

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Jakarta adalah ibukota Indonesia yang sudah pasti menjadi pusat pemerintahan, perekonomian, dan lain sebagainya. Sebab itu, banyak orang-orang luar Jakarta berbondong-bondong ke Jakarta untuk mengadu nasibnya. Karena gaji setiap pekerjaan yang ada di Jakarta sangat besar dibanding luar daerah Jakarta. Hal itu pula yang membuat Jakarta bukan lagi menjadi kota indah karena padatnya penduduk dan tanah-tanah yang tadinya untuk kawasan penghijauan malah dijadikan tempat penduduk. Selain itu pula, jalan-jalan di Jakarta sering kali terlihat macet apalagi pada saat jam berangkat kerja dan pulang kerja.

Pemerintah sudah berusaha semaksimal mungkin agar kota Jakarta kembali indah. Contohnya seperti kawasan pemukiman yang ada di wilayah Kali Jodoh yang diubah menjadi RPTRA (Ruang Publik Terpadu Ramah Anak). Kawasan pemukiman yang kumuh juga kembali ditata atau dijadikan kawasan penghijauan. Saluran drainase pun perlahan mulai diperbaiki agar banjir yang setiap wilayah bisa diminimalisir. Transportasi publik kini mulai dikampanyekan dan diperbagus sesuai kebutuhan dan modernitas. Banyak jalan-jalan di berbagai wilayah sudah dilalui oleh transportasi publik dan harganya pun terjangkau dan nyaman. Tujuannya yaitu agar semua warga Jakarta berpindah alih ke transportasi publik dan mengurangi kemacetan. Selain

itu juga, polisi lalu lintas juga merekayasa lalu lintas dan menutup jalan seperti halnya yang terjadi pada jalan KH. Hasyim Ashari (Roxy Mas).

Jalan KH. Hasyim Ashari (Roxy Mas) terletak di wilayah Kelurahan Duri Pulo, Kecamatan Gambir, Jakarta Pusat. Jalan ini menghubungkan yang ingin ke Roxy Mas dari arah Tomang (Jakarta Barat) begitu sebaliknya. Meskipun sudah adanya *fly over* tapi jalan yang dilaluinya cukup jauh karena harus memutar jika ingin ke Roxy Mas. Jalan ini juga dilewati perlintasan kereta api. Memang pada kawasan ini terjadi pusat bisnis terkhususnya barang elektronik dengan teknologi terkini. Begitu pula kawasan ini juga dipadati oleh penduduk yang berdempetan atau kumuh. Lalu, banyak PKL liar juga menghadiri kawasan tersebut. Sehingga kawasan ini benar-benar berantakan namun banyak yang melalui jalan ini. Apalagi pada saat berangkat dan pulang kerja, jalan ini pasti menjadi langganan macet dan tidak ada polisi lalu lintas yang bekerja di wilayah tersebut untuk mengatur lalu lintas agar berjalan kondusif.¹ Tapi, penutupan jalan ini dikarenakan adanya peraturan Undang-undang nomor 23 Tahun 2007 mengenai kereta api dan Undang-undang nomor 22 Tahun 2009 mengenai lalu lintas dan angkutan jalan.

Pada Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 05 Tahun 2014 Tentang Transportasi pada pasal 153 dijelaskan bahwa Gubernur melakukan evaluasi secara berkala terhadap perlintasan sebidang dan dapat menutup perlintasan sebidang tersebut.² Maka dari itu perlintasan sebidang pada jalan

¹ Diakses melalui moovitapp.com pada tanggal 26 Januari 2020.

² Perda DKI Jakarta Nomor 05 Tahun 2014 Tentang Transportasi.

tersebut harus ditutup karena keselamatan dan kemacetan. Itulah yang menjadi alasan pemerintah memutuskan penutupan jalan tersebut.

Pastinya penutupan jalan tersebut menimbulkan pro dan kontra. Yang pro pastinya pemerintah dan pengendara yang jarang melintasi jalan tersebut. Yang kontra sudah tentu warga yang tinggal sekitaran tersebut khususnya warga Kampung Duri Pulo dan pengendara yang sering melintasi jalan tersebut. Baginya ini merupakan akses jalan yang vital, jika ditutup maka akan menimbulkan dampak yang sangat besar.

Uniknya, penutupan itu tidak dilakukan secara total atau penuh, melainkan diberi celah jalan selebar kurang lebih dua meter. Mungkin tujuannya agar sepeda motor dan pejalan kaki bisa melintas jalan tersebut. Tentunya hal ini malah menimbulkan kemacetan yang lebih parah dari biasanya. Ditambah diputusnya palang pintu kereta api dan tidak adanya penjaga palang pintu membuat jalan ini sangat berbahaya. Selain itu pula jalan bebatuan diantara rel kereta tersebut tidak diaspal yang semakin khawatir banyak kendaraan yang menyangkut di rel tersebut.³

Sebelum jalan ini ditutup, transformasi sosial pada masyarakat Kampung Duri Pulo ini terlihat kondusif dengan tidak adanya PKL liar yang berjualan karena waktu di era gubernur Ahok mulai menggalakkan dan menata PKL yang berjualan di pinggir jalan. Terus adanya petugas DISHUB yang bekerja di wilayah tersebut guna menghindari angkutan umum yang mengetem di sisi jalan dan mengatasi parkir liar. Walaupun begitu kemacetan tetap tak

³ Diakses melalui Jakarta.go.id pada tanggal 26 Januari 2020.

dihindari pada saat berangkat dan pulang kerja. Apalagi banyak kendaraan bermotor yang melakukan lawan arah dengan alasan jauh memutar. Disinilah perlu adanya polisi lalu lintas agar semua kendaraan berjalan dengan tertib. Meskipun Ahok tidak menjabat lagi yang digantikan oleh Anies, jalanan ini tetap kondusif. Malah terjadi transformasi sedikit seperti dibuat jalan putar balik yang sebelumnya tidak ada. Nah, setelah ditutupnya jalan tersebut banyak terjadi transformasi-transformasi sosial pada masyarakat pada wilayah tersebut. Maka dari itu fenomena tersebut membuat peneliti tertarik dan mengambil judul “Dampak Sosial Penutupan Jalan Kh. Hasyim Ashari (Roxy Mas) Terhadap Transformasi Sosial Masyarakat Kampung Duri Pulo, Jakarta Pusat”.

1.2 Rumusan Masalah

1. Bagaimana faktor penyebab terjadinya penutupan jalan KH. Hasyim Ashari (Roxy Mas)?
2. Bagaimana dampak dari penutupan jalan KH. Hasyim Ashari (Roxy Mas) terhadap transformasi sosial pada daerah tersebut?
3. Bagaimana harapan masyarakat tentang penyelesaian masalah jalan di daerah Roxy Mas?

1.3 Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui faktor penyebab terjadinya penutupan jalan KH. Hasyim Ashari (Roxy Mas).

2. Untuk mengetahui dampak dari penutupan jalan KH. Hasyim Ashari (Roxy Mas) terhadap transformasi sosial pada daerah tersebut.
3. Untuk mengetahui harapan masyarakat tentang penyelesaian masalah jalan daerah Roxy Mas.

1.4 Manfaat Hasil Penelitian

1. Kegunaan Teoritis

Dapat menambah wawasan dan pengetahuan dalam perihal dampak penutupan jalan KH. Hasyim Ashari (Roxy Mas) terhadap transformasi sosial masyarakat Kampung Duri Pulo, Jakarta Pusat.

2. Kegunaan Praktis

- a. Menjadi perbandingan bagi penelitian sejenis di masa yang akan datang.
- b. Diharapkan menjadi sumbangan bagi kepustakaan yang bermutu dan bernilai tinggi.

1.5 Kerangka Pemikiran

Suatu perihal kejadian atau apapun itu yang bisa berakibat negatif atau positif itu disebut dampak. Efeknya sendiri terjadi karena suatu alasan. Setelah diawali sebab – akibat, pasti akan terjadi suatu hasil. Apalagi ke sosial itu bisa mencakup kepada masyarakat. Efek sosial itu sendiri tidak akan mempengaruhi satu orang saja. Namun lebih tepatnya, semua individu di tempat tersebut.

Sarana dan prasarana transportasi darat yang mencakup semua bagian jalan yang diaspal ataupun tidak. Sesuai Undang-undang nomor 22 tahun 2009

mengenai lalu lintas dan angkutan jalan, jalanan tersebut mencakup semua jalan, digabung dengan struktur dan perangkat keras integral yang diusulkan untuk lalu lintas jalan, terletak di atas permukaan tanah, di atas permukaan tanah, permukaan tanah, atau udara yang berpotensi, juga di atasnya permukaan air.⁴ Jalanan juga merupakan akses utama dan dilintasi secara luas. Maka dari itu perbaikan jalan pun harus diperbaiki secara berkala agar menimbulkan kenyamanan dalam berkendara dan tidak terjadi kecelakaan akibat jalan rusak.

Transformasi ialah pergeseran yang terjadi dalam masyarakat, yang dipengaruhi oleh faktor dari luar maupun dalam dari masyarakat itu sendiri. Seperti yang ditunjukkan oleh Selo Soemardjan, transformasi ialah setiap pergeseran yang terjadi pada kelembagaan di dalam kubu masyarakat itu sendiri, yang berdampak pada kerangka kerja, termasuk nilai yang di dalamnya, sikap, norma, dan dan macam-macam perilaku yang terdapat diantara sekumpulan orang-orang pada satu tempat tersebut.

Banyak teori-teori dari transformasi sosial yang ada tapi peneliti mengambil teori untuk permasalahan ini yaitu teori fungsional yang dibawakan oleh William F. Ogburn. Teori ini memaparkan perkembangan dari suatu konsep dari *culture lag*. Teori tersebut melibatkan variabel yang ada dua yang menyiratkan waktu dengan sinkronisasi. *Invention*-lah yang membuat satu variabelnya cepat berubah dari yang lain. *Invention*-lah yang dapat membagikan

⁴ UU No. 22 Tahun 2009.

besaran dalam konsekuensi sosial kepada pertalian orang lain.⁵ Pada akhirnya, jika laju pergeseran potongan-potongan yang bergantung pada ketidaksetaraan satu kebudayaan, maka *culture lag* akan terjadi dan akan beradaptasi dengan hal tersebut.⁶ Gagasan ini mendukung teori fungsionalis untuk mengklarifikasi bahwa pergeseran sosial tidak dapat dibedakan dari pertalian antara komponen kebudayaan yang ditemukan di arena publik atau masyarakat. Seperti ditunjukkan oleh teori ini, beberapa komponen budaya dapat cepat berubah sementara yang lain tidak bisa tetap sadar menyaingi akan laju transformasi. Pada titik itu ada keterbelakangan komponen yang berubah secara bertahap. Ketertinggalan ini disebut *cultural lag* atau kesenjangan budaya.⁷ Jadi teori ini sederhananya seperti transformasi unsur satu yang mengakibatkan masyarakat itu sendiri kaget dan terjadi penolakan atau sebagian yang menerima transformasi tersebut sehingga diperlukannya adaptasi terhadap suatu transformasi tersebut. Adaptasi ini sendiri memang membutuhkan waktu yang lama agar semua masyarakat yang berada di lingkungan menerima sepenuhnya dan terbiasa dengan suasana baru.

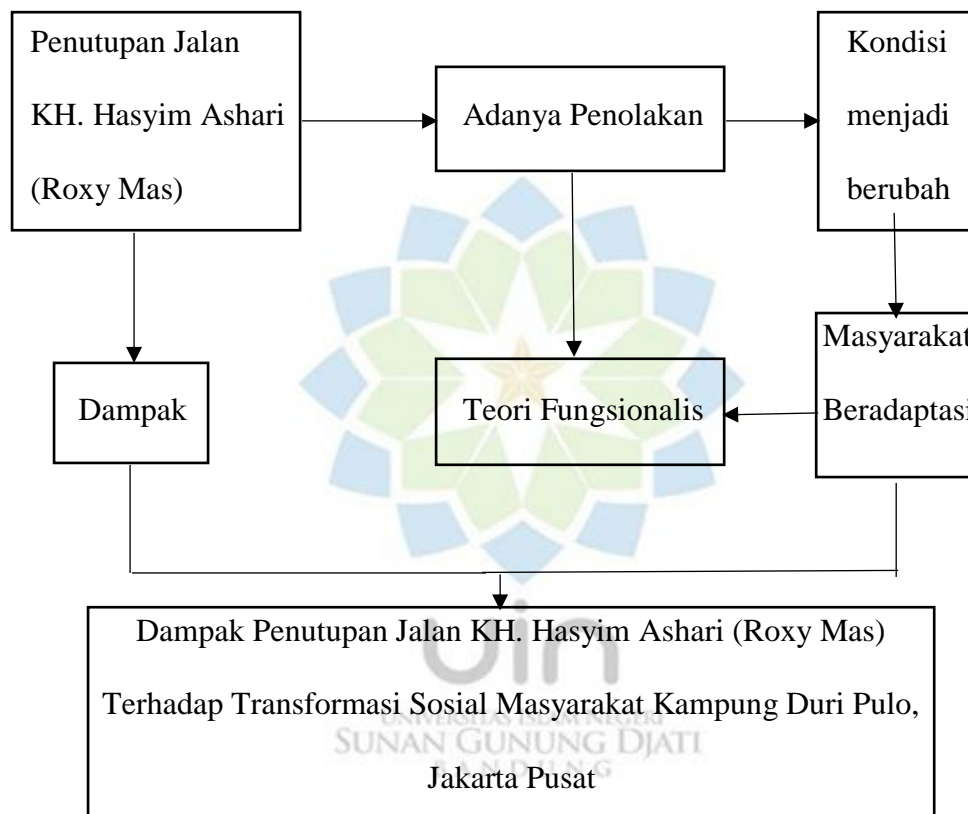
Nah, pada penelitian ini permasalahan yang terjadi itu adanya penutupan jalan KH. Hasyim Ashari di Kampung Duri Pulo tepatnya di Roxy Mas. Ini merupakan transformasi yang hebat. Karena banyak dampak-dampak yang ditimbulkan dari satu komponen tersebut. Makanya disini banyak yang menolak

⁵ James M. Henslin, *Sosiologi dengan Pendekatan Membumi*, (Jakarta: Erlangga, 2006), hal. 223.

⁶ Robert H. Lauer, *Perspektif tentang Perubahan Sosial*, (Jakarta: PT. Rhineka Cipta, 1993), hal. 209.

⁷ Wardi Bachtiar, *Sosiologi Klasik*, (Bandung: PT. Remaja Rosdakarya, 2013), hal. 222.

atas ditutupnya jalan ini. Nah, teori fungsionalis ini sangat relevan sekali dengan penelitian ini. Karena proses yang terjadi masyarakat di daerah tersebut beradaptasi dahulu atas transformasi yang terjadi pada daerah tersebut. Dari penjelasan yang sudah dipaparkan, maka agar dapat dipahami peneliti membuat skema dari pemikiran sebagai berikut:



Gambar 1.1

Skema Konseptual

1.6 Permasalahan Utama

Berdasarkan latar belakang yang telah diulas, maka permasalahan utamanya yaitu:

1. Penutupan jalan KH. Hasyim Ashari (Roxy Mas) ditutup dikarenakan adanya peraturan Undang-undang nomor 23 Tahun 2007 mengenai kereta api dan Undang-undang nomor 22 Tahun 2009 mengenai lalu lintas dan angkutan jalan.
2. Keunikan penutupan jalan tersebut tidak secara total melainkan diberi celah jalan selebar kurang lebih dua meter.
3. Dengan hasil tersebut membuat aktivitas masyarakat Kampung Duri Pulo berubah dari biasanya.

1.7 Hasil Penelitian Terdahulu

1. Penelitian pertama yang pernah dilakukan oleh peneliti sebelumnya yang mempunyai hubungan/relasi dengan penelitian yang diteliti penulis saat ini yang bernama Tedi Hidayat dalam penelitiannya yang berjudul “Dampak Pembangunan Jembatan Bekasi-Karawang terhadap Perubahan Sosial Masyarakat (Studi Kasus pada Masyarakat di Wilayah Desa Setia Laksana, Kecamatan Cabangbungin, Kabupaten Bekasi)”. Hasil penelitian beliau: Kehadiran pembuatan jembatan Bekasi-Karawang berdampak pada hilangnya perilaku kegotongroyongan. Selain itu, dampak pembuatan jembatan Bekasi-Karawang berefek kepada tiga perubahan sosial, yaitu perubahan kesehatan, ekonomi, dan keagamaan. Faktor penyebabnya yaitu perpindahan fungsi lahan yang awalnya mayoritas pertanian berubah menjadi jalanan, pertokoan,

pemukiman masyarakat, akulturalisasi budaya dan total penduduk, serta Perubahan masyarakat agraris menjadi pedagang.⁸

2. Penelitian kedua yang berhubungan/bertalian dengan problematika penelitian ini yang membantu penelitian ini yang ditulis oleh Suzana Wulandhani yang berjudul “Analisa Penutupan Pintu Perlintasan Kereta Api Terhadap Tundaan, Nilai Waktu, dan Panjang Antrian Kendaraan (Studi Kasus Perlintasan Purwosari Surakarta)”. Hasil penelitian beliau yaitu Titik tempat bentrokan terjadi antara moda transportasi itu merupakan lintasan. Bertemunya dua jenis pondasi transportasi yang unik, misalnya, jalan dan rel kereta api juga memiliki semacam pertemuan yang mengangkat masalah. Masalah ini memiliki dampak penundaan dan pelapisan secara bersamaan. Motivasi di balik investigasi ini adalah untuk menentukan panjang penangguhan garis dan penyumbatan yang terjadi dari dampak varietas pada panjang akhir persimpangan kereta api, membedah penundaan dan penyumbatan jalur kendaraan di setiap jalur karena dampaknya. dari panjang kesimpulan persimpangan kereta api, dan pastikan ukuran waktu hilang dalam Rupiah. Eksplorasi ini terletak di persimpangan 99 Purwosari, Jalan Slamet Riyadi, Surakarta. Jenis informasi yang digunakan adalah informasi penting dan informasi tambahan. Strategi pemeriksaan yang digunakan adalah teknik ulasan. Prosedur pemeriksaan yang digunakan dalam penyelidikan ini menggunakan lima model kambing yang kemudian dilanjutkan dengan pengujian model. Sehubungan dengan penyelidikan informasi,

⁸ Tedi Hidayat, *Skripsi Dampak Pembangunan Jembatan Bekasi-Karawang terhadap Perubahan Sosial Masyarakat (Studi Kasus pada Masyarakat di Wilayah Desa Setia Laksana, Kecamatan Cabangbungin, Kabupaten Bekasi)*, (Bandung: Universitas Islam Negeri Sunan Gunung Djati, 2015)

cenderung disimpulkan bahwa panjang pintu masuk perlintasan kereta api memiliki dampak kritis yang terukur terhadap penundaan dan penyumbatan jalur kendaraan dengan ruang lingkup pemberhentian pintu masuk perlintasan kereta api setiap hari antara 124,89 - 147,16 detik, ruang lingkup penangguhan antara 210,26 - 291, 89 detik, dan panjang jalur kendaraan memanjang antara 119,11 - 156,05 m. Tingkat komitmen panjang ujung persimpangan kereta api ke penangguhan adalah antara 73,72% hingga 76,83%. Komitmen panjang ujung persimpangan kereta api dengan panjang garis adalah antara 51,02% - 57,47%. Dengan berakhirnya pintu masuk perlintasan kereta api, ukuran waktu yang hilang untuk dua orang pada saat sambungan di persimpangan kereta api dari Barat adalah Rp. 115,82 setiap momen dan dari timur Rp. 85 setiap saat.⁹

3. Penelitian ketiga yang teridentifikasi dengan penelitian ini yang ditulis Agus Fery Pradana yang berjudul “Studi Pengaruh Penutupan Pintu Perlintasan Kereta Api Terhadap Kinerja Simpang Bersinyal di Kota Malang (Studi Kasus Simpang Bersinyal JL. A. Yani – Jl. L. A. Sucipto)”. Hasil penelitian beliau yaitu Kota Malang yang berlokasi di Pulau Jawa bagian Timur ialah kota tergede kedua setelah Kota Surabaya, kota yang mendapati sebutan sebagai kota pendidikan. Transportasi yang bagus ialah transportasi yang tidak ada hambatan, terlindungi, nyaman dan efisien, salah satu problematika transportasi ialah perlintasan sebidang antara jalan raya dan perlintasan kereta api. Persimpangan kereta api di Blimbing itu ialah salah satu pesimpangan yang

⁹ Suzana Wulandhani, *Tesis Analisa Penutupan Pintu Perlintasan Kereta Api Terhadap Tundaan, Nilai Waktu, dan Panjang Antrian Kendaraan (Studi Kasus Perlintasan Purwosari Surakarta)*, (Surakarta: Universitas Muhammadiyah Surakarta, 2006).

dibentuk dari dua sarana transportasi, yang menjadi masalah yaitu adanya persimpangan kereta api yang berdekatan dengan simpangan bersinyal, dimana pada jam-jam tertentu ketika kereta melintasi panjangnya antrian yang dikarenakan penutupan pintu persimpangan dapat mengusik kerja simpangan bersinyal. Untuk meningkatkan kerja simpangan saat palang pintu persimpangan kereta api ditutup, perlu adanya penganalisis dan model terbaru sehingga memperoleh solusi alternatif untuk mengurangi problematika yang terjadi pada simpangan tersebut. Survey yang dilakukan pada studi ini yaitu tinjauan volume, panjangnya garis titik persimpangan dan panjang garis saat kereta melintas. Analisis kerja titik persimpangan bersinyal memakai Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia (PKJI) untuk menghitung tingkat kejenuhan, antrian, dan penundaan. Untuk mengevaluasi tingkatan pelayanan menggunakan Permen Perhubungan nomor 96 tahun 2016. Berdasarkan hasil analisis ketika palang pintu perlintasan kereta api ditutup mendapati panjangnya antrian maks. terjadi pada pukul 14:31 dengan kepanjangan antrian sebesar 199 m dengan penundaan rata-rata persimpangan ketika kereta melintas yaitu 45,86 dengan tingkatan pelayanan E. Solusi lain yang dipilih untuk problematika saat pintu perlintasan kereta api ditutup ialah dengan melakukan pelebaran jalan sebesar 2 m. Alternatif ini menghasilkan nilai panjangnya antrian maks. saat pintu perlintasan kereta api ditutup sebesar 99 m, sedangkan pada situasi eksisting panjang antrian maks. mencapai 198.¹⁰

¹⁰ Agus Fery Pradana, *Skripsi Studi Pengaruh Penutupan Pintu Perlintasan Kereta Api Terhadap Kinerja Simpang Bersinyal di Kota Malang (Studi Kasus Simpang Bersinyal JL. A. Yani – Jl. L. A. Sucipto)*, (Malang: ITN, 2019).

4. Penelitian keempat yang berelasi dengan penelitian ini yang ditulis oleh Reni Puspitasari yang berjudul “Analisis Tundaan Akibat Penutupan Palang Pintu Kereta Api (Studi Kasus Segmen Ruas Jalan Simpang Urip Sumaharjo – Kimaja)”. Hasil penelitian beliau yaitu Perlintasan yang terbentuknya dari bertemunya antara dua jenis kerangka transportasi, untuk lebih spesifik parkway dan kereta api, adalah jenis pertemuan yang secara teratur mendorong penundaan, misalnya, persimpangan di Jl. Urip Sumaharjo karena kesimpulan dari palang pintu kereta api, penyelidikan diharapkan dapat menawarkan panduan kepada semua spesialis, dengan tujuan agar jalan tidak terhalang. Pemeriksaan ini berencana untuk membedah penangguhan dan panjang jalur kendaraan di setiap jalur yang terjadi karena ujung persimpangan kereta api. Teknik yang digunakan adalah strategi ulasan. Efek lanjutan dari penyelidikan menunjukkan bahwa dampak dari berakhirnya persimpangan kereta api di jalan Urip Sumaharjo akan menjadi kemacetan yang benar-benar besar karena menenun atau bergabung. Jadi ini adalah kesempatan ideal untuk melewati *underpass* yang dibangun.¹¹
5. Penelitian kelima yang berkaitan dengan penelitian ini yang ditulis Suci Indrawati yang berjudul “Pelaksanaan Penutupan Jalan yang Bersifat Pribadi di Kota Makassar”. Hasil penelitian beliau yaitu Penelitian ini mempunyai tujuan untuk menemukan dan berbicara tentang penggunaan jalan meskipun latihan lalu lintas yang secara diam-diam terinspirasi oleh penutupan jalan di Kota

¹¹ Reni Puspitasari, *Skripsi Analisis Tundaan Akibat Penutupan Palang Pintu Kereta Api (Studi Kasus Segmen Ruas Jalan Simpang Urip Sumaharjo – Kimaja)*, (Lampung: Universitas Lampung, 2016).

Makassar, seperti halnya hal-hal yang mempengaruhi pelaksanaan pemanfaatan. dari jalan. Kesimpulan jalan adalah sesuatu yang mempengaruhi permintaan arus lalu lintas di Kota Makassar, oleh karena itu penggunaannya diharapkan sesuai dengan undang-undang terkait dengan tujuan agar permintaan dan kelancaran perkembangan lalu lintas di Kota Makassar dapat dipertahankan. Pemeriksaan ini diarahkan di Kota Makassar dengan objek eksplorasi adalah kelompok masyarakat Kota Makassar yang menutup jalan meskipun ada latihan lalu lintas yang dirancang swasta. Pemeriksaan ini dipimpin oleh persepsi langsung dari pelaksanaan penghentian jalan yang dirancang swasta di Kota Makassar dan pertemuan langsung dengan karakter jalan yang disimpulkan di layar di layar seperti halnya pertemuan dengan saksi dari polisi yang merupakan spesialis pada tema rumit yang dibicarakan dalam penyelidikan ini. Metodologi yang diadopsi adalah strategi subyektif dengan mengklarifikasi secara jelas efek samping dari pertemuan dan persepsi yang dicapai dan kontras serta menyusun catatan dan memecah informasi. Efek lanjutan dari penyelidikan ini menemukan bahwa penggunaan pemanfaatan jalan meskipun latihan lalu lintas dengan menutup jalan di Makassar selesai untuk pernikahan, sunat, dan berbagai kesempatan. Meskipun demikian, penggunaan kesimpulan jalan tidak sesuai dengan hukum umum di mana sebagian besar penghentian jalan yang tidak memiliki otorisasi yang diberikan oleh Polisi. Dampaknya tersumbat di sekitar area pengakhiran jalan karena prosedur yang bertentangan yang telah diselesaikan. Tidak adanya pengawasan terbesar diselesaikan oleh Polisi dan Pemerintah, tidak adanya kesadaran yang

sah dari individu-individu Kota Makassar, dan hukum terkait adalah hal-hal yang mempengaruhi pelaksanaan pemanfaatan jalan-jalan selain untuk latihan lalu lintas yang benar-benar diilhami dengan menutup jalan-jalan di Kota Makassar.¹²



¹² Suci Indrawati, *Skripsi Pelaksanaan Penutupan Jalan yang Bersifat Pribadi di Kota Makassar*, (Makassar: Universitas Hasanudin, 2017).