

**DAMPAK PEMBANGUNAN JALAN METRO TANJUNG BUNGA
TERHADAP KOMUNITAS NELAYAN
DI KOTA MAKASSAR**



Tesis

Untuk Memenuhi Sebagian Persyaratan
Mencapai Derajat Sarjana S-2 pada
Program Studi Ilmu Lingkungan

FERI DAUD BIANG

L4K 007 016

**PROGRAM MAGISTER ILMU LINGKUNGAN
PROGRAM PASCASARJANA UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2008**

TESIS
DAMPAK PEMBANGUNAN JALAN METRO TANJUNG BUNGA
TERHADAP KOMUNITAS NELAYAN
DI KOTA MAKASSAR

Disusun Oleh :

FERI DAUD BIANG

L4K007016

Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Mengikuti Ujian Tesis Pada

Program Studi Ilmu Lingkungan Pasca Sarjana

Universitas Diponegoro

Mengetahui :

Komisi Pembimbing,

Pembimbing Utama,

Pembimbing Kedua,

Ir. Parfi Khadiyanto, MS

Dra. Hartuti Purnaweni, MPA

Ketua Program

Magister Ilmu Lingkungan,

Prof. Dr. Sudharto P. Hadi, MES

KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Kuasa, karena atas berkat dan pertolongannya sehingga penulis dapat menyelesaikan tesis ini guna memenuhi salah satu syarat untuk menyelesaikan pendidikan pada Program Magister Ilmu Lingkungan Universitas Diponegoro Semarang.

Dalam penelitian tesis ini penulis mengadakan penelitian dengan judul Dampak Pembangunan Jalan Metro Tanjung Bunga Terhadap Komunitas Nelayan di Kota Makassar. Selanjutnya pada kesempatan ini penulis tidak lupa untuk mengucapkan banyak terima kasih kepada pihak-pihak yang secara langsung maupun tidak langsung telah membantu, memberikan saran, dorongan, dan bimbingan hingga selesainya tesis ini, ucapan terima kasih yang tulus penulis sampaikan kepada :

1. Dirjen Bina Marga Departemen Pekerjaan Umum, yang telah memberikan kesempatan dan membantu penulis hingga selesainya tesis ini.
2. Pemda Kabupaten Polewali Mandar yang telah memberikan kesempatan kepada penulis untuk mengikuti pendidikan pada Program Pasca Sarjana Prgram Studi Magister Ilmu Lingkungan Universitas Diponegoro Semarang.
3. Bapak Prof. Sudharto P. Hadi, MES selaku Ketua Program Studi Magister Ilmu Lingkungan Universitas Diponegoro Semarang.
4. Bapak Ir. Parfi Khadiyanto, MS sebagai pembimbing I yang selalu memberikan saran, kritik, dan arahan selama penyusunan tesis ini.
5. Ibu Dra. Hartuti Purnaweni, MPA sebagai pembimbing II yang selalu memberikan saran, kritik, dan arahan selama penyusunan tesis ini.
6. Bapak dan Ibu Dosen serta seluruh staf dan rekan-rekan mahasiswa pada program Magister Ilmu Lingkungan yang telah banyak membantu selama penulis menjalani pendidikan.

7. Orang Tua serta saudara yang telah memberikan dorongan dan semangat dalam menyelesaikan pendidikan.
8. Istriku Novayana dan anak-anakku Fristy, Sisil dan Javier serta seluruh keluarga yang selalu memberikan semangat dan dorongan kepada penulis dalam menyelesaikan pendidikan.
9. Pihak-pihak yang telah membantu memberikan data yang penulis tidak sempat sebutkan namanya.

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan tesis ini masih jauh dari sempurna dan masih banyak kekurangan oleh karena adanya keterbatasan yang ada, maka untuk itu kami mengharapkan kritik dan saran demi kesempurnaannya.

Semarang, Oktober 2008

Penulis

DAFTAR LAMPIRAN

No. Lampiran	Halaman
Lampiran 1. Kuesioner Penelitian.....	104
Lampiran 2. Identitas Responden.....	110
Lampiran 3. Pedoman Wawancara.....	112
Lampiran 4. Identitas Informan.....	115
Lampiran 5. Tabel Cochran.....	116

DAFTAR GAMBAR

No. Gambar	Halaman
Gambar 3.1. Komunitas Nelayan Mariso.....	28
Gambar 4.1. Peta Kota Makassar.....	41
Gambar 4.2. Peta Kecamatan Mariso.....	49
Gambar 4.3. Peta Satelit Jalan Metro Tanjung Bunga.....	56
Foto 1 Jalan Metro Tanjung Bunga yang membelah Teluk Losari.....	119
Foto 2 Nelayan yang siap berangkat mencari ikan.....	119
Foto 3 Lahan yang menjadi dangkal akibat sedimen transport dan penumpukan sampah yang tidak bisa lagi langsung ke laut luas karena terhalang oleh Jalan Metro.....	120
Foto 4 Terowongan Jembatan yang di lalui oleh perahu para nelayan untuk mencari ikan.....	120
Foto 5 Lahan penangkapan dan jalur yang selama ini digunakan oleh para nelayan telah dipagari oleh pihak pengembang.....	121
Foto 6 Perahu yang digunakan para nelayan untuk mencari ikan.....	122
Foto 7 Penimbunan lahan untuk pembangunan rumah susun.....	122
Foto 8 Penggunaan lahan untuk pembangunan Celebes Convention Center.....	123
Foto 9 Nelayan yang beradaptasi untuk menghadapi perubahan kondisi untuk memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari dengan cara membuka warung dan press ban.....	123

Foto 10 Nelayan yang beradaptasi untuk menghadapi perubahan kondisi untuk memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari dengan cara membuka warung dan press ban.....	124
Foto 11 Perkampungan kumuh Mariso	124

ABSTRAK

Pembangunan Jalan Metro Tanjung Bunga di Kota Makassar pada sekitar Tahun 1997 yang dimaksudkan agar dapat mengurangi beban jalan poros Sultan Alauddin yang sangat padat menuju Kabupaten Takalar dan untuk mempersatukan rencana jalan *Outer Ring Road, Inner Ring Road Dan Middle Ring Road* menjadi satu jaringan tertutup infrastruktur pembentukan wilayah Mamminasata yang merupakan program Pemerintah Sulawesi Selatan. Namun keberadaan Jalan Metro Tanjung Bunga juga diduga telah menimbulkan dampak terhadap penurunan kualitas lingkungan di sekitarnya.

Dengan memperhatikan uraian latar belakang tersebut di atas maka dapat dirumuskan bahwa yang menjadi dasar dan faktor utama yang menjadi pertanyaan dalam studi ini adalah: “Seberapa jauh dampak pembangunan Jalan Metro Tanjung Bunga terhadap aspek sosial ekonomi komunitas nelayan di sekitar jalan tersebut”. Nelayan Mariso yang bermukim di kelurahan Lette’ dan Panambungan Kecamatan Mariso adalah merupakan nelayan yang harus menerima dampak yang tidak menguntungkan dari Pembangunan Jalan Metro terhadap aspek sosial ekonomi mereka.

Penelitian ini menggunakan tipe penelitian deskriptif yaitu suatu penelitian yang berupaya menggambarkan, mencatat, menganalisa dan menginterpretasikan perubahan yang telah terjadi. Penelitian ini mengambil sampel komunitas nelayan Mariso yang bermukim di kelurahan Lette’ dan Panambungan Kecamatan Mariso yang menggunakan teknik pengumpulan data dengan cara kuesioner.

Berdasarkan hasil penelitian maka dapat ditarik kesimpulan bahwa keberadaan Jalan Metro telah turut memicu pesatnya perkembangan pembangunan fisik di kawasan Tanjung Bunga dan telah menimbulkan “dampak negatif”, terhadap penurunan kualitas lingkungan di perairan Teluk Losari yang ditandai dengan sebagian hasil-hasil laut di perairan tersebut telah berkurang dan sebagian lagi telah hilang dari habitatnya, sehingga berdampak lebih lanjut terhadap penurunan hasil laut, konflik pemanfaatan lahan hingga terjadinya alih profesi pekerjaan.

Kata kunci : Dampak Pembangunan Jalan Metro, Dampak Sosial Ekonomi Nelayan Makassar

ABSTRACT

THE EFFECT OF ROAD CONSTRUCTION IN METRO TANJUNG BUNGA OF THE LOCAL FISHERMAN IN MAKASSAR

Local Government of South Sulawesi Province in 1997 carried out a program Road construction in Jalan Metro Tanjung Bunga Makassar. The program aimed to help eliminate heavy loads carried by Sultan Alauddin avenue. It was known that the avenue had a high level traffic. Its function was significant for transport destination to Takalar Regency. In addition, this protocol road also contributed to the linkage between Outer Ring Road, Inner Ring Road, and Middle Ring Road areas so that they became a closed-structure. The purpose was to support the infrastructural development of Mamminasatayang are. However, Jalan Metro Tanjung Bunga was revealed to result in adverse impacts to the decrease of environmental quality of the areas adjacent to it.

According to the above background analysis, this study aimed to find out the effect of the road construction of Jalan Metro Tanjung Bunga on the social-economic aspect of the local fishermen. In addition to this scope of the problem, in the areas where Jalan Metro Tanjung Bunga was situated there were Mariso Fishermen who lived in Mariso Sub-districts, in particular Lette and Panambungan villages. They suffered from negative effect of the road construction especially from the social-economic viewpoint.

This study applied a descriptive technique in which a researcher attempted to describe, record, analyze, as well as interpret changes found due to the road construction. The study used samples from Mariso fishermen communities who lived in Lette' and Panambungan, Mariso Sub-district. Data for the study were collected by means of questioner dissemination.

According to the study result, it came into conclusion that the existence of Jalan Metro had either triggered physical development in the area of Tanjung Bunga or brought in negative effects to the environment quality. Such decrease was true as found in Losari Bay waters. Marine products of this

area decreased in quantity and lost some species previously inhabit there. The condition was a a terrifying since it might result in conflict and shift of occupation of the local people.

Keywords: Jalan Metro construction effect, Social-Economic effect on Makassar Fishermen.

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Pembangunan pada hakikatnya ialah mengubah keseimbangan baru, yang dianggap lebih baik untuk kehidupan manusia dan merupakan suatu proses multi dimensi yang melibatkan segala sumber daya yang ada dalam rangka usaha meningkatkan kualitas hidup manusia dan masyarakat, yang dilakukan secara berkelanjutan serta berlandaskan kemampuan yang mengacu pada ilmu pengetahuan dan teknologi, namun tetap memperhatikan permasalahan yang ada serta sistem pembangunan yang tetap memperhatikan lingkungan hidup termasuk sumber daya alam yang menjadi sarana untuk mencapai keberhasilan pembangunan dan jaminan bagi kesejahteraan hidup di masa depan.

Berbagai macam upaya pemerintah untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat, antara lain dengan melakukan pembangunan sarana dan prasarana fisik, di samping meningkatkan sumber daya manusia. Salah satu pembangunan fisik adalah dengan melakukan pembangunan jalan Metro Tanjung Bunga di Kota Makassar pada sekitar tahun 1997, namun baru dapat dimanfaatkan pada tahun 2002. Panjang jalan sekitar tujuh Kilometer dengan lebar sekitar 30 - 50 meter yang dibagi menjadi dua jalur yang masing-masing lebarnya sekitar $\pm 9,5$ m dengan median $\pm 3 - 6$ meter. Pembangunan jalan ini dimaksudkan agar dapat mengurangi beban jalan poros Sultan Alauddin yang sangat padat menuju Kabupaten Takalar (*www.fajaronline.com*, Januari 2008) dan untuk mempersatukan rencana jalan "*Outer Ring-Road, Inner Ring-Road dan Middle Ring-Road*" menjadi satu jaringan tertutup infrastruktur pembentukan wilayah Mamminasata yang merupakan program pemerintah Sulawesi Selatan untuk menghubungkan secara regional pusat-pusat pertumbuhan ekonomi kota Sungguminasa, Makassar, Maros dan Takalar (Bappeda,

2003), yang membelah bagian Selatan Pantai Losari dari Jalan Penghibur sampai ke Kabupaten Takalar. Seperti yang tercantum dalam Perda Kota Makassar No. 6 Tahun 2006 tentang RTRW Kota Makassar Tahun 2005-2015, kawasan Tanjung Bunga merupakan kelanjutan pembangunan Kota Baru sesuai dengan masterplan yang telah disahkan sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku dan sesuai dengan penetapan komposisi yang seimbang antara kawasan bisnis, wisata, dan permukiman.

Perkembangan suatu kota pada hakekatnya disebabkan oleh dua variabel determinan, yaitu : *pertama* karena adanya penambahan penduduk baik secara alamiah maupun migrasi. *Kedua* karena adanya perubahan dan perkembangan kegiatan usahanya yang disebabkan oleh terjadinya perubahan pola sosial ekonomi penduduk sebagai masyarakat kota (Sujarto, 1995).

Pertambahan penduduk dan perubahan serta perkembangan kegiatan usaha inilah yang pada gilirannya menuntut kebutuhan ruang. Hal ini merupakan suatu konsekuensi langsung dari berbagai perubahan dan perkembangan tersebut. Dalam keadaan terbatas, dalam arti ruang tidak bertambah maka secara otomatis melahirkan permintaan penyediaan sarana dan prasarana seperti prasarana infrastruktur kota. Hal ini merupakan konsekuensi logis dari adanya peningkatan jumlah penduduk yang diikuti dengan peningkatan volume kendaraan sehingga diperlukan adanya penambahan serta pelebaran ruas jalan.

Jalan berfungsi sebagai prasarana untuk memindahkan /transportasi orang maupun barang. Dalam dimensi yang lebih luas, jaringan jalan mempunyai peranan yang sangat penting dalam pengembangan wilayah baik wilayah nasional, regional, maupun kabupaten/kota sesuai dengan fungsi dari jaringan jalan tersebut. Jaringan jalan merupakan urat nadi untuk mendorong pertumbuhan ekonomi, sosial, budaya dan stabilitas nasional, serta upaya pemerataan dan penyebaran pembangunan.

Dengan meningkatnya sarana dan prasarana maka dengan sendirinya masyarakat akan makin mudah memenuhi kebutuhan dasarnya.

Walaupun demikian, keberadaan Jalan Metro telah menuai berbagai dampak, baik dampak yang bersifat positif maupun dampak negatif. Hal tersebut dapat dilihat dari keberadaan Jalan Metro yang telah memicu pesatnya pertumbuhan fisik kota yang bukan hanya dirasakan oleh masyarakat di daerah pengembangan Kota Baru tetapi juga masyarakat yang berada di kawasan Tanjung Bunga yang tadinya terisolisir.

Di balik adanya prospek yang menjanjikan tersebut, keberadaan Jalan Metro juga diduga telah menimbulkan dampak terhadap kualitas lingkungan dan aspek sosial ekonomi masyarakat di sekitarnya. Semakin berkurangnya jumlah hasil – hasil laut yang merupakan komoditas jual bagi komunitas nelayan Mariso di lahan penangkapan yang selama puluhan tahun telah mereka gunakan untuk bekerja sebagai nelayan dikeluhkan terjadi setelah Jalan Metro terbangun.

Aspek tersebut telah memicu perubahan pola aktifitas baru nelayan dalam bekerja dengan memanfaatkan lahan penangkapan di luar perairan Teluk Losari yang pada gilirannya melahirkan perubahan penggunaan waktu dan biaya dalam bekerja sebagai nelayan karena bertambahnya jarak untuk menempuh wilayah penangkapan baru tersebut yang pada akhirnya berdampak pula terhadap penurunan jumlah rata – rata penghasilan yang mereka peroleh.

Dengan adanya perubahan aspek tersebut telah mengakibatkan terjadinya perubahan dari status pekerjaan sebagai nelayan penuh atau merupakan pekerjaan pokok kemudian menjadi nelayan sampingan ataupun sampingan tambahan. Lebih jauh lagi, terjadi alih profesi yang ditandai dengan banyaknya nelayan beralih kepada pekerjaan lain yang bukan nelayan. Hal ini merupakan strategi nelayan dalam menghadapi perubahan aspek yang terjadi dengan mencari pekerjaan sampingan lain ataupun alih profesi untuk memenuhi kebutuhan hidup keluarganya sehari – hari.

Hal di atas karena pola kebijakan dalam pemanfaatan dan penggunaan lahan yang selama ini dikeluarkan oleh pemerintah tidak memberikan porsi yang layak bagi komunitas nelayan sehingga hal tersebut pada gilirannya akan menimbulkan potensi konflik pemanfaatan lahan di wilayah “sumberdaya milik bersama” (*common property resources*), dimana azas *open access* yang selama ini dipegang para stakeholder yaitu kapan saja dan siapa saja boleh memanfaatkan lahan di kawasan pesisir telah hilang seiring dengan terbangunnya Jalan Metro (www.fajaronline.com, Desember 2007).

Ahmad (2008), seorang pakar Geofisika Unhas mengatakan bahwa secara alami, perairan Losari akan mengalami pendangkalan karena adanya aliaran Sungai Jeneberang yang membawa masuk material sedimen transport ke perairan Losari. Perairan Losari sudah sangat kotor dan tercemar oleh logam berat. Sebelumnya, muara anak aliran sungai Jeneberang dan saluran pembuangan (*outlet*) yang ada di sekitarnya kalau mengeluarkan air langsung tumpah ke laguna. Dengan terbangunnya Jalan Metro, maka material yang terbawa sediment transport akan tumpah tidak langsung lagi ke laguna tetapi mengendap karena tertahan oleh keberadaan Jalan Metro sehingga material ini terlarut dengan material lain yang ada di sekitarnya.

Sedangkan Muthalib, (www.panyingkul.com, Desember 2007) yang pernah melakukan penelitian di kawasan tersebut mengatakan bahwa keberadaan Jalan Metro telah berdampak pada hilangnya sebagian hasil – hasil laut komunitas nelayan Mariso akibat penimbunan material perairan Losari. Hal ini tidak secara langsung telah mengabaikan nasib sebagian komunitas rakyatnya yang mencari nafkah dari kerang – kerang laut yang dulunya sangat mudah muncul di dasar laut dangkal. Padahal, nelayan merupakan komunitas yang banyak jumlahnya di kawasan tersebut.

Dilihat dari aspek sosial ekonomi masyarakat, pembangunan jalan ini dimaksudkan sebagai suatu pilihan pengembangan yang dapat memberikan percepatan pertumbuhan ekonomi masyarakat dan kawasan, sebagai alternatif

pariwisata pesisir pantai, sehingga akan dapat berkontribusi besar dalam peningkatan tingkat pendapatan masyarakat di kawasan ini dan peningkatan Pendapatan asli daerah (PAD) (Muhammad, 2004). Namun di lain pihak pembangunan jalan ini memberi arti yang kurang menyenangkan bagi sebagian masyarakat (Yahya, 2002).

Dari sudut pandang lingkungan, pembangunan jalan alternatif dimaksudkan dapat meningkatkan kualitas lingkungan hidup. Lingkungan menyediakan semua kebutuhan untuk keberlanjutan hidup manusia dan sebaliknya manusia diperlukan oleh lingkungan untuk berperanserta dalam menata, mengelola, meningkatkan kualitas lingkungan, memelihara ekosistem lingkungan serta mencegah kerusakan dan pencemaran lingkungan (Undang-Undang Lingkungan Hidup, 1982), akan tetapi sebagian masyarakat ternyata mendapat dampak negatif.

1.2. Perumusan Masalah

Dengan memperhatikan uraian latar belakang tersebut di atas bahwa keberadaan Jalan Metro telah berdampak pada perubahan aspek sosial ekonomi nelayan Mariso, sehingga dapat dirumuskan bahwa yang menjadi dasar dan faktor utama yang menjadi pertanyaan dalam studi ini adalah: **“Seberapa jauh dampak pembangunan Jalan Metro Tanjung Bunga terhadap aspek sosial ekonomi komunitas nelayan di sekitar jalan tersebut”**.

1.3. Tujuan dan Sasaran.

Tujuan studi ini adalah untuk mengetahui seberapa jauh dampak yang timbul oleh pembangunan Jalan Metro Tanjung Bunga di Kota Makassar terhadap aspek sosial ekonomi komunitas nelayan. Untuk mencapai tujuan seperti yang telah disebutkan di atas, maka sasaran yang diharapkan dari penelitian ini adalah:

- Menentukan variabel-variabel yang menjadi tolak ukur sebagai indikator dalam menentukan dampak Pembangunan Jalan Metro Tanjung Bunga, antara

lain perubahan : jumlah perolehan hasil laut, jumlah perolehan penghasilan, status pekerjaan dan alih profesi, konflik pemanfaatan lahan, lokasi wilayah penangkapan, penggunaan fasilitas dalam bekerja dan penggunaan waktu dalam bekerja sebagai nelayan.

- Mengetahui identitas responden untuk kebutuhan data primer dan dijadikan sebagai bahan pertimbangan dalam menganalisa serta menyimpulkan hasil penelitian.

1.4. Manfaat

Manfaat yang diharapkan dari hasil studi ini adalah:

1. Manfaat Praktis :

- Dapat digunakan sebagai bahan pertimbangan pemerintah untuk penyusunan perencanaan tata ruang kota Makassar untuk pembangunan berkelanjutan yang berwawasan lingkungan untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat.
- Sebagai bahan evaluasi terhadap hasil pelaksanaan pembangunan di Kota Makassar.

2. Manfaat Teoritis :

- Dapat menjadi acuan untuk pengembangan ilmu pengetahuan tentang lingkungan dan perencanaan penggunaan lahan yang memperhatikan lingkungan.

BAB II

KERANGKA TEORI

KONSEP PEMBANGUNAN KOTA YANG BERWAWASAN LINGKUNGAN

2.1. Pembangunan

Pembangunan adalah suatu upaya perubahan yang berlandaskan pada suatu pilihan pandangan tertentu yang tidak bebas dari pengalaman (sejarah), realitas keadaan yang sedang dihadapi, serta kepentingan pihak-pihak yang membuat keputusan pembangunan. Pembangunan memiliki makna yang ganda. Yang pertama adalah pembangunan yang lebih berorientasi pada pertumbuhan ekonomi yang difokuskan pada masalah kuantitatif dari produksi dan penggunaan sumber daya. Yang kedua adalah pembangunan yang lebih berorientasi pada perubahan dan pendistribusian barang – barang dan peningkatan hubungan sosial. Makna yang kedua lebih berorientasi pada pembangunan sosial yang terfokus pada pendistribusian perubahan dalam struktur dari masyarakat yang diukur dari berkurangnya diskriminasi dan eksploitasi serta meningkatnya kesempatan yang sama dan distribusi yang seimbang dari keuntungan pembangunan pada keseluruhan komponen masyarakat (Sudharto P. Hadi, 2000).

Adapun menurut (Supardi. I, 1994) pembangunan adalah suatu proses sosial yang bersifat integral dan menyeluruh, baik berupa pertumbuhan ekonomi maupun perubahan sosial demi terwujudnya masyarakat yang lebih makmur. Dalam pelaksanaannya, proses pembangunan itu berlangsung melalui suatu siklus produksi untuk mencapai suatu konsumsi dan pemanfaatan segala macam sumber daya dan modal, seperti sumber daya alam, sumber daya manusia, sumber keuangan, permodalan dan peralatan yang terus menerus diperlukan dan perlu ditingkatkan. Dalam mencapai tujuan dan sasaran pembangunan, dapat timbul efek samping berupa produk-produk bekas dan lainnya yang bersifat merusak atau mencemarkan

lingkungan sehingga secara langsung atau tidak langsung membahayakan tercapainya tujuan pokok pembangunan untuk meningkatkan taraf hidup masyarakat.

Peningkatan pembangunan, pemeliharaan kestabilan ekonomi, sosial dan ekologi harus berjalan serasi dan bersama-sama. Artinya bahwa pembangunan hendaknya bersifat terpadu antara segi ekonomi, sosial dan ekologi dengan tujuan menggunakan ekologi dalam perencanaan pembangunan yang meliputi peningkatan mutu pencapaian pembangunan dan meramalkan sebelumnya pengaruh aktivitas pembangunan pada sumber daya dan proses-proses alam lingkungan yang lebih luas.

Adapun pembangunan menurut (Tjahja. S, 2000) adalah perubahan yang terencana dari situasi ke situasi yang lain yang dinilai lebih baik. Terkait dengan hal itu konsep pembangunan berkelanjutan yang didukung dengan pendekatan kemanusiaan merupakan suatu konsep yang telah dilakukan untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat, karena secara kodrati masyarakat mempunyai kecenderungan untuk merubah hidup dan kehidupan sesuai dengan perkembangan jaman. Oleh karena itu pendekatan masyarakat dititik beratkan pada lingkungan sosial ekonomi yang bercirikan :

1. Pembangunan yang berdimensi pelayanan sosial dan diarahkan pada kelompok sasaran melalui pemenuhan kebutuhan dasar.
2. Pembangunan yang ditujukan pada pembangunan sosial seperti terwujudnya pemerataan pendapatan dan mewujudkan keadilan.
3. Pembangunan yang di orientasikan kepada masyarakat melalui pengembangan sumber daya manusia.

2.2. Dampak Sosial Ekonomi Pembangunan Prasarana Jalan

Pembangunan dan penataan lingkungan buatan akan berdampak pada aspek Sumber Daya Alam (SDA) baik air, udara dan tanah. Semua itu akan memberikan dampak pada aspek sosial, baik perubahan ke arah negatif maupun ke arah positif. Namun sebagian besar perubahan yang ditimbulkan dari berubahnya lingkungan alam

dan buatan telah memberikan perubahan sosial ke arah negatif (Reksohadiprodjo, 1997).

Akibat dari perubahan kualitas lingkungan alam, manusia sebagai makhluk yang berada di dalamnya akan memberikan reaksi penyesuaian diri. Reaksi tersebut diawali dengan stress yang mana aspek ini diakibatkan oleh suatu keadaan dimana lingkungan mengancam atau membahayakan keberadaan atau kesejahteraan atau kenyamanan diri seseorang. Ada dua macam tindakan manusia dalam menghadapi stress ini, pertama adalah tindakan langsung dan yang kedua adalah penyesuaian mental. Migrasi atau berpindah tempat adalah contoh tindakan langsung akibat perubahan lingkungan, (www.detikcom, 27 Januari 2008).

Menurut Roucek dan Warren aspek sosial ekonomi pada suatu masyarakat umumnya dipengaruhi oleh aspek lingkungan alam dimana masyarakat tersebut berdomisili. Aspek sosial ekonomi memberikan gambaran mengenai tingkat pendapatan masyarakat, jenis atau keragaman mata pencaharian yang ditekuni, aspek perumahan serta hubungan atau interaksi antara individu maupun kelompok masyarakat dalam meningkatkan kesejahteraannya. Aspek sosial ekonomi seseorang dapat ditentukan lewat kegiatan ekonomi yang dilakukan, jumlah pendapatan yang diperoleh, jenis pekerjaan yang ditekuni, pendidikan formal, pemilikan barang dan pemilikan rumah. Berkaitan dengan kehidupan masyarakat pesisir pantai yang didominasi oleh masyarakat nelayan, Supriharyono (2000), mengemukakan bahwa permasalahan di bidang sosial ekonomi masyarakat nelayan meliputi tingkat pendapatan, aspek perumahan dan perilaku/etos kerja masyarakat dalam melakukan aktivitas sehari-hari.

Dewasa ini kecenderungan untuk memanfaatkan kawasan pesisir sebagai daerah pengembangan yang baru tampak semakin besar. Hal ini oleh karena daerah

pesisir relatif datar, harga lahannya masih rendah, dan dapat dicapai dari darat dan laut, sehingga perubahan lingkungan pantai akibat kegiatan pembangunan akan berpengaruh terhadap sosial ekonomi masyarakat sekitar baik langsung maupun tidak langsung menurut Supriharyono (2000). Perubahan tersebut mempengaruhi perilaku masyarakat yang berakibat pada menurunnya pendapatan mereka.

Dalam proses pembangunan, aspek sosial ekonomi penduduk merupakan dasar yang sangat penting. Menurut Hagul (1985) pendekatan sosial ekonomi pembangunan terbatas atas tiga berdasarkan manusianya, yaitu :

1. *The Trickle Down Theory*, yaitu suatu pendekatan program percepatan pembangunan dan hasilnya dinikmati baik secara langsung atau tidak oleh masyarakat.
2. *Basic Needs Approach*, yaitu pendekatan yang meliputi upaya secara langsung menanggulangi masalah kebutuhan pokok misalnya : Gizi, kesehatan, kebersihan, pendidikan, dll.
3. *Development From Within*, yaitu pendekatan yang dilakukan dengan mengembangkan potensi kepercayaan dan kemampuan masyarakat itu sendiri serta membangun sesuai tujuan yang mereka kehendaki.

Selanjutnya Reksohadiprodjo (1997) mengemukakan bahwa pembangunan kota akan mempunyai dampak social ekonomi yang bernilai positif maupun negatif. Berbagai masalah kota muncul seperti kemiskinan akibat terbatasnya mata pencaharian dan tingkat pendapatan, masalah kesehatan yang akan berakibat terhadap produktivitas, masalah pendidikan yang akan berakibat terhadap sumber daya manusia, masalah lingkungan hidup yang akan berakibat terhadap daya dukung kota.

Pembangunan kota seperti reklamasi pantai yang dilakukan di kota Manado menurut Lumain (2003) memberikan dampak sosial ekonomi yang positif dan negatif

masyarakat, diantaranya bahwa sebagian penduduk telah beralih pekerjaan dari nelayan menjadi buruh bangunan dan tukang. Penduduk yang bekerja sebagai nelayan pendapatannya cenderung menurun setelah adanya reklamasi pantai, harga rumah penduduk lebih tinggi dari harga lahan sebelum reklamasi dan terjadi perubahan pemanfaatan lahan dari fungsi pemukiman ke fungsi lain seperti Ruko dan lain-lain.

2.3. Dampak

Dalam Undang – Undang Lingkungan Hidup Nomor 23 Tahun 1997, dijelaskan bahwa dampak adalah perubahan lingkungan disebabkan oleh suatu kegiatan. Dalam penjelasannya, disebutkan bahwa suatu usaha atau investasi dalam kegiatan pembangunan memiliki kemampuan potensial menimbulkan dampak terhadap lingkungan.

Dalam Keputusan Pemerintah No. 14 Menteri Lingkungan Hidup Tahun 1994, tentang “Penetapan Dampak Penting” terhadap aspek sosial, yaitu *pertama*, pranata sosial/lembaga-lembaga yang tumbuh dikalangan masyarakat; adapt istiadat dan pola kebiasaan yang berlaku; *kedua*, proses sosial (kerjasama, akomodasi konflik dikalangan masyarakat; *ketiga*, akulturasi, asimilasi dan integrasi dari berbagai kelompok masyarakat; *keempat*, kelompok-kelompok dan organisasi sosial; *kelima*, pelapisan sosial dikalangan masyarakat; *keenam*, perubahan sosial yang sedang berlangsung dikalangan masyarakat; *ketujuh*, sikap dan persepsi masyarakat terhadap rencana usaha dan pekerjaan. Sedangkan dampak terhadap aspek ekonomi, yaitu : *pertama*, kesempatan bekerja dan berusaha; *kedua*, pola perubahan dan penguasaan lahan dan sumber daya alam; *ketiga*, tingkat pendapatan; *keempat*, sarana dan prasarana insfratruktur; *kelima*, pola pemanfaatan sumber daya alam.

Selain itu dampak yang penting ditentukan, oleh : (a) Besarnya jumlah manusia yang terkena; (b) Luas wilayah penyebaran dampak; (c) Lamanya dampak berlangsung; (d) Intensitas dampak; (e) Banyaknya komponen lingkungan lainnya

yang akan terkena dampak; (f) Sifat komulatif dampak; (g) Berbalik atau tidak berbaliknya dampak.

Adapun Yuli (1996) lebih jauh lagi menjelaskan bahwa dampak dari suatu pembangunan tidak terlepas dari dampak yang bersifat primer dan bersifat sekunder. Adapun dampak yang bersifat primer menyangkut perubahan yang disebabkan secara langsung oleh suatu kegiatan pembangunan seperti perubahan lingkungan. Sedangkan dampak yang bersifat sekunder merupakan kelanjutan dari dampak yang bersifat primer yang telah terjadi.

Oleh karena itu, dapat dikatakan bahwa dampak sekunder merupakan dampak tidak langsung dari adanya dampak yang bersifat primer akibat adanya perubahan lingkungan. Sedangkan dari perkembangan dampak pembangunan tersebut akan melahirkan dampak positif yang memberikan keuntungan atau dampak negatif merupakan bentuk yang menimbulkan kerugian bagi manusia dan makhluk hidup lainnya.

Menurut Lubis (1997), dalam PP No. 50 Tahun 1993 dijelaskan bahwa Analisis Mengenai Dampak Lingkungan (Amdal) Regional sebagai hasil studi mengenai dampak penting usaha atau kegiatan pembangunan yang direncanakan terhadap lingkungan hidup dalam suatu kesatuan hamparan ekosistem zona rencana pengembangan wilayah sesuai dengan RUTRD dengan melibatkan kewenangan dari satu instansi. Konsep dan metodologi pembangunan diperlukan untuk menilai kelayakan lingkungan suatu rencana pembangunan skala besar yang umumnya terletak pada daerah rawan, kawasan banjir, pulau kecil, DAS, hutan lindung, dan daerah resapan air. Kajian Amdal Regional dapat memberikan informasi tentang kecenderungan perkembangan suatu wilayah, faktor pendorong, pembatas serta dampaknya baik terhadap lingkungan fisik, maupun sosial ekonomi.

Beranjak dari kesadaran akan pengaruh yang timbul dari dampak suatu kegiatan terhadap lingkungan hidup, baik untuk jangka pendek maupun jangka

panjang, maka pemerintah menyiapkan seperangkat peraturan-peraturan yang dijadikan acuan bagi pelaksanaan kegiatan pembangunan, dalam bentuk undang-undang pengelolaan lingkungan hidup dan peraturan pelaksanaannya.

Oleh karena, setiap kegiatan atau usaha wajib dilengkapi dengan kajian Amdal sesuai SK Menteri Lingkungan Hidup No.17 Tahun 2001 yang diperkuat dengan SK Walikota Makassar No. 02 Tahun 2001 tentang kewajiban untuk memiliki/membuat dokumen Amdal atau Upaya Pengelolaan Lingkungan (UKL) dan Upaya Pemantauan Lingkungan (UPL) bagi kegiatan yang berpotensi menimbulkan berdampak terhadap lingkungan di Kota Makassar.

Menurut Soemarwoto (2001), untuk dapat melihat dan menjelaskan bahwa suatu dampak atau perubahan telah terjadi pada suatu kawasan, maka kita harus mempunyai bahan perbandingan sebagai bahan acuan. Salah satu bahan yang dapat menjadi acuan adalah “keadaan sebelum terjadi perubahan”. Ada dua batasan penting bagi kita dalam menganalisis terjadinya dampak, yaitu :

1. Dampak suatu aktivitas terhadap lingkungan adalah perbedaan antara aspek lingkungan sebelum aktivitas terjadi dengan yang aspek lingkungan setelah adanya aktivitas tersebut.
2. Dampak aktivitas terhadap lingkungan adalah perbedaan antara aspek lingkungan tanpa adanya aktivitas dengan aspek lingkungan yang diperkirakan terjadi setelah adanya aktivitas.

Dari beberapa konsep dampak yang telah dipaparkan di atas yang merupakan kutipan buku studi amdal untuk menganalisis dan sebagai bahan pedoman untuk mengetahui konsep dampak yang sehubungan dengan judul penelitian ini, maka dampak yang diperkirakan terjadi di lokasi penelitian adalah sebelum Jalan Metro terbangun masih banyak terdapat banyak hasil laut untuk dijual oleh komunitas nelayan Mariso. Setelah ada Jalan Metro terjadi perubahan lingkungan seiring dengan semakin berkurangnya biota perairan dan sebagian lagi telah hilang dari habitatnya.

Perubahan lingkungan yang terjadi di Teluk Losari telah berdampak lebih lanjut terhadap komunitas nelayan Mariso yang ditandai dengan terjadinya perubahan aspek sosial ekonomi, yaitu *pertama*, terjadinya konflik pemanfaatan lahan; *kedua*, terjadinya perubahan lokasi lahan penangkapan; *ketiga*, perubahan penggunaan fasilitas dalam bekerja; *keempat*, *kelima*, terjadinya perubahan jumlah perolehan hasil-hasil laut; *keenam*, perubahan jumlah perolehan penghasilan; *ketujuh*, terjadinya perubahan status pekerjaan dan alih profesi di lokasi penelitian.

2.4. Tata Ruang Perkotaan

Menurut Kodaoatie (2003), pengertian ruang adalah wadah yang meliputi ruang daratan, lautan, dan udara sebagai satu kesatuan wilayah, tempat manusia dan makhluk hidup lainnya hidup dan melakukan kegiatan serta memelihara kelangsungan hidupnya. Sedangkan tata ruang adalah wujud struktural dan pola pemanfaatan ruang, baik direncanakan maupun tidak. Sedangkan rencana tata ruang adalah hasil perencanaan tata ruang.

Konsep perencanaan penataan ruang di Indonesia ditetapkan melalui UU No.26 Tahun 2007 yang isinya memberi petunjuk tentang metode mewujudkan tata ruang yang terencana, yaitu dengan memperhatikan keadaan lingkungan alam, sosial dan ekonomi interaksi antar lingkungan tahapan dan pengelolaan pembangunan serta pembinaan kemampuan kelembagaan dan SDM yang ada dan tersedia dengan selalu berdasarkan pada kesatuan wilayah nasional dan dimanfaatkan sebesar-besarnya untuk kemakmuran rakyat, pelestarian lingkungan hidup diarahkan untuk mendukung pertahanan keamanan. Kemudian diikuti dengan penetapan berbagai Peraturan Pemerintah (PP) untuk landasan operasionalnya.

Menurut Trisutomo (2008) penataan ruang merupakan suatu proses yang kontinyu dan berurutan yang diawali dengan tahap sosialisasi, penyelidikan lapangan hingga ke tahap pengendalian pemanfaatan rencana. Penataan ruang merupakan bentuk rencana yang berfungsi sebagai rujukan dalam pengelolaan kota yang

dilakukan secara terorganisir dan terpadu oleh semua pihak yang ada dalam satu wilayah baik pemerintah, swasta, maupun masyarakat. Oleh karena itu rencana tata ruang harus dinamis, dan disosialisasikan kepada stakeholders.

Colby (1933) dalam Yunus (2002) dalam pelaksanaannya, rencana struktur tata ruang sering mengalami perubahan fungsi lahan/ruang. Hal ini karena pola penggunaan lahan kota sendiri tidak statis sifatnya, karena terdapat kekuatan-kekuatan dinamis yang mempengaruhi pola penggunaan lahan kota seperti penambahan dan pengurangan fungsi-fungsi infrastruktur, jumlah dan struktur penduduk, perubahan nilai-nilai kehidupan dari waktu ke waktu telah menjadikan kota bersifat dinamis dalam artian selalu berubah.

Perencanaan tata ruang merupakan upaya untuk secara rasional mengatur pemanfaatan dan penggunaan sumber daya yang ada dengan memperhatikan segala dan limitasnya secara efisien dan efektif. Perencanaan tata ruang harus dimulai dengan suatu pengenalan sebagai bagian ruang mengenai bagian yang mungkin dikembangkan dengan berbagai konskuensi dan bagian yang tidak mungkin dikembangkan karena merupakan limitas mutlak yang akan berkonsekuensi luas secara sosial, ekonomi maupun fisis apabila dikembangkan.

Perencanaan tata ruang merupakan perumusan dalam penggunaan ruang yang secara optimal harus berorientasi konservasi sehingga dapat berfungsi sebagai alat yang dapat digunakan bagi upaya pengelolaan lingkungan disamping digunakan sebagai alat untuk mengarahkan dinamika pertumbuhan kota agar dapat mencapai suatu bentuk kota yang diinginkan.

Sedangkan Budiharjo (1997), menjelaskan konsep tata ruang kota berkelanjutan adalah pengaturan penggunaan ruang perkotaan secara lebih efisien dan tidak menimbulkan dampak negatif terhadap lingkungan. Penataan ruang tata kota harus diarahkan pada pemberdayaan ekonomi rakyat yang didasarkan pola kemitraan dalam pembangunan yang menjamin kemakmuran bagi semua orang, bukan menjadi

alat untuk memudahkan kemiskinan tetapi justru membangun kesejahteraan bagi semua orang.

Oleh karena itu, menurut Sembiring dan Husbani (1999), dalam tata ruang juga telah diatur mengenai hak bagi setiap orang berhak untuk: *pertama*, menikmati dan memanfaatkan ruang, termasuk melakukan pertambahan nilai ruang sebagai akibat penataan ruang; *kedua*, mengetahui rencana tata ruang; *ketiga*, berperan serta dalam penyusunan rencana tata ruang, pemanfaatan tata ruang, serta pengendalian pemanfaatan ruang, dan ; *keempat*, memperoleh pergantian yang layak atas aspek yang dialaminya sebagai akibat pelaksanaan kegiatan pembangunan yang sesuai dengan rencana tata ruang. Sedangkan dalam hal kewajiban, setiap orang wajib berperan serta dalam pemeliharaan kualitas ruang dan menaati rencana tata ruang yang telah ditetapkan.

Dalam kaitannya dengan Jalan Metro Tanjung Bunga, kebijakan tata ruang kota bukan hanya mengakomodasikan kegiatan ekonomi yang menghasilkan pertumbuhan (pelaku ekonomi skala besar) tetapi juga seharusnya mengembangkan sistem alokasi ruang yang memberdayakan rakyat kecil.

Menurut WCED (1987) dalam bahan kuliah Hukum Lingkungan, pengelolaan lingkungan harus di arahkan agar dalam segala usaha pendayagunaan tetap memperhatikan keseimbangan lingkungan serta kelestarian fungsi dan kemampuannya, sehingga di samping dapat memberi manfaat sebesar-besarnya bagi pembangunan dan kesejahteraan rakyat juga akan bermanfaat bagi generasi yang akan datang.

Perencanaan struktur tata ruang Kota Makassar yang dalam pelaksanaannya telah mengalami perubahan fungsi lahan/ruang, yaitu perubahan lahan yang tadinya dimanfaatkan oleh komunitas nelayan Mariso tempat bekerja sebagai nelayan telah berubah fungsi akibat adanya pengalihan dari Jalan Nuri yang rencana awalnya akan dijadikan sebagai jalan akses utama menuju kawasan Kota Mandiri Tanjung Bunga

kemudian dialihkan dengan membangun Jalan Metro di Teluk Losari sehingga menimbulkan dampak terhadap kualitas lingkungan yang pada gilirannya berdampak pada aspek sosial ekonomi komunitas nelayan Mariso.

Sejalan dengan pendapat di atas, maka arah dan kebijakan perencanaan tata ruang Kota Makassar harus diarahkan pada terciptanya suatu sistem perencanaan yang terjalin sebagai interkoneksi, atau gabungan berbagai unsur (semua *stakeholder*) yang tertuang dalam tatanan RUTRK, yaitu dengan merumuskan penggunaan ruang Kota Makassar secara optimal berorientasi produksi dan konservasi bagi kelestarian lingkungan sehingga perubahan fungsi lahan/ruang yang telah menimbulkan dampak negatif tersebut dapat diminimalisir keberadaannya.

2.5. Dampak Sosial

Dampak sosial adalah konsekuensi sosial yang timbul akibat adanya suatu kegiatan pembangunan maupun penerapan suatu kebijaksanaan dan program dan merupakan perubahan yang terjadi pada manusia dan masyarakat yang diakibatkan oleh aktivitas pembangunan (Sudharto P. Hadi, 1995). Perubahan itu menurut Armour(1987) dalam Hadi meliputi aspek-aspek :

- Cara hidup (*way of life*) termasuk di dalamnya bagaimana manusia dan masyarakat hidup, bekerja, bermain dan berinteraksi satu dengan yang lain. Cara hidup ini disebut sebagai *day to day activities* atau aktivitas keseharian. Misalnya masyarakat terganggu aktivitas kesehariannya oleh bau yang menyengat dari suatu industri, sehingga mengurangi kenyamanan penduduk.
- Budaya, termasuk di dalamnya sistem nilai, norma dan kepercayaan. Contoh misalnya dengan adanya suatu aktivitas proyek atau industri, irama kerja penduduk menjadi lebih padat, sehingga tidak punya kesempatan lagi untuk turut dalam kegiatan-kegiatan kampung seperti yang pernah mereka lakukan sebelumnya.

- Komunitas meliputi struktur penduduk, kohesi sosial, stabilitas masyarakat, estetika, sarana dan prasarana yang diakui sebagai “public facilities” oleh masyarakat yang bersangkutan. Beberapa contoh “public facilities” adalah gedung sekolah, musholla, balai Rukun Warga (RW), dan balai Kelurahan. Seringkali kehadiran proyek yang menimbulkan dampak perpindahan penduduk menimbulkan renggangnya kohesi sosial. Mereka harus pindah ke tempat lain yang tidak selalu sama dengan tetangga sebelumnya. Proyek-proyek baru juga seringkali harus menggusur fasilitas umum.

Evaluasi dampak sosial merupakan sebuah proses untuk menganalisa dampak yang diperkirakan untuk menentukan bobot dan pentingnya dampak yang didasarkan pada beberapa kriteria menurut (Armour, 1981:94) dalam Hadi :

- Magnitude yaitu besarnya perubahan yang diperkirakan terjadi disuatu daerah yang menunjukkan kepentingan yang lebih besar dibanding perubahan yang kecil.
- Jumlah Dampak yaitu dalam arti jumlah komponen yang terkena dampak dari aktivitas proyek.
- Kerentanan Sosial yaitu dalam arti bahwa dampak sosial terjadi pada penduduk yang rentan seperti penduduk yang lanjut usia, cacat, dan sebagainya.
- Universal yaitu perubahan yang mempengaruhi sebagian besar penduduk di suatu daerah mempunyai tingkat kepentingan yang lebih besar dibanding dengan dampak yang mengena pada sejumlah kecil individu di daerah yang kecil.
- Lama waktu (duration) yaitu dampak yang akan berlangsung dalam waktu yang lama dianggap penting.
- Dampak kumulatif, dalam arti apakah ada kegiatan-kegiatan yang menimbulkan dampak signifikan dan bersifat kumulatif. Misalnya keresahan adalah merupakan dampak dari berbagai dampak seperti bau, menurunnya kualitas air, polusi udara.
- Tidak berbalik, yang berarti tidak akan pulih. Misalnya dampak dari bencana Chernobyl berupa cacat tubuh, atau penyakit minamata di Jepang akibat mercury.

- Kerentanan sosial, dalam arti bahwa dampak sosial terjadi pada penduduk yang rentan, seperti penduduk yang lanjut usia, cacat dan sebagainya.

2.6. Tanah dan Lahan

Menurut konsep geografi (S. Machmudi Alimin, 1994), lahan dan tanah memiliki perbedaan yang mendasar, yaitu :

- Tanah dalam bahasa Inggris disebut Soil. Tanah adalah suatu benda fisis yang berdimensi tiga, terdiri dari lebar, panjang, dan dalam, merupakan bagian paling atas dari kulit bumi.

Adapun lahan dalam bahasa Inggrisnya land.

- Lahan adalah merupakan lingkungan fisis dan biotik yang berkaitan dengan daya dukungnya terhadap perikehidupan dan kesejahteraan hidup manusia. Lingkungan fisis meliputi relief (topografi), iklim, tanah, dan air. Sedangkan lingkungan biotik meliputi hewan, tumbuhan, dan manusia. Jadi kesimpulannya, pengertian lahan lebih luas dari tanah.

Lahan dibedakan menjadi dua macam, yaitu :

- Lahan Potensial adalah lahan yang mempunyai nilai ekonomi tinggi. Dalam arti sempit lahan potensial selalu dikaitkan dengan produksi pertanian, yaitu lahan yang dapat memberikan hasil pertanian yang tinggi walaupun dengan biaya pengelolaan yang rendah.

Tetapi dalam arti luas, lahan potensial dikaitkan dengan fungsinya bagi kehidupan manusia, yaitu lahan yang dapat dimanfaatkan oleh manusia untuk memenuhi kebutuhan hidupnya. Sehingga potensial tidaknya suatu lahan diukur sampai sejauh mana lahan tersebut memberikan manfaat secara optimal bagi kehidupan manusia. Sebagai contoh, suatu lahan tidak potensial untuk lahan pertanian tetapi potensial untuk permukiman, pariwisata, atau kegiatan lainnya.

- Lahan Kritis adalah lahan yang telah mengalami kerusakan secara fisik, kimia, dan biologis atau lahan yang tidak mempunyai nilai ekonomis. Untuk menilai kritis tidaknya suatu lahan, dapat dilihat dari kemampuan lahan tersebut. Sedangkan untuk mengetahui kemampuan suatu lahan dapat dilihat dari besarnya resiko ancaman atau hambatan dalam pemanfaatan lahan tersebut.

Menurut Tejoyuwono (1986), lahan adalah merupakan keseluruhan kemampuan muka daratan beserta segala gejala dibawah permukaannya yang bersangkutan paut dengan pemanfaatannya bagi manusia. Pengertian tersebut menunjukkan bahwa lahan merupakan suatu bentang alam sebagai modal utama kegiatan, sebagai tempat dimana seluruh makhluk berada dan melangsungkan kehidupannya dengan memanfaatkan lahan itu sendiri. Sedangkan penggunaan lahan adalah suatu usaha pemanfaatan lahan dari waktu ke waktu untuk memperoleh hasil.

- BPS membuat klasifikasi penggunaan lahan dengan tujuan untuk mengetahui produktivitas lahan sebagai berikut :
 - Lahan pertanian terdiri dari irigasi teknis, irigasi setengah teknis, irigasi sederhana, tadah hujan, tegal/kebun, kolam/empang, lahan tanaman kayu dan hutan.
 - Lahan non pertanian terdiri dari bangunan dan pekarangan tanah kering.

2.7. Lingkungan Hidup

Menurut Otto Soemarwoto (2001) lingkungan hidup adalah suatu sistem kompleks yang berada di luar individu yang mempengaruhi pertumbuhan dan perkembangan organisme.

Lingkungan hidup itu terdiri dari dua komponen yaitu komponen abiotik dan biotik :

- a. Komponen abiotik, yaitu terdiri dari benda-benda mati seperti air, tanah, udara, cahaya, matahari dan sebagainya.

- b. Komponen biotik, yaitu terdiri dari makhluk hidup seperti hewan, tumbuhan dan manusia.

Komponen-komponen yang ada di dalam lingkungan hidup merupakan satu kesatuan yang tidak dapat dipisahkan dan membentuk suatu sistem kehidupan yang disebut ekosistem. Suatu ekosistem akan menjamin keberlangsungan kehidupan apabila lingkungan itu dapat mencukupi kebutuhan minimum dari kebutuhan organisme.

Lingkungan harus selalu terjaga kualitasnya, untuk pelaksanaan pembangunan yang berkelanjutan. Secara sederhana kualitas lingkungan hidup diartikan sebagai keadaan lingkungan yang dapat memberikan daya dukung yang optimal bagi kelangsungan hidup manusia di suatu wilayah. Kualitas lingkungan itu dicirikan antara lain dari suasana yang membuat orang betah/kerasam tinggal ditempatnya sendiri. Berbagai keperluan hidup terpenuhi dari kebutuhan dasar/fisik seperti makan minum, perumahan sampai kebutuhan rohani/spiritual seperti pendidikan, rasa aman, ibadah dan sebagainya.

Kualitas lingkungan hidup dibedakan berdasarkan biofisik, sosial ekonomi, dan budaya yaitu :

- a. Lingkungan biofisik adalah lingkungan yang terdiri dari komponen biotik dan abiotik yang berhubungan dan saling mempengaruhi satu sama lain. Komponen biotik merupakan makhluk hidup seperti hewan, tumbuhan dan manusia, sedangkan komponen abiotik terdiri dari benda-benda mati seperti tanah, air, udara, cahaya matahari. Kualitas lingkungan biofisik dikatakan baik jika terjadi interaksi antar komponen berlangsung seimbang.
- b. Lingkungan sosial ekonomi, adalah lingkungan manusia dalam hubungan dengan sesamanya dalam memenuhi kebutuhan hidupnya. Standar kualitas lingkungan sosial ekonomi dikatakan baik jika kehidupan manusia cukup sandang, pangan, papan, pendidikan dan kebutuhan lainnya.
- c. Lingkungan budaya adalah segala aspek, baik berupa materi (benda) maupun nonmateri yang dihasilkan oleh manusia melalui aktifitas dan kreatifitasnya.

Lingkungan budaya dapat berupa bangunan, peralatan, pakaian, senjata. Dan juga termasuk non materi seperti tata nilai, norma, adat istiadat, kesenian, sistem politik dan sebagainya. Standar kualitas lingkungan diartikan baik jika di lingkungan tersebut dapat memberikan rasa aman, sejahtera bagi semua anggota masyarakatnya dalam menjalankan dan mengembangkan sistem budayanya.

2.8. Sosial Ekonomi Komunitas Nelayan

Menurut Supriharyono(2000), aspek sosial ekonomi pada suatu masyarakat umumnya dipengaruhi oleh aspek lingkungan alam dimana masyarakat tersebut berdomisili. Demikian halnya dengan yang terjadi pada komunitas nelayan yang memiliki ritme kehidupan keseharian yang khas dimana penghasilan yang diperoleh tidak tetap akibat bervariasinya jumlah hasil laut yang diperoleh, tergantung pada keadaan cuaca, pergantian musim dan aspek lingkungan alam sekitarnya serta kemudahan tempat usahanya. Ketergantungan terhadap lingkungan alam ini sehingga apabila lingkungan alam terganggu, maka kelangsungan kehidupan keluarganya terganggu pula sehingga aspek ini mendorong nelayan harus menyesuaikan kegiatan hidupnya dengan aspek yang serba terbatas dan tidak mencukupi.

Lebih lanjut menurut Supriharyono, (2000) perubahan lingkungan yang terjadi dapat mempengaruhi perilaku kerja nelayan dalam melakukan aktivitas kerjanya yang berdampak pada penurunan pendapatan mereka sehingga menimbulkan terjadinya alih profesi seperti yang terjadi di Pulau Batam. Perubahan profesi tersebut dikhawatirkan akan berdampak negatif terhadap pola kehidupan keluarga mereka sehari-hari. Hal ini karena pekerjaan nelayan umumnya sudah dijalani secara turun menurun, dan ketrampilan yang dimiliki terbatas pada bidang mencari hasil sumber daya laut saja.

2.8.1. Struktur Sosial Ekonomi Komunitas Nelayan

Menurut Dinas Perikanan dan Kelautan Provinsi Sulawesi Selatan (2003), nelayan sebagai orang yang mata pencahariannya melakukan kegiatan penangkapan ikan. Sedangkan menurut Monintja and Yusfiandayani (2001) nelayan sebagai orang yang secara aktif melakukan pekerjaan dalam operasi penangkapan ikan atau binatang air lainnya/tanaman air termasuk ahli mesin dan juru masak yang bekerja di atas kapal penangkapan ikan walaupun tidak melakukan kegiatan penangkapan ikan. Orang yang pekerjaannya membuat jarring atau mengangkut alat-alat perlengkapan ke dalam perahu/kapal, tidak dimasukkan sebagai nelayan.

Berdasarkan penggunaan waktu yang digunakan untuk bekerja sebagai nelayan, maka nelayan dapat diklasifikasikan menjadi beberapa kelompok nelayan, yaitu : (a) *nelayan penuh*, yaitu nelayan yang seluruh waktu kerjanya digunakan untuk melaut sehingga status pekerjaannya sebagai nelayan merupakan pekerjaan pokok; (b) *nelayan sambilan*, yaitu nelayan yang sebagian besar waktu kerjanya digunakan untuk melaut sehingga status pekerjaannya sebagai nelayan merupakan pekerjaan sampingan, dan; (c) *nelayan sambilan tambahan*, yaitu nelayan yang sebagian waktu kerjanya digunakan untuk melaut sehingga status pekerjaannya sebagai nelayan merupakan pekerjaan sampingan tambahan.

Komunitas nelayan ditinjau dari aspek ekonomi memiliki stratifikasi, yaitu : (a) *nelayan kaya* mempunyai kapal yang memperkerjakan nelayan lain sebagai sawi dan dia sendiri ikut bekerja sebagai nahkoda kapal (Punggawa) atau dia tidak ikut serta melaut (Juragan) dengan pendapatan melebihi dari kebutuhannya sehari-hari, (b) *nelayan sedang* mempunyai perahu dengan memperkerjakan nelayan lain maupun dari keluarga sendiri pendapatannya dapat menutupi kebutuhannya sehari-hari, (c) *nelayan miskin* tidak memiliki perahu dengan pendapatan tidak mencukupi kebutuhan hidup keluarganya sehari-hari sehingga mereka harus banyak melibatkan anggota keluarga untuk bekerja.

2.8.2. Aspek Sosial Ekonomi Komunitas Nelayan

Pendapatan nelayan setiap sulit dipastikan karena pekerjaan nelayan merupakan pekerjaan yang mendatangkan hasil yang dapat langsung dinikmati hasil tangkapannya. Apabila bekerja hari ini, maka hasilnya akan dinikmati pada hari ini pula. Komunitas nelayan tetap tegar menghadapi kenyataan tersebut karena mereka sudah menyatu dan terbiasa dengan aspek alam yang ada di sekitarnya serta hidup apa adanya sesuai dengan kemampuan dan hasilnya didapatkannya. Secara umum, masyarakat nelayan adalah masyarakat tradisional dengan tingkat pendapatan dan pendidikan yang sangat rendah serta tergolong miskin dan terbelakang. Menurut Monintja dan Yusfiandayani (2001), hal ini terjadi karena permasalahan yang selama ini melingkupi nelayan berkaitan dengan modal usaha yang kecil serta kegiatan ekonomi yang terbatas pada satu produk saja, yaitu hanya dari hasil laut. Sedangkan menurut Pramadawadhani (1997), kemiskinan merupakan faktor sosial dalam kehidupan para nelayan.

Adapun menurut Mubyarto (1998) mengatakan bahwa masyarakat nelayan pada umumnya mempunyai tingkat kehidupan yang lebih miskin daripada masyarakat petani atau pengrajin. Kenyataan ini dapat dilihat pada aspek kehidupan nelayan dalam memenuhi kebutuhan hidupnya sehari-hari yang tidak terpenuhi serta aspek kawasan pemukiman nelayan yang buruk dan kumuh dengan penampilan visual yang memprihatinkan terletak sangat dekat dengan pantai. Hal tersebut untuk memudahkan melakukan pekerjaannya sehari-hari, baik ketika hendak turun ke laut maupun ketika kembali dari melaut. Rumah-rumah yang dibangun kebanyakan merupakan tanah negara, tanah kehutanan, tanah timbul, tanah milik, dan tanah adapt.

Sedangkan menurut Monintja dan Yusfiandasyani (2001) dalam proses pemenuhan kebutuhan hidupnya, nelayan selalu diperhadapkan pada keadaan alam yang keras sehingga dibutuhkan fisik yang cukup kuat. Nelayan yang sudah relatif tua dan aspek fisiknya sudah mulai menurun secara berangsur-angsur akan mengurangi frekuensi melautnya dan menekuni pekerjaan lain yang tidak memerlukan fisik kuat.

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1. Ruang Lingkup Penelitian

3.1.1. Lokasi Penelitian

Penentuan lokasi penelitian Moleong (2002) memberikan rujukan bahwa “cara terbaik yang perlu ditempuh adalah dengan jalan mempertimbangkan teori substantif, yaitu pergilah dan jajakilah lapangan untuk melihat apakah terdapat kesesuaian dengan kenyataan dilapangan dengan mempertimbangkan faktor geografis, waktu, biaya dan tenaga”.

Oleh karena itu, pelaksanaan penelitian ini dilakukan di Kecamatan Mariso Kota Makassar, tepatnya di Kelurahan Lette pada RW 01 dan RW 05 dan Kelurahan Penambungan pada RW 05 dan RW 08 dengan pertimbangan, bahwa keberadaan Jalan Metro Tanjung Bunga telah berdampak terhadap kualitas lingkungan di perairan Teluk Losari yang menjadi lahan penangkapan dari komunitas nelayan di kedua kelurahan sehingga berdampak lebih lanjut terhadap aspek sosial ekonomi mereka.

3.1.2. Waktu Penelitian

Waktu penelitian dilaksanakan pada awal 2008 dengan harapan data yang diperoleh selama waktu penelitian tersebut sudah lengkap sehingga dapat dianalisis untuk memberikan jawaban atas rumusan masalah penelitian.

3.2. Jenis dan Sumber Data

Adapun jenis data yang diperlukan dalam penelitian ini yaitu data primer dan sekunder sebagai berikut :

1. Data primer, yaitu merupakan sumber data yang langsung diperoleh dari responden melalui kuesioner dan wawancara langsung terhadap informan.

2. Data sekunder, yaitu merupakan data yang diperoleh secara tidak langsung yang berupa buku, literatur, kajian ilmiah, dokumen dari instansi/dinas yang berkaitan dengan studi, dengan cara mempelajari dan mencatat arsip-arsip atau data yang berkaitan dengan studi.

3.3. Populasi dan Sampel

3.3.1. Populasi

Populasi adalah keseluruhan atau universal obyek yang ciri-cirinya atau karakteristik-karakteristiknya dapat diamati untuk dapat ditarik menjadi sampel atau obyek dalam penelitian.

Sedangkan menurut Singarimbun dan Efendi, (1989) populasi yang dipilih yang erat kaitannya dengan masalah yang ingin diteliti adalah populasi sasaran sehingga populasi yang diambil dalam penelitian ini adalah komunitas nelayan yang bermukim di Kelurahan Lette dan Penambungan Kecamatan Mariso Kota Makassar.

Adapun sistematika penyusunan populasi dalam penelitian ini disusun menurut Kelurahan, RW, orang (individu) seperti sebagai berikut :

- a. Kelurahan Lette pada RW 01 dan 05 = 46 orang nelayan
- b. Kelurahan Penambungan pada RW 05 dan 08 = 78 orang nelayan

Sehingga jumlah total populasi 124 orang (N = Populasi)

3.3.2. Sampel

Menurut Sugiono (2003), menjelaskan proses pengambilan sampel yaitu dari jumlah populasi yang ada diambil sebagian untuk dijadikan sampel atau dapat juga dipandang bahwa sampel merupakan unsur-unsur yang diambil sebagai gambaran populasi secara keseluruhan. Dengan demikian sampel sebagai bagian dari populasi akan menggambarkan karakteristik dan dianggap dapat mewakili atau mencerminkan ciri dari obyek penelitian.

Adapun teknik penarikan sampel yang digunakan adalah *probability sampling*, menurut Pasolong (2005), yaitu teknik penarikan sampel yang memberikan peluang yang sama bagi setiap unsur (anggota) populasi untuk dipilih menjadi sampel dalam suatu penelitian.

Tetapi dengan melihat populasi yang ada di lokasi penelitian, maka dalam penelitian ini digunakan teknik penarikan sampel proportionate stratified random sampling, yaitu suatu teknik penarikan sampel yang digunakan apabila unsur-unsur satuan anggota populasi yang tidak homogen dan berstrata proporsional (berimbang) dalam setiap strata berbanding lurus dengan unsur-unsur satuan anggota populasi dalam strata yang bersangkutan. Teknik ini merupakan sub bagian dari *probability sampling*.

Tidak ada aturan yang tegas tentang jumlah sampel yang diisyaratkan untuk suatu penelitian dari populasi yang tersedia. Juga tidak ada batasan yang jelas tentang apa yang dimaksud dengan sampel yang besar dan jumlah yang kecil. Sampel yang besar belum tentu menjamin mutu hasil penelitian. Yang penting sampel harus representatif, artinya mewakili keseluruhan populasi agar dapat diambil kesimpulan berupa generalisasi (Nasution, 2001).

Dalam teknik sampling ini, peneliti membagi sub populasi atau semua populasi dikelompokkan menurut tingkatannya seperti pengelompokan nelayan menurut status sosial dan tingkat kemampuan ekonominya, yaitu membagi populasi komunitas nelayan menjadi beberapa kelompok nelayan dilihat menurut klasifikasi strata sosial maupun ekonomi kemudian disesuaikan jenis pekerjaannya sebagai nelayan sebagaimana yang terdapat di lokasi penelitian.

Tahap selanjutnya menurut Pasolong (2005), adalah untuk menentukan jumlah sampel dari populasi tertentu sebaiknya menggunakan “tabel Chohran”, karena hal ini dapat mengurangi tingkat kesalahan hingga 5% sehingga diperoleh tingkat

kepercayaan 95% terhadap populasi. Adapun metode penentuan jumlah sampel menurut tabel Cochran, yaitu :

a. Nelayan pencari ikan : $\frac{60}{124} \times 83 = 40,16 = 40$

b. Nelayan pencari kerang : $\frac{64}{124} \times 83 = 42,84 = 43$

Jadi (n) = 40 + 43 = 83



Gambar 3.1. Komunitas Nelayan Mariso

3.4. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah :

3.4.1. Observasi

Observasi adalah pengamatan dan pencatatan dengan sistematis tentang gejala-gejala yang diamati. Peneliti melakukan observasi langsung sembari mengadakan wawancara dan melakukan pengamatan lingkungan secara umum dan lingkungan dari responden yang diwawancarai (Sudharto P.Hadi, 2005).

Adapun menurut Guba & Linclon *dalam* Moleong (1995), dalam penelitian kualitatif, pengamatan memungkinkan peneliti dapat untuk melihat dan mengamati sendiri secara langsung kemudian mencatat perilaku serta kejadian yang berkenaan dengan aktivitas sampel di lokasi penelitian.

Adapun yang menjadi fokus pengamatan adalah sampel komunitas nelayan Mariso di lokasi penelitian karena merupakan “unit penelitian” yang telah mengalami perubahan aspek sosial ekonomi setelah Jalan Metro terbangun.

3.4.2. Wawancara

Menurut Arikunto (1998), untuk mendapatkan data dan informasi yang lebih jelas dan mendalam, maka di samping melakukan penyebaran kuesioner juga dilakukan *indepth interview* dengan informan. Hal ini dilakukan terhadap informan yang dianggap representatif dan mengetahui masalah yang terdapat dalam penelitian ini. Adapun wawancara dilakukan secara terstruktur yaitu dilakukan secara sistematis berdasarkan urutan guide interview yang telah dipersiapkan sebelum wawancara. Sedangkan wawancara tidak terstruktur dilakukan dengan cara bebas, materi pertanyaan akan disesuaikan pada saat wawancara berlangsung.

3.4.3. Kuesioner

Kuesioner merupakan suatu teknik pengumpulan data dengan cara menyebarkan daftar pertanyaan secara tertulis kepada responden yang disertai pilihan dan alternatif yang dapat diisi sebagai jawaban lain yang telah disediakan penulis. Sedangkan penyebaran kuesioner ini ditujukan kepada responden yang berjumlah 83 orang yang diambil dengan menggunakan “tabel Chohran”, untuk menentukan jumlah sampel yang representatif agar dapat mendeskripsikan populasi komunitas nelayan Mariso secara keseluruhan (Pasolong, 2005).

3.5. Analisis Data

Menurut Pasolong (2005), analisis data yang dilakukan pada suatu penelitian selalu berdasarkan pada tujuan penelitian. Data yang telah terkumpul diolah dan dianalisis dengan menggunakan analisis deskriptif, yaitu penelitian berupaya menggambarkan, mencatat, menganalisa dan menginterpretasikan aspek sebelum dan sesudah terjadinya perubahan.

Tahap pertama yang dilakukan untuk menganalisa data dengan menggunakan analisis secara kuantitatif dengan menggunakan tabel distribusi frekuensi untuk menggambarkan aspek obyektif hasil dari penelitian ini.

Tahap selanjutnya adalah menganalisa data dengan cara memberi predikat setiap variabel yang diteliti sesuai dengan aspek sebenarnya. Pemberian predikat setiap variabel diukur dengan menggunakan angka mutlak dan jumlah persentase responden. Lalu digunakan metode kualitatif untuk menterjemahkan hasil-hasil dari perhitungan kuantitatif ke dalam kata-kata atau kalimat-kalimat kemudian dipisahkan menurut standar dan kategori tertentu. Adapun tujuan penggunaan kombinasi kedua analisis ini diharapkan dapat menggambarkan dengan cara membandingkan perubahan aspek sosial ekonomi komunitas melayan Mariso sebelum dan setelah ada Jalan Matero dari variabel penelitian. Adapun indikator penilaian yang akan digunakan dalam penelitian ini, yaitu :

$$P = f/n \times 100 \%$$

Keterangan : P = Persentase

f = Frekuensi tingkat jawaban

n = Jumlah sampel (responden)

Tabel 1. Indikator penilaian kategori menurut tabel distribusi frekuensi

No	Kategori	Persentase
1	Tinggi	66 – 100
2	Sedang	36 – 65
3	Rendah	0– 35

3.6. Definisi Operasional

Menurut Pasolong(2005) definisi operasional adalah merupakan suatu pernyataan dalam bentuk yang khusus dan merupakan kriteria yang bisa diuji secara empiris. Dengan adanya definisi operasional, maka peneliti dapat mengukur menghitung atau mengumpulkan informasi melalui logika empiris dari suatu obyek. Suatu variabel harus bisa didefinisikan secara konkrit walaupun obyeknya abstrak, tetapi terdapat karakteristik yang khusus dapat diukur dan diberi penilaian seperti kebiasaan komunitas nelayan Mariso.

Definisi operasional merupakan bagian dari elemen penelitian yang memberi petunjuk metode pengukuran suatu variabel atau semacam dan untuk mengetahui baik buruknya pengukurannya dalam konsep.

Selain itu, definisi operasional juga berfungsi sebagai perangkat untuk menghindari terjadinya disinterpretasi dari variabel yang akan diteliti. Oleh karena itu, maka dikemukakan pengertian dan menentukan indikator-indikator dari variabel-variabel yang akan diukur tersebut, yaitu :

1. Perubahan jumlah perolehan hasil laut

a. Definisi Operasional

Perubahan jumlah perolehan hasil laut adalah perubahan jumlah rata-rata perolehan hasil laut responden dari hasil bekerja sebagai nelayan sebelum dan sesudah ada Jalan Metro yang dihitung dalam satu trip sebelum dan sesudah ada Jalan Metro.

b. Indikatornya adalah perbandingan jumlah persentase responden dalam memperoleh jumlah rata-rata hasil laut dari hasil bekerjanya sebagai nelayan per trip sebelum dan sesudah ada Jalan Metro.

c. Klasifikasi jumlah rata-rata ikan yang diperoleh responden dari hasil kerjanya sebagai nelayan dihitung perkilogram dalam satu trip sebelum dan sesudah ada Jalan Metro:

- 1) Kurang jika < 3 kg/trip
 - 2) Sedang jika $3 - 4$ kg/trip
 - 3) Banyak jika > 4 kg/trip
- d. Klasifikasi adalah jumlah rata-rata kerang yang diperoleh responden dari hasil bekerjanya sebagai nelayan yang dihitung pewadahan dalam satu trip sebelum dan sesudah ada Jalan Metro:
- 1) Kurang jika < 3 wadah/trip
 - 2) Sedang jika $3 - 4$ wadah/trip
 - 3) Banyak jika > 4 wadah/trip
2. Perubahan persepsi responden menurut dampak Jalan Metro terhadap perubahan hasil jumlah hasil laut yang diperoleh
- a. Definisi Operasional

Perubahan persepsi responden menurut dampak Jalan Metro terhadap perubahan jumlah hasil laut yang diperoleh adalah perbandingan jumlah persepsi responden pada tahap sosialisasi pembangunan Jalan Metro dan perubahannya sesudah ada Jalan Metro menurut dampaknya terhadap perubahan jumlah rata-rata hasil laut yang diperoleh responden.
 - b. Indikatornya adalah perbandingan jumlah persentase responden menurut persepsi responden terhadap rencana pembangunan Jalan Metro yang dilakukan pada tahap sosialisasi dan perubahan persepsi responden sesudah ada Jalan Metro menurut dampaknya terhadap perubahan jumlah rata-rata hasil laut yang diperoleh responden di lahan penangkapan.
 - c. Klasifikasinya adalah persepsi responden terhadap keberadaan Jalan Metro, (1) berdampak; (2) kurang berdampak; dan (3) tidak berdampak terhadap kedua kelompok responden tersebut, yaitu :
 - 1) Baik jika $0 - 30$ % dari jumlah persentase responden.
 - 2) Kurang jika $31 - 65$ % dari jumlah persentase responden.
 - 3) Tidak baik jika $66 - 100$ % dari jumlah persentase responden.

3. Perubahan jumlah perolehan penghasilan

a. Definisi Operasional

Perubahan jumlah perolehan penghasilan adalah perubahan jumlah rata-rata penghasilan bersih yang diperoleh responden dari hasil bekerja baik sebagai nelayan pencari ikan maupun kerang yang dihitung dalam bentuk rupiah dan dalam satu trip yang sebelum dan sesudah ada Jalan Metro.

b. Indikatornya adalah perbandingan jumlah persentase responden dalam memperoleh penghasilan bersih dari hasil bekerjanya sebagai nelayan dihitung dalam bentuk rupiah persatu trip sebelum dan sesudah ada Jalan Metro.

c. Klasifikasi adalah jumlah rata-rata penghasilan bersih yang diperoleh responden dari hasil bekerjanya nelayan pencari ikan dalam bentuk rupiah persatu trip sebelum dan sesudah ada Jalan Metro

1) Rendah jika < Rp. 500.000/trip

2) Sedang jika Rp. 500.000 – 1.000.000/trip

3) Tinggi jika > Rp. 1.000.000/trip

d. Klasifikasi adalah jumlah rata-rata penghasilan bersih yang diperoleh responden dari hasil bekerjanya nelayan pencari kerang dalam bentuk rupiah persatu trip sebelum dan sesudah ada Jalan Metro.

1) Rendah jika < Rp. 25.000/trip

2) Sedang jika Rp. 25.000 – 50.000/trip

3) Tinggi jika > Rp. 50.000/trip

4. Perubahan jumlah biaya operasional

a. Definisi operasional

Perubahan jumlah biaya operasional adalah perubahan jumlah rata-rata biaya operasional yang harus dikeluarkan responden untuk melakukan pekerjaannya

sebagai nelayan pencari ikan dalam satu trip di wilayah penangkapan sebelum dan sesudah ada Jalan Metro.

- b. Indikator adalah perbandingan jumlah persentase responden untuk pengeluaran biaya operasional dalam bekerjanya sebagai nelayan dihitung satu trip sebelum dan sesudah ada Jalan Metro.
 - c. Klasifikasi adalah jumlah rata-rata biaya operasional yang dikeluarkan responden untuk bekerja sebagai nelayan pencari ikan dalam satu trip sebelum dan sesudah adanya Jalan Metro
 - 1) Rendah jika < Rp. 5000/trip
 - 2) Sedang jika Rp. 5000 – 10.000/trip
 - 3) Tinggi jika > Rp. 10.000/trip
5. Dampak perubahan jumlah rata-rata penghasilan terhadap perubahan aspek kebutuhan hidup keluarga sehari-hari
- a. Definisi operasional

Dampak perubahan jumlah penghasilan terhadap perubahan aspek kebutuhan hidup keluarga sehari-hari adalah dampak dari perubahan jumlah rata-rata perolehan penghasilan responden per trip yang terjadi setelah adanya Jalan Metro telah berdampak lebih lanjut terhadap perubahan aspek kebutuhan hidup keluarganya sehari-hari.
 - b. Indikatornya adalah perbandingan jumlah persentase responden menurut dampak perubahan jumlah rata-rata nelayan dalam satu trip sebelum dan sesudah ada Jalan Metro terhadap kebutuhan dalam memenuhi kebutuhan hidup dirinya maupun keluarganya sehari-hari.
 - c. Klasifikasi adalah perubahan aspek setelah ada Jalan Metro, (1) mencukupi; (2) kurang mencukupi; (3) tidak mencukupi.
 - 1) Baik jika 0 – 30% dari jumlah persentase responden
 - 2) Kurang baik jika 31 – 65% dari jumlah persentase responden
 - 3) Tidak baik jika 66 – 100% dari jumlah persentase responden

6. Perubahan status pekerjaan dan alih profesi

a. Definisi operasional

Perubahan status pekerjaan dan alih profesi adalah perubahan status pekerjaan yang telah dilakukan responden yang tadinya pekerjaan sebagai nelayan merupakan pekerjaan pokok kemudian setelah ada Jalan Metro responden menjadikan pekerjaan nelayan sebagai pekerjaan sampingan ataupun sampingan tambahan dan lebih jauh lagi melakukan alih profesi menjadi bukan nelayan yang terjadi pada populasi komunitas nelayan Mariso dilokasi penelitian.

b. Indikatornya adalah perbandingan jumlah persentase responden dan populasi penduduk di lokasi penelitian yang telah melakukan perubahan status pekerjaan maupun alih profesi setelah terbangunnya Jalan Metro.

c. Klasifikasi adalah perubahan status pekerjaan yang dilakukan responden sebelum dan sesudah ada Jalan Metro, yaitu pekerjaan nelayan merupakan (1) pekerjaan pokok, (2) pekerjaan sampingan; (3) pekerjaan sampingan tambahan :

- 1) Sedikit jika 0 – 30% dari jumlah persentase responden
- 2) Sedang jika 31 – 65% dari jumlah persentase responden
- 3) Banyak jika 66 – 100% dari jumlah persentase responden

7. Kemampuan dalam melakukan pekerjaan yang bukan nelayan

a. Definisi operasional

Kemampuan dalam melakukan pekerjaan yang bukan nelayan adalah kemampuan yang dimiliki responden baik kemampuan modal, kemampuan fisik maupun keahlian yang dimilikinya untuk melakukan pekerjaan sampingan, sampingan tambahan ataupun alih profesi yang terjadi dilokasi penelitian setelah ada Jalan Metro.

- b. Indikator adalah perbandingan jumlah persentase dalam melakukan pekerjaan yang bukan nelayan menurut kemampuan yang dimiliki responden sebelum dan sesudah ada Jalan Metro.
 - c. Klasifikasi adalah kemampuan yang dimiliki responden untuk melakukan pekerjaan yang bukan nelayan (1) mampu; (2) kurang mampu; (3) tidak mampu.
 - 1) Sedikit jika 0 – 30% dari jumlah persentase responden
 - 2) Sedang jika 31 – 65% dari jumlah persentase responden
 - 3) Banyak jika 66 – 100% dari jumlah persentase responden
8. Konflik pemanfaatan lahan
- a. Definisi operasional
Konflik pemanfaatan lahan adalah suatu situasi dimana adanya tarik-menarik kepentingan dalam permasalahan pemanfaatan lahan perairan Teluk Losari antar pihak stakeholder yang terjadi di lokasi penelitian setelah ada Jalan Metro.
 - b. Indikatornya adalah perbandingan jumlah persentase responden menurut perbandingan jumlah persentase responden terhadap jumlah responden yang terlibat dalam konflik permasalahan lahan di lokasi penelitian setelah ada Jalan Metro.
 - c. Klasifikasi adalah diukur dengan jumlah persentase responden terhadap (a) mendukung; (b) kurang mendukung; (c) tidak mendukung keberadaan Jalan Metro.
 - d. Klasifikasi adalah diukur dengan persentase responden yang keterlibatan konflik permasalahan lahan dilokasi penelitian, (1) sering; (2) kadang-kadang; (3) tidak pernah berkonflik.
 - 1) Sedikit jika 0 – 30% dari jumlah persentase responden
 - 2) Sedang jika 31 – 65% dari jumlah persentase responden
 - 3) Banyak jika 66 – 100% dari jumlah persentase responden

9. Perubahan lokasi wilayah penangkapan

a. Definisi operasional

Perubahan lokasi wilayah penangkapan adalah perubahan lokasi wilayah penangkapan dari lahan penangkapan yang selama ini responden gunakan untuk melakukan pekerjaannya sebagai nelayan yang terjadi setelah terbangunnya Jalan Metro.

b. Indikatornya adalah perbandingan jumlah persentase responden menurut jumlah responden yang melakukan perubahan wilayah penangkapan setelah ada Jalan Metro.

c. Klasifikasi adalah perubahan wilayah penangkapan pada responden pencari ikan

- 1) Dekat jika < 500 meter dari bibir pantai
- 2) Sedang jika 500 – 1000 meter dari bibir pantai
- 3) Jauh jika > 1000 meter dari bibir pantai

d. Klasifikasi adalah perubahan wilayah penangkapan pada responden pencari kerang

- 1) Dekat jika < 100 meter dari bibir pantai
- 2) Sedang jika 100 – 200 meter dari bibir pantai
- 3) Jauh jika > 200 meter dari bibir pantai

10. Perubahan penggunaan fasilitas

a. Definisi operasional

Perubahan penggunaan fasilitas adalah perubahan dalam menggunakan fasilitas untuk menunjang pekerjaannya sebagai nelayan di lokasi penelitian sesudah ada Jalan Metro.

b. Indikatornya adalah perbandingan jumlah persentase responden menurut jumlah responden yang melakukan perubahan dalam penggunaan fasilitas untuk bekerja sebagai nelayan sebelum dan sesudah ada Jalan Metro.

- c. Klasifikasi adalah responden dalam bekerja sebagai nelayan pencari ikan (1) tidak menggunakan perahu; (2) menggunakan perahu; (3) menggunakan perahu bermotor sebelum dan sesudah ada Jalan Metro.
 - 1) Tidak baik jika 66 – 100% dari jumlah persentase responden
 - 2) Sedang jika 31 – 65% dari jumlah persentase responden
 - 3) Baik jika 0 – 30% dari jumlah persentase responden

11. Perubahan penggunaan waktu bekerja

a. Definisi operasional

Perubahan penggunaan waktu bekerja adalah perubahan jumlah waktu digunakan responden untuk bekerja sebagai nelayan karena adanya beberapa faktor sehingga responden melakukan perubahan penggunaan jumlah waktu dalam bekerja setelah ada Jalan Metro.

- b. Indikator adalah responden jumlah persentase responden menurut jumlah responden yang melakukan perubahan dalam penggunaan waktu untuk bekerja sebagai nelayan sebelum dan sesudah ada Jalan Metro.

- c. Klasifikasi adalah responden pencari ikan dalam menggunakan waktu untuk bekerja sebagai nelayan

- 1) Tidak lama jika < 6 jam/trip
- 2) Sedang jika 6 – 12 jam/trip
- 3) Lama jika > 12 jam/trip

- d. Klasifikasi adalah responden pencari kerang dalam menggunakan waktu untuk bekerja sebagai nelayan

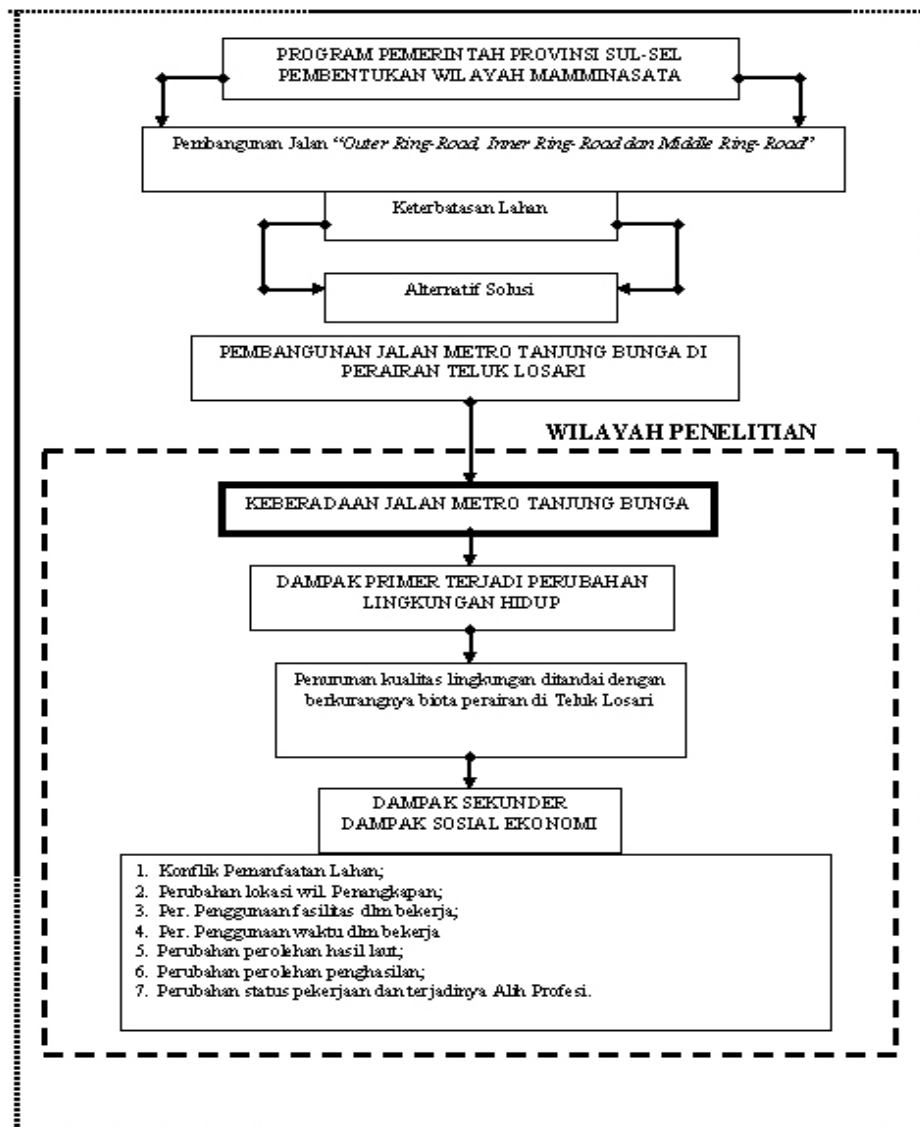
- 1) Tidak lama jika < 3 jam/trip
- 2) Sedang jika 3 – 4 jam/trip
- 3) Lama jika > 4 jam/trip

- 12. Satu “gompo” istilah dari bahasa Makassar yang digunakan nelayan yang berarti sama dengan satu wadah, yaitu berupa kaleng bekas tempat mentega merk Blue

Band yang menjadi ukuran dari banyaknya kerang yang diperoleh untuk kemudian dijual; kepada konsumen.

13. Satu “trip” adalah istilah digunakan komunitas nelayan dalam menyatakan satu kali perjalanan atau satu kali melakukan pekerjaannya sebagai nelayan. Dalam konteks penelitian ini, trip yang digunakan oleh kelompok nelayan pencari ikan berbeda dengan kelompok nelayan pencari kerang.

3.7. Kerangka Pikir



BAB IV

GAMBARAN UMUM WILAYAH STUDI

4.1. Kota Makassar

4.1.1. Letak Geografis dan Topografi

Kota Makassar terletak antara koordinat 119° 24'17'38" Bujur Timur dan kordinat 5°8'6'19 Lintang Selatan, dimana Kota Makassar terdiri atas 14 wilayah kecamatan, dengan 143 kelurahan dengan luas wilayah 175,77 km persegi.

Sedangkan batas – batas wilayah administratif dari letak Kota Makassar, antara lain :

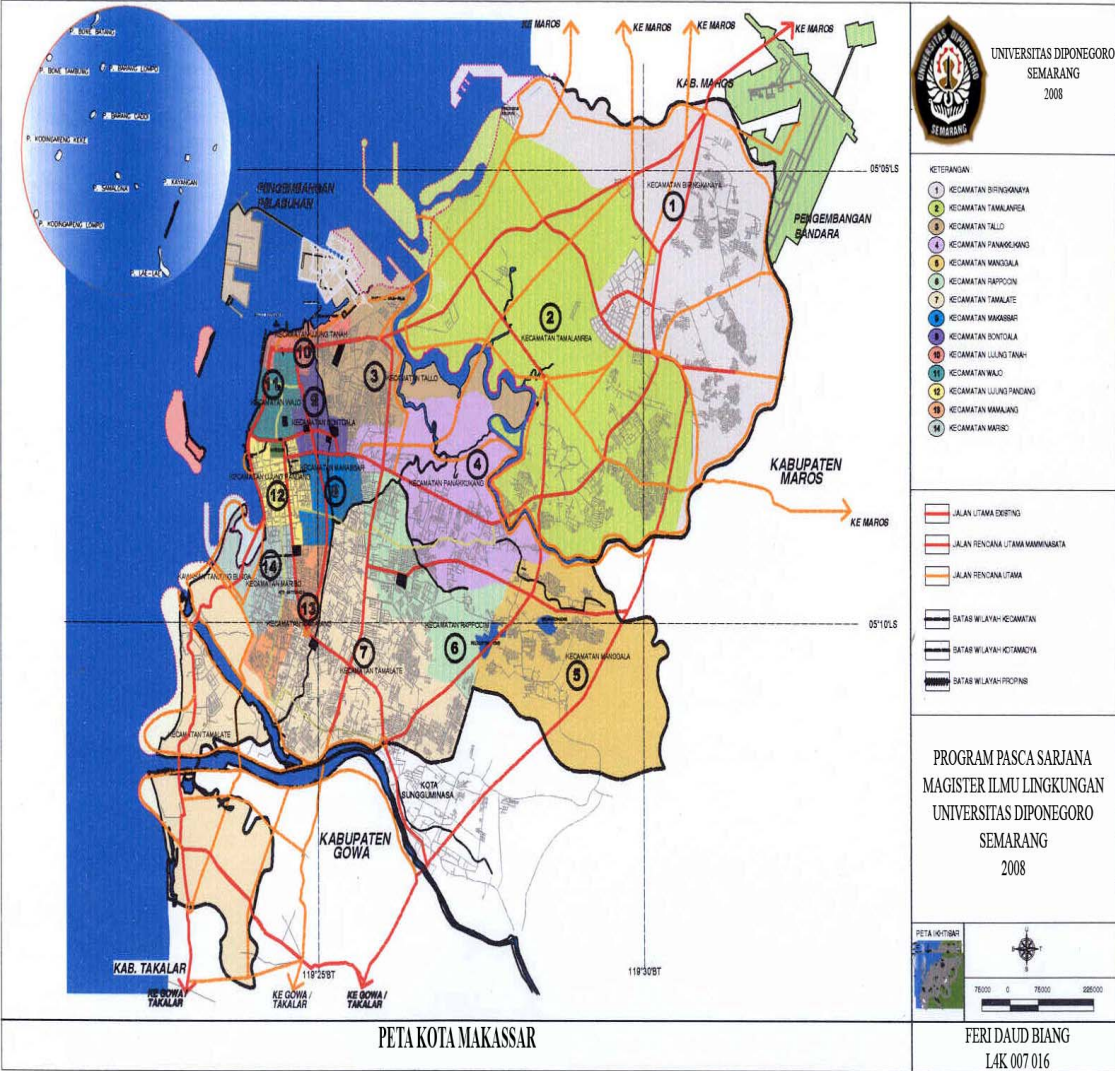
- Sebelah Utara berbatasan dengan Kabupaten Pangkep
- Sebelah Selatan berbatasan dengan Kabupaten Gowa
- Sebelah Barat berbatasan dengan Selat Makassar
- Sebelah Timur berbatasan dengan Kabupaten Maros

Secara geografis, letak kota Makassar berada di tengah diantara pulau – pulau besar lain dari wilayah kepulauan nusantara sehingga menjadikan kota dengan sebutan “angin mammiri” ini menjadi pusat pergerakan spasial dari wilayah Barat ke bagian Timur maupun dari Utara ke Selatan Indonesia. Dengan posisi ini menyebabkan Kota Makassar memiliki daya tarik kuat bagi para imigran, baik dari Sulawesi Selatan itu sendiri maupun dari provinsi lain terutama dari kawasan Timur Indonesia untuk datang mencari tempat tinggal dan lapangan pekerjaan.

Sebagaimana umumnya iklim di daerah khatulistiwa, maka Kota Makassar juga beriklim tropis. Berdasarkan pencatatan stasiun Meteorologi Maritim Paotere Makassar, secara rata-rata kelembaban udara sekitar 79 persen, temperatur udara sekitar 25,1^o - 29,1^o, dan rata-rata kecepatan angin 4,2 knot.

Kota Makassar merupakan kota pesisir dengan topografi wilayah yang relatif datar dan ketinggian tanah berkisar antara 1 – 25 m, dengan kemiringan rata – rata 5

derajat kearah timur. Kedalaman perairan pantai Kota Makassar yang berada di sekitar Dermaga Soekarno – Hatta menunjukkan kedalaman yang bervariasi antara 9 hingga 17 meter. Secara umum di bagian Utara cenderung menjadi lebih dalam, dengan garis kontur sejajar garis dermaga. Daerah laut yang terdalam terdapat pada jarak 650 m dari dermaga dengan kedalaman hingga mencapai 17 meter.



Gambar 4.1. Peta Kota Makassar

Bentuk lahan dari pesisir pantai Kota Makassar cukup unik dengan bentuk menyudut di bagian Utara, sehingga mencapai dua sisi pantai yang saling tegak lurus di bagian Utara dan Barat. Di sebelah Utara kawasan pelabuhan hingga Sungai Tallo telah berkembang kawasan campuran termasuk armada angkutan laut, perdagangan, pelabuhan rakyat dan samudera, sebagai rawa – rawa, tambak dan empang dengan perumahan kumuh hingga sedang. Kawasan pesisir dari arah Tengah ke bagian Selatan berkembang menjadi pusat kota (*Centre Bisnis District – CBD*) dengan fasilitas perdagangan, pendidikan, permukiman, fasilitas rekreasi dan *resort* yang menempati pesisir pantai membelakangi laut yang menggunakan lahan hasil reklamasi pantai.

Kenyataan di atas menjadikan beban kawasan pesisir Kota Makassar saat ini dan dimasa mendatang akan semakin berat terutama dalam hal daya dukung dan aspek fisik lahan termasuk luasnya yang terbatas. Ditambah lagi pertumbuhan dan perkembangan penduduk sekitarnya yang terus berkompetisi untuk mendapatkan sumber daya di dalamnya.

4.1.2. Jumlah Penduduk dan Luas Wilayah

Jumlah penduduk Kota Makassar pada tahun 2006 tercatat sebanyak 1.223.540 jiwa dengan rincian, yaitu jumlah penduduk laki – laki sebanyak 611.049 jiwa sedangkan penduduk perempuan 612.491 jiwa.

Adapun luas wilayah administrasi Kota Makassar tercatat 175,77 Km² yang meliputi 14 kecamatan dan 143 kelurahan, 971 RW (Rukun Warga), dan 4.789 RT (Rukun Tetangga).

Sedangkan untuk mengetahui lebih jelasnya mengenai jumlah penduduk dan luas wilayah dari Kota Makassar lihat Tabel 1 berikut ini :

Tabel 1. Jumlah penduduk menurut Kecamatan, Jenis Kelamin, dan Sex Rasio

No	Kecamatan	Penduduk			Rasio Jenis Kelamin
		Laki-laki	Perempuan	Jumlah	
01	Mariso	26.752	26.562	53.314	100,72
02	Mamajang	29.745	29.223	58.986	101,79
03	Tamalate	74.839	73.750	148.589	101,48
04	Rappocini	69.228	70.263	139.491	98,53
05	Makassar	39.883	40.991	80.874	97,30
06	U. Pandang	13.814	14.127	27.941	97,78
07	Wajo	17.170	17.008	34.178	100,95
08	Bontoala	29.497	30.779	60.276	95,83
09	Ujung Tanah	24.215	23.052	47.267	105,05
10	Tallo	67.186	64.972	132.158	103,41
11	Panakkukang	64.446	66.783	131.229	96,50
12	Manggala	48.281	48.351	96.632	99,86
13	Biringkanaya	62.738	62.898	125.636	99,75
14	Tamalanrea	43.225	43.732	86.987	98,91
Makassar		611.049	612.491	1.223.540	99,76

Sumber : Kota Makassar Dalam Angka 2007

Berdasarkan tabel di atas dapat disimpulkan bahwa rasio jenis kelamin adalah sekitar 99,76 % yang berarti bahwa setiap 100 orang penduduk perempuan terdapat sekitar 100 orang penduduk laki-laki.

Tabel 2. Luas Wilayah Kecamatan di Kota Makassar dan Banyaknya Kelurahan dan RT, RW Menurut Kecamatan

No	Kecamatan	Luas (KM ²)	Persentase Terhadap Makassar	Kelurahan	RW	RT
01	Mariso	1,82	1,04	9	50	230
02	Mamajang	2,25	1,28	13	57	292
03	Tamalate	18,18	18,18	10	101	553
04	Rappocini	9,23	9,23	10	89	480
05	Makassar	2,52	2,52	14	71	308
06	Ujung Pandang	2,63	1,50	10	37	140
07	Wajo	1,99	1,13	8	45	159
08	Bontoala	2,10	1,19	12	58	262
09	Ujung Tanah	5,94	3,38	12	51	201
10	Tallo	8,75	4,98	15	82	504
11	Panakkukang	13,03	7,41	11	91	445
12	Manggala	24,14	13,73	6	66	368
13	Biringkanaya	48,22	27,43	7	91	420
14	Tamalanrea	31,84	18,11	6	82	427
Jumlah		175,77	100,00	143	971	4.789

Sumber : Kota Makassar Dalam Angka 2007

Berdasarkan tabel di atas dapat disimpulkan bahwa luas wilayah administrasi Kota Makassar tercatat 175,77 Km² yang meliputi 14 kecamatan dan 143 kelurahan, 971 RW (Rukun Warga), dan 4.789 RT (Rukun Tetangga).

4.1.3. Tata Ruang Kota Makassar

Berdasarkan revisi RUTRWK tahun 2005 yang merupakan kebijakan akhir dari tata ruang wilayah Kota Makassar dapat ditemukan beberapa hal yang bersifat menyimpang serta tidak sesuai dengan ketetapan yang ada. Hal ini tidak terlepas dari konsekuensi dari pembangunan dan perkembangan yang mengakibatkan terjadi pula perubahan fisik kota. Perkembangan dan perubahan fisik kota yang terjadi adalah struktur tata ruang dan penggunaan lahan Kota Makassar.

Pesatnya perkembangan dan pembangunan di Kota Makassar menyebabkan terjadinya masalah – masalah kota yang semakin kronis dan tidak terkendali, baik fisik maupun non fisik seperti pertumbuhan dan perkembangan rumah toko dan rumah kantor, pertumbuhan kantong – kantong kawasan kumuh, kemacetan lalu – lintas, intensitas kerawanan sosial, dan adanya pengembangan kota baru baik terencana maupun yang tidak terencana atau yang berkembang secara alamiah maupun tidak serta kawasan prioritas yang telah diubah pola dan struktur pemanfaatan ruang/lahannya. Adapun arahan dan rencana kebutuhan ruang dan kawasan berdasarkan RUTRW Kota Makassar tahun 2005 lihat Tabel 3 berikut ini :

Tabel 3. Arahan Kebutuhan Ruang Kawasan Kota Makassar Tahun 2005

Kebutuhan Ruang Kawasan	Brand	Luas/Panjang
KAWASAN TERPADU		
Kawasan Kota Lama	Makassar	2.524.74 Ha
Kawasan Permukiman Terpadu	Lakucini	2.879.49 Ha
Kawasan Pelabuhan Terpadu	Paotere	875.52 Ha
Kawasan Bandara Terpadu	Biring Mandai	1.288.28 Ha
Kawasan Maritim Terpadu	Kuri	617.61 Ha

Kawasan Industri Terpadu	Tamalanrea	966.32 Ha
Kawasan Pergudangan Terpadu	Sutami	1.559.94 Ha
Kawasan Pendidikan Terpadu	Tamabiring	3.322.75 Ha
Kawasan Penitnian Terpadu	Laikang	586.52 Ha
Kawasan Budaya Terpadu	Somba Opu	566.63 Ha
Kawasan Olah Raga Terpadu	Barombong	939.58 Ha
Kawasan Bisnis dan Pariwisata	T. Bunga	674.06 Ha
Kawasan Bisnis Global Terpadu	T. Beringin	636.78 Ha
KAWASAN KHUSUS		
Kawasan Khusus Pariwisata Maritim	Makassar	10.000.00 Ha
Kawasan Khusus Pengem. S. Tallo	Tallo	16.50 Km
Kawasan Khusus Pengendalian S. Jeneberang	Jenebarang	12.52 Km
Kawasan Khusus Pengendalian Pantai Makassar	Makassar	32.00 Ha
Kawasan Khusus Konsearvasi Budaya	Makassar	65.00 Ha
Kawasan Khusus Pusat Energi dan Bahan Bakar Terpadu	Tallo	178.68 Ha
Kawasan Khusus Pembuangan Sampah & Pemrosesan	Makassar	100.00 Ha
Sampah Terpadu		
KAWASAN PRIORITAS		
Kawasan Prioritas Losari	Pantai Losari	100.00 Ha

Sumber : Data Review RTRW Kota Makassar Tahun 2005

Sedangkan dari hasil review Tata Ruang Wilayah Kota Makassar tahun 2005 – 2015 bertujuan mewujudkan Kota Makassar menjadi kota maritim, niaga, pendidikan, budaya, dan kota jasa dengan atmosfer kota internasional, kota yang

nyaman dan ramah lingkungan serta didasari atas keunikan dan keunggulan lokal dalam rangka menghadapi persaingan global dan demi ketahanan nasional maka diwujudkan dalam bentuk perencanaan tata ruang Kota Makassar ideal untuk dan oleh masyarakat Kota Makassar.

Selanjutnya yang menjadi sasarannya adalah terciptanya “kepastian” dan “ketenangan” berusaha bagi investor sehingga tercipta daya tarik investasi untuk mempercepat pembangunan Kota Makassar serta terwujudnya “komunitas kawasan” Kota Makassar yang berbasis ekonomi yang jelas, kuat, berkembang dan organis dengan membentuk ekonomi rakyat sebagai struktur kekuatan pertumbuhan ekonomi Kota Makassar dalam merebut posisi strategis dalam skala global.

Adapun manfaat yang diharapkan dapat berguna sebagai “landasan perwujudan” bagi pola dan struktur pemanfaatan ruang Metropolitan Mamminasata di Wilayah Kota Makassar, lalu sebagai landasan dasar filosofi pada penyusunan RTRW, selanjutnya sebagai landasan pengelolaan dan pemanfaatan SDA, SDM dan berperan sebagai pusat kawasan strategis di Indonesia serta menjadi landasar penawaran bagi para investor dalam bingkai akselerasi pembangunan ekonomi masyarakat Kota Makassar.

4.1.4. Penggunaan Lahan Kota Makassar

Pola penggunaan lahan/ruang dari pemanfaatan dengan jenis penggunaan yang berdiri dominan merupakan salah satu dari kehidupan sosial ekonomi bagi kehidupan masyarakat khususnya yang berada di kawasan perkotaan dalam menunjang kegiatan pembangunan dengan implementasinya, dimana lahan tersebut merupakan sumber daya alam, dilain pihak manusia dan pembangunan sifatnya dinamis serta berkembang sejalan dengan perkembangan waktu dan kebutuhan masyarakat, terjadi pergesaran lahan seperti pertanian dengan didorong oleh berbagai pembangunan baik infrastruktur, maupun pembangunan bidang lainnya dan telah banyak berubah menjadi kegiatan ke sektor ekonomi.

Perkembangan penduduk Kota Makassar di samping adanya urbanisasi juga karena adanya penyebaran penduduk yang kurang terkendali dapat dilihat pada tabel 4 berikut ini :

Tabel 4. Perkembangan Penggunaan Lahan Kota Makassar Tahun 2006

No	Jenis Penggunaan Lahan	Luas (Hektar)	Prosentase (%)
1	Pekarangan/Lahan untuk bangunan dan lahan sekitarnya	7.343	41,78
2	Tegal/Kebun/Ladang/Huma	1.016	5,78
3	Lahan sawah	2.700	15,36
4	Lainnya	4.868	27,70
5	Penggembalaan Padang Rumput	-	-
6	Lahan sementara tidak diusahakan	194	1,10
7	Lahan tanaman kayu-kayuan	-	-
8	Perkebunan	-	-
9	Rawa-rawa (yang tidak ditanami)	96	0,55
10	Tambak	1.360	7,74
11	Kolam/Tebat/Empang	-	-
Jumlah		17.577	100,00

Sumber : Kota Makassar dalam Angka 2007

Pada tabel 4 di atas terlihat bahwa adanya penggunaan lahan untuk bangunan dan lahan sekitarnya yang sangat tinggi sehingga sebagai konsekuensinya, terjadi penyebaran penduduk yang kurang terkendali. Beberapa hal tersebut di ataslah yang menyebabkan wilayah kecamatan di Kota Makassar kepadatan penduduknya tidak merata.

4.2. Kecamatan Mariso

4.2.1. Letak Geografis dan Batas Wilayah

Secara geografis Kecamatan Mariso yang merupakan lokasi studi terletak di pinggiran yang berbatasan langsung dengan wilayah terluar (*urban fringe*) dari wilayah administrasi Kota Makassar, Kecamatan Mariso terletak ± 3 km di sebelah Barat dari ibu kota Kota Makassar.

Sedangkan batas-batas wilayah administratif dari letak kecamatan Mariso, antara lain :

- Sebelah Utara berbatasan dengan Kecamatan Ujung Pandang
- Sebelah Timur berbatasan dengan Kecamatan Mamajang
- Sebelah Selatan berbatasan dengan Kecamatan Tamalate
- Sebelah Barat berbatasan dengan Selat Makassar



Gambar 4.2. Peta Kecamatan Mariso

Kecamatan Mariso merupakan daerah bukan pantai dengan aspek topografi terdiri dari 100% daerah datar karena 0% atau tidak terdapat daerah berbukit. Sedangkan, ketinggian wilayahnya mencapai sampai dengan 5 meter dari permukaan laut. Walaupun bukan pantai tetapi Kecamatan Mariso terletak di wilayah pesisir pantai Barat Kota Makassar. Pantai Kecamatan Mariso pada umumnya juga sudah mengalami pengerasan dengan tembok pematang pantai, karena sebagian besar pantai di kecamatan ini merupakan daerah pangkalan pendaratan ikan dan tempat pelelangan ikan (TPI Rajawali) serta daerah permukiman (komunitas nelayan) di pesisir pantai Losari Makassar.

Tabel 5. Letak dan Status Kelurahan di Kecamatan Mariso Tahun 2006

No	Desa/Kelurahan	Letak Kelurahan		Status Daerah	
		Pantai	Bukan Pantai	Kota	Pedesaan
1	Bontorannu	-	√	√	-
2	Tamarunang	-	√	√	-
3	Mattoangin	-	√	√	-
4	Kampong Buyang	-	√	√	-
5	Mariso	-	√	√	-
6	Lette	-	√	√	-
7	Mario	-	√	√	-
8	Penambungan	-	√	√	-
9	Kunjung Mae	-	√	√	-
	Kecamatan	-	9	9	-

Sumber : Kecamatan Mariso dalam angka (2007)

4.2.2. Jumlah Penduduk dan Luas Wilayah

Jumlah Penduduk Kecamatan Mariso sampai akhir tahun 2006 sebanyak 53.314 jiwa yang tersebar pada 9 Desa/Kelurahan dengan rincian, yaitu : berjenis kelamin laki-laki 26.752 jiwa sedangkan berjenis kelamin perempuan 26.562 jiwa dengan tingkat pertumbuhan rata-rata pertahun sebesar 0,74%. Selengkapnya lihat tabel 6 berikut ini :

Tabel 6 Banyaknya Penduduk, menurut Kelurahan dan Jenis Kelamin serta Sex Ratio di Kecamatan Mariso Tahun 2006

No	Desa/Kelurahan	Laki-laki	Perempuan	jumlah	Sex ratio
1	Bontorannu	2.807	2.658	5.465	105,60
2	Tamarunang	2.447	2.355	4.802	103,88
3	Mattoangin	1.890	2.023	3.913	93,39
4	Kampung Buyang	1.814	1.822	3.636	99,57
5	Mariso	4.012	3.810	7.822	105,29
6	Lette	4.178	4.099	8.277	101,92
7	Mario	2.432	2.407	4.840	101,02
8	Panambungan	4.974	4.983	9.956	99,82
9	Kunjung Mae	2.199	2.404	4.602	91,47
	Kecamatan	26.752	26.562	53.314	100,72

Sumber Kecamatan Mariso dalam angka (2007)

Dari tabel 6 di atas dapat disimpulkan bahwa jumlah penduduk pada tahun 2006 penduduk Kecamatan Mariso dibandingkan data tahun 2005 Kecamatan Mariso mencatat rata-rata laju pertumbuhan penduduk 0,74 % pertahun. Sedangkan berdasarkan jenis kelamin tampak bahwa jumlah penduduk laki-laki sekitar 26.752 jiwa dan perempuan sekitar 26.562 jiwa. Dengan demikian rasio jenis kelamin adalah

sekitar 100,72 % yang berarti bahwa setiap 100 orang penduduk perempuan terdapat sekitar 100 orang penduduk laki-laki.

Kecamatan Mariso yang terdiri dari 9 kelurahan dengan wilayah administrasinya seluas 1,82 km² dari luas wilayah, kelurahan Penambungan memiliki wilayah terluas 0,28 km², terluas kedua adalah kelurahan Mario dengan luas wilayah 0,28 km². sedangkan kelurahan yang paling kecil luas wilayahnya adalah kelurahan Tamarunang dengan luas 0,12 km². sedangkan jumlah RT di kecamatan Mariso sebanyak 12.894 RT dengan tingkat kepadatan, yaitu 29.293 per km² dapat dilihat pada tabel 7 berikut ini :

Tabel 7. Jumlah Rumah Tangga dan Kepadatan Penduduk Menurut di Kecamatan Mariso Tahun 2006

No	Desa/Kelurahan	Luas (km ²)	Rumah tangga	Penduduk	Kepadatan Per km ²
1	Bontorannu	0.18	1.041	5.465	30.361
2	Tamarunang	0.12	1.282	4.802	40.017
3	Mattoangin	0.18	975	3.913	21.739
4	Kampong Buyang	0.16	823	3.636	20.200
5	Mariso	0.18	1.862	7.822	43.456
6	Lette	0.15	1.929	8.277	55.180
7	Mario	0.28	1.066	4.840	17.286
8	Penambungan	0.31	2.744	9.956	32.116
9	Kunjung Mae	0.26	1.096	4.602	17.700
	Kecamatan	1.82	12.849	53.314	29.293

Sumber : Kecamatan Mariso dalam angka (2007)

4.2.3. Jumlah RT, RW dan Lingkungan di Kecamatan Mariso

Jumlah dari Rukun Tetangga (RT) yang ada di Kecamatan Mariso adalah sebanyak 215 RT sedangkan jumlah dari Rukun Warga (RW) sebanyak 45 RW. Adapun untuk jumlah Lingkungan yang ada di Kecamatan Mariso sebanyak 20 lingkungan. Selengkapnya dilihat tabel 8 berikut ini :

Tabel 8 Banyaknya RT, RW dan Lingkungan di Kecamatan Mariso Tahun 2006

No	Desa/Kelurahan	RT	RW	Lingkungan
1	Bontorannu	15	5	2
2	Tamarunang	18	4	2
3	Mattoangin	16	4	2
4	Kampong Buyang	17	4	2
5	Mariso	38	6	2
6	Lette	28	5	2
7	Mario	16	5	2
8	Penambungan	33	8	2
9	Kunjung Mae	34	4	2
	Kecamatan	215	45	20

Sumber : Kecamatan Mariso dalam angka (2007)

4.3. Jalan Metro Tanjung Bunga Makassar

Letak dari Jalan Metro Tanjung Bunga sebagian berada di perairan Teluk Losari Kota Makassar dan sebagian lainnya berada di tiga wilayah kecamatan yang ada di Kota Makassar dan satu wilayah kecamatan di Kabupaten Takalar. Adapun pertimbangan dasar dari pembangunan Jalan Metro yaitu di samping berfungsi sebagai akses jalan utama untuk menuju kawasan kota baru (Kota Mandiri Tanjung Bunga) juga untuk mewujudkan sinergitas dari RUTRW Mamminasata atau Konsep

Kawasan Kota Kembar Minasa Maupata karena Jalan Metro sangat strategis dikembangkan sebagai jalan lingkaran luar dari Kota Makassar.

Adapun pihak developer PT. GMTDC Tbk, membagi 2 sebutan jalan Metro Tanjung Bunga, yaitu :

1. *Jalan Akses laut* merupakan Jalan Metro yang dibangun melalui penimbunan dan membelah Teluk Losari dan sebagian besar laguna di pesisir Losari dengan bahan tanah merah dan campuran batu pasir (Sirtu) serta bahan material lainnya. Jalan tersebut terletak di antara kecamatan Ujung Pandang dan Kecamatan Mariso. Adapun panjang jalan akses laut Jalan Metro ini yang dihitung mulai dari Hotel Imperial Aryaduta hingga ke perbatasan kecamatan Tamalate, yaitu $\pm 1,2$ km. sedangkan lebar jalan sekitar 30 – 50 meter dan dibagi menjadi dua jalur yang masing – masing lebarnya $\pm 9,5$ meter dengan median 3 – 6 meter dan landscape 3 – 4 meter. Adapun jalan akses laut ini memiliki satu jembatan dengan fasilitas terowongan di bawahnya untuk dilewati kapal maupun perahu komunitas nelayan Mariso yang berada ditengah – tengah perairan Teluk Losari dan jalan inilah yang menjadi obyek atau variabel independent dari penelitian ini.
2. *Jalan Akses darat* merupakan jalan dibangun dengan menimbun sebagian lahan pasang surut dan daerah pertambakan terletak di antara Kecamatan Mariso dan Tamalate mencapai perbatasan Kabupaten Gowa. Panjang jalan tersebut mencapai ± 6 km sedangkan lebar jalan kurang lebih sama dengan akses lautnya. Sedangkan jalan akses darat memiliki dua jembatan yang juga dapat dilalui oleh perahu dan kapal komunitas nelayan di sekitarnya, yaitu *pertama*, merupakan jembatan kanal yang berada di Kecamatan Mariso, dan *kedua*, terletak di antara perbatasan Kecamatan Tamalate Kota Makassar dan Kecamatan Barombong Kabupaten Gowa.

Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 9 berikut ini :

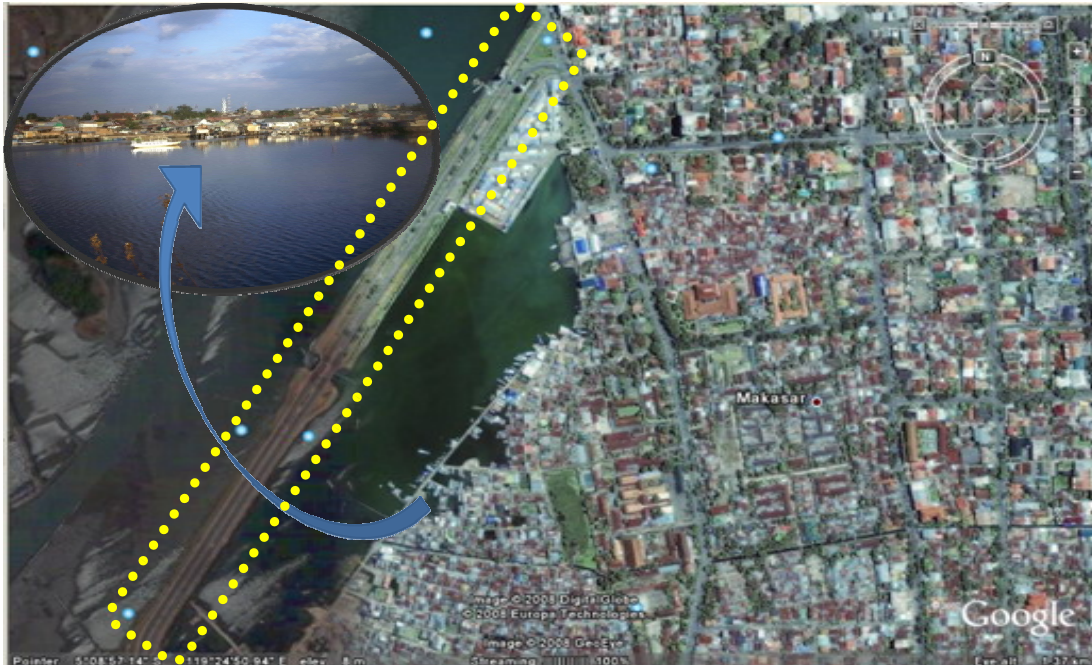
Tabel 9. Gambaran umum Jalan Metro menurut kondisi tahun 2008

No	Nama jalan	Panjang jalan	Lebar badan jln	Lebar jalur jln	Lebar median (trotoar)	Lebar landscape jln	Jumlah jembatan
1	Akses Laut Jalan Metro	± 1,2 km	30 – 50 km	9,5 m	3 – 6 m	3 – 4 m	1 buah
2	Akses Darat Jalan Metro	± 6 km	30 – 50 km	9,5 m	3 – 6 m	3 – 4 m	2 buah
		± 7,2 km	30 – 50 km	9,5 m	3 – 6 m	3 – 4 m	3 buah

Sumber : Amdal Jalan Metro (1997) dan kemudian diolah kembali (2008)

Jalan Metro Tanjung Bunga mulai dibangun pada bulan Agustus 1997 dan masyarakat sudah dapat memanfaatkan Jalan Metro tersebut pada tahun 2002. Tujuan pembangunan Jalan Metro adalah membuka jalan akses utama menuju ke wilayah pengembangan kota baru, yaitu Kota Mandiri Tanjung Bunga, di samping sebagai upaya menambah *public space* bagi masyarakat yang ingin menikmati pantai berupa view panorama pantai. Hal ini berarti penambahan ruang/lahan Kota Makassar di kawasan pesisir Barat Kota Makassar selain secara kuantitas telah menambah jalan di kawasan tersebut yang pada waktu-waktu tertentu sering mengalami kemacetan lalu lintas, juga telah memberi ruang terbuka yang dapat menampung ledakan masyarakat datang untuk memanfaatkan kawasan Pantai Losari sebagai lokasi rekreasi yang tadinya hanya di Makassar Golden Hotel sampai Laguna, kini bertambah, yaitu mulai Hotel Imperial Aryaduta Makassar hingga sampai ke kawasan wisata Tanjung Bunga. Hal ini juga tidak terlepas dari jumlah penduduk Kota Makassar pada tahun 70-an yang hanya berjumlah 300 ribu jiwa kini telah meningkat menjadi 1.3 juta jiwa, hingga dirasa perlu adanya pengembangan *public space*.

Tetapi di balik prospek yang menjanjikan tersebut Jalan Metro Tanjung Bunga telah memberi dampak terhadap perubahan penurunan kualitas lingkungan di perairan Teluk Losari yang berdampak lebih lanjut terhadap aspek sosial ekonomi komunitas nelayan Mariso Kota Makassar.



Gambar 4.3. Peta Satelit Jalan Metro Tanjung Bunga (insert : Permukiman Nelayan Mariso)

BAB V

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

5.1. Deskripsi Identitas Responden

Responden merupakan salah satu sumber utama untuk kebutuhan data primer dalam penelitian ini yang diperoleh melalui kuesioner. Oleh karena itu, perlu diketahui identitasnya karena akan dijadikan sebagai bahan pertimbangan dalam menganalisa serta menyimpulkan hasil penelitian.

Untuk kebutuhan analisis data responden, maka akan disajikan beberapa aspek yang meliputi : jenis kelamin, usia, pendidikan terakhir, lama bekerja sebagai nelayan dan jumlah anggota keluarga responden. Aspek-aspek tersebut diperoleh berdasarkan jawaban kuesioner dari responden di lokasi penelitian.

5.1.1. Jenis Kelamin Responden

Jenis kelamin merupakan sifat atau keadaan untuk membedakan antara identitas responden yang berjenis kelamin laki-laki dengan responden berjenis kelamin perempuan. Adapun alasan memisahkan kedua jenis kelamin tersebut karena secara umum dalam masyarakat Bugis Makassar masih menganut paham bahwa seorang laki-lakilah dalam rumah tangga seharusnya mengambil peran sebagai kepala rumah tangga sekaligus memiliki kewajiban dan tanggung jawab penuh untuk mencari nafkah dengan menyediakan kebutuhan hidup sehari-hari.

Untuk mengetahui jelas mengenai aspek berdasarkan jenis kelamin di lokasi penelitian, maka dapat dilihat pada tabel 10 berikut ini :

Tabel 10. Distribusi responden menurut jenis kelamin

No	Jenis kelamin	Frekuensi (f)	Persentase (%)
1	Laki – laki	54	65,06
2	Perempuan	29	34,94
Jumlah		83	100

Sumber : Hasil olahan data primer, 2008

Tabel 10 diatas menggambarkan bahwa faktor latar belakang budaya yang masih dipegang erat oleh komunitas nelayan Mariso yang ada di lokasi penelitian yang dijadikan sampel penelitian. Hal tersebut terlihat dengan jumlah responden dengan jenis kelamin laki-laki masih lebih dominan dibandingkan dengan jumlah perempuan yaitu sebanyak 54 orang atau 65,06% dari 83 jumlah responden.

Adapun untuk responden perempuan yang relatif signifikan jumlahnya yaitu sebanyak 29 orang atau 34,94%. Hal ini terjadi karena semakin meningkatnya kebutuhan hidup keluarga sehari-hari seiring dengan tidak bertambahnya pendapatan suami yang bekerja sehari-hari seiring dengan tidak bertambahnya pendapatan suami yang bekerja sebagai nelayan sehingga para perempuan yang tadinya hanya sebagai ibu rumah tangga harus ikut terjun berpartisipasi membantu dengan bekerja sebagai nelayan. Hal ini untuk menutupi kebutuhan keluarga sehari-hari yang makin tidak mencukupi. Sebagian kecil lagi karena statusnya sebagai janda baik akibat dari kasus perceraian maupun karena suami meninggal dunia hingga pada waktu dijadikan responden dalam penelitian ini statusnya sebagai kepala keluarga.

5.1.2. Usia Responden

Umur merupakan salah satu indikator untuk melihat waktu produktifitas seseorang untuk melakukan suatu kegiatan yang mendatangkan hasil guna, baik untuk kebutuhan dirinya sendiri maupun untuk memenuhi panggilan tanggung

jawabnya sebagai kepala keluarga ataupun sekedar membantu keluarga dalam menutupi kebutuhan hidup keluarga sehari-hari apabila tidak mencukupi.

Selain itu, dengan melihat aspek umur responden maka dapat tergambar bahwa seseorang yang masih relatif muda dan telah memasuki usia produktif untuk bekerja maka ia memiliki kemampuan fisik yang lebih kuat dan responsive dibandingkan dengan seorang nelayan yang telah berusia lebih tua yang memiliki kemampuan fisik terbatas dan juga relatif lamban. Adapun aspek responden menurut umur lihat tabel 11 sebagai berikut :

Tabel 11. Distribusi responden menurut umur

No	Kelompok umur (Thn)	Frekuensi (f)	Persentase (%)
1	< 30	2	2,41
2	31 – 35	4	4,82
3	36 – 40	7	8,43
4	41 – 45	10	12,05
5	46 – 50	25	30,12
6	51 – 55	21	25,30
7	> 56	14	16,87
	Jumlah	83	100,00

Sumber : Hasil olahan data primer, 2008

Dari tabel 11 diatas menunjukkan, bahwa terlihat adanya tujuh varian dari kelompok umur responden di dua lokasi penelitian. dari kategori usia tersebut yang jumlahnya paling banyak adalah berusia antara 46 – 50 tahun yaitu sebanyak 25 orang atau 30,12%, sedangkan kelompok usia yang jumlahnya paling sedikit adalah berusia tidak lebih dari 30 tahun yaitu sebanyak 2 orang atau 2,41% dari jumlah 83 responden.

Berdasarkan data tersebut di atas disimpulkan bahwa komunitas nelayan di lokasi penelitian pada umumnya didominasi kelompok umur relatif telah berumur, yaitu lebih dari 46 keatas. Hal ini disebabkan karena latar belakang pendidikan dan pengalaman kerja yang dimiliki hanya bergelut dibidang kenelayan sehingga kelompok dengan usia tersebut tidak memiliki keahlian dibidang pekerjaan lain selain nelayan.

Sedangkan sedikitnya komunitas nelayan yang relatif masih muda karena pekerjaan yang akan diwariskan oleh orang tuanya sudah tidak diminati lagi dan lebih memilih pekerjaan – pekerjaan non-nelayan yang disesuaikan dengan aspek obyektif yang ada dilingkungan sekitar mereka. Selain itu, sebagaian dari pemuda yang ada dilokasi penelitian telah bekerja pada PT. GMTDC sebagai tenaga keamanan (Satpam).

5.1.3. Tingkat Pendidikan Responden

Pada dasarnya validitas suatu penelitian ditentukan oleh faktor kemampuan responden dalam memberikan data yang benar dan akurat. Selain itu, tingkat pendidikan juga merupakan salah satu faktor penentu kualitas kehidupan dan sarana yang efektif mengembangkan kualitas sumber daya manusia, khususnya pada aspek peningkatan produktifitas kerja.

Selain itu, dengan latarbelakang tingkat pendidikan relatif tinggi yang dimilikinya tersebut tentu akan mempengaruhi dalam sikap, perilaku, dan pola pikir bagi responden. Adapun yang dimaksudkan tingkat pendidikan responden dalam penelitian ini adalah pendidikan formal yang pernah diperoleh oleh responden. Selanjutnya, penjelasan mengenai keadaan responden menurut tingkat pendidikan lihat pada tabel 12 berikut ini :

Tabel 12. Distribusi responden menurut tingkat pendidikan

No	Pendidikan	Frekuensi (f)	Persentase (%)
1	Tidak sekolah/tidak tamat SD	43	51.81
2	SD	21	25.30
3	SLTP	12	14.46
4	SLTA	7	8.43
5	PT	0	0.00
Jumlah		83	100.00

Sumber : Hasil Olahan Data Primer, 2008

Dari tabel 12 di atas dapat disimpulkan bahwa tingkat pendidikan yang dimiliki oleh responden di kedua kelurahan tersebut secara umumnya masih relatif rendah. Hal ini juga ditunjukkan pada banyaknya jumlah responden dengan latar belakang pendidikan responden tidak pernah mengemang pendidikan sekolah ataupun tidak tamat sekolah dasar yaitu sebanyak 43 orang atau 51,81% dari 83 jumlah sampel penelitian.

Sedangkan jumlah paling sedikit dilihat dari aspek tingkat pendidikan responden adalah responden yang pernah mengemang pendidikan hingga bangku tingkat SLTA yaitu sebanyak 7 orang atau 8,43%. Hal tersebut disebabkan karena aspek social dan ekonomi komunitas nelayan di kedua lokasi penelitian yang tak memungkinkan untuk menyelesaikan pendidikan hingga tingkat yang lebih tinggi. Hal ini karena aktivitas kesibukan dalam bekerja yang telah banyak menyita waktu disamping kemampuan ekonomi yang dimiliki oleh sebagian besar responden.

5.1.4. Lama Bekerja Sebagai Nelayan

Perbedaan lamanya seseorang bekerja sebagai nelayan menjadikan aspek yang membedakan pengalaman yang dimiliki antar seorang responden yang satu dengan responden yang lainnya sesuai dengan situasi dan aspek yang ada dalam melakukan aktifitas pekerjaan sebagai nelayan sebagaimana yang selama ini ditekuninya.

Lama bekerja sebagai nelayan menjadikan seorang nelayan lebih prospektif dalam meningkatkan dan mengembangkan bidang usahanya sehingga ia telah melakukan tindakan preventif dan antisipatif serta selalu siap menghadapi aspek apapun yang akan terjadi seperti menghadapi perubahan alam yang terus berubah dan tidak menentu. Hal ini, menjadikan responden banyak dipengaruhi oleh pengalaman yang pernah dialaminya sehingga dalam mengambil keputusan akan selalu mempertimbangkan secara matang dengan melihat segala resiko yang mungkin ditimbulkan.

Berdasarkan kuesioner yang telah diperoleh dari hasil penelitian yang telah dilakukan menunjukkan bahwa secara umum responden didominasi oleh responden yang telah berpengalaman dalam bekerja sebagai nelayan. Hal tersebut ditunjukkan pada tabel 13 berikut ini :

Tabel 13 Distribusi responden menurut lama bekerja sebagai nelayan

No	Lama Bekerja sebagai Nelayan	Frekuensi (f)	Persentase (%)
1	< 5	2	2.41
2	6 – 10	5	6.02
3	11 – 15	7	8.43
4	16 – 20	9	10.84
5	21 – 25	24	28.92

6	26 – 30	22	26.51
7	> 31	14	16.87
Jumlah		83	100.00

Sumber : Hasil Olahan Data Primer, 2008

Pada tabel 13 di atas menunjukkan bahwa jumlah yang paling banyak menurut aspek lama bekerja sebagai nelayan didominasi oleh komunitas nelayan yang telah bekerja antara 21 – 25 tahun, yaitu sebanyak 24 orang atau 28,92%, sedangkan jumlah responden yang paling sedikit menurut pengalaman bekerja sebagai nelayan adalah mereka yang memiliki pengalaman paling singkat karena tidak lebih dari 5 tahun, yaitu sebanyak 2 orang atau 2,41% dari 83 jumlah responden.

Secara umum, responden rata-rata telah mempunyai pengalaman yang relatif cukup lama bekerja sebagai nelayan yang mulai pada usia produktif, yaitu rata-rata antara 16 – 18 tahun. Dengan pengalaman yang dimilikinya ini pula sehingga perubahan aspek sosial ekonomi akibat adanya Jalan Metro menjadikan nelayan Mariso tetap eksis.

5.1.5. Jumlah Anggota Keluarga Responden

Aspek jumlah anggota keluarga yang dimiliki suatu keluarga merupakan gambaran negatif suatu keluarga karena dapat menjadi beban yang harus ditanggung oleh kepala keluarga. Oleh karena itu, semakin banyak jumlah anggota keluarga, semakin banyak pula kebutuhan keluarga yang harus dipenuhi, utamanya kebutuhan akan sandang dan pangan.

Tetapi dari sisi lain, banyaknya jumlah tanggungan sebagai bagian anggota keluarga dapat pula menjadi kontribusi tenaga kerja dalam keluarga untuk meringankan pekerjaan sekaligus dapat meningkatkan penghasilan atau pendapatan

keluarga. Untuk mengetahui jumlah anggota keluarga responden dapat dilihat pada tabel 14 berikut ini :

Tabel 14. Distribusi responden menurut jumlah anggota keluarga

No	Jum. Angg. Keluarga (orang)	Frekuensi (f)	Persentase (%)
1	< 3	27	32.53
2	4 – 5	41	49.40
3	6 – 7	13	15.66
4	> 8	2	2.41
Jumlah		83	100.00

Sumber : Hasil Olahan Data Primer, 2008

Pada tabel 14 di atas menunjukkan bahwa komunitas masyarakat nelayan yang ada di lokasi penelitian dengan jumlah anggota keluarga antara 4 – 5 orang anggota keluarga, yaitu sebanyak 41 orang atau 49,40%. Kemudian yang paling sedikit berada pada kelompok dengan jumlah anggota keluarga lebih dari 8 orang hanya 2 orang atau 2,41% dari 83 jumlah responden.

Dengan demikian dapatlah disimpulkan bahwa pada umumnya keadaan keluarga-keluarga yang berada di lokasi penelitian adalah keluarga yang masih didominasi oleh keluarga menengah dengan jumlah anggota antara 4 hingga 5 jumlah anggota keluarga.

5.2. Dampak Jalan Metro Tanjung Bunga

Dalam konteks penelitian ini variabel dampak primer adalah keberadaan dari Jalan Metro Tanjung Bunga sehingga menimbulkan dampak terhadap perubahan lingkungan hidup, yaitu terjadinya penurunan kualitas lingkungan di pesisir Teluk Losari yang di tandai dengan semakin berkurangnya hasil-hasil laut di perairan Teluk

Losari yang selama ini menjadi komoditas jual untuk memenuhi kebutuhan hidup responden sehari-hari. Hal ini telah melahirkan dampak lebih lanjut terhadap perubahan aspek sosial ekonomi komunitas nelayan Mariso Kota Makassar.

Sedangkan untuk menarik benang merah dalam membahas variabel independen penelitian ini, maka simak hasil wawancara dengan Idrus (Pekerja Sosial (LSM) yang pernah bekerjasama dengan Pusat Studi Lingkungan Unhas dalam melakukan penelitian di wilayah pesisir pantai Barat Makassar), berikut ini :

“Sebelum Jalan Metro di bangun pada sekitar akhir tahun 90-an masih banyak terdapat bermacam jenis hasil-hasil laut di Teluk Losari seperti rumput laut, udang kecil, kepiting, setelah ada Jalan Metro ketiga jenis hasil laut ini kini tiada lagi, terutama di bagian Selatan dari letak jalan tersebut, yaitu sekitar TPI Rajawali. Jangankan ikan, kerang laut yang biasa hidup dan berkembang biak di perairan pasang surut yang dangkal bahkan mampu beradaptasi di perairan yang tingkat pencemarannya relatif tinggi kini hilang dari habitatnya”.

Keberadaan Jalan Metro merupakan faktor pemicu utama yang menyebabkan semakin berkurangnya perolehan hasil-hasil laut responden di lokasi penelitian karena sebelum ada jalan tersebut masih terdapat berbagai jenis komoditi yang dapat diperoleh dari perairan tersebut tetapi setelah Jalan Metro Tanjung Bunga dibangun telah terjadi perubahan drastis dimana hasil komoditi laut semakin sulit didapat.

Sedangkan untuk mengetahui perubahan aspek lahan penangkapan responden di lokasi penelitian setelah ada Jalan Metro, maka dapat disimak hasil wawancara dengan Mukhtar Jaya (Ketua Himpunan Nelayan Mariso yang juga staf peneliti biota laut Unhas) berikut ini :

“Komunitas nelayan Mariso yang selama ini hidup dibawah garis kemiskinan harus menerima dampak yang tidak menguntungkan dari suatu pembangunan dimana sebagian besar lahan penangkapan telah mereka gunakan selama puluhan tahun sudah tidak dapat lagi dimanfaatkan karena sebagian dari Teluk Losari di bagian Selatan tidak produktif dan sebagian lagi telah berubah menjadi jalan. Adapun lahan perairan yang masih tersisa sudah tidak dapat lagi mencukupi kebutuhan hidup keluarganya sehari-hari”.

Selain itu, dalam penelitian lain mengungkapkan terdapat variabel lain yang turut andil menciptakan terjadinya perubahan penurunan kualitas lingkungan di lokasi penelitian yaitu karena adanya sediment transport dari aliran Sungai Je'neberang sehingga mengakibatkan terjadinya pendangkalan di perairan Teluk Losari. Selain itu, karena adanya saluran primer (outlet) pembuang limbah rumah tangga yang mengandung logam berat dan zat beracun yang telah larut dalam perairan tersebut.

5.3. Dampak terhadap Aspek Sosial Ekonomi

Perubahan aspek sosial ekonomi responden merupakan dampak sekunder atau dampak lebih lanjut dari semakin berkurangnya hasil-hasil laut seperti berbagai jenis ikan dan kerang-kerang laut yang merupakan komoditas jual bagi responden.

5.3.1. Perubahan Jumlah Perolehan Hasil Laut

Aspek perubahan jumlah perolehan hasil laut merupakan perubahan jumlah rata-rata responden dalam memperoleh komoditas jual hasil laut yang diperoleh dari usahanya bagi sebagai nelayan pencari ikan maupun pencari kerang sebelum ada dan sesudah adanya Jalan Metro yang dihitung dalam satu trip. Keberadaan Jalan Metro telah berdampak negatif yang ditandai dengan penurunan jumlah perolehan hasil-hasil laut responden di lokasi penelitian.

Sedangkan untuk mengetahui perbandingan banyaknya jumlah rata-rata yang diperoleh sebelum dan sesudah adanya Jalan Metro pada responden kelompok nelayan pencari ikan yang dihitung dalam satu trip dapat dilihat pada tabel 15 berikut ini :

Tabel 15 Jumlah rata-rata ikan yang diperoleh responden dalam satu trip

No	Jumlah rata-rata perolehan ikan dalam satu trip	Sebelum ada Jalan Metro		Sesudah ada Jalan Metro	
		Frekuensi (f)	Persentase (%)	Frekuensi (f)	Persentase (%)
1	< 3 kg/trip	15	37.50	21	52.50
2	3 – 4 kg/trip	16	40.00	14	35.00
3	> 4 kg/trip	9	22.50	5	12.50
Jumlah		40	100.00	40	100.00

Sumber : Data hasil pengolahan kuesioner, 2008

Tabel 15 di atas menunjukkan bahwa jumlah rata-rata ikan yang diperoleh responden yang tidak lebih dari 3 kg/trip sebelum ada Jalan Metro sebanyak 15 orang atau 37,50% sesudah ada Jalan Metro terjadi peningkatan menjadi 21 orang atau 52,50%. Sebaliknya pada responden dengan jumlah rata-rata ikan yang diperoleh responden antara 3 – 4 kg/trip sebanyak 16 orang atau 40,00% setelah ada Jalan Metro telah terjadi penurunan menjadi 14 orang atau 35,00%. Demikian pula dengan responden dengan jumlah rata-rata ikan yang diperoleh lebih dari 4 kg/trip sebanyak 9 orang atau 22,50% terjadi penurunan menjadi 7 orang dari 40 responden kelompok nelayan pencari ikan atau sebanyak 17,15%.

Secara keseluruhan dapat disimpulkan bahwa telah terjadi perubahan penurunan yang signifikan pada jumlah rata-rata ikan yang diperoleh responden dalam bekerja sebagai nelayan pencari ikan sesudah adanya Jalan Metro. Menurut sebagian besar responden mengatakan bahwa selain wilayah penangkapan yang ada sekarang sudah kurang produktif lagi juga karena pada wilayah penangkapan yang baru di luar perairan Teluk Losari yaitu Selat Makassar bahkan hingga ke wilayah kepulauan masih sulit mendapatkan ikan seperti dahulu lagi karena seringnya komoditas laut tersebut berpindah-pindah atau tidak menentu keberadaanya. Selain

itu, faktor usia yang banyak mendominasi responden kelompok ini juga merupakan variabel yang mendorong banyaknya jumlah responden yang mengalami penurunan jumlah rata-rata perolehan ikan yang didapat karena sebagian responden tidak mampu bekerja lebih maksimal seperti dahulu lagi.

Sedangkan untuk mengetahui perbandingan banyaknya jumlah rata-rata kerang yang diperoleh sebelum dan sesudah adanya Jalan Metro pada responden kelompok nelayan pencari kerang yang dihitung dalam satu trip dapat dilihat pada tabel 16 berikut ini :

Tabel 16 Jumlah rata-rata kerang yang diperoleh responden dalam satu trip

No	Jumlah rata-rata perolehan kerang dalam satu trip	Sebelum ada Jalan Metro		Sesudah ada Jalan Metro	
		Frekuensi (f)	Persentase (%)	Frekuensi (f)	Persentase (%)
1	< 3 kg/trip	19	44.19	29	67.44
2	3 – 4 kg/trip	20	46.51	14	32.56
3	> 4 kg/trip	4	9.30	0	0
Jumlah		43	100.00	43	100.00

Sumber : Data hasil pengolahan kuesioner, 2008

Tabel 16 di atas menunjukkan bahwa sebelum ada Jalan Metro jumlah rata-rata yang diperoleh responden kelompok nelayan pencari kerang yang tidak lebih dari 3 wadah/trip sebanyak 19 orang atau 44,19% setelah ada Jalan Metro meningkat menjadi 29 orang atau 67,44%. Sebaliknya pada responden dengan jumlah rata-rata perolehan kerang antara 3 – 4 wadah/trip sebanyak 20 orang atau 46.51% tetapi sesudah ada Jalan Metro terjadi penurunan menjadi 14 orang atau 32,56%. Demikian pula halnya pada responden dengan jumlah perolehan kerang yang lebih dari 4 wadah/trip sebanyak 4 orang atau 9,30% sesudah ada Jalan Metro dari 43

responden kelompok pencari kerang yang menjadi sampel penelitian tidak seorangpun yang dapat lagi memperoleh jumlah rata-rata perolehan kerang yang lebih dari 4 wadah/trip. Hal ini karena sebagian wilayah penangkapan yang selama ini dimanfaatkan oleh responden di lokasi penelitian tidak lagi menyediakan kerang laut yang berlimpah.

Secara keseluruhan dapat dikatakan bahwa jumlah rata-rata kerang yang diperoleh dalam satu trip pada responden kelompok nelayan pencari kerang setelah ada Jalan Metro di lokasi penelitian menunjukkan penurunan yang cukup signifikan. Seharusnya, kelompok nelayan pencari kerang ini diuntungkan dengan terjadinya pendangkalan di perairan tersebut karena kerang laut hidup dan berkembang di perairan pasang surut yang dangkal, akan tetapi realitas di lokasi penelitian menunjukkan bahwa sebagian dari komoditi hasil tersebut kini telah hilang dari habitatnya.

Adapun alasan dari sebagian besar dari kedua kelompok responden yang menjadi sampel penelitian mengatakan bahwa menurunnya perolehan kedua komoditas hasil laut tersebut merupakan dampak dari keberadaan Jalan Metro Tanjung Bunga yang mengakibatkan terjadinya penurunan kualitas air yang ditandai dengan hilangnya sebagian biota laut terutama pada bagian selatan perairan Teluk Losari. Hal ini pada gilirannya juga berdampak terhadap semakin berkurangnya komoditas pada kedua responden kelompok nelayan tersebut.

Sedangkan untuk mengetahui lebih jelasnya mengenai persepsi responden kedua kelompok nelayan tersebut terhadap dampak Jalan Metro menurut perubahan jumlah komoditas laut di lahan penangkapan sesudah adanya Jalan Metro dapat dilihat pada Tabel 17 berikut ini :

Tabel 17 Persepsi responden terhadap perubahan jumlah hasil laut di lahan penangkapan akibat keberadaan Jalan Metro Tanjung Bunga

No	Persepsi responden terhadap perubahan jumlah komoditi laut	Sesudah ada Jalan Metro			
		Pencari ikan	(%)	Pencari kerang	(%)
1	Berdampak	23	57.50	34	79.07
2	Kurang berdampak	13	32.50	9	20.93
3	Tidak berdampak	4	10.00	0	0
Jumlah		40	100.00	43	100.00

Sumber : Data hasil pengolahan kuesioner, 2008

Tabel 17 di atas menunjukkan bahwa sebagian besar responden dari kedua kelompok nelayan yang menjadi sampel penelitian mengatakan bahwa Jalan Metro merupakan faktor penyebab utama atau telah berdampak terhadap penurunan jumlah rata-rata perolehan hasil-hasil laut di lokasi penelitian, yaitu sebanyak 23 orang pada responden kelompok pencari ikan atau 57.50% dan berjumlah 34 orang pada responden pencari kerang atau sebanyak 79.07 %.

Selanjutnya sebanyak 13 orang responden kelompok pencari ikan atau 32.50% dan sebanyak 9 orang atau 20,93% pencari kerang yang mengatakan kurang berdampak atau terjadinya penurunan yang terjadi bukan karena keberadaan dari Jalan Metro tetapi akibat terjadinya sedimentasi sehingga mendangkalkan lahan penangkapan yang selama ini didominasi responden yang memiliki latar belakang pendidikan SLTA. Sedangkan hanya sebanyak 9 orang responden pencari kerang atau 20.93% karena sebagian besar responden yang ada kelompok ini bekerja sebagai nelayan sambilan dan sambilan tambahan atau pekerjaan nelayan yang merupakan pekerjaan sampingan tambahan saja.

Adapun responden yang mengatakan keberadaan Jalan Metro tidak berdampak terhadap penurunan jumlah rata-rata ikan yang diperoleh karena selama ini mereka tidak memanfaatkan lahan penangkapan di sekitar Jalan Metro tetapi di luar perairan Teluk, yaitu sebanyak 4 orang atau 10.00%.

Sedangkan dari jumlah 43 responden kelompok pencari kerang tidak seorompok yang mengatakan keberadaan Jalan Metro tidak berdampak terhadap aspek ekonomi mereka. Sebab pada kelompok inilah yang paling merasakan perubahan drastis dari penurunan perolehan kerang di lahan penangkapan setelah terbangunnya Jalan Metro dan mereka tidak memiliki alternatif lain untuk memilih dan mencari lokasi penangkapan baru.

5.3.2. Perubahan Jumlah Perolehan Penghasilan

Aspek perubahan jumlah rata-rata perolehan penghasilan sangat dipengaruhi oleh perubahan jumlah rata-rata perolehan hasil laut responden. Hal ini karena akibat adanya Jalan Metro Tanjung Bunga sehingga terjadi perubahan jumlah rata-rata hasil-hasil laut yang diperoleh responden yang dihitung dalam satu trip juga berimbas terhadap perubahan jumlah rata-rata perolehan penghasilan yang diukur dalam bentuk rupiah bersih karena hasil-hasil laut tersebut telah dijual kepada konsumen.

Adapun perubahan jumlah rata-rata perolehan penghasilan responden dari bekerja mencari ikan yang terjadi di lokasi penelitian sebelum dan sesudah ada Jalan Metro dihitung dalam satu trip lihat tabel 18 berikut ini :

Tabel 18 Perubahan jumlah perolehan penghasilan responden kelompok nelayan pencari ikan per trip

No	Jumlah rata-rata peroleh ikan dalam satu trip	Sebelum ada Jalan Metro		Sesudah ada Jalan Metro	
		(f)	(%)	(f)	(%)
1	< Rp. 50.000,-trip	16	40.00	19	47.50
2	Rp. 50.000 – 100.000,-trip	17	42.50	16	40.00
3	> Rp. 100.000 trip	7	17.50	5	12.50
Jumlah		40	100.00	40	100.00

Sumber : Data hasil pengolahan kuesioner, 2008

Tabel 18 di atas menunjukkan bahwa pada jumlah perolehan penghasilan responden yang tidak lebih dari Rp. 50.000/per trip, sebelum ada Jalan Metro Tanjung Bunga terdapat 16 orang atau 40.00% tetapi setelah ada Jalan Metro Tanjung Bunga terjadi peningkatan menjadi 19 orang atau 47.50%. sebaliknya, pada responden dengan jumlah rata-rata penghasilan yang diperoleh antara Rp. 50.000 – 100.000/trip sebanyak 17 orang atau 42.50% terjadi penurunan setelah ada Jalan Metro menjadi 16 orang atau 40.00%. Demikian pula pada responden jumlah perolehan penghasilan yang lebih dari Rp. 100.000/trip sebanyak 7 orang atau 17.50% kemudian juga terjadi penurunan menjadi 5 orang dari 40 jumlah responden kelompok nelayan ikan atau sebanyak 12.50%.

Sedangkan secara keseluruhan dapat dikatakan bahwa jumlah rata-rata penghasilan yang diperoleh dalam satu trip pada responden kelompok nelayan pencari ikan setelah ada jalan Metro di lokasi penelitian menunjukkan tidak terjadinya perubahan yang cukup signifikan terhadap penurunan penghasilan yang diperoleh.

Penurunan jumlah rata-rata perolehan penghasilan pada kelompok responden tersebut selain disebabkan oleh adanya penurunan jumlah rata-rata perolehan hasil-hasil laut di lokasi penelitian juga karena adanya peningkatan biaya yang dikeluarkan oleh responden. Hal ini terjadi karena responden harus mengeluarkan biaya BBM tambahan untuk melakukan pekerjaannya sebagai nelayan pencari ikan di wilayah penangkapan baru yang lokasinya berada di luar wilayah Teluk Losari, yaitu sekitar Selat Makassar bahkan sampai pada wilayah kepulauan. Sedangkan responden yang tidak memiliki perahu motor dan berusia lanjut hanya melakukan aktifitas di wilayah penangkapan di sekitar perairan Teluk Losari yang sebenarnya sudah tidak memungkinkan lagi untuk mendapatkan ikan sebanyak pada waktu Jalan Metro belum ada (lihat juga tabel 28).

Oleh karena itu, untuk mengetahui dampak dari perubahan jumlah rata-rata biaya operasional dikeluarkan terhadap perubahan jumlah rata-rata penghasilan yang diperoleh dalam bekerja sebagai nelayan pencari ikan sebelum dan sesudah adanya Jalan Metro Tanjung Bunga yang dihitung dalam satu trip dapat dilihat tabel 19 berikut ini :

Tabel 19 Perubahan biaya operasional responden nelayan pencari ikan per trip

No	Jumlah rata-rata peroleh ikan dalam satu trip	Sebelum ada Jalan Metro		Sesudah ada Jalan Metro	
		(f)	(%)	(f)	(%)
1	< Rp. 50.000,-trip	17	42.50	4	10.00
2	Rp. 50.000 – 100.000,-trip	18	45.00	21	52.50
3	> Rp. 100.000 trip	5	12.50	15	37.50
Jumlah		40	100.00	40	100.00

Sumber : Data hasil pengolahan kuesioner, 2008

Tabel 19 di atas menunjukkan bahwa pada responden yang menggunakan biaya operasional dalam bekerja sebagai nelayan pencari ikan dengan jumlah tidak lebih dari Rp. 5.000/trip sebelum ada Jalan Metro Tanjung Bunga sebanyak 17 orang atau 42.50% tetapi setelah ada Jalan Metro Tanjung Bunga terjadi penurunan menjadi 4 orang atau 10.00%. adapun masih terdapatnya responden yang mengeluarkan biaya operasional dalam bekerja sebagai nelayan pencari ikan walaupun tidak memiliki perahu maupun memiliki perahu yang tidak bermotor (lihat juga pada tabel 30) karena pada waktu-waktu tertentu responden ini harus mengeluarkan biaya untuk memperbaiki ataupun membeli peralatan yang menunjang pekerjaan sebagai nelayan.

Sebaliknya pada responden yang menggunakan biaya operasional dengan jumlah rata-rata antara Rp. 5.000 – 10.000/trip sebanyak 18 orang atau 45.50% setelah ada jalan Metro terjadi peningkatan menjadi 21 orang atau 52.50%. demikian hanya pada responden dengan jumlah biaya operasional lebih dari Rp. 10.000/trip sebelum ada Jalan Metro belum terdapat 5 orang atau 12.50% juga terjadi peningkatan setelah ada Jalan Metro menjadi 15 orang dari 40 jumlah responden kelompok nelayan pencari atau hanya sebanyak 37.50%.

Secara keseluruhan, maka dapatlah dikatakan bahwa telah terjadi perubahan yang menunjukkan peningkatan jumlah rata-rata dalam menggunakan biaya operasional untuk bekerja sebagai nelayan pencari ikan terutama terhadap responden yang menggunakan perahu motor. Adapun indikator peningkatan ini juga menjadi petunjuk bahwa setelah ada Jalan Metro ada penghasilan responden juga menurun akibat bertambahnya jumlah rata-rata biaya operasional pada responden kelompok nelayan pencari ikan. Hal ini terjadi karena jumlah rata-rata penghasilan yang diterima bersih harus dipotong dengan adanya penambahan biaya operasional tersebut.

Sedangkan dari pemaparan perubahan jumlah rata-rata perolehan penghasilan responden kelompok nelayan pencari ikan, terdapat hal menarik dari hasil investigasi

peneliti ke lokasi penelitian dimana terungkap bahwa penurunan jumlah rata-rata perolehan penghasilan pada responden kelompok nelayan pencari ikan masih sedikit diuntungkan dengan adanya peningkatan harga ikan setelah terbangunnya Jalan Metro Tanjung Bunga di lokasi penelitian.

Oleh karena itu, untuk mengetahui perbandingan perubahan penurunan jumlah rata-rata penghasilan responden kelompok nelayan pencari ikan sebelum dan sesudah adanya Jalan Metro yang terjadi di lokasi penelitian dikaitkan dengan peningkatan harga ikan di pasaran setelah ada jalan Metro menurut informan Nawir (Ketua LSM Masyarakat Miskin Kota Makassar) dalam sebuah wawancara mengungkapkan bahwa :

“Adapun terjadinya penurunan jumlah rata-rata perolehan ikan yang diikuti dengan semakin meningkatnya biaya operasional dalam satu trip yang terjadi setelah adanya Jalan Metro tidak terlalu banyak berdampak atau mempengaruhi terhadap perubahan pendapatan sebagian komunitas nelayan Mariso pada kurun waktu yang sama, karena masih diuntungkan dengan adanya kenaikan harga ikan yang di jual di pasaran setelah Jalan Metro ada, yaitu sebelum tahun 1997 dan sesudah ada Jalan Metro tahun 2002 harga berbeda karena harga ikan telah mahal”, (lihat juga tabel 15, 18, dan 19).

Walaupun demikian, penghasilan yang diperoleh dari hasil bekerjanya sebagai nelayan pencari ikan sudah tidak lagi mencukupi kebutuhan hidup keluarganya sehari-hari untuk aspek sekarang karena harga-harga kebutuhan pokok yang mereka konsumsi setiap hari turut meningkat seiring dengan kenaikan harga dari komoditas hasil laut responden. Hal ini berdampak terhadap pola konsumsi kebutuhan hidup keluarga sehari-hari.

Hal tersebut dapat dilihat pada tabel 20 mengenai perbandingan jumlah rata-rata perolehan penghasilan responden dalam satu trip terhadap konsumsi kebutuhan

hidup keluarganya sehari-hari responden kelompok nelayan pencari ikan sebelum dan sesudah adanya Jalan Metro berikut ini :

Tabel 20 Perbandingan perolehan penghasilan responden pencari ikan terhadap konsumsi kebutuhan hidup keluarga sehari-hari.

No	Penghasilan responden terhadap konsumsi kebutuhan hidup keluarga sehari-hari	Sebelum ada Jalan Metro		Sesudah ada Jalan Metro	
		(f)	(%)	(f)	(%)
1	Mencukupi	16	40.00	7	17.50
2	Kurang mencukupi	16	40.00	14	35
3	Tidak mencukupi	8	20.00	19	47.50
Jumlah		40	100.00	40	100.00

Sumber : Data hasil pengolahan kuesioner, 2008

Tabel 20 di atas menunjukkan bahwa sebelum ada Jalan Metro jumlah responden yang mengatakan bahwa jumlah rata-rata penghasilannya dari bekerja sebagai nelayan pencari ikan dalam satu trip mencukupi kebutuhan keluarganya sehari-hari sebanyak 16 orang atau 40.00% tetapi setelah ada Jalan Metro menurun menjadi 7 orang atau 17.50%. demikian pula halnya pada responden jumlah rata-rata penghasilan sebelum ada Jalan Metro kurang mencukupi kebutuhan keluarganya sehari-hari sebanyak 16 orang atau 40.00% tetapi setelah ada Jalan Metro juga terjadi penurunan menjadi 14 orang atau 35.00%. sebaliknya pada responden dengan jumlah rata-rata penghasilan yang tidak mencukupi kebutuhan keluarganya sehari-hari sebelum ada Jalan Metro sebanyak 8 orang atau 20.00% tetapi setelah ada Jalan Metro justru terjadi peningkatan menjadi 19 orang atau 47.50%. konsumsi biaya hidup keluarga sehari-hari yang terus meningkat juga menjadi pemicu sehingga kebutuhan dasar tersebut semakin tidak terpenuhi.

Adapun perubahan jumlah rata-rata perolehan penghasilan responden dari bekerja kerang yang terjadi di lokasi penelitian sebelum dan sesudah ada Jalan Metro dihitung per trip pada tabel 21 berikut ini ;

Tabel 21 Perubahan jumlah perolehan penghasilan responden kelompok nelayan pencari kerang per trip

No	Jumlah rata-rata perolehan penghasilan per trip	Sebelum ada Jalan Metro		Sesudah ada Jalan Metro	
		(f)	(%)	(f)	(%)
1	< Rp. 25.000/trip	19	44.19	30	69.77
2	Rp. 25.000 – 50.000/trip	20	46.51	13	30.23
3	> Rp. 50.000/trip	4	9.30	0	0
Jumlah		43	100.00	43	100.00

Sumber : Data hasil pengolahan kuesioner, 2008

Dari tabel 21 di atas menunjukkan bahwa perubahan yang terjadi pada perolehan penghasilan responden dengan jumlah tidak lebih dari Rp. 25.000/trip, sebelum ada Jalan Metro terdapat 19 orang atau 44.19% tetapi setelah ada Jalan Metro peningkatan menjadi 30 orang atau 69.77%. sebaliknya, pada responden yang jumlah rata-rata penghasilannya antara Rp. 25.000 – 50.000/trip tadinya sebelum ada Jalan Metro sebanyak 20 orang atau 46.51% tetapi setelah ada Jalan Metro justru terjadi penurunan menjadi 13 orang atau 30.32%. adapun pada responden dengan jumlah rata-rata perolehan penghasilan yang lebih dari Rp. 50.000/trip sebelum ada Jalan Metro sebanyak 4 orang atau 9.30% kemudian setelah ada Jalan Metro tidak terdapat seorangpun lagi dari kelompok nelayan ini yang dapat memperoleh jumlah penghasilan sebanyak itu di lokasi penelitian.

Secara keseluruhan dapat dikatakan bahwa setelah terjadi perubahan yang menunjukkan penurunan yang signifikan terhadap penghasilan yang diperoleh oleh

responden kelompok nelayan pencari kerang di lokasi penelitian setelah ada jalan Metro. Hal tersebut terjadi karena kelompok ini yang sangat rentan dengan perubahan aspek yang terjadi setelah ada jalan Metro di lokasi penelitian. Walaupun terjadi kenaikan harga kerang laut tersebut tetapi hal ini diikuti pula dengan drastisnya penurunan jumlah rata-rata komoditas laut yang mereka peroleh dalam satu trip. Hal tersebut telah menjadikan pola konsumsi hidup yang sebelum ada Jalan Metro tidak terpenuhi, semakin tidak mencukupi setelah terbangunnya jalan Metro.

Sedangkan untuk mengetahui lebih jelas dari persoalan tersebut dapat dilihat tabel 22 mengenai perbandingan perolehan penghasilan responden dalam satu trip terhadap konsumsi kebutuhan hidup keluarganya sehari –hari sebelum dan sesudah adanya Jalan Metro berikut ini :

Tabel.22 Perolehan penghasilan responden terhadap konsumsi kebutuhan hidup keluarga sehari-hari.

No	Penghasilan responden terhadap konsumsi kebutuhan hidup keluarga sehari-hari	Sebelum ada Jalan Metro		Sesudah ada Jalan Metro	
		(f)	(%)	(f)	(%)
1	Mencukupi	19	44.19	0	0
2	Kurang mencukupi	20	46.51	8	18.60
3	Tidak mencukupi	4	9.30	35	81.40
Jumlah		43	100.00	43	100.00

Sumber : Data hasil pengolahan kuesioner, 2008

Tabel 22 di atas menunjukkan bahwa sebelum ada Jalan Metro jumlah responden yang mengatakan bahwa penghasilannya dari bekerja sebagai nelayan pencari kerang dalam satu trip mencukupi kebutuhan keluarganya sehari-hari sebanyak 19 orang atau 44.19% tetapi setelah ada Jalan Metro tidak seorangpun yang dapat memenuhi kebutuhan hidupnya. Kemudian jumlah responden yang

penghasilannya dari bekerja sebagai nelayan pencari kerang kurang mencukupi kebutuhan keluarganya sehari-hari sebanyak 20 orang atau 46.51% tetapi setelah ada jalan Metro menurun menjadi 8 orang atau 18.60%. Selanjutnya, jumlah responden yang penghasilannya dari bekerja sebagai nelayan pencari kerang tidak mencukupi kebutuhan keluarganya sehari-hari sebanyak 4 orang atau 9.30% tetapi setelah ada Jalan Metro meningkat menjadi 35 orang atau 81.40%. Konsumsi biaya hidup keluarga sehari-hari yang terus meningkat juga menjadi pemicu sehingga kebutuhan dasar tersebut semakin tidak terpenuhi.

5.3.3. Perubahan status Pekerjaan dan Alih Profesi

Aspek perubahan status dan alih profesi merupakan jumlah responden yang sebelum ada Jalan Metro pekerjaan nelayan merupakan pekerjaan pokok kemudian sesudah ada jalan Metro dibangun pekerjaan pokoknya bukan lagi sebagai nelayan dan lebih jauh lagi pekerjaan sebagai nelayan sudah ditinggalkannya. Dampak dari keberadaan Jalan Metro terhadap penurunan jumlah rata-rata penghasilan yang diperoleh responden walaupun perubahan yang terjadi relatif kecil tetapi sangat berpengaruh terhadap aspek ekonomi responden.

Penurunan jumlah rata-rata perolehan penghasilan responden dari pekerjaan pokoknya sebagai nelayan yang diikuti oleh semakin bertambahnya beban tanggungan responden karena adanya perubahan pola konsumsi dan juga pertambahan jumlah anggota keluarga sehingga dalam upaya memenuhi kebutuhan hidup keluarganya sehari-hari responden harus mencari pekerjaan sampingan hingga alih profesi ke profesi lain.

Permasalahan tersebut tetap menuai dampak negatif karena pada umumnya komunitas nelayan Mariso tidak memiliki keahlian lain selain bekerja sebagai nelayan disamping permasalahan modal yang melingkupi permasalahan ekonomi komunitas nelayan Mariso di lokasi penelitian.

Sedangkan untuk mengetahui perubahan perbandingan jumlah populasi penduduk yang melakukan alih profesi sesudah adanya Jalan Metro di lokasi penelitian dapat dilihat pada tabel 23 berikut ini :

Tabel.23 Perbandingan jumlah populasi komunitas nelayan Mariso sebelum & sesudah adanya Jalan Metro menurut perubahan jenis pekerjaan.

No	Nama kelurahan dan rukun warga	Sebelum ada Jalan Metro		Sesudah ada Jalan Metro	
		(f)	(%)	(f)	(%)
1	Nelayan RW 01 dan 05 Kelurahan Lette	114	44.36	46	17.90
2	Non-nelayan RW 01 dan 05 Kelurahan Lette	-	-	68	26.45
3	Nelayan RW 05 dan 08 Kelurahan Penambungan	143	55.64	78	30.35
4	Non-nelayan RW 05 dan 08 Kelurahan Penambungan	-	-	65	25.29
Jumlah		257	100.00	257	100.00

Sumber : Daftar isian Kelurahan Lette dan Penambungan tahun 2006, Amdal Regional Kawasan Tanjung Bunga (1997) dan data hasil pengolahan kuesioner (2008).

Dari tabel 23 di atas menunjukkan bahwa sesudah terbangunnya Jalan Metro telah terjadi perubahan yang signifikan terhadap perubahan jenis pekerjaan atau alih profesi, dari yang tadinya nelayan setelah ada Jalan Metro bekerja bukan sebagai nelayan di lokasi penelitian. Hal ini terlihat dari jumlah populasi dengan jenis pekerjaan sebagai nelayan sebelum ada Jalan Metro di Kelurahan Lette RW 01 dan 05 sebanyak 114 orang atau 44.36% kemudian sesudah ada Jalan Metro menurun

menjadi 46 orang atau 17.90% dari 257 jumlah populasi penduduk di Kelurahan Lette dan Penambungan Kecamatan Mariso Kota Makassar.

Sehingga diketahui bahwa sebelum adanya Jalan Metro jumlah populasi penduduk yang ada di RW 01 dan 05 Kelurahan Lette' sebanyak 114 orang nelayan atau 44.36% kemudian setelah ada jalan Metro menurun karena sebagian besar dari populasi komunitas nelayan Mariso tersebut melakukan perubahan jenis pekerjaannya menjadi non-nelayan, yaitu berjumlah 68 orang non-nelayan atau sebanyak 26.46% dari jumlah 257 populasi total populasi penduduk menurut jenis pekerjaan di lokasi penelitian.

Demikian pula yang terjadi pada RW 05 dan 08 Kelurahan Penambungan sebelum ada Jalan Metro jumlah populasi penduduk sebanyak 143 orang nelayan atau 55.64% kemudian setelah ada Jalan Metro juga menurun karena sebagian kecil penduduknya melakukan perubahan jenis pekerjaan atau alih profesi menjadi non-nelayan, yaitu menjadi 65 orang non-nelayan atau 25.29% dari jumlah 257 populasi total populasi penduduk menurut jenis pekerjaan di lokasi penelitian.

Adapun jenis pekerjaan yang terjadi di lokasi penelitian juga dilatar belakangi oleh faktor penurunan jumlah rata-rata penghasilan yang diperoleh oleh komunitas nelayan Mariso dimana jumlah rata-rata penghasilan yang diperoleh komunitas Mariso setelah adanya Jalan Metro sudah tidak memadai lagi untuk menopang kebutuhan keluarganya sehari-hari karena telah terjadi peningkatan biaya hidup keluarga.

Selain itu, besarnya jumlah populasi masyarakat yang melakukan alih profesi karena didorong oleh faktor peluang kesempatan kerja yang diberikan oleh pihak pengembang kepada sebagian besar di lokasi penelitian yang telah merekrut tenaga kerja tetap, seperti tenaga keamanan (Satpam) perusahaan (PT. GMTDC Tanjung Bunga). Hal ini juga merupakan variabel lain yang mendorong sebagian kecil

komunitas nelayan di lokasi penelitian untuk beralih kepada pekerjaan lain yang bukan nelayan.

Adapun sebagian kecil lainnya yang tetap bekerja sebagai nelayan karena hanya diberi pekerjaan temporer pada tahap kegiatan pra-konstruksi dan tahap konstruksi dari pembangunan Jalan Metro seperti tenaga buruh mengisi pasir dan pengangkat pasir ke pinggir tanggul jalan untuk pemasangan kitsdam talud, serta pekerjaan pengurugan, pembuatan gorong-gorong. Tetapi setelah Jalan Metro selesai dibangun responden ini kembali bekerja sebagai nelayan. Sedangkan selebihnya memang tidak memiliki kemampuan modal maupun keahlian lain selain bekerja sebagai nelayan. Oleh karena itu, populasi komunitas nelayan yang ada di lokasi penelitian masih tersisa relatif cukup banyak.

Selain itu, juga terjadinya perubahan status pekerjaan sesudah ada Jalan Metro di lokasi penelitian yang ditandai dengan masih banyaknya terdapat responden yang melakukan pekerjaan utamanya sebagai nelayan sebelum ada Jalan Metro, tetapi setelah Jalan Metro terbangun bergeser menjadi nelayan sambilan hingga berubah menjadi nelayan sambilan yang bekerja sebagai nelayan hanya pada waktu-waktu tertentu saja.

Sedangkan untuk lebih jelasnya mengenai perubahan status pekerjaan responden sebelum dan sesudah ada Jalan Metro di lokasi penelitian dapat dilihat pada tabel 24 berikut ini :

Tabel.24 Perubahan status pekerjaan sebagai nelayan dan sesudah ada Jalan Metro.

No	Status pekerjaan responden	Sebelum ada Jalan Metro		Sesudah ada Jalan Metro	
		(f)	(%)	(f)	(%)
1	Pekerjaan pokok	68	81.93	51	61.45
2	Pekerjaan sampingan	10	12.05	25	30.12
3	Pekerjaan sampingan tambahan	5	6.02	7	8.43
Jumlah		83	100.00	83	100.00

Sumber : Data hasil pengolahan kuesioner, 2008

Di tabel 24 di atas menunjukkan bahwa sebagian besar responden pada lokasi penelitian sebelum dan sesudah adanya Jalan Metro melakukan perubahan pekerjaan sebagai nelayan. Sebelum ada Jalan Metro jumlah responden yang status pekerjaan pokoknya adalah sebagai nelayan sebanyak 68 orang atau 81.93% tetapi setelah ada jalan Metro menurun menjadi 51 orang atau 61.45%. Sebaliknya pada jumlah responden yang menjadikan pekerjaan nelayan sebagai pekerjaan sampingan sebanyak 10 orang lalu setelah ada Jalan Metro meningkat menjadi 25 orang atau 30.12%. demikian halnya pada jumlah responden yang menjadikan pekerjaan nelayan sebagai pekerjaan sampingan tambahan sebanyak 5 orang atau 6.02% juga terjadi peningkatan menjadi 7 orang atau sebanyak 8.43% dari 83 jumlah total responden.

Secara keseluruhan dapat disimpulkan bahwa sesudah ada Jalan Metro sebagian besar kedua kelompok responden dengan berbagai alasan mengalami perubahan waktu yang digunakannya dalam bekerja sebagai nelayan. Responden yang tadinya menghabiskan waktunya untuk bekerja sebagai nelayan penuh kemudian beralih kepada pekerjaan lain yang bukan nelayan karena pekerjaan utamanya yang dilakukan selama ini sebagai nelayan di lokasi penelitian jumlah rata-

rata penghasilan yang diperolehnya dalam satu trip sudah tidak dapat lagi mencukupi kebutuhan keluarga sehari-hari.

Hal ini didorong oleh faktor peningkatan kebutuhan keluarga yang diikuti dengan penurunan jumlah rata-rata penghasilan responden yang pada gilirannya berdampak pada kehidupan keluarganya sehari-hari sehingga kedua kelompok nelayan ini beradaptasi untuk menghadapi perubahan aspek yang terjadi dengan melakukan pekerjaan tambahan lain untuk menopang kekurangan kebutuhan keluarganya sehari-hari.

Sedangkan dalam melakukan pekerjaan barunya yang bukan nelayan, responden masih harus menghadapi kendala karena adanya faktor latar belakang seperti minat dan bakat serta juga kemampuan baik modal usaha maupun latar belakang keahlian dan pengalaman serta pendidikan yang dimiliki responden untuk menekuni pekerjaan lain selain nelayan.

Oleh karena itu, untuk mengetahui jumlah responden menurut minat, bakat serta kemampuan yang dimiliki untuk melakukan pekerjaan lain yang bukan nelayan sesudah adanya Jalan Metro di lokasi penelitian dapat dilihat pada tabel 25 berikut ini

Tabel.25 Jumlah responden yang mampu melakukan pekerjaan selain nelayan.

No	Kemampuan untuk melakukan pekerjaan selain nelayan	Sesudah ada Jalan Metro			
		Pencari ikan		Pencari kerang	
		(f)	(%)	(f)	(%)
1	Mampu	6	15.00	21	48.84
2	Kurang mampu	9	22.50	15	34.88
3	Tidak mampu	25	62.50	7	16.28
Jumlah		40	100.00	43	100.00

Sumber : Data hasil pengolahan kuesioner, 2008

Dari tabel 25 di atas terlihat bahwa jumlah responden menurut kemampuan yang dimilikinya untuk melakukan perubahan status pekerjaan pokoknya bukan sebagai nelayan yang terjadi di lokasi penelitian setelah ada Jalan Metro, yaitu pada responden kelompok nelayan pencari ikan yang mampu melakukan pekerjaan lain yang bukan sebagai nelayan berjumlah 6 orang atau sebanyak 15.00% sedangkan pada kelompok nelayan pencari kerang berjumlah 21 orang atau sebanyak 48.84%. Pada responden kelompok ini sebenarnya telah memiliki pekerjaan lain tetapi bekerja sebagai nelayan merupakan pekerjaan sampingan.

Kemudian pada responden kelompok nelayan pencari ikan yang kurang mampu melakukan pekerjaan lain selain pekerjaan sebagai nelayan berjumlah 9 orang atau 22.50% sedangkan pada kelompok nelayan pencari kerang berjumlah 15 orang atau 34.88%. Sedangkan pada kelompok ini yang bekerja sebagai nelayan merupakan pekerjaan utamanya tetapi penghasilannya tidak mencukupi sehingga melakukan pekerjaan sampingan lain.

Selanjutnya pada responden kelompok nelayan pencari ikan yang tidak mampu melakukan pekerjaan lain selain bekerja sebagai nelayan berjumlah 25 orang atau 62.50% yang ditinjau dari aspek usia dan latarbelakang pendidikan memang tidak memiliki kemampuan untuk bekerja dibidang usaha lain selain bekerja sebagai nelayan pencari ikan, sedangkan pada kelompok nelayan pencari kerang berjumlah 7 orang atau 16.28% juga dari disamping faktor usia dan masalah gender juga latar belakang pendidikan serta masalah permodalan yang menjadi kendala untuk mencari pekerjaan sampingan lain sebagai upaya untuk menopang kebutuhan keluarganya sehari-hari yang semakin tidak mencukupi.

Secara keseluruhan dapat disimpulkan bahwa sebagian besar dari kedua kelompok responden tersebut terutama dari responden kelompok nelayan pencari ikan tidak memiliki kemampuan lain selain bekerja sebagai nelayan di samping faktor usia dan latarbelakang pendidikan yang mayoritas dimiliki responden rata-rata

berpendidikan rendah serta masalah gender, dan juga alasan permodalan yang melingkupinya sehingga responden kelompok ini tidak mampu membuka usaha mandiri seperti buka usaha warung juga pekerjaan jasa lain seperti buruh bangunan yang dari aspek jumlah rata-rata penghasilan yang diperolehnya kurang menjanjikan untuk dapat memenuhi kebutuhan keluarganya sehari-hari. Hal tersebutlah yang menjadikan masih terdapat banyak jumlah populasi penduduk di lokasi penelitian yang memilih pekerjaan pokoknya sebagai nelayan.

5.3.4. Konflik Pemanfaatan Lahan

Konflik pemanfaatan lahan yang terjadi di lokasi penelitian sebelum dan sesudah adanya Jalan Metro merupakan konflik antar stakeholder, yaitu antara pihak pengembang jalan Metro Tanjung Bunga dengan sebagian kelompok komunitas nelayan Mariso yang sama-sama memanfaatkan lahan atau ruang di perairan Teluk Makassar.

Sejak tahap kegiatan pra-konstruksi dan konstruksi dari proyek pembangunan Jalan Metro tersebut telah terjadi benih-benih konflik di antara kedua pihak karena lahan penangkapan dan jalur yang selama ini responden gunakan telah dipagari dan ditutup oleh pihak pengembang. Selain itu, pada proses kegiatan selanjutnya dilakukan penimbunan dan pembuatan pondasi dasar jalan tersebut. Hal ini menimbulkan perubahan lingkungan di perairan Teluk Losari yang pada gilirannya berdampak lebih lanjut terhadap perubahan aspek sosial ekonomi komunitas nelayan Mariso.

Oleh karena itu, pihak komunitas nelayan Mariso yang merasa dirugikan melalui perwakilannya melakukan protes terhadap aspek yang terjadi. Hal ini diungkapkan oleh Simon dalam wawancara berikut ini :

“DPRD Kota Makassar setelah menerima aspirasi komunitas nelayan Mariso selanjutnya memanggil pihak Pengembang PT. GMTDC untuk klarifikasi. Dari hasil pertemuan tersebut di sepakati konflik yang telah dinyatakan selesai

dan pihak komunitas nelayan Mariso menerima aspek tersebut sebagai keadaan sementara. Selanjutnya, pihak PT. GMTDC berjanji nantinya akan membangun sembilan buah terowongan yang dapat dilalui oleh dua sekaligus kapal yang berukuran besar, tetapi setelah Jalan Metro terbangun, pihak pengembang hanya menyediakan sebuah fasilitas terowongan yang relatif kecil karena hanya dapat dilalui satu kapal”.

Sedangkan untuk mengetahui jumlah responden yang pernah terlibat dalam konflik permasalahan lahan dengan pihak pengembang Jalan Metro yang terjadi sesudah ada Jalan Metro di lokasi penelitian dapat dilihat pada tabel 26 berikut ini :

Tabel.26 Jumlah responden yang terlibat dalam konflik permasalahan lahan yang terjadi di lokasi penelitian.

No	Keterlibatan konflik responden dalam permasalahan lahan	Sesudah ada Jalan Metro			
		Pencari ikan		Pencari kerang	
		(f)	(%)	(f)	(%)
1	Tidak pernah berkonflik	4	10.00	0	0
2	Kadang-kadang berkonflik	36	90.00	11	25.58
3	Sering berkonflik	0	0	32	74.42
Jumlah		40	100.00	43	100.00

Sumber : Data hasil pengolahan kuesioner, 2008

Tabel 26 di atas menunjukkan bahwa sebagian besar responden yang dijadikan sampel penelitian menyatakan setelah ada Jalan Metro tidak pernah terlibat dalam suatu konflik permasalahan lahan dengan pihak pengembang Jalan Metro di lokasi penelitian. Hal ini ditunjukkan dengan sebanyak 4 orang atau 10% dari 40 responden pencari ikan dan dari 43 responden pencari kerang, tidak seorangpun yang tidak pernah mengalami konflik dengan pihak pengembang Jalan Metro.

Kemudian jumlah responden yang menyatakan setelah ada Jalan Metro kadang-kadang terlibat konflik dengan pihak pengembang Jalan Metro sebanyak 36

orang atau 90.00% dari 40 responden pencari ikan dan 11 orang atau 25.28% dari 43 responden pencari kerang. Adapun jumlah responden yang menyatakan setelah ada Jalan Metro sering terlibat konflik dengan pihak pengembang Jalan Metro tidak terdapat seorangpun pada responden pencari ikan sedangkan pada responden pencari kerang terdapat 32 orang atau 74.42%.

5.3.5. Perubahan Lokasi Wilayah Penangkapan

Aspek perubahan lokasi wilayah penangkapan responden yang terjadi sesudah ada Jalan Metro di lokasi penelitian merupakan perubahan lokasi yang dihitung menurut jauhnya jarak lokasi lahan penangkapan responden kelompok pencari ikan. Hal ini disebabkan oleh berkurangnya jumlah hasil-hasil laut di wilayah penangkapan yang selama ini responden manfaatkan sehingga responden dalam bekerja sebagai nelayan harus pindah lokasi wilayah penangkapannya di sekitar Selat Makassar bahkan ada yang sampai ke wilayah kepulauan.

Adapun perubahan lokasi wilayah penangkapan nelayan pencari ikan sebelum dan sesudah ada Jalan Metro dapat dilihat pada tabel 27 berikut ini :

Tabel 27. Perubahan lokasi wilayah penangkapan dalam bekerja sebagai nelayan pencari ikan

No	Lokasi wilayah penangkapan	Sebelum ada Jalan Metro		Sesudah ada Jalan Metro	
		(f)	(%)	(f)	(%)
1	Di sekitar perairan (<500 m laut)	17	42.50	4	10.00
2	Di tengah perairan (500 – 1000 m laut)	18	45.00	21	52.50
3	Diluar perairan (>1000 m laut)	5	12.50	15	37.50
Jumlah		40	100.00	40	100.00

Sumber : Data hasil pengolahan kuesioner, 2008

Tabel 27 di atas menunjukkan bahwa responden kelompok nelayan pencari ikan yang memanfaatkan wilayah penangkapan dengan jarak tidak lebih dari 500 meter dan bibir pantai sebelum ada Jalan Metro berjumlah 17 orang atau 42.5% setelah ada Jalan Metro terjadi penurunan menjadi 4 orang atau 10%. Sebaliknya pada responden kelompok nelayan pencari ikan yang memanfaatkan wilayah penangkapan dengan jarak 500 – 1000 meter sebanyak 18 orang atau 45% justru terjadi peningkatan menjadi 21 orang atau 52%. Demikian pula halnya dengan responden kelompok nelayan pencari ikan yang memanfaatkan wilayah penangkapan dengan jarak lebih dari 1000 meter sebanyak 5 orang atau 12% juga terjadi peningkatan menjadi 15 orang atau 37%.

Secara keseluruhan dapat dikatakan bahwa setelah ada Jalan Metro telah terjadi peningkatan yang signifikan menurut jumlah responden yang melakukan perubahan lokasi wilayah penangkapan untuk bekerja sebagai nelayan pencari ikan di lokasi penelitian yang ditandai dengan meningkatnya jumlah responden yang melakukan relokasi dengan penambahan jarak wilayah penangkapan setelah ada jalan Metro terbangun.

Adapun kurangnya responden pada kelompok ini yang memanfaatkan wilayah penangkapan pada jarak lokasi kurang dari 500 meter karena pada jarak tersebut sudah teramat sulit untuk mendapatkan ikan sehingga sebagian besar dari kelompok nelayan ini walaupun harus menambah biaya operasional lebih memilih wilayah penangkapan di sekitar Selat Makassar hingga ke wilayah kepulauan. Hal tersebut merupakan salah satu faktor penyebab menurunnya jumlah rata-rata perolehan penghasilan pada responden kelompok nelayan pencari ikan yang terjadi di lokasi penelitian.

Sedangkan perubahan lokasi wilayah penangkapan dalam bekerja sebagai nelayan pencari kerang yang terjadi di lokasi penelitian sebelum dan sesudah ada Jalan Metro dapat dilihat pada tabel 28 berikut ini :

Tabel.28 Perubahan lokasi wilayah penangkapan dalam bekerja sebagai nelayan pencari kerang

No	Lokasi wilayah penangkapan	Sebelum ada Jalan Metro		Sesudah ada Jalan Metro	
		(f)	(%)	(f)	(%)
1	Di pinggir perairan (<100 m laut)	29	67.44	24	55.82
2	Di tengah perairan (100 – 200 m laut)	14	32.56	15	34.88
3	Diluar perairan (>200 m laut)	0	0	4	9.30
Jumlah		43	100.00	43	100.00

Sumber : Data hasil pengolahan kuesioner, 2008

Tabel 28 di atas menunjukkan bahwa responden kelompok nelayan pencari kerang yang memanfaatkan wilayah penangkapan dengan jarak tidak lebih dari 100 meter dari bibir pantai sebelum ada Jalan Metro berjumlah 29 orang atau 67.44% setelah ada Jalan Metro terjadi penurunan menjadi 24 orang atau 55.82%. adapun alasan responden ini yang memanfaatkan wilayah penangkapan jarak yang kurang dari 100 meter karena pada jarak lokasi antara 100 hingga lebih dari 200 meter di lokasi penelitian disamping pada jarak wilayah penangkapan tersebut kedalam air dapat melebihi 2 meter. Selain itu, juga karena aktifitas pekerjaan mencari kerang harus berada perairan pasang surut dengan kedalaman tertentu.

Adapun responden kelompok nelayan pencari kerang yang memanfaatkan wilayah penangkapan dengan jarak antara 100 – 200 meter sebelum ada jalan Metro terdapat 14 orang atau 32.56% kemudian terjadi peningkatan setelah ada Jalan Metro menjadi 15 orang atau 34.88%. sedangkan pada wilayah penangkapan dengan jarak lebih dari 200 meter sebelum ada Jalan Metro belum terdapat seorangpun responden dari kelompok nelayan ini nanti setelah Jalan Metro ada sebanyak 4 orang atau 9.30%. Menurut responden yang memanfaatkan jarak yang lebih dari 100 meter ini,

pada jarak yang lebih mendekati bibir Pantai Losari tersebut telah dipadati oleh pencari kerang lain.

Secara keseluruhan dapat dikatakan bahwa setelah ada Jalan Metro tidak terlihat adanya peningkatan yang signifikan menurut jumlah responden yang melakukan perubahan lokasi wilayah penangkapan untuk bekerja sebagai nelayan pencari kerang dilokasi penelitian.

Hal ini karena relokasi yang terjadi hanya merupakan pola perpindahan dalam memanfaatkan wilayah penangkapan dengan jarak relatif sama di sekitar Jalan Metro tersebut, yaitu sebelum ada Jalan Metro wilayah penangkapannya terletak di bagian selatan dari letak jalan Metro kemudian setelah ada jalan Metro aktifitas penangkapannya pindah ke bagian utara.

5.3.6. Perubahan Penggunaan Fasilitas dalam Bekerja

Perubahan penggunaan fasilitas yang dilakukan responden setelah ada jalan Metro merupakan upaya strategi dalam menghadapi perubahan aspek yang terjadi di lokasi penelitian. Adapun perubahan penggunaan fasilitas yang dimaksud adalah perubahan penggunaan atau tidak menggunakan perahu baik yang bermotor maupun perahu tanpa motor sebagai menunjang kemudahan responden dalam bekerja sebagai nelayan di lokasi penelitian.

Sedangkan untuk mengetahui untuk jelasnya mengenai perubahan penggunaan fasilitas dalam menunjang pekerjaan sebagai nelayan pencari ikan di lokasi penelitian dapat dilihat pada tabel 29 berikut ini :

Tabel.29 Perubahan penggunaan fasilitas dalam bekerja sebagai nelayan pencari ikan

No	Fasilitas operasional yang digunakan	Sebelum ada Jalan Metro		Sesudah ada Jalan Metro	
		(f)	(%)	(f)	(%)
1	Tanpa menggunakan perahu	5	12.50	4	10.00
2	Perahu tanpa motor	18	45.00	21	52.50
3	Perahu motor	17	42.50	15	37.50
Jumlah		40	100.00	40	100.00

Sumber : Data hasil pengolahan kuesioner, 2008

Dari tabel 23 di atas menunjukkan bahwa pada waktu Jalan Metro belum dibangun yang tidak menggunakan perahu terdapat 5 orang atau 12.50% kemudian terjadi penurunan setelah ada Jalan Metro menjadi 4 orang atau 10.00% saja. Hal ini terjadi karena untuk melakukan aktifitasnya mencari ikan di wilayah penangkapan di sekitar Selat Makassar hingga wilayah kepulauan responden ini harus menggunakan perahu pada perairan yang memiliki kedalaman dasar lebih dari 2 meter.

Sebaliknya, pada responden yang bekerja menggunakan perahu tanpa motor sebelum ada Jalan Metro sebanyak 18 orang atau 45.00% setelah ada Jalan Metro juga terjadi peningkatan menjadi 21 orang atau 52.50%. Hal ini terjadi karena adanya peralihan dari responden yang tadinya tidak menggunakan perahu bermotor pada waktu belum ada jalan Metro kemudian menggunakan perahu tanpa motor.

Sedangkan pada responden yang bekerja sebagai nelayan pencari ikan dengan menggunakan perahu bermotor sebelum ada Jalan Metro berjumlah 17 orang atau 42.50% tetapi setelah ada jalan Metro menurun menjadi 15 orang atau 37.50%. Hal ini terjadi karena responden pada kelompok ini melakukan upaya penekanan terhadap pengeluaran biaya operasional dalam bekerja sebagai nelayan pencari ikan di wilayah yang lebih jauh, yaitu keluar dari perairan Teluk Losari. Di samping itu, kebijakan

pemerintah kenaikan dalam menaikkan harga BBM di pasaran dalam negeri juga merupakan faktor responden untuk tidak menggunakan perahu bermotor lagi.

Secara keseluruhan dapat disimpulkan bahwa sesudah ada Jalan Metro telah terjadi perubahan yang signifikan terhadap penurunan penggunaan fasilitas dalam bekerja sebagai nelayan pencari ikan di lokasi penelitian yang ditandai dengan penurunan responden dalam menggunakan fasilitas untuk menunjang pekerjaannya sebagai nelayan pencari ikan di wilayah penangkapan baru. Hal tersebut terjadi karena keberadaan Jalan Metro telah menimbulkan dampak terhadap perubahan aspek lingkungan di wilayah penangkapan yang selama ini responden memanfaatkan untuk memperoleh ikan sehingga responden harus menambah biaya operasional.

5.3.7. Perubahan Penggunaan Waktu dalam Bekerja

Perubahan penggunaan waktu dalam bekerja merupakan perubahan penggunaan waktu dalam bekerja sebagai nelayan di lokasi penelitian yang dihitung dalam satu trip. Hal ini disebabkan oleh perubahan lingkungan yang terjadi di wilayah penangkapan setelah adanya jalan Metro. Perubahan penggunaan waktu dalam bekerja yang terjadi di lokasi penelitian setelah ada jalan Metro disebabkan karena terjadinya relokasi pada wilayah penangkapan dan juga karena harus mengejar target perolehan pendapatan sehingga responden harus penambahan waktu bekerjanya sebagai nelayan.

Adapun perubahan penggunaan waktu dalam bekerja sebagai nelayan pencari ikan di lokasi penelitian sebelum dan sesudah adanya Jalan Metro yang dihitung per trip dapat dilihat pada tabel 30 berikut ini :

Tabel.30 Distribusi responden menurut perubahan penggunaan waktu dalam bekerja sebagai nelayan pencari ikan dalam satu trip

No	Jumlah waktu yang digunakan dalam bekerja	Sebelum ada Jalan Metro		Sesudah ada Jalan Metro	
		(f)	(%)	(f)	(%)
1	< 6 jam/trip	17	42.50	4	10.00
2	6 – 12 jam/trip	18	45.00	20	50.00
3	> 12 jam/trip	5	12.50	16	40.00
Jumlah		40	100.00	40	100.00

Sumber : Data hasil pengolahan kuesioner, 2008

Tabel 30 di atas menunjukkan bahwa jumlah responden yang menggunakan waktunya dalam bekerja sebagai nelayan pencari ikan yang tidak lebih dari 6 jam/trip sebelum dan sesudah ada jalan Metro sebanyak 17 orang atau 42.50% kemudian terjadi penurunan setelah ada Jalan Metro menjadi 4 orang atau 10.00%. Adapun jumlah responden yang tersisa pada kelompok ini didominasi oleh responden yang latarbelakang usia lanjut sehingga responden ini sudah tidak mampu untuk bekerja lebih lama dari waktu tersebut justru setelah adanya jalan matero responden mengurangi waktunya bekerjanya sebagai nelayan pencari ikan.

Selanjutnya jumlah responden yang menggunakan waktunya dalam bekerja sebagai nelayan pencari ikan rata-rata antara 6 – 12 jam/trip sebelum ada Jalan Metro sebanyak 18 orang atau 45.00% kemudian terjadi peningkatan setelah ada Jalan Metro menjadi 20 orang atau 50.00%. Sedangkan kecilnya peningkatan yang terjadi juga disebabkan karena responden yang terdapat pada kelompok didominasi oleh responden yang telah berusia lanjut. Selain itu, juga terdapat responden yang status pekerjaannya sebagai nelayan sampingan yang bekerja hanya menggunakan separuh waktunya.

Demikian halnya pada jumlah responden yang menggunakan waktu bekerjanya yang lebih dari 12 jam/trip sebelum ada Jalan Metro terdapat 5 orang atau 12.50% kemudian setelah ada Jalan Metro terjadi peningkatan drastis menjadi 16 orang atau 40.00%. Responden yang ada pada kelompok ini juga didominasi oleh responden yang pekerjaannya pokoknya nelayan penuh. Selain itu, faktor kebutuhan keluarga sehari-hari yang terus mendesak sehingga responden harus menambah waktunya dalam bekerja di samping tidak memiliki keahlian lain untuk mencari pekerjaan tambahan.

Secara keseluruhan dapat disimpulkan bahwa telah terjadi perubahan peningkatan waktu dalam bekerja sebagai nelayan pencari ikan di lokasi penelitian sesudah ada Jalan Metro yang dihitung dalam satu trip. Hal ini terjadi karena sebagian dari responden pencari ikan ini setelah ada jalan Metro wilayah penangkapannya lebih jauh jaraknya sehingga responden ini harus mengalami peningkatan waktu untuk menempuh lokasi wilayah penangkapan tersebut. Selain itu, akibat adanya desakan ekonomi keluarga sehingga responden banyak menambah waktu kerjanya untuk mengejar target jumlah rata-rata ikan yang diperolehnya. Sedangkan untuk lebih jelasnya ikuti hasil wawancara dengan Simon berikut ini :

“Untuk memenuhi kekurangan kebutuhan hidup keluarganya sehari-hari sebagian besar nelayan ini menghabiskan waktunya untuk melakukan pekerjaannya menangkap ikan wilayah penangkapan yang baru sehingga ia harus melibatkan anggota keluarganya untuk membantu pekerjaannya seperti memasarkan ikan di TPI Rajawali dan segala pekerjaan lainnya yang selama ini dilakukan di darat yang menunjang pekerjaannya yang selama ini dilakukan di darat yang menunjang pekerjaannya nelayan pencari ikan”

Sedangkan perubahan penggunaan waktu dalam bekerja sebagai nelayan pencari kerang di lokasi penelitian sebelum dan sesudah ada Jalan Metro yang dihitung dalam satu trip dapat dilihat pada tabel 31 berikut ini :

Tabel.31 Distribusi responden menurut perubahan penggunaan waktu dalam bekerja sebagai nelayan pencari kerang dalam satu trip

No	Jumlah waktu yang digunakan dalam bekerja	Sebelum ada Jalan Metro		Sesudah ada Jalan Metro	
		(f)	(%)	(f)	(%)
1	< 3 jam/trip	21	48.84	19	44.19
2	3 – 4 jam/trip	22	51.16	19	44.19
3	> 4 jam/trip	0	0	5	11.62
Jumlah		40	100.00	40	100.00

Sumber : Data hasil pengolahan kuesioner, 2008

Dari tabel 31 di atas menunjukkan bahwa jumlah responden yang menggunakan waktunya untuk bekerja sebagai nelayan pencari kerang yang tidak lebih dari 3 jam/trip sebelum ada Jalan Metro sebanyak 21 orang atau 48.84% tetapi setelah ada Jalan Metro terjadi penurunan menjadi 19 orang atau 44.19%. Adapun penurunan dalam penggunaan waktu yang terjadi pada responden kelompok ini karena sebagian besar terdiri dari responden yang bekerja sebagai nelayan sampingan tambahan disamping kelompok ini didominasi oleh jenis kelamin perempuan yang telah berumur. Selain itu, sebagian lagi dari kelompok responden ini melakukan penambahan waktunya dalam bekerja sebagai nelayan penuh untuk mencari kerang dan sebagian lagi karena penghasilan yang di peroleh dari bekerja sebagai nelayan pencari kerang sudah tidak mencukupi lagi sehingga menjadikan pekerjaan nelayan hanya sebagai pekerjaan tambahan.

Demikian pula halnya pada responden yang menggunakan waktu dalam bekerja rata-rata antara 3 – 4 jam/trip sebelum ada Jalan Metro terdapa 22 orang atau sebanyak 51.16% kemudian setelah ada Jalan Metro terjadi sedikit peningkatan menjadi 19 orang atau sebanyak 44.19%. Terjadinya penurunan pada responden

kelompok ini juga melakukan penambahan waktu bekerjanya sebagai nelayan penuh pencari kerang sebagai upaya untuk menutupi kebutuhan hidup keluarganya sehari-hari yang semakin tidak mencukupi.

Adapun waktu bekerja yang lebih dari 4 jam/trip sebelum ada jalan Metro belum terdapat responden kemudian setelah ada Jalan Metro baru terdapat 5 orang atau 11.62%. Adapun pada kelompok responden ini terdiri dari responden yang mencurahkan seluruh tenaganya untuk bekerja penuh sebagai nelayan pencari kerang karena disamping tidak memiliki keahlian lain karena dominan berlatarbelakang pendidikan tidak tamat SD juga karena tidak memiliki modal untuk usaha lain. Sebagian kecil lagi karena memiliki tanggungan anggota keluarga yang banyak.

Secara keseluruhan maka dapat disimpulkan bahwa telah terjadi perubahan penggunaan waktu bekerja sebagai nelayan pencari kerang di lokasi penelitian sebelum dan sesudah adanya Jalan Metro yang dihitung dalam satu trip. Tetapi tidak terjadi perubahan yang signifikan karena adanya beberapa faktor seperti terdapatnya responden yang bekerja sebagai nelayan sampingan tambahan disamping kelompok ini didominasi oleh jenis kelamin perempuan, sebagian lagi karena penghasilan yang diperoleh dari bekerja sebagai nelayan pencari kerang sudah tidak mencukupi lagi sehingga menjadikan pekerjaan nelayan hanya sebagai pekerjaan tambahan. Selain itu, pada kelompok ini juga terdapat responden yang memanfaatkan anggota keluarganya yang telah masuk usia produktif untuk membantu bekerja sebagai nelayan pencari kerang. Hal tersebut merupakan upaya responden untuk memenuhi kebutuhan keluarganya sehari-hari.

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan sebelumnya, maka dapat ditarik kesimpulan bahwa komunitas nelayan di sekitar Jalan Metro Tanjung Bunga khususnya di Kecamatan Mariso yang selama ini hidup dibawah garis kemiskinan harus menerima dampak yang tidak menguntungkan dari pembangunan Jalan Metro sehingga berdampak lebih lanjut terhadap aspek sosial ekonomi yaitu:

1. Terjadinya perubahan penurunan jumlah rata-rata perolehan hasil-hasil laut komunitas nelayan Mariso yang dihitung dalam satu trip akibat lahan penangkapan yang ada sekarang sudah kurang produktif lagi sehingga sulit untuk mendapatkan ikan seperti dahulu lagi.
2. Terjadinya perubahan penurunan jumlah rata-rata perolehan penghasilan jika dihitung dalam rupiah dalam satu trip yang selain disebabkan oleh karena adanya jumlah penurunan hasil tangkapan juga disebabkan oleh biaya tambahan yang dikeluarkan untuk BBM untuk mencari ikan di wilayah tangkapan baru yang berada di luar Teluk Losari.
3. Terjadinya perubahan status pekerjaan yaitu alih profesi ke pekerjaan bukan nelayan yang dilatar belakangi oleh faktor penurunan jumlah rata-rata penghasilan yang tidak dapat lagi menopang kebutuhan sehari-hari dan adanya faktor peluang kesempatan kerja oleh pihak pengembang untuk merekrut tenaga kerja tetap, seperti tenaga keamanan (Satpam) perusahaan (PT. GMTDC Tanjung Bunga).
4. Terjadinya konflik dalam pemanfaatan lahan di perairan Teluk Losari karena lahan penangkapan dan jalur yang digunakan oleh nelayan telah dipagari dan ditutup oleh pihak pengembang.
5. Terjadinya perubahan wilayah penangkapan pada kelompok nelayan pencari ikan setelah ada Jalan Metro karena perolehan hasil yang tidak tercukupi dan sulitnya

mendapatkan ikan di lahan yang lama sehingga sebagian besar nelayan harus pindah lokasi wilayah penangkapannya di sekitar Selat Makassar bahkan ada yang sampai ke wilayah kepulauan.

6. Terjadinya perubahan penggunaan fasilitas yaitu dari tanpa menggunakan perahu menjadi menggunakan perahu dan dari menggunakan perahu tanpa motor menjadi menggunakan perahu motor dalam menunjang pekerjaan sebagai nelayan pencari ikan.
7. Terjadinya perubahan penggunaan waktu dalam melakukan pekerjaannya sebagai nelayan dikarenakan wilayah penangkapan yang lebih jauh jaraknya serta harus mengejar target hasil tangkapan untuk memenuhi kebutuhan hidup.
8. Sebagian besar nelayan pencari ikan Mariso tidak mampu melakukan pekerjaan selain bekerja sebagai nelayan karena di samping faktor usia dan latarbelakang pendidikan yang dimiliki oleh responden mayoritas berpendidikan rendah serta alasan tidak adanya modal untuk membuka usaha mandiri sehingga masih banyak responden yang tetap mempertahankan pekerjaan pokoknya sebagai nelayan.

B. Saran

Dari kesimpulan di atas mengenai dampak dari keberadaan terhadap terjadinya degradasi lingkungan di perairan Teluk Losari yang berdampak lebih lanjut terhadap aspek sosial ekonomi komunitas Nelayan Mariso maka saran dari penelitian ini adalah :

1. Perlunya memberikan bantuan modal terhadap komunitas nelayan Mariso untuk membuka usaha mandiri agar mampu memenuhi kebutuhan hidupnya sehari-hari.
2. Perlu adanya penambahan jembatan terowongan yang dapat dilalui oleh dua perahu nelayan sekaligus untuk keluar masuk Teluk Losari untuk mencari ikan serta menjual hasil tangkapannya ke TPI. Saat ini hanya ada satu jembatan

terowongan dari rencana awal pengembang yaitu membuat sembilan buah jembatan yang dapat dilalui oleh dua perahu nelayan sekaligus.

3. Perlunya dilakukan pembenahan di sekitar permukiman nelayan Mariso dan pembersihan sampah yang sudah menumpuk di Teluk Losari agar permukiman tidak terkesan kumuh dan lingkungan perairan tidak dangkal.
4. Perlu adanya penelitian lebih lanjut mengenai dampak Jalan Metro terhadap perubahan lingkungan di perairan Teluk Losari Kota Makassar.
5. Dalam setiap perencanaan pembangunan infrastruktur hendaknya ada upaya konservasi sehingga kelestarian lingkungan di sekitarnya tetap terjaga.
6. Perlunya memberikan dana kompensasi yang layak terhadap komunitas nelayan Mariso yang telah dirugikan karena keberadaan Jalan Metro telah “berdampak negatif” terhadap lahan penangkapan mereka. Selain itu, dengan adanya kemajuan dari perkembangan yang begitu pesat akan mempengaruhi pola hidup komunitas nelayan Mariso yang masih tradisional sehingga secara evolusi akan termarginalisasi oleh dinamika perkembangan Kota Makassar. Oleh karena itu, perlu dilakukan upaya dengan cara memberdayakan komunitas nelayan Mariso dengan memberi bantuan modal usaha dan pendidikan formal maupun non-formal dalam bentuk pelatihan kerja serta pengembangan usaha bidang lainnya seperti menjadi tukang kayu dan buruh bangunan profesional yang dapat menggunakan teknologi mutakhir bagi generasi penerusnya yang terhimpun dalam satu wadah koperasi.
7. Perlunya pengkajian secara komprehensif terhadap aspek lingkungan disekitarnya dalam setiap perencanaan pembangunan infrastruktur di Kota Makassar, dengan melibatkan seluruh stakeholder agar dampak negatif yang akan ditimbulkan dapat diminimalisir keberadaannya.

DAFTAR PUSTAKA

- Ahmad, Dadang. 2008. *Ciri Makasar Sebagai Waterfront Makin Hilang*, Harian Pagi Fajar. Makasar, 21 Januari 2008.
- Adjie Samekto. Bahan Kuliah Hukum Lingkungan tentang *Our Common Future* (WCED) 1987.
- Anonim. *Analisis Dampak Lingkungan Hidup Revitalisasi Pantai Losari di Kota Makasar*, Dinas Cipta Karya Kota Makasar, 2003.
- Anonim. *Analisis Revisi Rencana Umum Tata Ruang Wilayah Kota Makasar*, Pemerintah Kota Makasar, 2005.
- Anonim. *Reklamasi Pantai Jakarta. Bencana Lingkungan dan Sosial Jakarta*, Harian Pagi Fajar, 2008.
- Arikunto, S. 1998. *Prosedur Penelitian, Suatu Pendekatan Praktis*. PT. Rineka Cipta, Jakarta.
- Budiharjo, E. 1995. *Tata Ruang Pembangunan Daerah*. Gajah Mada University Press, Yogyakarta.
- Budiharjo. 1997. *Tata Ruang Perkotaan*. Alumni Bandung.
- BPS Kota Makassar. 2007. *Kota Makassar Dalam Angka Tahun 2007*.
- BPS Kota Makassar. 2007. *Kecamatan Mariso Dalam Angka Tahun 2007*.
- Catanese. J. Anthony and Snyder. C. James. 1972. *Urban Planning*. Edisi ke dua, Erlangga, Jakarta.
- Danny Pomanto & Team. *Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Makasar, 2005 – 2015. Draft Final Report*, PT. Dann Bintang Gelar Rancana. Makasar. 2005.
- Hagul P. 1985. *Pembangunan Desa dan Lembaga Swadaya Masyarakat*. Bumi Aksara, Jakarta.
- Kantor Menteri Lembaga Negara Lingkungan Hidup. 2002. *Pengelolaan Lingkungan Sosial*, Yayasan Obor Indonesia, Jakarta.
- Keputusan Pemerintah No. 14 Menteri Lingkungan Hidup Tahun 1994, tentang Penetapan Dampak Penting

- Kodoatie, Robert, J. 2003. *Manajemen dan Rekayasa Infrastruktur*. Pustaka Pelajar, Yogyakarta.
- Lubis R. 1997. *Amdal Regional Untuk Pembangunan Wilayah*. Gajah Mada Press, Yogyakarta.
- Lubis, Rusdian. 1997. *Amdal Regional Untuk Pembangunan Wilayah. Manusia dan Lingkungan*. Jurnal Pusat Lingkungan Hidup Universitas Gajah Mada No. 11 Th. IV 1997.
- Lumain J.H. 2003. *Dampak Reklamasi Pantai Terhadap Perubahan Sosial Ekonomi dan Sosial Budaya Penduduk di Kota Manado*. Tesis Pascasarjana Unhas, Makassar.
- Marlang, Abdullah. 2008. *Jangan Korbankan Aspek Ekologi Pantai Losari*, Harian Pagi Fajar, Makasar, 11 Maret 2008.
- Monintja, D dan R. Yusfiandayani. 2001. *Pemanfaatan Sumberdaya Pesisir dalam Bidang Perikanan Tangkap*. Makalah disampaikan pada Pelatihan Pengelolaan Wilayah Pesisir Terpadu, Kerjasama IPB-Proyel CRMP, Bogor, 19 Oktober – 3 Nopember.
- Muthalib, Abdul. 30 Maret 2007. *Reklamasi Pantai Losari Untuk Siapa*, www.panyingkul.com, Desember 2007.
- Moleong, Laxy, J. 2002. *Metodologi Penelitian Kuantitatif*. PT. Remaja Rosdakarya, Bandung .
- Mubyarto, (1998), *Nelayan dan Kemiskinan*. Rajawali Press, Jakarta.
- Pasolong, Harbani. 2005. *Metode Penelitian Administrasi*, Lembaga Penelitian Universitas Hasanuddin. Makasar.
- Pramadawardhani, Jaleswari, dkk. 1997. *Strategi Kelangsungan Hidup Rumah Tangga Miskin Indonesia*. Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia (LIPI), Jakarta.
- Reksohadiprodjo, Sukanto, Karseno, AR, 1997. *Ekonomi Perkotaan*. BPFE, Yogyakarta.
- Roucek, S.J dan Warren, L.R, 1984. *Pengantar Sosiologi*. Bina Aksara, Jakarta.
- Sembiring, S.N. dan F. Husbani. 1999. *Kajian Hukum dan Kebijakan Pengelolaan Kawasan Konservasi di Indonesia – Menuju Pengembangan Desentralisasi dan Peningkatan Peranserta Masyarakat*. Lembaga Pengembangan Hukum Lingkungan Indonesia, Jakarta.

- Singarimbun, M dan Efendi, S. 1989. *Metode Penelitian Survei*. LP3ES, Jakarta.
- S. Machmudi Alimin, 1994, *Geografi I SMU*, Armico, Bandung.
- Soemarwoto Otto, 2001. *Ekologi Lingkungan Hidup dan Pembangunan*. Djambatan, Jakarta.
- Sudharto P. Hadi. 1995. *Aspek Sosial Amdal*. Gadjah Mada University Press, Yogyakarta.
- Sudharto P. Hadi. 2005. *Bahan Kuliah Metodologi Penelitian Sosial : Kuantitatif, Kualitatif dan Kaji Tindak*. Undip, Semarang.
- Sugiyono. 2003. *Statistik Untuk Metode Penelitian*. CV. Alfabeta, Bandung.
- Sujarto, J. 1995. *Penelaahan dan Analisis Perencanaan Kota dan Kota Baru* (Makalah), Bahan Mata Kuliah Jurusan Teknik Planologi ITB Bandung, Bandung.
- Supardi.I, 1994. *Pembangunan Yang Memanfaatkan Sumber Daya*. PT. Rineka Cipta, Jakarta.
- Supriharyono. 2000. *Pelestarian dan Pengolahan Sumberdaya Alam di Wilayah Pesisir Tropis*. Gramedia, Jakarta.
- Tejoyuwono, 1986. *Perkembangan Lahan Perkotaan*. Kartika, Jakarta.
- Tirto, M.A. 1999. *Dasar – Dasar Statistika*. Badan Penerbit UNM Ujung Pandang, Makasar.
- Tjahja. S, 2000. *Konsep Pembangunan Yang Melakukan Pendekatan Kemanusiaan*. Gadjah Mada Press, Yogyakarta.
- Trisutomo, S. 2 Februari 2008. *Perlunya Interkoneksi Antar Kota*, Harian Fajar.
- Undang – Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang *Penataan Ruang*.
- Yuli S.S. 1996. *Perubahan Lingkungan Tantangan Bagi Manusia*. Gadjah Mada Press, Yogyakarta.
- Yunus, H.S. 2000. *Struktur Tata Ruang Kota*. Pustaka Pelajar, Yogyakarta.