan, pendengaran, penghayatan, perasaan dan juga penciuman. Untuk memahami persepsi adalah terletak pada pengenalan

bahwa persepsi itu merupakan suatu penafsiran yang unik terhadap situasi dan bukannya suatu percatan yang benar terhadap situasi.

Proses persepsi biasanya diawali oleh suatu stimuli yang mengenai panca indera seseorang. Stimuliyang menimbulkan sebuat persepsi bisa bermacam-macam bentuknya, seperti segala sesuatu yang bisa dicium, dilihat, didengar, dan diraba, stimuli akan mengenai organ seseorang yang disebut sebagai *sensory receptor* (organ manusia yang menerima input stimuli atau indera). Adanya stimuli yang mengenai *sensory receptor* mengakibatkan seseorang bisa merespon sesuatu hal. Respon yang ada langsung dari organ *sensory receptor* biasa dinamakan dengan sensasi. Sensasi yang dirasakan manusia berbeda-beda tingkat kepekaannya. Jadi dapat dikatakan bahwa persepsi yang dimiliki setiap individu itu berbeda-beda tergantung seberapa peka individu tersebut. (Subro, 2003)

Secara umum, di dalam buku Teori Motivasi dan Aplikasinya oleh Sondang P. Siagian, ada 3 faktor yang mempengaruhi persepsi (Siagian, 1995)

a. Faktor pelaku persepsi

   Berasal dari diri orang yang bersangkutan apabila melihat sesiatu hal dan berusaha untuk memberikan tanggapan mengenai apa yang telah dilihatnya. Orang tersebut dipengaruhi oleh karakteristik individual yang juga ikut berpengaruh seperti sikap, motif, minat, pengalaman, kepentingan dan harapan.

b. Faktor sasaran persepsi

   Sasaran dapat berupa orang, suatu peristiwa yang terjadi, ataupun berupa benda yang telah dilihat maupun dialami secara langsung.

c. Faktor situasi

Situasi yang dimaksud merupakan keadaan dimana seseorang telah merasakan dan melihat sesuatu kemudian mempersepsikannya kedalam pikiran.

2. Kajian Pembangunan dan Masyarakat

a. Pembangunan

Pembangunan merupakan proses yang historikal, sebuah proses yang bergulir dari waktu ke waktu, tidak pernah berhenti, dan perubahan itu sendiri tidak pernah berganti (Gunawan Sumodiningrat, dkk. 2005). Pembangunan tidak dapat dihentikan karena manusia hidup selalu dipenuhi dengan perubahan. Intinya sendiri pembangunan bukan hanya terjadi perubahan struktur fisik atau material, melainkan juga menyangkut perubahan sikap pada masyarakat. (Saebani, 2016)

Pembangunan selalu diidentikkan dengan perubahan ke arah yang lebih baik dan lebih maju daripada sebelumnya serta dapat diartikan sebagai gagasan untuk mewujudkan sesuatu yang dicita-citakan. Secara terminologis, pembangunan identik dengan istilah *development, modernization, westernization, empowering, industrialization.* Identifikasi tersebut lahir karena pembangunan memiliki makna yang *multi interpretable* bisa dikatakan bahwa pembangunan bisa diartikan dalam banyak arti sehingga istilah pembangunan sering disamakan dengan beberapa tema lain yang berlainan arti (Moeljarto Tjokrowinoto, 2004:23). (Saebani, 2016)

Menurut Soedino (2012) pembangunan merupakan perubahan susunan dan pola masyarakat yang akan merangsang lapisan-lapisan masyarakat dan dengan

adanya teknologi maka pertumbuhan ekonomi akan semakin pesat. Pembangunan berorientasi dengan menempatkan rakyat sebagai pemeran utama atau aktor utama, memiliki hak dan kekuatan dalam merencanakan, merumuskan, dan melaksanakan pembangunan sesuai dengan kemampuan dan potensi yang dimilikinya. Model pembangunan *top down* yang berpusat dengan menjadikan partisipasi rakyat sebagai hal yang paling utama dalam pembangunan.

Pembangunan dalam sosiologi adalah sebuah cara untuk menggerakkan masyarakat mendukung pembangunan, sedangkan masyarakat merupakan tenaga pembangunan dan dampak pembangunan. Menurut Soerjono Soekanto (2004) manfaat sosiologi bagi pembangunan dapat diidentifikasikan melalui beberapa tahap. (Saebani, 2016)

1. Tahap perencanaan.

   Sebelum dilaksanakannya pembangunan, terlebih dahulu pemerintah menyerap aspirasi yang disuarakan oleh masyarakat yang memiliki harapan untuk meningkatkan taraf hidup menjadil lebih baik.

2. Tahap pelaksanaan

   Rencana yang telah dibuat kemudian dilaksanakan dengan sebaik mungkin. Pemerintah memiliki peran sebagai agen pembangunan, tetapi dukungan serta partisipasi dari masyarakat tetap diperlukan.

3. Tahap evaluasi

   Setelah pelaksanaan pembangunan untuk mengetahui proses pembangunan yang dilakukan telah berhasil atau belum, dilakukan sebuah

evaluasi. Dilakukan berbagai analisis terhadap dampak dari perubahan sosial yang terjadi sebagai bentuk dari hasil pembangunan

Pembangunan pada dasarnya harus melibatkan masyarakat dalam setiap proses dari pembangunan yang akan dilaksanakan. Pembangunan yang tidak melibatkan masyarakat dalam pelaksanaannya dianggap sering tidak memikirkan bagaimana dampak dari pembangunan yang akan ditimbulkan terhadap masyarakat kedepannya. Padahal, pada kenyataannya masyarakatlah yang paling tahu permasalahan yang terjadi di lingkungan mereka dan paham bagaimana cara untuk mengatasinya.

Pembangunan pada kenyataannya adalah sebuah proses menuju perubahan yang telah direncanakan sebelumnya. Pembangunan pada umumnya merupakan sebuah kehendak dari masyarakat yang diwujudkan dalam keputusan yang dibuat oleh para pemimpin pemerintahan yang disusun menjadi suatu perencanaan yang kemudian dilaksanakan. Pembangunan mengakibatkan terjadinya berbagai dampak yang timbul, antara lain. (Soekanto, 2013)

1. Perubahan yang cepat.
2. Perubahan secara serentak dalam bidang sosial, ekonomi dan politik.
3. Sifat yang tidak seirama dari perubahan yang terjadi.

b. Masyarakat

Masyarakat merupakan kesatuan hidup manusia yang berinteraksi menurut sistem adat dan istiadat tertentu yang bersifat kontinu dan terikat oleh rasa identitas bersama. Manusia sebagai makhluk sosial yang senantiasa berinteraksi dengan manusia lain dalam suatu kelompok. Dalam interaksi ini akan

menimbulkan nilai-nilai sosial, norma-norma yang dianut oleh anggota-anggota masyarakat tersebut. Masyarakat adalah sekelompok manusia yang bertempat tinggal di daerah tertentu dalam waktu yang relatif lama, memiliki norma-norma yang mengatur kehidupannya menuju tujuan yang dicita-citakan bersama, dan di tempat tersebut anggota-anggotanya melakukan regenerasi (beranak pinak). (Setiadi, 2010)

Berikut beberapa definisi dari para ahli sosiologi.

- Emile Durkheim mendefinisikan masyarakat sebagai kenyataan objektif individu-individu yang merupakan anggota-anggotanya.
- Max Weber mengartikan masyarakat sebagai struktur atau aksi yang pada pokoknya ditentukan oleh harapan dan nilai-nilai yang dominan pada warganya.
- Ralph Linton menjelaskan bahwa masyarakat merupakan setiap kelompok manusia yang telah hidup dan bekerja bersama cukup lama sehingga mereka dapat mengatur diri mereka dan menganggap diri mereka sebagai suatu kesatuan sosial dengan batas-batas yang dirumuskan dengan jelas.
- Selo Soemardjan mengartikan masyarakat sebagai orang-orang yang hidup bersama dan menghasilkan kebudayaan.

Soerjono Soekanto mengemukakan beberapa ciri-ciri yang ada dalam kehidupan masyarakat antara lain.

a. Manusia yang telah hidup bersama-sama sekurang-kurangnya terdiri atas dua orang individu.

b. Bercampur atau bergaul dalam waktu yang cukup lama. Berkumpulnya manusia akan terjadi sebuah interaksi yang menimbulkan manusia-manusia baru dan sebagai akibat dari kehidupan bersama tersebut akan timbul sistem komunikasi dan peraturan-peraturan yang mengatur hubungan antarmanusia.
c. Menyadari bahwa kehidupan mereka merupakan satu ke satuan.
d. Merupakan sistem bersama yang menimbulkan kebudayaan sebagai akibat dari perasaan saling terkait antara satu dan lainnya.

Dengan demikian masyarakat pada realitanya merupakan sistem adaptif, yang artinya masyarakat merupakan sebuah wadah untuk memenuhi berbagai kepnetingan yang ada dan untuk bertahan. Tapi diluar dari itu, masyarakat mempunyai berbagai kebutuhan yang harus dipenuhi agar masyarakat tersebut terus hidup dan menjalani kehidupannya.

Dalam sosiologi masyarakat merupakan objek kajian dari sosiologi yang berarti masyarakat merupakan kesatuan hidup manusia dengan kesatuan masyarakat desa, masyarakat kota, dan masyarakat lain sebagai sebuah satu kesatuan yang paling mudah untuk diamati. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa masyarakat merupakan suatu kesatuan hidup manusia yang melakukan sebuah interasksi yang bersifat kontinu dan terikat oleh rasa yaitu identitas bersama.

3. Kebijakan Jalan Tol Layang dan Transportasi

a. Jalan Tol Layang

Jalan tol adalah suatu lintas jalan yang merupakan alternatif dari lintas umum yang ada. Jalan tol sudah ada sejak 2.700 tahun yang lalu. Pada abad ke-21, jalan tol diperkenalkan pertama kali di Indonesia tepat tahun 1987 dengan dioprasikannya Jalan Tol Jagorawi dengan panjang 59 km yang menghubungkan Jakarta, Bogor dan Ciawi. Sasaran pelayanan jasa jalan tol terhadap pemakai jalan adalah kelancaran, keamanan, dan kenyamanan, dengan spesifikasi jalan bebas hambatan dan jalan tol hanya diperuntukkan bagi pemakai jalan yang menggunakan kendaraan roda 4 atau lebih dengan membayar tol (Pasal 14 UU No.13 Tahun 1980). Pasal 2 Peraturan Pemerintah No.8 Tahun 1990 menyatakan bahwa jalan tol didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 80 km/jam untuk jalan tol antar kota dan 60 km/jam untuk jalan tol di wilayah perkotaan. (Anonim, 2019)

Di Sulawesi Selatan jalan tol dioprasikan sejak tahun 1999 dengan panjang 11.57 km, yang menghubungkan Kota Makassar, Panakukang, Pelabuhan Soekarno Hatta, Jalan A.P Pettarani, dan Bandara Udara Internasional Sultan Hasanuddin. Jalan Tol Layang A.P Pettarani yang berada di Kota Makassar merupakan jalan tol layang pertama di Indonesia Timur. (Alexander, 2021)

Pembangunan Jalan Tol Layang A.P Pettarani Kota Makassar merupakan perpanjangan dari jalan tol seksi I dan II dengan pelaksanaan konstruksinya tidak adanya pembebasan lahan. Konstruksi jalan tol layang dimulai dari akhir Jalan Tol Seksi II tepatnya di Persimpangan Jalan Urip

Simoharjo melewati Persimpangan Jalan Boulevard Panakukang, Jalan Hertasning dan berakhir sebelum Persimpangan Jalan Sultan Alauddin. (PT. Bosowa Marga Nusanara, 2017b)

Peraturan kebijakan dan perundang-undangan yang mendukung percepatan pembangunan Jalan Tol Layang A.P Pettarani termuat dalam beberapa undang-undang, antara lain sebagai berikut. (PT. Bosowa Marga Nusanara, 2017b)

1. Keputusan Presiden No. 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol yang menjelaskan penerusan proyek-proyek infrastruktur termasuk proyek jalan tol yang tertunda, sebagaimana telah diubah terakhir dengan Pengaturan Pemerintah Nomor: 30 Tahun 2017 tentang Jalan Tol yang ditetapkan tanggal 15 Agustus 2017.
2. Undang-Undang No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan, yang mengamanatkan pembentukan BPJT sebagai pengganti peran regulator yang selama ini dipegang oleh PT. Jasa Marga.
3. Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2015 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastrukur.
4. Surat Walikota Makassar Nomor: 050/292/Bpd/II/2016 tanggal 15 Februari 2016 perihal Proyek Pembangunan Jalan Tol Layang di Atas Jalan A.P Pettarani Makassar.
5. Surat PT BMN Nomor: 080/DIR0-BMN/IX/2017 tanggal 4 September 2017 perihal Permohonan Perubahan Rencana Usaha

Jalan Tol Ujung Pandang dengan Penambahan Lingkup Seksi 3 Jalan Tol Ujung Pandang.

6. Berita Acara Kesepakatan Tentang Perubahan Rencana Usaha Pada Pengusahaan Jalan Tol Ujung Pandang Nomo: 186.2/BA/Pt/2017 Tanggal 6 Oktober

b. Transportasi

Menurut Salim (2000) transportasi merupakan kegiatan pemindahan muatan (barang) dan penumpang dari satu tempat ke tempat lain. Transportasi merupakan proses pemindahan manusia ataupun barang dengan menggunakan sebuah wahana yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Kata transpotasi berasal dari bahasa latin yaitu "*transporate*", *trans* berarti mengangkat atau membawa. Jadi transportasi merupakan kegiatan membawa sesuatu dari satu tempat ke tempat lainnya. Menurut Nasution (2008) terdapat unsur-unsur dari transportasi meliputi atas (Andriansyah, 2015).

a. Adanya muatan yang diangkut.
b. Tersedia kendaraan sebagai alat angkutnya.
c. Jalanan/jalur yang dapat dilalui.
d. Ada terminal asal dan terminal tujuan.
e. Tersedianya sumber daya manusia dan organisasi yang menggerakkan transportasi tersebut.

Menurut Daljoeni (2003) transportasi memiliki peran untuk menghubungkan bahan baku sampai kepada konsumen. Transportasi

memeiliki peran penting dalam perkembangan wilayah, dalah satunya akasebilitas yaitu kemudahan dan kemampuan suatu wilayah atau ruang untuk diakses atau dijangkau oleh pihak dari luar daerah baik secara langsung ataupun tidak langsung. Dampak negatif dari perkembangan transportasi adalah tingginya jumlah angka kecelakaan, meningkatnya urbanisasi, kepadatan dan konstrasi penduduk. (Andriansyah, 2015)

B. Landasan Teoritis

1. Teori Lingkungan Hidup

a. Teori Antroposentrisme

Antroposentrisme adalah sebuah teori lingkungan yang memandang manusia sebagai pusat dari sistem alam semesta dan hanya manusia yang memiliki nilai, sementara alam dan segala isinya hanya sekedar sebagai alat pemuas kepentingan dan kebutuhan hidup manusia. Interaksi manusia dengan lingkungan yang tidak lepas dari rasa percaya diri manusia yang bisa dikatakan berlebihan. Manusia dan kepentingannya dianggap hal yang paling menentukan tatanan ekosistem dan kebijakan yang diputuskan oleh manusia sangat berpengaruh. Kepentingan alam dikesampingkan, sebab memiliki sifat yang pasif dan bergantung pada manusia, sedangkan kebutuhan manusia berubah-ubah dengan sifat yang tidak terbatas. (Yuono, Yusuf, 2019)

Dalam buku *Anthropocentrism in Philosophy* ditulis oleh Panayot Burchvarov (2015) menyatakan bahwa *Anthropocentrism, the belief that humans enjoy special and central, is present in everday thought as an*

attitude toward other animals and the environment generally. Antroposentrisme merupakan kepercayaan bahwa manusia memiliki makna khusus dan terpusat, yang hadir dalam pemikiran sehari-hari sebagai sikap terhadap hewan dan lingkungan. Betrand Russell (1989) menyatakan bahwa *"I am unable to believe that, in the world as known, there is anything that I can value outside human beings, and to a much lesser extent, animals"*. Dikatakan bahwa dia tidak percaya ketika dikatakan bahwa di dunia yang diketahuinya, ada sesuatu yang dapat dihargai selain manusia, dan pada tingkkat yang jauh lebih rendah,yakni hewan. (Buthchvarov, 2015)

Antroposentrisme memaparkan bahwa hanya manusia yang memiliki hak untuk mendapatkan pertimbangan moral sedangkan makhluk lainnya hanya digunakan sebagai sarana dalam pencapaian berbagai macam tujuan manusia.

Mental antroposentrisme berwujud dalam bentuk manusia yang berkarakter pembuka dan pendobrak lahan baru (*frontier)*. Mengutip dari Chiras, Maftuchah Yusuf (2000) yang menyebutkan bahwa manusia *frontier* memiliki tiga persepsi. (Dwi, Susilo, 2018)

1. Memandang bahwa bumi dan alam sebagi sebuah pemberi kehidupan yang tidak memiliki batas dengan keyakinan "akan selalu ada sesuatu lagi".
2. Pandangan bahwa manusia sebagai makhluk hidup diluar alam, bukan bagian dari alam dan manusia memiliki dunianya sendiri.

3. Pandangan bahwa alam sebagai sesuatu yang perlu untuk dikuasai. Alam yang memberikan keuntungan yang banyak bagi manusia dan harus dimanfaatkan.

Adanya kedudukan dan nilai moral lingkungan hidup yang berpusat pada manusia (*human centered ethic*) mengakibatkan manusia bersikap antroposentrik yang mengakibatkan manusia melakukan ekspoitasi lingkungan secara berlebihan. (Nurkamilah, 2018)

Dikutip dalam buku *Anthrocentrism (Humans, Animals, Enviroments)* ditulis oleh Rob Boddice (2011), *Anthropocentrism represents the human will to dominate and threatens the human world as much as the non-human world.* Antroposentrisme merepresentasikan keinginan manusia untuk menjadi dominan dan mengancam dunia manusia seperti halnya dunia tanpa manusia. *Bill Devall and George Sessions argued that our understanding of human nature has been so conditioned by the paradigm of domination- a paradigm that regards humans as isolated and fundamentally separate and superior to the rest of nuture- that it has come to include all aspects of domination.* Devall dan Sessions berpendapat bahwa pemahaman yang kita punya tentang sifat manusia telah begitu dikondisikan oleh paragidma doninasi, sebuah paradigma yang menganggap bahwa manusia sebagai mahluk yang terisolasi dan secara fundamental terpisah dan lebih unggul dari sisa alam sehingga telah mencakup semua aspek dominasi. (Boddice, 2011)

Etika antroposentrisme bersumber pada pandangan Aristoteles dalam bukunya *The Politic's* menyatakan bahwa tumbuhan disiapkan untuk kepentingan binatang dan binatang disediakan untuk kepentingan manusia. Berdasarkan pernyataan dari Aristoteles dapat di simpulkan bahwa setiap ciptaan yang lebih rendah dimaksudkan untuk kepentingan oleh ciptaan yang lebih tinggi dalam hal ini manusia. Pandangan mengenai antroposentrisme diikuti oleh pemikiran bahwa dunia diciptakan hanya untuk dan bagi kepentingan manusia semata.

Etika antroposentrisme dianggap hanya berlaku bagi komunitas manusia, etika yang memandang bahwa manusia adalah pusat dari alam semesta yang memiliki nilai lebih, dan alam dilihat pemenuhan kebutuhan dan kepentingan manusia. Akibat dari antroposentrisme yang berorientasi kepada kepentingan manusia adalah timbulnya masalah-masalah lingkungan yang selalu diabaikan. Kerusakan pada lingkungan merupakan sebuah isu publik yang kerap kali ada setelah masyarakat menerima musibah dari kerusakan-kerusakan lingkungan. Jika dilihat dari konteks perlindungan lingkungan ada dia kelemahan yang dimiliki antroposentrisme (Sonny Keraf, 2002: 47). (Dwi, Susilo, 2018)

1. Mengabaikan masalah-masalah lingkungan yang tidak langsung menyentuh kepentingan manusia.
2. Kepentingan manusia untuk mengesploitasi selalu berubah-ubah dan berbeda-beda kadarnya.

3. Yang dipikirkan hanya kepentingan jangka pendek yang berorientasi pada kepentingan ekonomi.

Dalam antroposentrisme ada beberapa hal yang mencemaskan yang ditakutkan yakni hampir tidak bisa untuk dibedakan antara antroposentrisme dengan watak-watak manusia lain, seperti yang dinyatakan oleh Sunyoto Usman seorang sosiolog. (Dwi, Susilo, 2018)

1. *The cornuopia view of nature*

   Pandangan yang beranggapan bahwan alam terbentang dengan luas dan tidak akan pernah habis. Dari pernyataan tersebut berarti jika lingkungan terus-menerus dieksploitasi, tidak akan habis dan akan membaik dengan sendiri.

2. *Faith in technology*

   Pandangan bahwa teknologi dapat menyelesaikan segala permasalahan yang ada. Teknologi yang sudah semakin canggih, telah ditemukannya obat-obatan yang serba modern dengan artian manusia sudah berhasil mengendalikan angka kematian. Bahkan dengan angkuhnya manusia menganggap bahwa teknologi yang semakin canggih dapat menyelesaikan dampak negatif yang dihasilkan lingkungan.

3. *Growth ethic*

   Pandangan bahwa etika yang ingin terus dimajukan. Modernisasi yang semakin berkembang mengubah pola pikir manusia yang berkaitan dengan ethos. Kemajuan manusia modern diukur

melalu keberhasilan mengumpulkan kekayaan material yang dikenal dengan akumulasi materiil.

4. *Materialism*

Kemodernan yang diukur dengan tindakan konsumsi yang bukan hanya sekedar sebagai sarana untuk bertahan hidup, tetapi telah berubah menjadi hidup itu sendiri.

Teori antroposentrisme digunakan untuk menganalisis mengenai perubahan lingkungan yang terjadi pada saat proses pembangunan Jalan Tol Layang A.P Pettarani dilakukan. Seperti hasil observasi yang telah dilakukan oleh peneliti bahwasanya ada perubahan yang mencolok pada saat pembangunan dilaukan yaitu penebangan pohon. Penebangan pohon oleh pihak proyek Jalan Tol Layang A.P Pettarani dapat dihubungkan dengan sikap antroposentrisme, dimana manusia dengan sengaja menebang pohon untuk kepentingan pembangunan. Dari penebangan pohon yang dilakukan ada beberapa efek yang dirasakan oleh masyarakat.

2. Teori Persepsi Masyarakat

Dalam persepsi masyarakat ada beberapa teori yang dikenal, antara lain sebagai berikut.

a. Teori Inferensi Koresponden

Teori ini dikemukakan oleh Jones dan Davis dimana teori ini menjelaskan bagaimana kita dapat menyimpulkan apakah perilaku

seseorang dapat dikatakan berasal dari karakteristik personal atau dari situasional. (Rohmaul & Yudi, 2015)

b. Teori Kovariasi

Menurut Kelley mengatakan bahwa orang yang berusaha melihat suatu efek partikular dan penyebabnya beriringan dalam situasi yang berbeda.

c. Teori Atribusi

Atribusi pertama kali dikemukakan oleh Fritz Heider yang juga merupakan pencetus teori atribusi. Atribusi menjelaskan tentang pemahaman seseorang terhadap suatu peristiwa yang terjadi di sekitarnya, dengan mengetahui alasan-alasan dari kejadian yang mereka alami. Dasar dari teori ini adalah bagaimana masyarakat mempersepsikan sifat-sifat dalam menghadapi suatu situasi di dalam lingkungan. Teori atribusi merupakan sebuah proses yang dilakukan untuk menemukan jawaban atau pertanyaan mengapa atau apa sebab atas perilaku orang lain ataupun diri sendiri.

Kehadiran teori atribusi memberikan fungsi untuk menjelaskan fenomena dari perilaku manusia yang berubah-ubah sehingga mampu untuk memahami perubahan sikap dan perilaku atas suatu fenomena yang terjadi. Atribusi diasumsikan bahwa orang melakukan percobaan untuk menentukan mengapa seseorang melakukan apa yang mereka lakukan, mencoba memahami mengapa orang tersebut melakukan sesuatu, asumsi-

asumsi tersebut kemudian dalam aplikasinya menjelaskan berbagai fenomena yang terkait dengan sikap manusia. (Samsuar, 2019)

Dalam penelitian ini teori yang digunakan adalah teori atribusi untuk menganalisis perilaku masyarakat berkaitan dengan apa yang akan diteliti, dimana akan diketahui bagaimana tanggapan masyarakat terhadap situasi yang baru dalam lingkungannya dalam hal ini cara masyarakat dalam menyikapi perubahan-perubahan yang terjadi akibat adanya Jalan Tol Layang A.P Pettarani dan cara mereka untuk beradaptasi terhadap lingkungan baru.

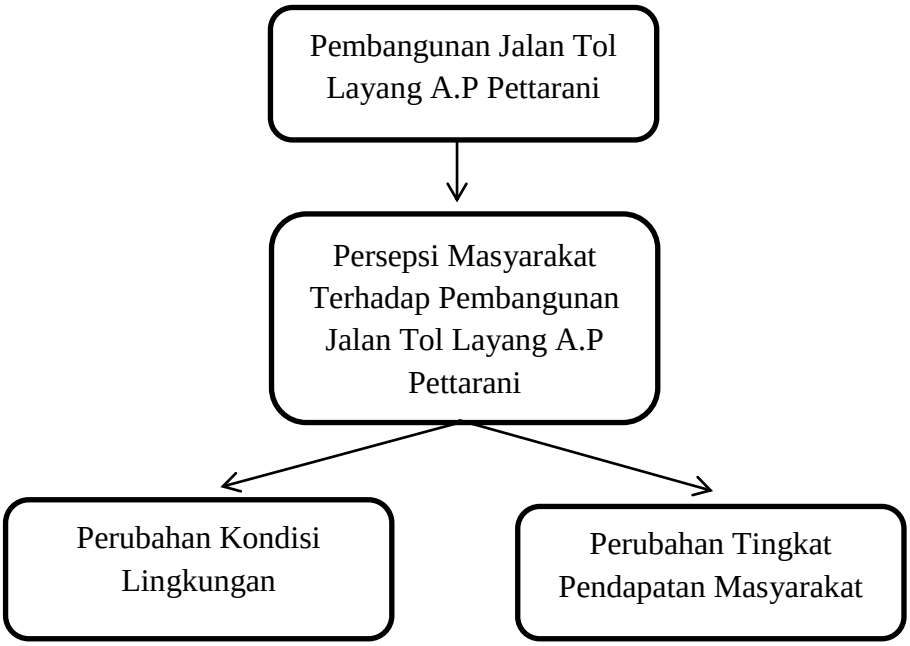
C. Kerangka Konseptual

Pembangunan erat kaitannya dengan perubahan ke arah yang lebih baik dari sebelumnya. Dengan pembangunan diharapkan mampu memajukan atau meningkatkan sesuatu yang ada. Pembangunan bukan hanya terjadi pada perubahan sikap masyarakat dengan adanya modernisasi tetapi juga terjadi perubahan pada struktur fisik atau material. Pembangunan fisik meliputi pembangunan infrastruktur jalan tol layang yang dibangun untuk menampung peningkatan jumlah transportasi yang semakin bertambah di dalam kota. Kemacetan lalu lintas yang terjadi karena penambahan jumlah kendaraan merupakan pemborosan waktu yang berarti penggunaan waktu tidak secara efektif dan efisien.

Jalan A.P Pettarani merupakan ruas jalan raya yang sering dilewati oleh masyarakat Kota Makassar setiap harinya. Jalan ini juga salah satu penggerak kegiatan perekonomian karena adanya proses pemenuhan kebutuhan sehari-hari masyarakat yang ada di Kota Makassar. Isu kemacetan di Kota Makassar menjadi

persoalan utama. Untuk mengatasi kemacetan pemerintah Kota Makassar melakukan pembangunan jalan tol layang, dimana pembangunan jalan tol layang ini menghubungkan dari persimpangan *fly over* di Jalan Urip Simoharjo sampai di Jalan Alauddin dengan panjang 4,3 km. (PT. Bosowa Marga Nusanara, 2017b)

Pembangunan jalan tol layang adalah salah satu solusi yang memberikan efek positif bagi masyarakat pengguna jalan raya.. Pembangunan Jalan Tol Layang A.P Pettarani dikerjakan dengan tidak banyak menggunakan lahan pemukiman masyarakat, pembangunan ini disesuaikan dengan keadaan Kota Makassar yang minimnya lahan kosong untuk digunakan sebagai pembangunan infrastruktur seperti jalan tol layang.

Dalam pembangunan Jalan Tol Layang A.P Pettarani menimbulkan berbagai perubahan yang dirasakan langsung oleh masyarakat yang bertempat tinggal disekitar pembangunan itu dilakukan. Perubahan yang terjadi dalam proses pembangunan Jalan Tol Layang A.P Pettarani hingga selesainya proyek tersebut dibangun yaitu perubahan kondisi lingkungan dan perubahan dari tingkat pendapatan masyarakat. Dari perubahan kondisi lingkungan dan tingkat pendapatan masyarakat menimbulkan berbagai efek atau dampak yang menimbulkan perubahan dari kehidupan masyarakat yang merasakan perubahan tersebut. Namun pembangunan Jalan Tol Layang A.P Pettarani tidak hanya memberikan efek positif tetapi juga memberikan efek yang negatif seperti penebangan pohon yang mengurangi kesejukan udara serta hambatan lalu lintas pada saat pembangunan tol layang A.P Pettarani. Sesuai dengan penjelasan diatas adapun skrema dan kerangka konseptual peneliti.

Gambar 2 Kerangka Pikir