

## **TUGAS AKHIR**

# **“ ANALISIS DAMPAK PEMBANGUNAN JALUR KERETA API LINTAS MAKASSAR – PAREPARE TERHADAP LINGKUNGAN SEKITARNYA DI KABUPATEN BARRU ”**



Disusun Oleh :

**NADYA EKA JAYANTI**

**45 16 041 191**

**PROGRAM STUDI SARJANA TEKNIK SIPIL  
JURUSAN TEKNIK SIPIL FAKULTAS TEKNIK  
UNIVERSITAS BOSOWA MAKASSAR**

**2023**





**LEMBAR PENGESAHAN**

Berdasarkan surat keputusan Dekan Fakultas Teknik Universitas Bosowa

Makassar No. /FT/UNIBOS/ /2023 Tanggal 2023,

Perihal Pengangkatan panitia dan tim penguji Tugas Akhir, maka pada :

Hari / Tanggal : 2023

Nama : **NADYA EKA JAYANTI**

No.Stambuk : **4516041191**

Judul Tugas Akhir : **“ANALISIS DAMPAK PEMBANGUNAN JALUR  
KERETA API LINTAS MAKASSAR-PAREPARE  
TERHADAP LINGKUNGAN SEKITARNYA DI  
KABUPATEN BARRU”**

Telah diterima dan disahkan oleh Panitia Tugas Akhir Fakultas Teknik Universitas Bosowa Makassar setelah dipertahankan di depan tim penguji ujian sarjana strata satu (S-1) untuk memenuhi salah satu syarat guna memperoleh gelar Sarjana Teknik pada Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Bosowa Makassar.

**TIM PENGUJI TUGAS AKHIR**

Ketua (Ex. Officio) : **Dr. Ir. Burhanuddin Badrun, M.Sp.** (.....)

Sekretaris (Ex. Officio) : **Ir. Arman Setiawan, ST., MT.** (.....)

Anggota : **Ir. H. Abd. Rahim Nurdin, MT.** (.....)

**Ir. Fauzy Lebang, ST., MT.** (.....)

Makassar, 2023

Mengetahui :

Dekan Fakultas Teknik  
Univ. Bosewa Makassar

**Dr. Ir. H. Nasrullah, ST., MT.**  
NIDN : 09 080773 01

Ketua Program Studi / Jurusan Sipil  
Univ. Bosowa Makassar

**Dr. Ir. A. Rumpang Yusuf, MT.**  
NIDN : 00 010565 02



## LEMBAR PENGAJUAN UJIAN SKRIPSI

Tugas Akhir :

**"Analisis Dampak Pembangunan Jalur Kereta Api Lintas Makassar - ParePare  
Terhadap Lingkungan Sekitar di Kab. Barru"**

Disusun dan diajukan oleh :

Nama Mahasiswa : Nadia Eka Jayanti

No. Stambuk : 45 16 041 191

Sebagai salah satu syarat, untuk memperoleh gelar Sarjana pada Program Studi  
Teknik Sipil / Jurusan Sipil Fakultas Teknik Universitas Bosowa Makassar.

### Telah Disetujui Komisi Pembimbing

Pembimbing I : Dr. Ir. Burhanuddin Badrun, MSp (.....)


Pembimbing II : Ir. Aman Setiawan, ST. MT (.....)

Mengetahui :

Dekan Fakultas Teknik

  
(Dr. H. Nasrullah, ST. MT)  
NIDN : 09 080773 01

Ketua Program Studi Teknik Sipil

  
(Dr. Ir. A. Rumpang Yusuf, MT)  
NIDN : 00 010565 02



**SURAT PERNYATAAN  
KEASLIAN DAN PUBLIKASI TUGAS AKHIR**

Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Nadya Eka Jayanti  
Nomor Stambuk : 45 16 041 191  
Program Studi : Teknik Sipil  
Judul Tugas Akhir : Analisis Dampak Pembangunan Jalur Kereta Api Lintas  
Makassar – Parepare Terhadap Lingkungan Sekitarnya di  
Kabupaten Barru

Menyatakan dengan sebenarnya bahwa :

1. Tugas akhir yang saya tulis ini merupakan hasil karya sendiri dan Sepanjang pengetahuan saya tidak terdapat karya atau hasil pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan orang lain, kecuali secara tertulis diacu dalam naskah dan disebutkan dalam daftar pustaka.
2. Demi pengembangan pengetahuan, saya tidak keberatan apabila Jurusan Sipil Fakultas Teknik Universitas Bosowa menyimpan, mengalih mediadakan/mengalih formatkan, mengelolah dalam bentuk data base, mendistribusikan dan menampilkan untuk kepentingan akademik.
3. Bersedia dan menjamin untuk menanggung secara pribadi tanpa melibatkan pihak jurusan sipil fakultas teknik universitas Bosowa dari semua bentuk tuntutan hukum yang timbul atas pelanggaran hak cipta dalam tugas akhir ini.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya untuk dapat digunakan sebagaimana mestinya.

Makassar, Februari 2023

Yang menyatakan



**Nadya Eka Jayanti**

**ANALISIS DAMPAK PEMBANGUNAN JALUR KERETA API LINTAS  
MAKASSAR – PAREPARE TERHADAP LINGKUNGAN SEKITARNYA  
DI KABUPATEN BARRU**

**ABSTRAK**

Secara garis besar permasalahan yang terjadi dalam transportasi di Lintas Makassar-Parepare adalah semakin besarnya pertumbuhan penduduk beriringan dengan meningkatnya kebutuhan akan transportasi yaitu untuk perpindahan orang maupun barang, meningkatnya jumlah pengguna moda transportasi darat tidak sebanding dengan kesadaran masyarakat untuk kemudian berpindah menggunakan transportasi publik namun masih nyaman dengan menggunakan transportasi pribadi dan rela bermacam-macetan. Semakin banyak bangunan yang mempersempit ruang jalan raya menjadikan beban jalan melebihi kapasitas sehingga menimbulkan kemacetan dan tidak jarang menciptakan kecelakaan, kecelakaan tersebut dipengaruhi beberapa faktor yaitu faktor perilaku pengguna jalan yang kurang baik (human eror) dan kondisi jalan yang sebagian besar mengalami kerusakan mengakibatkan waktu tempuh serta tingkat pelayanan jalan rendah sehingga biaya transportasi menjadi meningkat hal ini menimbulkan kerugian bagi pengguna jalan terutama dalam hal pemborosan biaya, waktu, bahan bakar, rendahnya tingkat kenyamanan serta rendahnya kinerja ruas jalan itu sendiri, serta dengan banyaknya bangunan beton yang tidak memperhatikan daerah resapan air (tanah) atau saluran air (gorong-gorong) mengingat jumlah curah hujan yang tinggi di Kota Makassar. Untuk itu peninjauan penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dampak pada Pembangunan Jalur Kereta Api yang diawali di Kabupaten Barru tepatnya di Kelurahan Pekkae-Barru Sulawesi Selatan. Hal-hal yang perlu dipersiapkan pada penelitian ini antara lain pengumpulan data primer maupun data sekunder berupa Wawancara dengan menggunakan kuisisioner kepada penduduk sekitar proyek Pembangunan Jalur KA Lintas Makassar – Parepare (Kab. Barru) dan Tinjauan dan Pengamatan Lapangan. Hasil penelitian ini didapat beberapa dampak positif dan negatif yaitu Dampak Negatif: Pembangunan saluran irigasi pada Jalur KA belum bisa meminimalisir adanya banjir tahunan di Kabupaten Barru, Produksi lahan pertanian disekitar lokasi proyek jalan KA menurun akibat tergenang banjir, Pembangunan Jalur KA di Kabupaten Barru membuat warga merasa tidak nyaman karena akses jalan warga yang tertutup badan jalan KA membuat komunikasi antar warga terganggu. Sedangkan Dampak Positif: Menurunnya kinerja jalan raya akan menurunkan mobilitas / pergereakan orang dan barang, sehingga termasuk andil dalam upaya penurunan kemacetan dan nilai lakalantas di Sulawesi Selatan, Pembangunan Jalur KA Makassar-Parepare melibatkan banyak tenaga kerja lokal dalam pengelolaannya sehingga mengurangi prosentase pengangguran, KA Makassar-Parepare memberikan nilai manfaat sosial sebesar Rp 2,51 Triliun dengan Economic IRR sebesar 22,98% bagi ekonomi Sulawesi Selatan, Pada 18 titik Stasiun besar dan kecil berpotensi untuk membentuk sentra baru sehingga dapat mengembangkan UMKM setempat, Membantu mendongkrak segmen pariwisata yang dilewati sepanjang jalur KA Lintas Makassar-Parepare.

**Kata kunci:** Dampak Pembangunan, Lingkungan.

## KATA PENGANTAR



Puji syukur kehadiran Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat dan hidayah-nya sehingga skripsi ini dapat terselesaikan. Skripsi ini merupakan salah satu syarat untuk mencapai gelar sarjana pada Fakultas Teknik Jurusan Sipil Universitas Bosowa Makassar.

Dalam menyelesaikan Skripsi ini, Penulis memilih bidang transportasi yang merupakan salah satu bagian disiplin ilmu teknik sipil. Dipilihnya bidang ini berdasarkan kenyataan di lapangan bahwa bidang transportasi khususnya transportasi darat adalah yang paling dominan digunakan di Sulawesi Selatan. Proposal skripsi ini berjudul: **“ANALISIS DAMPAK PEMBANGUNAN JALUR KERETA API LINTAS MAKASSAR–PAREPARE TERHADAP LINGKUNGAN SEKITARNYA DI KABUPATEN BARRU”**

Untuk menyelesaikan skripsi ini saya menerima bimbingan serta arahan dari berbagai pihak, maka melalui kesempatan ini, saya mengucapkan terimah kasih kepada bapak/ibu dosen.

Maka dengan senang hati, saya menerima segala kritik dan saran yang bersifat membangun demi kesempurnaan proposal ini. Besar harapan semoga apa yang saya paparkan dalam proposal ini dapat memberikan sesuatu yang bermanfaat. Terimah kasih.

Makassar,           Maret 2023

Nadya Eka Jayanti.

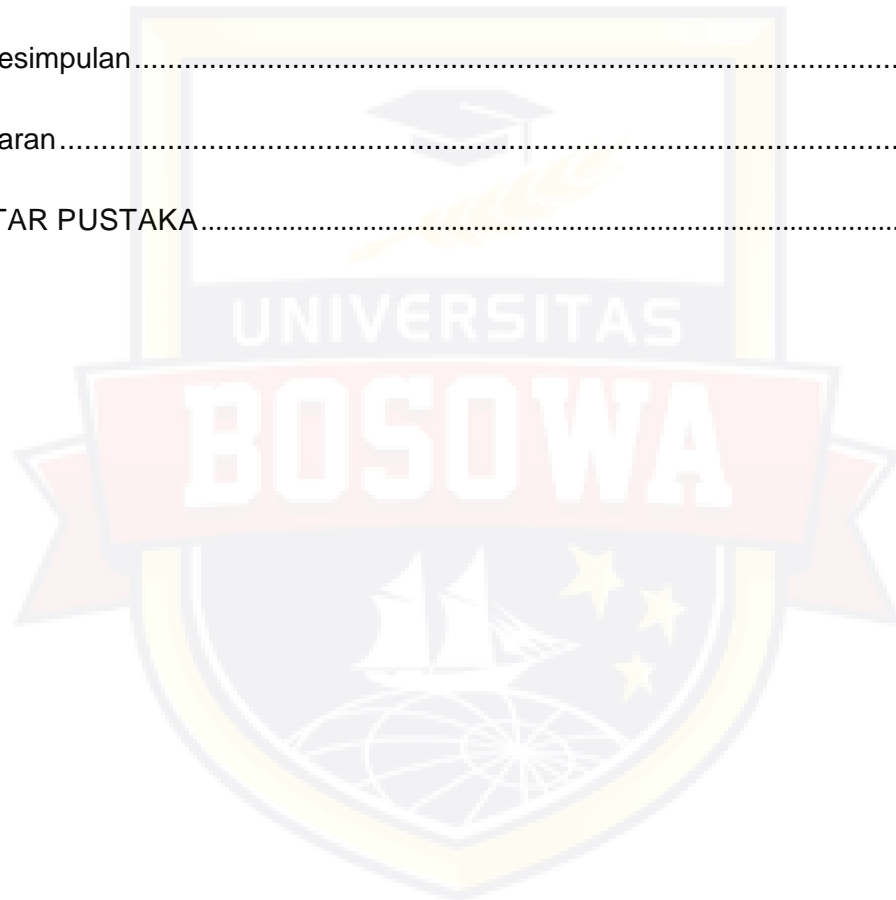
## DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR.....	ii
DAFTAR ISI.....	iii
DAFTAR GAMBAR.....	vi
DAFTAR TABEL.....	vii
BAB I PENDAHULUAN.....	I-1
1.1. Latar Belakang.....	I-1
1.2. Rumusan Masalah.....	I-4
1.3. Maksud dan Tujuan.....	I-4
1.4. Pokok Bahasan.....	I-4
1.5. Sistematika Penulisan.....	I-5
1.5.1. Bab I Pendahuluan.....	I-5
1.5.2. Bab II Tinjauan Pustaka.....	I-5
1.5.3. Bab III Metode Penelitian.....	I-5
1.5.4. Bab IV Hasil dan Pembahasan.....	I-5
1.5.5. Bab V Kesimpulan dan Saran.....	I-6
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	II-1
2.1 Kondisi Umum Pertumbuhan Sulawesi Selatan.....	II-1
2.2 Sistem Transportasi.....	II-3
2.3 Kondisi Transportasi Darat.....	II-5

2.4	Transportasi Umum .....	II-6
2.5	Peran dan Manfaat Transportasi.....	II-7
2.6	Peran dan Manfaat Ekonomi.....	II-7
2.7	Transportasi dan Pengembangan Wilayah.....	II-8
2.8	Undang-Undang No 22 Tahun 2002 tentang LLAJ .....	II-10
2.9	Undang-undang Nomor 23 tahun 2007 tentang Perkeretaapian .....	II-15
2.10	Penelitian Terdahulu.....	II-17
BAB III METODE PENELITIAN.....		III-1
3.1.	Diagram Alir Penelitian.....	III-1
3.2.	Jenis Penelitian .....	III-2
3.3.	Lokasi Penelitian .....	III-2
3.4.	Pengumpulan Data .....	III-5
3.4.1.	Data Primer .....	III-5
3.4.2.	Data Sekunder.....	III-8
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN.....		IV-1
4.1	Kondisi Umum Proyek .....	IV-1
4.1.1	Kondisi Geografis Kabupaten Barru.....	IV-3
4.1.2	Kondisi Sosial Ekonomi Kabupaten Barru.....	IV-4
4.2	Dampak Pembangunan Jalur KA terhadap Kondisi Lingkungan, Ekonomi dan Sosial di Kabupaten Barru .....	IV-5
4.2.1	Kuisisioner.....	IV-5



4.2.2 Analisa Hasil Pengisian Kuisisioner.....	IV-11
4.3 Hasil Kuisisioner.....	IV-13
4.3.1 Analisis Deskriptif .....	IV-15
4.4 Dampak Lain Berdasarkan Pengamatan Lapangan.....	IV-24
BAB V.....	V-1
5.1 Kesimpulan.....	V-1
5.2 Saran.....	V-2
DAFTAR PUSTAKA.....	vii



## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Jumlah Penduduk Sulawesi Selatan .....	II-1
Gambar 3. 1 Diagram Alir Penelitian.....	III-1
Gambar 3. 2 Lokasi Pekerjaan (Antara Kota Makassar-Parepare) .....	III-3
Gambar 3. 3 Lokasi Penelitian, Kabupaten Barru .....	III-4
Gambar 3. 4 Lembar Kuisisioner .....	III-6
Gambar 4. 1 Skema Pembangunan Jalur KA lintas Makassar-Parepare	IV-2
Gambar 4. 2 Tampilan SPSS Saat Input Variabel .....	IV-17
Gambar 4. 3 Tampilan SPSS Saat Input Skor Kriteria Penilaian .....	IV-18
Gambar 4. 4 Tampilan SPSS Saat Input Data Penilaian Responden ..	IV-18
Gambar 4. 5 Tampilan <i>Tools Analyze</i> Deskriptif Pada SPSS .....	IV-19



## DAFTAR TABEL

Tabel 4. 1 Tingkatan kategorisasi responden.....	IV-12
Tabel 4. 2 Hasil rekapan kusisioner responden terhadap dampak selama pembangunan jalur KA .....	IV-13
Tabel 4. 3 Hasil rekapan kusisioner responden terhadap dampak setelah pengoperasian jalur KA.....	IV-14
Tabel 4. 4 Data input program SPSS ( nilai kriteria dari responden) pada saat pembangunan konstruksi.....	IV-16
Tabel 4. 5 Data input program SPSS (nilai kriteria dari responden) pada setelah konstruksi .....	IV-17
Tabel 4. 6 hasil Analisa deskriptif program SPSS .....	IV-21

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1. Latar Belakang**

Tidak banyak yang tahu bahwa sistem transportasi kereta api di Sulawesi sudah terlaksana sejak jaman penjajahan Belanda yaitu pada akhir abad ke-19 oleh Gubernur Jenderal Hindia Belanda, Mr. L.A.J. Baron Sloet van den Beele. Pembangunan jaringan kereta api ini adalah dengan tujuan memperlancar pengangkutan hasil panen (kopi, beras, kelapa), juga sebagai upaya untuk mengembangkan Sulawesi dan memancing para pemilik modal. Namun setelah lima tahun beroperasi karena beberapa hal, akhirnya pada pertengahan tahun 1930 jalur kereta api Makasar-Takalar resmi ditutup.

Di era modern ini Transportasi merupakan permasalahan yang mempunyai pengaruh penting dalam kehidupan masyarakat. Demikian pula halnya dengan Provinsi Sulawesi selatan yang telah mengalami pertumbuhan ekonomi diatas rata-rata nasional, artinya terjadi pertumbuhan pada beberapa sektor perekonomian, pemerintahan, pendidikan, sosial budaya termasuk transportasi. Provinsi Sulawesi Selatan mempunyai 2 (dua) kota besar yaitu Kota Makassar dan Kota Parepare. Dari sisi ekonomi Kota Makassar menjadi simpul jasa distribusi terbesar dibandingkan daerah lain karena dan dari sisi geografis Makassar mempunyai keunggulan komparatif dibanding wilayah lain di



Kawasan Timur Indonesia. Sedangkan kota Parepare keberadaannya sangat dibutuhkan untuk mendukung fungsi ibukota.

Secara garis besar permasalahan yang terjadi dalam transportasi di Lintas Makassar-Parepare adalah semakin besarnya pertumbuhan penduduk beriringan dengan meningkatnya kebutuhan akan transportasi yaitu untuk perpindahan orang maupun barang, meningkatnya jumlah pengguna moda transportasi darat tidak sebanding dengan kesadaran masyarakat untuk kemudian berpindah menggunakan transportasi publik namun masih nyaman dengan menggunakan transportasi pribadi dan rela bermacam-macetan. Semakin banyak bangunan yang mempersempit ruang jalan raya menjadikan beban jalan melebihi kapasitas sehingga menimbulkan kemacetan dan tidak jarang menciptakan kecelakaan, kecelakaan tersebut dipengaruhi beberapa faktor yaitu faktor perilaku pengguna jalan yang kurang baik (human eror) dan kondisi jalan yang sebagian besar mengalami kerusakan mengakibatkan waktu tempuh serta tingkat pelayanan jalan rendah sehingga biaya transportasi menjadi meningkat hal ini menimbulkan kerugian bagi pengguna jalan terutama dalam hal pemborosan biaya, waktu, bahan bakar, rendahnya tingkat kenyamanan serta rendahnya kinerja ruas jalan itu sendiri, serta dengan banyaknya bangunan beton yang tidak memperhatikan daerah resapan air (tanah) atau saluran air (gorong-gorong) mengingat jumlah curah hujan yang tinggi di Kota Makassar.

Selaras dengan hal tersebut, Lintas Makassar Parepare tentunya harus terdapat suatu sistem transportasi yang komprehensif dan optimal. Mengingat letak strategisnya yaitu diantara kota besar yaitu Makassar – Parepare, yang keduanya saling mendukung dalam hal pendistribusian barang. Banyak upaya – upaya pengembangan yang dilakukan pemerintah kota Makassar untuk merealisasikan hal tersebut. Salah satu upaya pemerintah yang penulis setuju untuk mengatasi problematika transportasi di Lintas Makassar - Parepare yaitu upaya pengembangan moda transportasi darat berbasis kereta api. Moda transportasi kereta api dianggap sesuai untuk menyelesaikan problematika transportasi kota yang *crowded*, moda transportasi kereta api bisa melakukan perpindahan orang ataupun barang secara massal dengan menggunakan jalur khusus yang tidak mengganggu dan tidak diganggu moda transportasi jalan raya sehingga lebih efisien waktu dan lebih unggul juga jika ditinjau dari segi keselamatannya.

Awal pembangunan jalur kereta api yaitu dimulai dari Kabupaten Barru dan dampak pembangunannya yang dominan baru bisa dirasakan di lingkup daerah tersebut. Oleh karena itu penulis mengangkat penelitian yang berkenaan dengan dampak-dampak dari pembangunan jalur kereta api di Kabupaten Barru dengan judul **"ANALISIS DAMPAK PEMBANGUNAN JALUR KERETA API LINTAS MAKASSAR – PAREPARE TERHADAP LINGKUNGAN SEKITARNYA DI KABUPATEN BARRU"**.



## **1.2. Rumusan Masalah**

Adapun rumusan masalah dari penelitian ini adalah :

1. Bagaimana permasalahan yang terjadi di Kabupaten Barru, faktor penyebabnya dan dasar pemilihan moda transportasi kereta api?
2. Bagaimana dampak dari segi lingkungan dan ekonomi masyarakat atas pembangunan konstruksi jalur KA Lintas Makassar-Parepare di Kabupaten Barru?

## **1.3. Tujuan dan Manfaat Penelitian**

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui permasalahan yang terjadi di Kabupaten Barru, faktor penyebabnya dan alasan pemilihan moda transportasi kereta api.
2. Untuk menganalisa dampak dari pembangunan Jalur KA Lintas Makassar-Parepare di Kabupaten Barru.

## **1.4. Pokok Bahasan dan Batasan Masalah**

1. Permasalahan yang diamati adalah dampak pada proyek pembangunan Rel Kereta Api Lintas Makassar – Parepare.
2. Penelitian ini dilakukan di salah satu Kabupaten yaitu di Kelurahan Pekkae – Kabupaten Barru yang merupakan awal dari pembangunan Jalur Kereta Api.
3. Dampak yang akan dibahas adalah dampak dari pembangunan konstruksi jalur KA saat ini.

4. Dampak terhadap lingkungan sekitar yang akan dibahas adalah ditinjau dari segi ekonomi dan lingkungan.
5. Dalam pembahasan penulis tidak membahas tentang konstruksi dan besarnya biaya.

## **1.5. Sistematika Penulisan**

Sistematika penulisan yang digunakan adalah sebagai berikut :

### **1.5.1. Bab I Pendahuluan**

Berisi latar belakang, rumusan masalah, maksud dan tujuan penulisan, ruang lingkup penulisan, batasan masalah, dan sistematika penulisan

### **1.5.2. Bab II Tinjauan Pustaka**

Pada bab ini membahas teori-teori yang digunakan untuk menunjang penelitian yang diperoleh dari berbagai sumber.

### **1.5.3. Bab III Metode Penelitian**

Bab ini menjelaskan metode yang digunakan dalam penelitian untuk data-data yang dibutuhkan dalam proses pengolahan data.

### **1.5.4. Bab IV Hasil dan Pembahasan**

Bab ini berisi tentang pelaksanaan penelitian mencakup hasil pengumpulan data, analisis, dan pembahasan data yang diperoleh dari teori yang ada.



### **1.5.5. Bab V Kesimpulan dan Saran**

Bab ini berisi kesimpulan dan saran mengenai dari Tugas Akhir ini. Pada akhir penulisan akan dilampirkan daftar pustaka dan lampiran yang berisi data-data penunjang dalam proses pengolahan data.



## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### 2.1 Kondisi Umum Pertumbuhan Sulawesi Selatan

Wilayah	Jumlah Penduduk Menurut Kabupaten/Kota (Jiwa)								
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Kepulauan Selayar	130077	131266	132308	133315	134286	137071	137974	139145	140312
Bulukumba	410241	412681	414791	416773	418627	437607	440090	443292	446468
Bantaeng	183240	184460	185520	186525	187472	196716	197886	199399	200900
Jeneponto	355446	357840	359920	361892	363755	401610	405508	410639	415792
Takalar	286596	289004	291110	293136	295078	300853	302695	305077	307445
Gowa	721623	732587	742342	751981	761491	765836	773315	783167	793061
Sinjai	237966	239514	240856	242127	243323	259478	261366	263827	266282
Maros	338917	342484	345626	348682	351649	391774	396924	403774	410699
Pangkajene dan Kepulauan	323304	326480	329272	331979	334597	345775	348230	351426	354614
Barru	171140	171977	172694	173357	173965	184452	185525	186910	188285
Bone	742527	745864	748711	751323	753694	801775	806750	813188	819590
Soppeng	226057	226867	227545	228153	228686	235167	235574	236049	236498
Wajo	393132	395781	398081	400262	402323	379079	379396	379706	379975
Sindereang Rappang	289482	292126	294445	296684	298842	319990	323194	327416	331660
Pinrang	366583	369490	372028	374460	376784	403994	407371	411795	416223
Enrekang	199867	201839	203573	205254	206881	225172	227520	230622	233739
Luwu	349991	353838	357231	360537	363754	365608	367454	369820	372161
Tana Toraja	228778	230888	232740	234529	236255	280794	285179	291046	297002
Luwu Utara	302414	305462	308142	310744	313264	322919	325052	327820	330576
Luwu Timur	275132	280345	285011	289661	294288	296741	300511	305521	310582
Toraja Utara	225362	227674	229709	231686	233603	261086	264145	268198	272286
Makassar	1447677	1467947	1485941	1503664	1521091	1423877	1427619	1432189	1436626
Parepare	138604	140232	141670	143075	144446	151454	152922	154854	156795
Palopo	168452	171958	175106	178253	181395	184681	187331	190867	194448
Sulawesi Selatan	8512608	8598604	8674372	8748052	8819549	9073509	9139531	9225747	9312019

Source Url: <https://sulsel.bps.go.id/indicator/12/83/1/jumlah-penduduk.html>  
 Access Time: March 27, 2023, 9:33 am

Sumber : Badan Pusat Statistik Sulawesi Selatan

**Gambar 2.1** Jumlah Penduduk Sulawesi Selatan

Semakin meningkat pertumbuhan penduduk seiring dengan tuntutan masyarakat untuk menggunakan moda transportasi yang paling efisien, hal tersebut disebabkan beberapa pertimbangan diantaranya aspek ekonomi, sosial dan lingkungan.

Pertumbuhan perekonomian yang pesat serta kebijakan yang diimplementasikan kepada sebuah wilayah dapat memberikan perubahan yang mendasar terhadap konsep perkembangan suatu wilayah. Suatu wilayah akan dituntut untuk mengalami perubahan jenis usaha perekonomian, tata guna lahan dan sosial sebagai usaha dalam menjaga keseimbangan pertumbuhan wilayah secara alami. Perubahan tata guna lahan dapat berupa bertambahnya area industri turunan jasa manufaktur, dan lain-lain, dibanding dengan area industri dasar ( pertanian, perkebunan, dan lain-lain ).

Dari segi sosial, pergerakan perpindahan penduduk (urbanisasi) dan peningkatan kesejahteraan menjadi indikator yang terlihat sebagai respon dari pertumbuhan perekonomian dan perubahan tata guna lahan.

Provinsi Sulawesi Selatan pada tiga tahun terakhir telah mengalami pertumbuhan ekonomi diatas rata-rata nasional, artinya terjadi pertumbuhan pada beberapa sektor ekonomi, termasuk sektor transportasi. Hal ini didasari pada peran transportasi sebagai unsur penunjang dan pendorong berkembangnya sektor lain. Peningkatan permintaan (*demand*) perjalanan yang tidak disertai dengan penyediaan pelayanan (*suplay*) transportasi lambat laun akan memberikan dampak permasalahan transportasi di wilayah mencakup jaringan jalan, ekonomi, lingkungan, sosial dan



keselamatan berlalu lintas. Indikasi dari permasalahan yang timbul dalam aspek-aspek tersebut terlihat dari tundaan lalu lintas yang mengarah kepada kemacetan, pemanfaatan badan jalan yang tidak sesuai, penggunaan kendaraan pribadi yang terus meningkat, tingkat kecelakaan yang tinggi, konsumsi bahan bakar yang tidak efisien, dan sebagainya.

Perkembangan wilayah beberapa ibukota kabupaten kota di provinsi Sulawesi selatan ditandai tingginya jumlah permintaan yang akan melakukan perjalanan antar kota dengan kota atau kabupaten sekitarnya seperti Makassar, Parepare, Watampone, dan Palopo. Bahkan pergerakan antar kabupaten dengan ibukota provinsi atau sebaliknya terjadi peningkatan cukup signifikan. Hal ini terlihat, dengan meningkatnya permohonan permintaan ijin trayek Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) ke wilayah Soroako, Malili, Palopo, dan Tana Toraja. Sebagaimana yang tertuang dalam Rencana Tata Ruang Nasional. (Dokumen perencanaan siding track arah pelabuhan garongkong dan penambahan lebar, 2017).

## **2.2 Sistem Transportasi**

Sistem transportasi menurut Morlok (1978), adalah suatu bentuk keterikatan dan keterkaitan antara penumpang, barang, prasarana dan sarana yang berinteraksi dalam rangka perpindahan orang atau barang, yang tercakup dalam suatu tatanan, baik secara

alami ataupun buatan/rekayasa. Sedangkan sistem transportasi menurut Tamin (2002), adalah merupakan dasar (*basic infrastructure*) bagi pelayanan masyarakat (*public service*) yang dampaknya multi dimensional. Kemultian penyelenggaraan sistem transportasi, tidak hanya terkait dengan sistem multi-moda yang menyatukan serangkaian moda transportasi darat, laut dan udara, tetapi dalam perencanaanya juga harus mencerminkan keputusan yang dapat diterima semua pihak yang memiliki cara pandang yang berbeda, dengan mempertimbangkan variabel dampak dan manfaat yang beragam (multivariabel), melibatkan sejumlah pihak/institusi yang mencerminkan aspek multi-sektor.

Sistem transportasi dalam suatu kegiatannya ada komponen-komponen yang mempengaruhinya. Komponen-komponen tersebut dapat memiliki fungsi yang berbeda sesuai dengan bentuk dan jenis komponen itu sendiri. Menurut Sinulingga (1999), bahwa komponen transportasi adalah kondisi prasarana serta sistem jaringannya dan kondisi sarana (kendaraan).

Prasarana adalah sesuatu yang dapat menjadi media terjadinya kegiatan transportasi, seperti jalan raya, jalan rel, terminal, pelabuhan, halte, sungai, laut, pipa, udara dan sebagainya. Sedangkan sarana adalah sesuatu yang berwujud kendaraan berfungsi sebagai alat yang dapat memindahkan sesuatu baik orang maupun barang untuk mencapai tujuannya.

Sarana dapat berupa bus, kereta api, pesawat terbang, kapal laut, perahu dan sebagainya.

1. Secara umum komponen sistem transportasi dapat diuraikan sebagai berikut (Kodotie, 2005) : Lintasan atau jalur sebagai tempat benda tadi bergerak;
2. Terminal dan pelabuhan merupakan simpul keluar masuk kendaraan dari maupun ke sistem dan sebagai tempat pergantian moda transportasi;
3. Kendaraan yang memberikan sesuatu mobilitas terhadap benda yang diangkut untuk suatu jalur gerak tertentu dan dapat digerakkan di jalur tersebut;
4. Rencana operasi atau prosedur pengaturan yang dapat menjamin kegiatan transportasi (lalu lintas orang dan barang) bergerak secara aman, lancar dan tertib.

### **2.3 Kondisi Transportasi Darat**

Transportasi darat merupakan moda transportasi yang paling dominan di Indonesia dibandingkan moda transportasi lainnya seperti transportasi udara dan transportasi laut. Hal ini ditunjukkan dari data OD Nasional 2001 yang menggambarkan bahwa  $\pm 95\%$  perjalanan penumpang dan barang menggunakan moda transportasi darat. Saat ini transportasi darat menjadi salah satu andalan untuk melakukan pergerakan terutama jalan raya. Jaringan

jalan terdiri dari ruas-ruas jalan yang menghubungkan satu lokasi dengan lokasi yang lain pada titik pertemuan yang merupakan simpul-simpul transportasi. Jaringan jalan akan dapat memberikan berbagai alternatif pilihan bagi pengguna jalan untuk mencapai tujuan yang diinginkan.

## **2.4 Transportasi Umum**

Transportasi umum atau transportasi public adalah seluruh alat transportasi saat penumpang tidak bepergian menggunakan kendaraan sendiri. Transportasi umum pada umumnya termasuk kereta api dan bus, namun juga termasuk pelayanan maskapai penerbangan, feri, taksi, dan lain-lain. Angkutan umum merupakan sarana untuk memindahkan orang dan barang dari suatu tempat ke tempat lain. Tujuannya untuk membantu orang atau kelompok dalam menjangkau tempat yang dikehendaki, atau mengirim barang dari tempat asal ke tempat tujuan. Dalam penyelenggaraannya transportasi umum harus memenuhi Standar Pelayanan Minimum meliputi:

- Keamanan
- Keselamatan
- Kenyamanan
- Keterjangkauan
- Ketersetaraan



- Keteraturan

## **2.5 Peran dan Manfaat Transportasi**

Jasa transportasi yang cepat, murah dan aman adalah sangat penting dan diutamakan dalam kehidupan modern, dan usaha penyempurnaan tersebut akan mempengaruhi perkembangan standar kehidupan masyarakat, maka jelaslah kiranya jika dikatakan bahwa transportasi bukan merupakan “tujuan”, akan tetapi suatu “alat” untuk mencapai tujuan. Pertumbuhan fasilitas transportasi, baik prasarana jalan maupun sarana transportasi telah memberikan manfaat yang besar kepada masyarakat dan mempengaruhi semua aspek kehidupan manusia. Adisasmita (2007). Kegiatan transportasi bukanlah suatu tujuan, melainkan mekanisme untuk mencapai tujuan. Secara khusus transportasi dapat dikatakan bahwa, transportasi mempunyai beberapa peranan penting dalam kehidupan masyarakat. Peranan dan manfaat transportasi dapat dilihat dari beberapa aspek diantaranya ekonomi, sosial, politik, dan lingkungan sekitar (Jinca, 2002).

## **2.6 Peran dan Manfaat Ekonomi**

Jinca (2007), menyatakan bahwa peranan ekonomi dalam transportasi adalah:

1. Perluaskan daerah cakupan barang atau jasa yang dapat dikonsumsi di suatu wilayah. Hal ini memungkinkan pemanfaatan sumber-sumber yang lebih murah atau berkualitas yang lebih tinggi.
2. Penggunaan sumber bahan secara lebih efisien memungkinkan terjadinya spesialisasi atau pembagian pekerjaan. Hal ini mengakibatkan peningkatan jumlah maupun kualitas barang-barang untuk dikonsumsi dan terkonsentrasinya aktivitas produksi, di sejumlah tempat tertentu. Dan ini menimbulkan *“economies of scale and agglomeration economies”*.
3. Penyediaan fasilitas transportasi memungkinkan persediaan bahan produksi tidak terbatas pada suatu daerah dan dapat diperoleh dari daerah-daerah lainnya. Hal ini memberikan peluang untuk memproduksi lebih banyak tanpa hambatan yang disebabkan oleh kekurangan bahan untuk kegiatan produksi.

## **2.7 Transportasi dan Pengembangan Wilayah**

Pembangunan transportasi yang baik dapat mempermudah pergerakan bahan baku mencapai lokasi pemrosesan atau mempermudah konsumen dalam menjangkau kebutuhan akan barang-barang. Dengan adanya transportasi, maka peningkatan aktivitas produksi pada suatu wilayah akan terdorong (Siagian, 1991). Penataan transportasi yang baik dapat membantu

karakteristik wilayah sesuai dengan pergerakan penduduk dan barang. Demikian pula sebaliknya, terjadinya peningkatan aktivitas sosial-ekonomi masyarakat dapat pula mempengaruhi permintaan akan transportasi.

Sistem prasarana wilayah adalah jaringan yang menghubungkan satu pusat kegiatan dengan pusat kegiatan lainnya, yaitu antara satu permukiman dengan permukiman lainnya, antara lokasi budi daya dengan lokasi permukiman, dan antara lokasi budi daya yang satu dengan lokasi budi daya lainnya. Bentuk jaringan itu adalah prasarana berupa jalan raya, jalur kereta api, jalur sungai, laut, danau dan sebagainya yang dapat digunakan untuk berpindahnya orang maupun barang dari satu pusat kegiatan ke pusat kegiatan lainnya. Pengembangan sistem prasarana transportasi ditujukan pada keterkaitan ekonomi dan fungsi antar berbagai pusat kegiatan. Sistem transportasi sekaligus juga pembentuk struktur dan pola pemanfaatan ruang. Penentuan sistem transportasi berkaitan dengan pola pemanfaatan ruang pada berbagai subwilayah. Akan dapat dikaji besarnya bangkitan (orang dan barang yang membutuhkan transportasi) pada masing-masing subwilayah dan tujuan dari bangkitan tersebut (Tarigan, 2006).

Pengembangan wilayah menurut Adisasmita (2005), adalah sebagai upaya pembangunan pada suatu wilayah atau beberapa daerah untuk mencapai kesejahteraan masyarakat dengan

memanfaatkan sumber-sumber daya (alam, manusia, kelembagaan, teknologi dan prasarana) secara efektif, optimal dan berkelanjutan dengan cara menggerakkan kegiatan-kegiatan produktif (sektor primer, sekunder dan tersier), penyediaan fasilitas pelayanan (ekonomi dan sosial), penyediaan prasarana dan sarana serta lingkungan. Keseluruhan usaha yang mengarah pada perbaikan dalam tingkat kesejahteraan hidup masyarakat pada umumnya dapat dipandang sebagai penyebab berlangsungnya proses berkembangnya wilayah.

## **2.8 Undang-undang Nomor 22 tahun 2002 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan**

1. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas, Angkutan Jalan, Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan, serta pengelolaannya.
2. Lalu Lintas adalah gerak Kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan.
3. Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan.



4. Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah serangkaian Simpul dan/atau ruang kegiatan yang saling terhubung untuk penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
5. Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah Ruang Lalu Lintas, Terminal, dan Perlengkapan Jalan yang meliputi marka, rambu, Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, alat pengendali dan pengamanan Pengguna Jalan, alat pengawasan dan pengamanan Jalan, serta fasilitas pendukung.
6. Kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Tidak Bermotor.
7. Kendaraan Bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain Kendaraan yang berjalan di atas rel.
8. Kendaraan Tidak Bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh tenaga manusia dan/atau hewan.
9. Kendaraan Bermotor Umum adalah setiap Kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran.
10. Ruang Lalu Lintas Jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah Kendaraan, orang,

dan/atau barang yang berupa Jalan dan fasilitas pendukung.

11. Jalan adalah seluruh bagian Jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi Lalu Lintas umum, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel dan jalan kabel.
12. Rambu Lalu Lintas adalah bagian perlengkapan Jalan yang berupa lambang, huruf, angka, kalimat, dan/atau perpaduan yang berfungsi sebagai peringatan, larangan, perintah, atau petunjuk bagi Pengguna Jalan.
13. Sepeda Motor adalah Kendaraan Bermotor beroda dua dengan atau tanpa rumah-rumah dan dengan atau tanpa kereta samping atau Kendaraan Bermotor beroda tiga tanpa rumah-rumah.
14. Perusahaan Angkutan Umum adalah badan hukum yang menyediakan jasa angkutan orang dan/atau barang dengan Kendaraan Bermotor Umum.
15. Pengguna Jasa adalah perseorangan atau badan hukum yang menggunakan jasa Perusahaan Angkutan Umum.

16. Pengemudi adalah orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang telah memiliki Surat Izin Mengemudi.
17. Kecelakaan Lalu Lintas adalah suatu peristiwa di Jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan Kendaraan dengan atau tanpa Pengguna Jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda.
18. Penumpang adalah orang yang berada di Kendaraan selain Pengemudi dan awak Kendaraan.
19. Pejalan Kaki adalah setiap orang yang berjalan di Ruang Lalu Lintas Jalan.
20. Pengguna Jalan adalah orang yang menggunakan Jalan untuk berlalu lintas.
21. Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas adalah serangkaian usaha dan kegiatan yang meliputi perencanaan, pengadaan, pemasangan, pengaturan, dan pemeliharaan fasilitas perlengkapan Jalan dalam rangka mewujudkan, mendukung dan memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran Lalu Lintas.
22. Keamanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan terbebasnya setiap orang, barang, dan/atau

Kendaraan dari gangguan perbuatan melawan hukum, dan/atau rasa takut dalam berlalu lintas.

23. Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, Kendaraan, Jalan, dan/atau lingkungan.
24. Ketertiban Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan berlalu lintas yang berlangsung secara teratur sesuai dengan hak dan kewajiban setiap Pengguna Jalan.
25. Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan berlalu lintas dan penggunaan angkutan yang bebas dari hambatan dan kemacetan di Jalan.
26. Pemerintah Pusat, selanjutnya disebut Pemerintah, adalah Presiden Republik Indonesia yang memegang kekuasaan pemerintahan negara Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
27. Pemerintah Daerah adalah gubernur, bupati/walikota, dan perangkat daerah sebagai unsur penyelenggara Pemerintahan Daerah.
28. Menteri adalah pembantu Presiden yang memimpin kementerian negara dan bertanggung jawab atas urusan pemerintahan di bidang Jalan, bidang sarana dan



Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, bidang industri, bidang pengembangan teknologi, atau bidang pendidikan dan pelatihan.

## **2.9 Undang-undang Nomor 23 tahun 2007 tentang Perkeretaapian**

1. Perkeretaapian adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas prasarana, sarana, dan sumber daya manusia, serta norma, kriteria, persyaratan, dan prosedur untuk penyelenggaraan transportasi kereta api.
2. Kereta api adalah sarana perkeretaapian dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan sarana perkeretaapian lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di jalan rel yang terkait dengan perjalanan kereta api.
3. Prasarana perkeretaapian adalah jalur kereta api, stasiun kereta api, dan fasilitas operasi kereta api agar kereta api dapat dioperasikan.
4. Jalur kereta api adalah jalur yang terdiri atas rangkaian petak jalan rel yang meliputi ruang manfaat jalur kereta api, ruang milik jalur kereta api, dan ruang pengawasan jalur kereta api, termasuk bagian atas dan bawahnya yang diperuntukkan bagi lalu lintas kereta api.
5. Jaringan jalur kereta api adalah seluruh jalur kereta api yang terkait satu dengan yang lain yang menghubungkan berbagai tempat sehingga merupakan satu sistem.

6. Jalur kereta api khusus adalah jalur kereta api yang digunakan secara khusus oleh badan usaha tertentu untuk menunjang kegiatan pokok badan usaha tersebut.
7. Jalan rel adalah satu kesatuan konstruksi yang terbuat dari baja, beton, atau konstruksi lain yang terletak di permukaan, di bawah, dan di atas tanah atau bergantung beserta perangkatnya yang mengarahkan jalannya kereta api.
8. Fasilitas operasi kereta api adalah segala fasilitas yang diperlukan agar kereta api dapat dioperasikan.
9. Fasilitas operasi kereta api adalah segala fasilitas yang diperlukan agar kereta api dapat dioperasikan.
10. Badan Usaha adalah Badan Usaha Milik Negara, Badan Usaha Milik Daerah, atau badan hukum Indonesia yang khusus didirikan untuk perkeretaapian.
11. Fasilitas penunjang kereta api adalah segala sesuatu yang melengkapi penyelenggaraan angkutan kereta api yang dapat memberikan kemudahan, kenyamanan, dan keselamatan bagi pengguna jasa kereta api.
12. Pengguna jasa adalah setiap orang dan/atau badan hukum yang menggunakan jasa angkutan kereta api, baik untuk angkutan orang maupun barang.
13. Lalu lintas kereta api adalah gerak sarana perkeretaapian di jalan rel.

14. Angkutan kereta api adalah kegiatan pemindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kereta api.
15. Penyelenggara prasarana perkeretaapian adalah pihak yang menyelenggarakan prasarana perkeretaapian.
16. Penyelenggara sarana perkeretaapian adalah badan usaha yang mengusahakan sarana perkeretaapian umum.
17. Setiap orang adalah orang perseorangan atau korporasi.
18. Pemerintah Pusat yang selanjutnya disebut Pemerintah adalah Presiden Republik Indonesia yang memegang kekuasaan pemerintahan negara Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
19. Pemerintah Daerah adalah Gubernur, Bupati atau Walikota, dan perangkat daerah sebagai unsur penyelenggara pemerintahan daerah.
20. Menteri adalah Menteri yang tugas dan tanggung jawabnya di bidang perkeretaapian.

## **2.10 Penelitian Terdahulu**

- Jurnal terkait pernah dilakukan oleh M. Yamin Jinca, Jurnal Transportasi Vol.9 No.1 Juni 2009 dengan judul “Keterpaduan Sistem Jaringan Antar Moda Transportasi di Pulau Sulawesi”. Kesimpulan dari jurnal tersebut adalah secara keseluruhan

kinerja jaringan transportasi di Pulau Sulawesi dapat dikatakan cukup baik meskipun belum optimal, keterpaduan transportasi intramoda masih belum optimal sehingga diperlukan koordinasi perencanaan lintas provinsi, lintas sektor dalam pembangunan dan pengembangan prasarana transportasi dalam wujud perencanaan makro transportasi Pulau Sulawesi yang dapat dikembangkan dalam tataran wilayah dan tataran local, yang terpadu secara vertical dan horizontal agar dapat bersinergi dalam pelayanan transportasi kepada masyarakat, selain itu diperlukan konsistensi dalam menyelenggarakan penataan ruang, baik pada tingkat nasional, pulau, provinsi. Selain itu penelitian terkait juga pernah dilakukan oleh Andika Putra Ramadhan dalam skripsi dengan judul “Pengaruh Jalur Kereta Api Batavia-Buitenzorg terhadap Kehidupan Sosial dan Ekonomi Masyarakat Batavia tahun 1871-1913”. Kesimpulan dari skripsi tersebut adalah Berkembangnya wilayah-wilayah yang dilalui jalur kereta api BataviaBuitenzorg, mendorong pemerintah untuk berusaha agar perekonomian masyarakat pribumi menjadi lebih baik, dan lebih banyak menggunakan kereta api sebagai alat transportasi untuk menuju ke berbagai daerah. Oleh sebab itu, berbagai fasilitas dan lapangan pekerjaan mulai disediakan oleh pemerintah kolonial fasilitas yang diadakan oleh pemerintah kolonial seperti halte, stasiun, pasar. Sementara lapangan



pekerjaan yang di hasilkan dengan adanya kereta api adalah menjadi pegawai NISM meskipun tidak di tempatkan pada posisi yang penting, kuli angkut atau kuli panggul di stasiun-stasiun yang di lalui oleh kereta api, serta menjadi pedagang di sekitar stasiun.

- Jurnal terdahulu oleh Rahman Judriah, DR. Ir. Adam Pamudji Rahardjo, M.Sc. 2011 | Tesis | S2 Mag.Pengl.Bencana Alam. Dengan judul Analisis Kinerja Pengendalian Banjir Sungai Jampue Kabupaten Barru Propinsi Sulawesi Selatan. Kutipan “Banjir merupakan permasalahan umum yang terjadi di sebagian besar wilayah Indonesia, terutama di kawasan perkotaan. Sungai Jampue merupakan salah satu sungai di Kabupaten Barru dimana bagian hilir sungai tersebut melintas di kota kabupaten. Banjir yang terjadi setiap tahun mengakibatkan kerusakan pemukiman penduduk, fasilitas umum, areal persawahan, bahkan terkadang menimbulkan korban jiwa. Dengan kejadian banjir tanggal 5 Januari 2010 menjadi sebuah kasus yang menarik untuk dijadikan studi untuk mencari alternatif pengendalian. Penelitian ini bertujuan untuk mengadakan simulasi alternatif pengendalian banjir, mengkaji alternatif penanganan banjir dan menganalisis pemilihan alternatif pengendalian banjir yang optimal. Metode analisis yang digunakan adalah analisis hidrologi, pemodelan hidraulika

dengan menggunakan Software Hydrologic Engineering Center-River Analysis System (HEC-RAS) Versi 4.0 dan Metode Sistem Pendukung Keputusan dengan model Analytical Hierarchy Process (AHP) untuk menentukan prioritas alternatif pengelolaan banjir. Penilaian alternatif menggabungkan antara penilaian relatif dari semua responden terhadap kriteria sosial, kriteria ekonomi dan kriteria lingkungan dengan penilaian absolut dari kriteria fisik dalam pengendalian banjir Sungai Jampue. Hasil penelitian menunjukkan alternatif terbaik adalah Alternatif 1 yaitu Normalisasi Sungai/NS dengan bobot (0,258), selanjutnya Alternatif 3 kombinasi Normalisasi Sungai dan Tanggul Sungai/NSTS (0,224), Alternatif 2 Tanggul Sungai/TS (0,205), Alternatif 3 Kolam Retensi/KR (0,113), Alternatif 5 kombinasi Normalisasi Sungai dan Kolam Retensi/NSKR (0,106) dan Alternatif 6 kombinasi Tanggul Sungai dan Kolam Retensi/TSKR (0,094).”

- Jurnal terdahulu oleh Andika Putra Ramadhan, Program Studi Ilmu Sejarah Jurusan Pendidikan Sejarah Fakultas Ilmu Sosial Universitas Yogyakarta dengan judul Pengaruh Jalur Kereta Api Batavia-Buitenzorg Terhadap Kehidupan Sosial dan Ekonomi Masyarakat Batavia Tahun 1871-1913. Kutipan “Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui gambaran umum mengenai pembangunan transportasi kereta api di wilayah Jawa Bagian

Barat tepatnya karisidenan Batavia hingga Buitenzorg tahun 1871-1913, gambaran umum tentang kehidupan sosial dan ekonomi masyarakat Batavia tahun 1871-1913 dampak adanya transportasi kereta api Krisidenan Batavia tahun 1871-1913. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa pembangunan perluasan jaringan kereta api colonial di Jawa berlangsung dari abad 19-20 yang bertujuan untuk memodernisasi system transportasi dan pengangkutan secara massal sekaligus cepat, serta bertujuan untuk membuka daerah pedalaman. Pembangunan jalur kereta api NISM di wilayah Batavia mengeksplorasi wilayah-wilayah pedalaman, seperti Depok, Tjitajam, dan lain-lain. Hal ini menjadikan beberapa daerah yang di eksplorasi oleh NISM memiliki peranan penting. Seperti wilayah Depok. Pembangunan jalur kereta api membutuhkan banyak sekali tenaga kerja atau buruh untuk pembukaan lahan-lahan yang sulit untuk dijangkau, karena wilayah Buitenzorg dikelilingi oleh perbukitan dan beberapa pegunungan. Pembangunan jalur kereta api NISM di Jawa Barat memberikan dampak ekonomi dan dampak sosial terhadap wilayah yang dijadikan stasiun tersebut. Wilayah-wilayah yang disajikan stasiun atau tempat pemberhentian kereta memberikan peluang bagi masyarakat sekitar untuk berdagang atau untuk menjadi kuli angkut di stasiun.

- Nanang Setiawan, Dampak Sosial Ekonomi Transportasi Kereta Api Yogyakarta-Pundong Terhadap Masyarakat Kota Gede Tahun 1917-1942 “Kereta api menjadi alat transportasi penting pada masa Hindia Belanda. Mulanya transportasi kereta api memiliki fungsi sebagai angkutan barang komoditi dari daerah perkebunan menuju ke Pelabuhan. Pembangunan jalur keretapi dimulai dari Semarang menuju Pelabuhan. Pembangunan jalur kereta api dimulai dari Semarang menuju Vorstenlanden, dengan pihak Nederlandsch Indische Spoorweg Maatscappij (NISM) sebagai perusahaan yang memegang konsesi jalur tersebut. Pembangunan jalur kereta api kemudian dilanjutkan ke pedalaman Yogyakarta, dengan rute Yogyakarta-Pasar Gede-Pundong. Jalur kereta api Yogyakarta-Pasar Gede-Pundong sebagai pengembangan jalur Semarang-Vorstenlanden yang semula dipergunakan mempercepat pengangkutan hasil komoditi ke Pelabuhan, ternyata telah berkembang sebagai pendukung perubahan sosial ekonomi pada masyarakat Kotagede. Berdirinya Stasiun Pasar Gede sebagai wujud adanya perhatian pemerintah terhadap wilayah tersebut, yang terkenal dengan wilayah bekas kerajaan, industry kerajinan, dan perdagangan pribumi. Stasiun digunakan sebagai tempat naik dan turunnya penumpang kereta api yang ingin berkunjung atau melaksanakan transaksi jual beli di wilayah tersebut. Sebagai

lokasi bekas Kerajaan Mataram Islam dengan berbagai fasilitas yang ada dan berkembangnya industry kerajinan, berkorelasi dengan jumlah pengunjung ke wilayah tersebut sebagai bentuk respon positif masyarakat terhadap keberadaan transportasi kereta api.

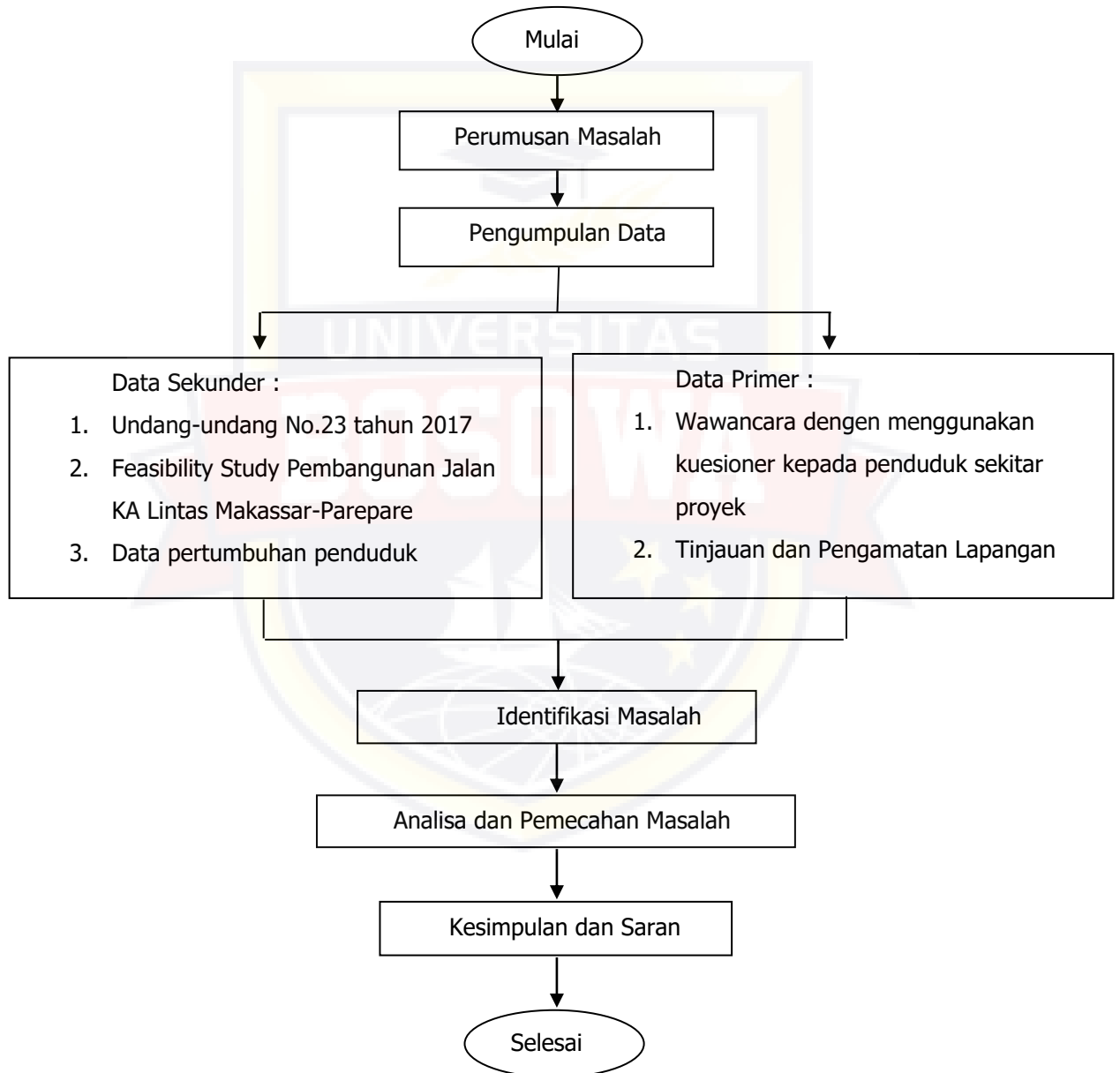




## BAB III

### METODE PENELITIAN

#### 3.1. Diagram Alir Penelitian



Gambar 3. 1 Diagram Alir Penelitian

### **3.2. Jenis Penelitian**

Tugas akhir ini menggunakan metode penelitian kualitatif dengan Studi literatur yaitu dengan melakukan pencarian terhadap berbagai sumber tertulis, baik berupa buku-buku, arsip sejarah, majalah, artikel dan jurnal, atau dokumen-dokumen yang relevan dengan permasalahan yang dikaji. Sehingga informasi yang didapat dari studi kepustakaan ini dijadikan rujukan untuk memperkuat argumentasi-argumentasi yang ada.

Penelitian yang kami lakukan berupa studi literatur mengenai dampak-dampak dari adanya pembangunan jalur KA lintas Makassar-Parepere yang kemudian akan digunakan sebagai pertanyaan pada kuesioner dan disebarkan pada masyarakat sekitar di lingkup proyek pembangunan konstruksi rel kereta api lintas Makassar – Pare-pare yang berlokasi di Kabupaten Barru.

### **3.3. Lokasi Penelitian**

Makassar adalah Ibu Kota Provinsi Sulawesi Selatan, yang terletak di bagian Selatan Pulau Sulawesi yang dahulu disebut Ujung Pandang, terletak antara 119°24'17'38" Bujur Timur dan 5°8'6'19" Lintang Selatan yang berbatasan sebelah Utara dengan Kabupaten Maros, sebelah Timur Kabupaten Maros, sebelah selatan Kabupaten Gowa dan sebelah Barat adalah Selat Makassar.

Lokasi pekerjaan dalam studi kelayakan pembangunan jalan kereta api ini adalah Provinsi Sulawesi Selatan khususnya Kota Makassar – Parepare digambarkan pada Gambar 3.1

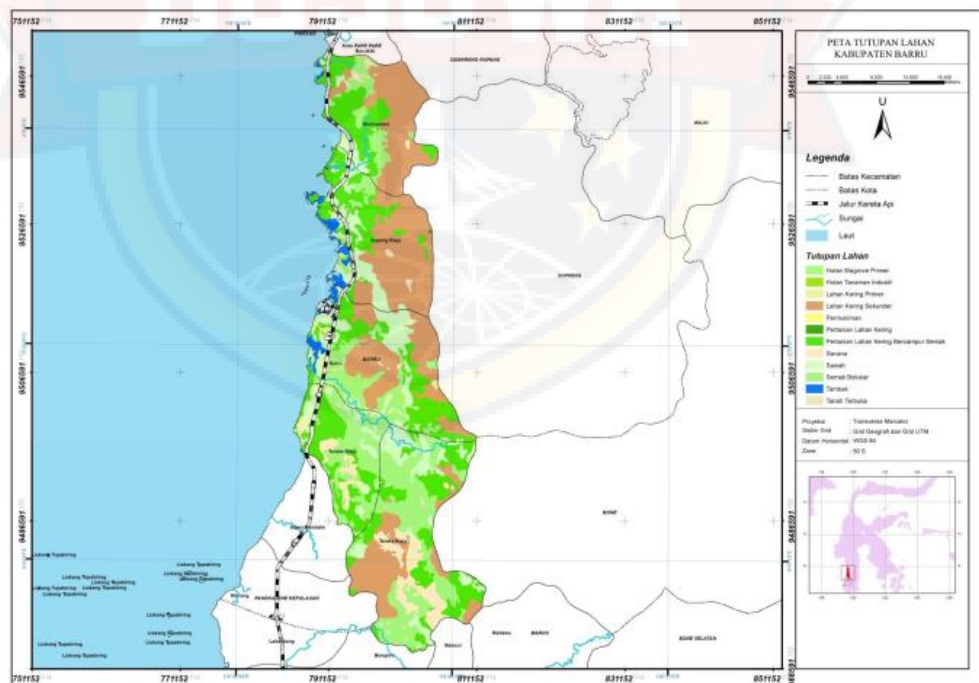


**Gambar 3.2** Lokasi Pekerjaan (Antara Kota Makassar – Parepare)

Dikarenakan pembangunan Konstruksi Jalur Kereta Api diawali dilaksanakan di Kabupaten Barru maka dampak dari pembangunan Konstruksi Jalur Kereta Api baru bisa dirasakan di Kabupaten Barru, oleh karena itu penulis melakukan penelitian di lokasi tersebut. Secara geografis, Kabupaten Barru terletak pada 4°00' - 5°35' Lintang Selatan dan 109°35' - 119°49' Bujur Timur. Wilayahnya berada di bagian barat daratan Pulau Sulawesi sekitar

kurang lebih 102 Km sebelah utara Kota Makassar Ibukota Propinsi Sulawesi Selatan.

Kabupaten Barru secara administratif terbagi atas 7 Kecamatan yaitu Kecamatan Tanete Riaja, Kecamatan Tanete Rilau, Kecamatan Barru (Ibukota Kabupaten), Kecamatan Soppeng Riaja, Kecamatan Mallusetasi, Kecamatan Pujananting dan Kecamatan Balusu dan terdiri dari 15 Kelurahan dan 40 Desa dengan batas-batas wilayah yaitu Sebelah Utara dengan Kota Pare-Pare dan Kabupaten Sidrap, Sebelah Timur dengan Kabupaten Soppeng dan Kabupaten Bone, Sebelah Selatan dengan Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan, Sebelah Barat dengan Selat Makassar.



**Gambar 3.3** Lokasi Penelitian, Kabupaten Barru

### **3.4. Pengumpulan Data**

#### **3.4.1 Data Primer**

##### **Wawancara dan Kuisisioner**

Wawancara dilakukan pada masyarakat sekitar yang merasakan dampak dari pembangunan jalur kereta api lintas Makassar – parepare. Dengan kuesioner yang disebar, maka akan terlihat pendapat masyarakat terhadap dampak dari adanya pembangunan jalur kereta api lintas Makassar-Parepare. Pertanyaan yang diajukan adalah pertanyaan seputar dampak dari pembangunan jalur KA meliputi Dampak pembangunan terhadap kondisi lingkungan, ekonomi dan sosial. Pada masing-masing variable diberikan pernyataan-pernyataan yang mendukung gagasan pada variable tersebut. Ketentuan pengisian kuisisioner tersebut adalah masing-masing tanggapan responden memiliki nilai berdasarkan ketentuan sebagai berikut :

- Pernyataan Sangat Tidak Setuju (STS) memiliki skors 1
- Pernyataan Tidak Setuju (TS) memiliki skors 2
- Pernyataan Kurang Setuju (KS) memiliki skors 3
- Pernyataan Setuju (S) memiliki skors 4
- Pernyataan Sangat Setuju (SS) memiliki skors 5

Dengan kuisisioner sebagai berikut:





## KUISIONER

"ANALISIS DAMPAK PEMBANGUNAN JALUR KA LINTAS MAKASSAR-PAREPARE TERHADAP LINGKUNGAN SEKITARNYA DI KABUPATEN BARRU"

Nama :  
Alamat :  
Pekerjaan :  
Usia :  
Pendidikan Terakhir :

### Kuisisioner Pada Saat Pembangunan Jalur KA Makassar-Pare pare di Kabupaten Barru

#### A. Dampak Pembangunan terhadap Lingkungan

1. Pembangunan jalur KA mengakibatkan polusi udara
  - a. Sangat setuju
  - b. Setuju
  - c. Kurang setuju
  - d. Tidak Setuju
  - e. Sangat tidak setuju
2. Pembangunan jalur KA mengakibatkan terjadinya kemacetan di jalan Poros Barru
  - a. Sangat setuju
  - b. Setuju
  - c. Kurang setuju
  - d. Tidak Setuju
  - e. Sangat tidak setuju
3. Pembangunan Jalur KA mengakibatkan jalan lokal menjadi rusak
  - a. Sangat setuju
  - b. Setuju
  - c. Kurang setuju
  - d. Tidak Setuju
  - e. Sangat tidak setuju
4. Pembangunan jalan KA mengakibatkan terjadinya banjir karena aliran air terganggu timbunan badan jalan KA
  - a. Sangat setuju
  - b. Setuju
  - c. Kurang setuju
  - d. Tidak Setuju
  - e. Sangat tidak setuju
5. Pembangunan Jalan KA mengakibatkan kebisingan akibat pengoperasian alat berat dan kendaraan dengan muatan material
  - a. Sangat setuju
  - b. Setuju
  - c. Kurang setuju
  - d. Tidak Setuju
  - e. Sangat tidak setuju
6. Pembangunan jalan KA mengakibatkan jalanan yang berada di sekitar proyek menjadi licin pada saat hujan akibat material tanah yang tumpah di jalan
  - a. Sangat setuju
  - b. Setuju
  - c. Kurang setuju
  - d. Tidak Setuju
  - e. Sangat tidak setuju

#### B. Dampak Pembangunan terhadap kondisi Ekonomi

1. Pembangunan jalur KA melibatkan banyak tenaga kerja lokal sehingga mengurangi pengangguran
  - a. Sangat setuju
  - b. Setuju
  - c. Kurang setuju
  - d. Tidak Setuju
  - e. Sangat tidak setuju
2. Pembangunan jalur KA membantu meningkatkan pendapatan UMKM
  - a. Sangat setuju
  - b. Setuju
  - c. Kurang setuju
  - d. Tidak Setuju
  - e. Sangat tidak setuju
3. Dengan kebutuhan material alam yang cukup banyak, pembangunan jalur KA dapat meningkatkan produksi tambang lokal
  - a. Sangat setuju
  - b. Setuju
  - c. Kurang setuju
  - d. Tidak Setuju
  - e. Sangat tidak setuju

4. Pembangunan jalur KA turut meningkatkan kesejahteraan warga lokal di sekitar lokasi proyek
  - a. Sangat setuju
  - b. Setuju
  - c. Kurang setuju
  - d. Tidak Setuju
  - e. Sangat tidak setuju

5. Produksi lahan pertanian disekitar lokasi proyek jalan KA menurun akibat suplai air terganggu
  - a. Sangat setuju
  - b. Setuju
  - c. Kurang setuju
  - d. Tidak Setuju
  - e. Sangat tidak setuju

6. Banyak akses jalan warga yang tertutup badan jalan KA membuat komunikasi antar warga terganggu
  - a. Sangat setuju
  - b. Setuju
  - c. Kurang setuju
  - d. Tidak Setuju
  - e. Sangat tidak setuju

#### C. Dampak Pembangunan terhadap kondisi Sosial

1. Pembangunan Jalur KA di Kabupaten Barru membuat warga merasa tidak nyaman
  - a. Sangat setuju
  - b. Setuju
  - c. Kurang setuju
  - d. Tidak Setuju
  - e. Sangat tidak setuju

2. Proses pembebasan lahan warga berjalan tidak lancar dan menimbulkan konflik
  - a. Sangat setuju
  - b. Setuju
  - c. Kurang setuju
  - d. Tidak Setuju
  - e. Sangat tidak setuju

3. Warga yang tempat tinggalnya terdampak pembangunan sangat keberatan karena harus pindah tempat tinggal
  - a. Sangat setuju
  - b. Setuju
  - c. Kurang setuju
  - d. Tidak Setuju
  - e. Sangat tidak setuju

4. Banyak akses jalan warga yang tertutup badan jalan KA membuat komunikasi antar warga terganggu
  - a. Sangat setuju
  - b. Setuju
  - c. Kurang setuju
  - d. Tidak Setuju
  - e. Sangat tidak setuju

5. Banyak akses jalan warga yang tertutup badan jalan KA membuat komunikasi antar warga terganggu
  - a. Sangat setuju
  - b. Setuju
  - c. Kurang setuju
  - d. Tidak Setuju
  - e. Sangat tidak setuju

6. Banyak akses jalan warga yang tertutup badan jalan KA membuat komunikasi antar warga terganggu
  - a. Sangat setuju
  - b. Setuju
  - c. Kurang setuju
  - d. Tidak Setuju
  - e. Sangat tidak setuju

**Kuisisioner setelah Pembangunan Jalur KA Makassar-Pare pare di Kabupaten Barru**

**A. Dampak Pembangunan terhadap Lingkungan**

1. Pembangunan jalur KA mengakibatkan polusi udara
  - a. Sangat setuju
  - b. Setuju
  - c. Kurang setuju
  - d. Tidak Setuju
  - e. Sangat tidak setuju
2. Pembangunan jalur KA mengurangi kemacetan di jalan Poros Barru
  - a. Sangat setuju
  - b. Setuju
  - c. Kurang setuju
  - d. Tidak Setuju
  - e. Sangat tidak setuju
3. Pembangunan jalan KA mengakibatkan terjadinya banjir karena aliran air terganggu timbunan badan jalan KA
  - a. Sangat setuju
  - b. Setuju
  - c. Kurang setuju
  - d. Tidak Setuju
  - e. Sangat tidak setuju
4. Pembangunan Jalan KA mengakibatkan kebisingan akibat operasi KA
  - a. Sangat setuju
  - b. Setuju
  - c. Kurang setuju
  - d. Tidak Setuju
  - e. Sangat tidak setuju

**B. Dampak Pembangunan terhadap kondisi Ekonomi**

1. Pengoperasian jalur KA melibatkan banyak tenaga kerja lokal sehingga mengurangi pengangguran
  - a. Sangat setuju
  - b. Setuju
  - c. Kurang setuju
  - d. Tidak Setuju
  - e. Sangat tidak setuju
2. Pengoperasian jalur KA membantu meningkatkan pendapatan UMKM
  - a. Sangat setuju
  - b. Setuju
  - c. Kurang setuju
  - d. Tidak Setuju
  - e. Sangat tidak setuju
3. Pengoperasian jalur KA turut meningkatkan kesejahteraan warga
  - a. Sangat setuju
  - b. Setuju
  - c. Kurang setuju
  - d. Tidak Setuju
  - e. Sangat tidak setuju
4. Produksi lahan pertanian disekitar lokasi proyek jalan KA menurun akibat suplai air terganggu
  - a. Sangat setuju
  - b. Setuju
  - c. Kurang setuju
  - d. Tidak Setuju
  - e. Sangat tidak setuju

**C. Dampak Pembangunan terhadap kondisi Sosial**

1. Pembangunan Jalur KA di Kabupaten Barru membuat warga merasa tidak nyaman
  - a. Sangat setuju
  - b. Setuju
  - c. Kurang setuju
  - d. Tidak Setuju
  - e. Sangat tidak setuju
2. Warga yang tempat tinggalnya terdampak pembangunan sangat keberatan karena harus pindah tempat tinggal
  - a. Sangat setuju
  - b. Setuju
  - c. Kurang setuju
  - d. Tidak Setuju
  - e. Sangat tidak setuju
3. Banyak akses jalan warga yang tertutup badan jalan KA membuat komunikasi antar warga terganggu
  - a. Sangat setuju
  - b. Setuju
  - c. Kurang setuju
  - d. Tidak Setuju
  - e. Sangat tidak setuju

**Gambar 3.4** Lembar Kuisisioner

### 3.4.2 Data Sekunder

Adapun data sekunder yang digunakan untuk menunjang penulisan Tugas Akhir ini di peroleh dengan menggunakan metode-metode berikut ini :

1. Metode Kepustakaan

Metode pustaka ini dilakukan dengan menggunakan buku – buku panduan sebagai referensi yang berkaitan dengan topik yang dikemukakan, sebagai landasaan teori maupun pedoman pelaksanaan praktek dilapangan yang berhubungan dengan Tugas Akhir ini.

2. Metode Institusional

Yaitu dengan mengumpulkan data dari berbagai instansi yang terkait dengan penelitian ini, yaitu Kantor Pengembangan Perkeretaapian Sulawesi Selatan, Kantor Balai Pengelolaan Sulawesi Selatan dan BPS Sulawesi Selatan.

## **BAB IV**

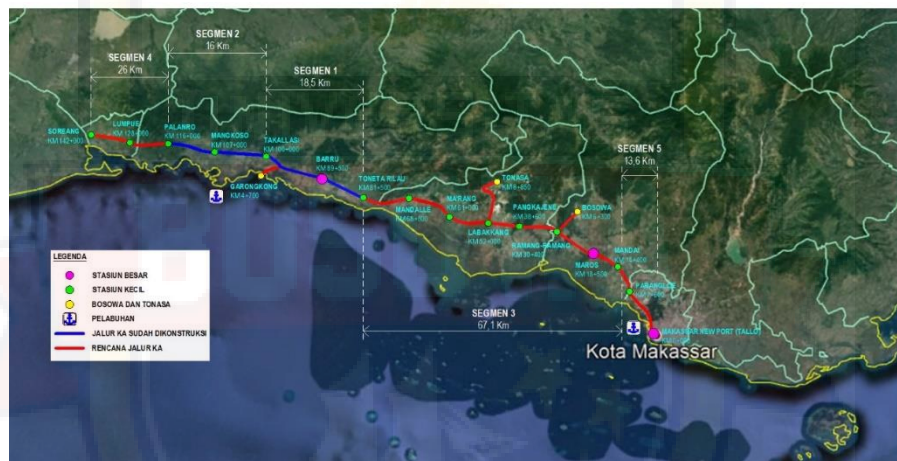
### **HASIL DAN PEMBAHASAN**

#### **4.1 Kondisi Umum Proyek**

Jalur kereta api Trans-Sulawesi adalah jaringan jalur kereta api yang dibangun untuk menjangkau daerah-daerah penting di Pulau Sulawesi. Sebagai upaya pemenuhan kebutuhan akan moda transportasi yang handal dan efisien jalur KA Trans-Sulawesi di desain dengan kecepatan operasi KA sebesar 160 Km/jam dengan lebar spoor 1435 mm, hal ini merupakan terobosan baru dalam perkeretaapian Indonesia pasalnya jalur kereta api di wilayah Jawa menggunakan lebar spoor 1067 mm.

Jalur kereta api Trans-Sulawesi memiliki panjang total 141,6 Km yang melintasi lima Kabupaten di Provinsi Sulawesi Selatan, yaitu melintasi Kabupaten Mandale, Maros, Pangkajene dan Kepulauan, Barru dan Parepare. Pemabangunan jalur kereta api lintas Makasar-Parepare di bagi menjadi lima tahap, pembangunan tahap ke-1 dimulai pada tahun 2015 dengan panjang jalur 18.5 Km yang melintasi wilayah Kabupaten Barru, selanjutnya pembangunan tahap ke-2 dilaksanakan pada tahun 2016 s/d 2018 sepanjang 29.45 Km yang melintasi wilayah Kabupaten Barru dan pembangunan tahap ke-3 dilaksanakan pada tahun 2019 dan di rencanakan akan selesai pada akhir

tahun 2021 dengan panjang jalur 67.1 Km. Untuk pembangunan tahap ke-4 jalur kereta api akan di bangun melintasi wilayah Kabupaten Parepare dengan panjang 13 Km yang di rencanakan akan dilaksanakan setelah pembangunan tahap ke-3 selesai. Dan pembangunan tahap terakhir di rencanakan dengan panjang 13.5 Km yang melintasi wilayah Kabupaten Mandale. Rencana pembangunan jalur KA lintas Makassar-Parepare dapat di lihat pada gambar di bawah ini :



Gambar 4. 1 Skema pembangunan jalur KA lintas Makasar-Parepare

Pembangunan jalur KA lintas Makasar-Pare pare yang melintasi kabupaten Barru sepanjang 35 Km yang melintasi 5 stasiun yaitu stasiun Palanro, stasiun Mangkoso, stasiun Takalasi, Stasiun Barru dan stasiun Tanete Rilau.

#### **4.1.1 Kondisi Geografis Kabupaten Barru**

Kabupaten Barru adalah salah satu Kabupaten yang berada pada pesisir barat Propinsi Sulawesi Selatan, terletak antara koordinat 40°5'49" - 40°47'35" lintang selatan dan 119°35'00" - 119°49'16" bujur timur dengan luas wilayah 1.174.72 Km<sup>2</sup> berjarak lebih kurang 100 Km sebelah utara Kota Makassar dan 50 Km sebelah selatan Kota Parepare dengan garis pantai sepanjang 78 Km.

Letak Wilayah Kabupaten Barru terletak di Pantai Barat Sulawesi Selatan, berjarak sekitar 100 Km arah utara Kota Makassar. Secara geografis terletak pada koordinat 4°05'49" LS - 4°47'35"LS dan 119°35'00"BT - 119°49'16"BT. Di sebelah Utara Kabupaten Barru berbatasan Kota Parepare dan Kabupaten Sidrap, sebelah Timur berbatasan Kabupaten Soppeng dan Kabupaten Bone, sebelah Selatan berbatasan Kabupaten Pangkep dan sebelah Barat berbatasan Selat Makassar.

Luas Wilayah Kabupaten Barru seluas 1.174,72 Km<sup>2</sup>, terbagi dalam 7 kecamatan yaitu : Kecamatan Tanete Riaja seluas 174,29 Km<sup>2</sup>, Kecamatan Tanete Rilau seluas 79,17 Km<sup>2</sup>, Kecamatan Barru seluas 199,32 Km<sup>2</sup>, Kecamatan Soppeng Riaja seluas 78,90 Km<sup>2</sup>, Kecamatan Mallusetasi seluas 216,58 Km<sup>2</sup>, Kecamatan Pujananting seluas 314,26 Km<sup>2</sup>, dan Kecamatan Balusu seluas 112,20 Km<sup>2</sup>. Selain daratan, terdapat juga wilayah laut teritorial seluas 4 mil dari pantai sepanjang 78 Km.



Morfologi Wilayah Berdasarkan kemiringan lereng, wilayah Kabupaten Barru terbagi empat kriteria morfologis yaitu datar dengan kemiringan 0-2° seluas 26,64%, landai dengan kemiringan 2-15° seluas 7.043 ha atau 5,49%, miring dengan kemiringan 15-40° seluas 33.346 ha atau 28,31%, dan terjal dengan kemiringan >40° seluas 50.587 ha atau 43,06% yang tersebar pada semua kecamatan

Ketinggian wilayah berdasarkan ketinggian dari permukaan laut, Kabupaten Barru dapat dibagi dalam enam kategori ketinggian yaitu : 0-25 meter dari permukaan laut (mdpl) seluas 26.319 ha (22,40%), tersebar di seluruh kecamatan kecuali Kec. Pujananting; 25-100 mdpl seluas 12.543 ha (10,68%), tersebar di seluruh kecamatan; 100-500 mdpl seluas 52.782 ha (44,93%), tersebar di seluruh kecamatan; 500-1000 mdpl seluas 23.812 ha (20,27%), tersebar di seluruh kecamatan kecuali Kec. Tanete Rilau; 1000-1500 mdpl seluas 1.941 ha (1,65%), tersebar di Kecamatan tanete Rilau, Barru, Soppeng Riaja dan Pujananting; dan kategori >1500 mdpl seluas 75 ha (0,06%), hanya terdapat di Kecamatan Pujananting.

#### **4.1.2 Kondisi Sosial Ekonomi Kabupaten Barru**

Kabupaten Barru memiliki luas wilayah 1.174,72 km<sup>2</sup> dan jumlah penduduk tahun 2021 sebanyak 184.452 jiwa, dengan kepadatan 157 km/km<sup>2</sup>. Wilayahnya yang subur, menjadikan Kabupaten Barru memiliki potensi serta kekayaan alam yang melimpah, diantaranya adalah sektor Industri, pertanian,

perkebunan, peternakan, kehutanan, kerajinan, dan pariwisata. Salah satu sektor yang paling menonjol adalah sektor kelautan dan perikanan. Garis pantainya yang membentang di wilayah barat menghadap ke Selat Makassar menjadikan Kabupaten Barru memiliki potensi kelautan dan perikanan yang sangat besar. Seperti, budidaya keramba jaring apung yang menghasilkan banding dan nila merah di Kecamatan Mallusetasi, Kerang Mutiara di Pulau Panikiang. Sementara itu di Kecamatan Tanete Rilau, Barru, Soppeng Riaja dan Mallusetasi dapat dikembangkan budidaya rumput laut, kepiting dan teripang. Sedangkan budidaya kerang-kerangan juga dikembangkan di Kecamatan Balusu, Barru dan Mallusetasi.

#### **4.2 Dampak Pembangunan Jalur KA terhadap Kondisi Lingkungan, Ekonomi dan Sosial di Kabupaten Barru**

Dalam melaksanakan penelitian dampak pembangunan jalur KA terhadap kondisi lingkungan, ekonomi dan sosial di Kabupaten Barru penulis menggunakan metode angket atau kuisisioner pada 30 responden. Responden terdiri dari masyarakat yang memiliki tempat tinggal berdekatan di sepanjang jalur KA yang melintasi kabupaten Barru.

##### **4.2.1 Kuisisioner**

Kuisisioner merupakan daftar pertanyaan yang diberikan kepada responden secara langsung maupun tidak langsung. Kuisisioner termasuk

aspek penting dalam penelitian yang terdiri dari serangkaian pertanyaan untuk mengumpulkan informasi dari responden.

Kuisisioner terdiri dari tiga variable yang menjadi akibat dari pembangunan proyek jalan KA di kabupaten Barru, variable tersebut meliputi Dampak pembangunan terhadap kondisi lingkungan, ekonomi dan sosial. Pada masing-masing variable diberikan pernyataan-pernyataan yang mendukung gagasan pada variable tersebut. Ketentuan pengisian kuisisioner tersebut adalah masing-masing tanggapan responden memiliki nilai berdasarkan ketentuan sebagai berikut :

- Pernyataan Sangat Tidak Setuju (STS) memiliki skors 1
- Pernyataan Tidak Setuju (TS) memiliki skors 2
- Pernyataan Kurang Setuju (KS) memiliki skors 3
- Pernyataan Setuju (S) memiliki skors 4
- Pernyataan Sangat Setuju (SS) memiliki skors 5

Form Kuisioner sperti terlampir di bawah ini :

Nama :

Alamat :

Peekrjaan :

Usia :

Pendidikan Terakhir:

**Kuisioner Pada Saat Pembangunan Jalur KA Makassar-Pare pare di Kabupaten Barru**

- A. Dampak Pembangunan terhadap Lingkungan
1. Pembangunan jalur KA mengakibatkan polusi udara
    - a. Sangat setuju
    - b. Setuju
    - c. Kurang setuju
    - d. Tidak Setuju
    - e. Sangat tidak setuju
  2. Pembangunan jalur KA mengakibatkan terjadinya kemacetan di jalan Poros Barru
    - a. Sangat setuju
    - b. Setuju
    - c. Kurang setuju
    - d. Tidak Setuju
    - e. Sangat tidak setuju
  3. Pembangunan Jalur KA mengakibatkan jalan lokal menjadi rusak
    - a. Sangat setuju
    - b. Setuju
    - c. Kurang setuju
    - d. Tidak Setuju
    - e. Sangat tidak setuju
  4. Pembangunan jalan KA mengakibatkan terjadinya banjir karena aliran air terganggu timbunan badan jalan KA
    - a. Sangat setuju
    - b. Setuju
    - c. Kurang setuju
    - d. Tidak Setuju
    - e. Sangat tidak setuju
  5. Pembangunan Jalan KA mengakibatkan kebisingan akibat pengoperasian alat berat dan kendaraan dengan muatan material
    - a. Sangat setuju
    - b. Setuju
    - c. Kurang setuju
    - d. Tidak Setuju
    - e. Sangat tidak setuju
  6. Pembangunan jalan KA mengakibatkan jalanan yang berada di sekitar proyek menjadi licin pada saat hujan akibat material tanah yang tumpah di jalan
    - a. Sangat setuju
    - b. Setuju
    - d. Tidak Setuju
    - e. Sangat tidak setuju

c. Kurang setuju

B. Dampak Pembangunan terhadap kondisi Ekonomi

1. Pembangunan jalur KA melibatkan banyak tenaga kerja lokal sehingga mengurangi pengangguran
  - a. Sangat setuju
  - b. Setuju
  - c. Kurang setuju
  - d. Tidak Setuju
  - e. Sangat tidak setuju
2. Pembangunan jalur KA membantu meningkatkan pendapatan UMKM
  - a. Sangat setuju
  - b. Setuju
  - c. Kurang setuju
  - d. Tidak Setuju
  - e. Sangat tidak setuju
3. Dengan kebutuhan material alam yang cukup banyak, pembangunan jalur KA dapat meningkatkan produksi tambang lokal
  - a. Sangat setuju
  - b. Setuju
  - c. Kurang setuju
  - d. Tidak Setuju
  - e. Sangat tidak setuju
4. Pembangunan jalur KA turut meningkatkan kesejahteraan warga lokal di sekitar lokasi proyek
  - a. Sangat setuju
  - b. Setuju
  - c. Kurang setuju
  - d. Tidak Setuju
  - e. Sangat tidak setuju
5. Produksi lahan pertanian disekitar lokasi proyek jalan KA menurun akibat suplai air terganggu
  - a. Sangat setuju
  - b. Setuju
  - c. Kurang setuju
  - d. Tidak Setuju
  - e. Sangat tidak setuju

C. Dampak Pembangunan terhadap kondisi Sosial

1. Pembangunan Jalur KA di Kabupaten Barru membuat warga merasa tidak nyaman
  - a. Sangat setuju
  - b. Setuju
  - c. Kurang setuju
  - d. Tidak Setuju
  - e. Sangat tidak setuju
2. Proses pembebasan lahan warga berjalan tidak lancar dan menimbulkan konflik
  - a. Sangat setuju
  - b. Setuju
  - c. Kurang setuju
  - d. Tidak Setuju
  - e. Sangat tidak setuju

3. Warga yang tempat tinggalnya terdampak pembangunan sangat keberatan karena harus pindah tempat tinggal
  - a. Sangat setuju
  - b. Setuju
  - c. Kurang setuju
  - d. Tidak Setuju
  - e. Sangat tidak setuju
4. Banyak akses jalan warga yang tertutup badan jalan KA membuat komunikasi antar warga terganggu
  - a. Sangat setuju
  - b. Setuju
  - c. Kurang setuju
  - d. Tidak Setuju
  - e. Sangat tidak setuju

**Kuisisioner setelah Pembangunan Jalur KA Makassar-Pare pare di Kabupaten Barru**

**A. Dampak Pembangunan terhadap Lingkungan**

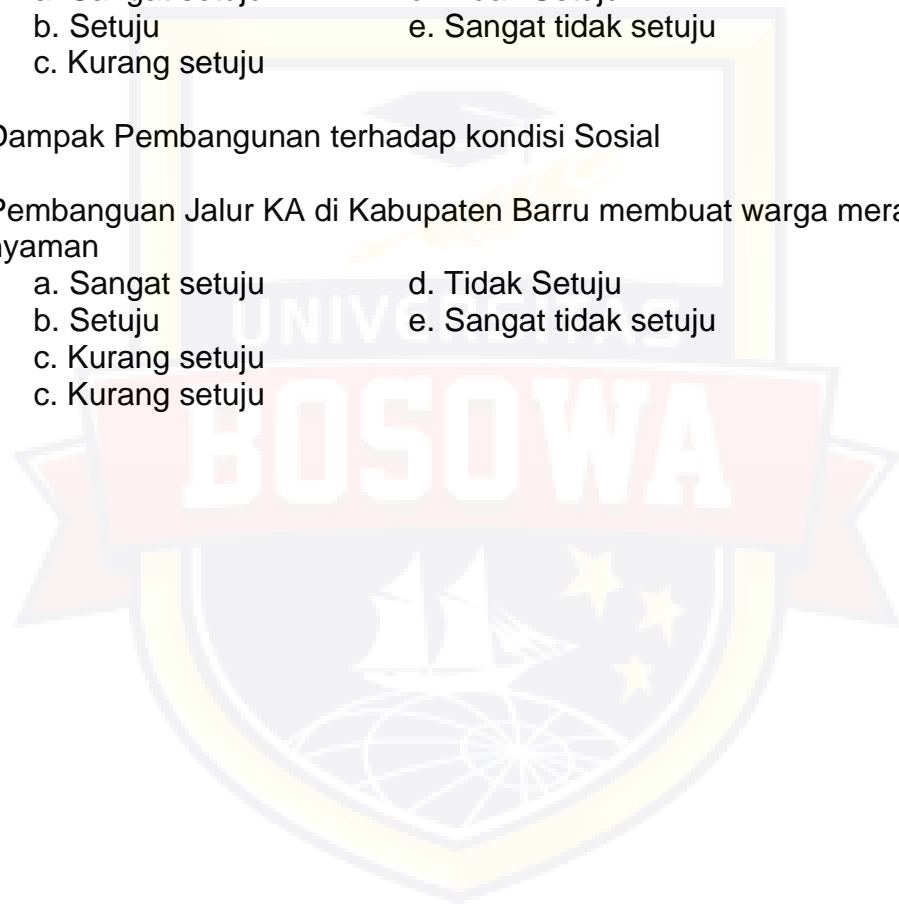
1. Pembangunan jalur KA mengakibatkan polusi udara
  - a. Sangat setuju
  - b. Setuju
  - c. Kurang setuju
  - d. Tidak Setuju
  - e. Sangat tidak setuju
2. Pembangunan jalur KA mengurangi kemacetan di jalan Poros Barru
  - a. Sangat setuju
  - b. Setuju
  - c. Kurang setuju
  - d. Tidak Setuju
  - e. Sangat tidak setuju
3. Pembangunan jalan KA mengakibatkan terjadinya banjir karena aliran air terganggu timbunan badan jalan KA
  - a. Sangat setuju
  - b. Setuju
  - c. Kurang setuju
  - d. Tidak Setuju
  - e. Sangat tidak setuju
4. Pembangunan Jalan KA mengakibatkan kebisingan akibat operasi KA
  - a. Sangat setuju
  - b. Setuju
  - c. Kurang setuju
  - d. Tidak Setuju
  - e. Sangat tidak setuju

**B. Dampak Pembangunan terhadap kondisi Ekonomi**

1. Pengoperasian jalur KA melibatkan banyak tenaga kerja lokal sehingga mengurangi pengangguran
  - a. Sangat setuju
  - b. Setuju
  - c. Kurang setuju
  - d. Tidak Setuju
  - e. Sangat tidak setuju
2. Pengoperasian jalur KA membantu meningkatkan pendapatan UMKM



- a. Sangat setuju
  - b. Setuju
  - c. Kurang setuju
  - d. Tidak Setuju
  - e. Sangat tidak setuju
3. Pengoperasian jalur KA turut meningkatkan kesejahteraan warga
- a. Sangat setuju
  - b. Setuju
  - c. Kurang setuju
  - d. Tidak Setuju
  - e. Sangat tidak setuju
4. Produksi lahan pertanian disekitar lokasi proyek jalan KA menurun akibat suplai air terganggu
- a. Sangat setuju
  - b. Setuju
  - c. Kurang setuju
  - d. Tidak Setuju
  - e. Sangat tidak setuju
- C. Dampak Pembangunan terhadap kondisi Sosial
1. Pembangunan Jalur KA di Kabupaten Barru membuat warga merasa tidak nyaman
- a. Sangat setuju
  - b. Setuju
  - c. Kurang setuju
  - d. Tidak Setuju
  - e. Sangat tidak setuju



#### 4.2.2 Analisa Hasil Pengisian Kuisisioner

Kuisisioner yang ditujukan kepada 30 responden yang merupakan warga Kabupaten Barru dan stake holder yang terkait pembangunan jalur KA di sepanjang lintasan jalur KA di Kabupaten Barru. Hasil kuisisioner tersebut selanjutnya akan di Analisa menggunakan bantuan *software* SPSS. Prosedur Analisa menggunakan *software* SPSS sesuai dengan tahapan sebagai berikut:

- a. Mendefinisikan variabel yang merupakan dampak pembangunan jalur KA di Kabupaten Barru terhadap kondisi lingkungan, ekonomi dan sosial
  - Dampak selama pembangunan jalur KA
    - Dampak terhadap lingkungan di definisikan sebagai X1 dan point pernyataan pada variable akan di definisikan sebagai X1.1 dst.
    - Dampak terhadap kondisi ekonomi di definisikan sebagai X2 dan point pernyataan pada variable akan di definisikan sebagai X2.1 dst.
    - Dampak terhadap kondisi sosial di definisikan sebagai X3 dan point pernyataan pada variable akan di definisikan sebagai X3.1 dst.
  - Dampak setelah pengoperasian jalur KA
    - Dampak terhadap lingkungan di definisikan sebagai Y1 dan point pernyataan pada variable akan di definisikan sebagai Y1.1 dst.
    - Dampak terhadap kondisi ekonomi di definisikan sebagai Y2 dan point pernyataan pada variable akan di definisikan sebagai Y2.1 dst.

- Dampak terhadap kondisi sosial di definisikan sebagai Y3 dan point pernyataan pada variable akan di definisikan sebagai Y3.1 dst.
- b. Memberikan point penilaian respondent terhadap masing-masing pernyataan variabel sesuai dengan hasil pengisian kuisiner.
- c. Analisis deskriptif menggunakan program SPSS untuk mengetahui tingkatan kategorisasi responden

*Tabel 4. 1 Tingkatan kategorisasi responden*

<b>Rata-Rata Skor</b>	<b>Kriteria</b>
1,00 – 1,80	Sangat Rendah/Sangat Buruk
1,81 – 2,60	Rendah/Buruk
2,61 – 3,40	Cukup/Sedang
3,41 – 4,20	Tinggi/Baik
4,21 – 5,00	Sangat Tinggi/Sangat Baik

Sumber: Ferdinand, 2014.

### **4.3 Hasil Kuisoner**

Berdasarkan kuisoner yang telah diberikan kepada 30 responden yang merupakan warga di sekitar lokasi pembangunan jalan KA lintas Makasar-Pare pare yang berada di Kabupaten Barru, maka di dapatkan rekap sebagai berikut:

Tabel 4. 2 Hasil rekapitan kusisioner responden terhadap dampak selama pembangunan jalur KA

Res	X.1.1	X.1.2	X.1.3	X.1.4	X.1.5	X.1.6	X.2.1	X.2.2	X.2.3	X.2.4	X.2.5	X.3.1	X.3.2	X.3.3	X.3.4
1	KS	TS	S	SS	TS	S	SS	SS	S	SS	SS	SS	S	S	KS
2	S	STS	KS	SS	TS	S	S	S	S	KS	SS	SS	S	TS	KS
3	SS	KS	S	SS	KS	S	KS	S	S	S	SS	SS	KS	KS	S
4	S	KS	SS	SS	KS	KS	S	KS	SS	S	SS	SS	S	S	S
5	SS	S	SS	SS	S	S	KS	S	S	S	SS	SS	KS	SS	KS
6	KS	TS	SS	SS	KS	KS	SS	SS	S	KS	SS	SS	KS	S	KS
7	S	S	S	SS	KS	S	SS	SS	S	S	S	SS	KS	S	S
8	SS	S	SS	SS	S	KS	S	S	S	S	SS	SS	KS	S	KS
9	SS	KS	SS	S	KS	KS	S	S	S	S	SS	SS	KS	SS	KS
10	SS	KS	SS	SS	S	S	KS	S	S	S	SS	SS	KS	SS	S
11	S	STS	KS	SS	TS	S	S	S	S	KS	SS	SS	S	TS	KS
12	S	S	S	SS	KS	S	SS	SS	S	S	S	SS	KS	S	S
13	S	STS	KS	SS	TS	S	S	S	S	S	S	SS	S	S	SS
14	SS	S	SS	SS	S	S	KS	S	S	S	SS	SS	KS	SS	KS
15	S	S	S	SS	SS	S	S	KS	S	S	S	SS	S	KS	SS
16	S	S	S	SS	KS	S	SS	SS	S	S	S	SS	KS	S	S
17	KS	TS	SS	SS	KS	KS	SS	SS	S	KS	SS	SS	KS	S	KS
18	SS	S	SS	SS	S	S	KS	S	S	S	SS	SS	KS	SS	KS
19	S	KS	SS	SS	KS	KS	S	KS	SS	S	SS	SS	S	S	S
20	S	STS	KS	SS	TS	S	S	S	S	KS	SS	SS	S	TS	KS
21	SS	S	SS	SS	S	KS	S	S	S	S	SS	SS	KS	S	KS
22	SS	S	SS	SS	S	KS	S	S	S	S	SS	SS	KS	S	KS
23	SS	KS	SS	S	KS	KS	S	S	S	S	SS	SS	KS	SS	KS
24	SS	KS	SS	SS	S	S	KS	S	S	S	SS	SS	KS	SS	S
25	S	STS	KS	SS	TS	S	S	S	S	KS	SS	SS	S	TS	KS
26	SS	S	SS	SS	S	S	KS	S	S	S	SS	SS	KS	SS	KS
27	SS	S	SS	SS	S	S	KS	S	S	S	SS	SS	KS	SS	KS
28	SS	KS	SS	S	KS	KS	S	S	S	S	SS	SS	KS	SS	KS
29	SS	S	S	SS	S	S	S	S	S	S	SS	S	KS	S	KS
30	S	STS	KS	SS	KS	S	S	S	S	S	S	SS	S	S	SS
Total	N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30

Tabel 4. 3 Hasil rekapitan kuisisioner responden terhadap dampak setelah pengoperasian jalur KA

Res	Y1.1	Y1.2	Y1.3	Y1.4	Y2.1	Y2.2	Y2.3	Y2.4	Y3.1	Y3.2	Y3.3
1	TS	KS	TS	STS	S	KS	KS	STS	STS	KS	S
2	TS	KS	TS	STS	S	KS	KS	STS	STS	KS	S
3	TS	KS	TS	TS	KS	KS	TS	TS	STS	KS	SS
4	TS	S	STS	TS	SS	KS	KS	STS	STS	TS	SS
5	TS	S	STS	TS	SS	TS	TS	STS	STS	TS	SS
6	STS	KS	STS	KS	S	KS	KS	TS	TS	TS	KS
7	STS	S	KS	KS	KS	KS	TS	TS	STS	TS	S
8	STS	KS	TS	TS	S	KS	KS	TS	TS	S	S
9	TS	KS	STS	TS	S	KS	TS	STS	TS	S	S
10	STS	KS	TS	TS	S	TS	TS	STS	TS	S	S
11	TS	KS	TS	STS	SS	KS	KS	STS	STS	TS	S
12	STS	S	KS	STS	S	KS	KS	TS	STS	KS	SS
13	STS	S	KS	STS	S	TS	TS	TS	STS	S	SS
14	STS	S	STS	TS	KS	TS	TS	TS	TS	S	SS
15	TS	KS	STS	TS	KS	STS	TS	STS	TS	S	SS
16	TS	S	TS	TS	S	TS	KS	TS	STS	KS	KS
17	TS	KS	KS	TS	S	KS	KS	TS	STS	KS	S
18	STS	KS	TS	TS	KS	KS	KS	STS	STS	KS	S
19	STS	TS	KS	TS	KS	KS	KS	STS	STS	KS	SS
20	TS	S	TS	STS	S	KS	KS	STS	TS	TS	SS
21	TS	KS	TS	STS	SS	KS	TS	TS	TS	KS	SS
22	TS	KS	TS	STS	SS	KS	KS	TS	TS	S	SS
23	STS	KS	KS	STS	SS	KS	KS	TS	TS	S	SS
24	STS	S	KS	STS	SS	TS	KS	STS	TS	KS	SS
25	STS	TS	KS	STS	S	TS	KS	STS	KS	S	SS
26	STS	S	KS	TS	S	TS	KS	TS	KS	TS	SS
27	STS	TS	KS	TS	S	KS	KS	TS	KS	KS	SS
28	STS	SS	KS	TS	S	TS	KS	TS	TS	S	SS
29	STS	SS	KS	TS	S	KS	KS	TS	TS	KS	KS
30	STS	S	KS	TS	KS	TS	KS	STS	TS	KS	S
Total	N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30

#### 4.3.1 Analisis Deskriptif

Hasil rekapitulasi penilaian masing-masing variable selanjutnya merupakan data input program SPSS. Dalam penelitian ini penulis melakukan Analisa deskriptif sebagai pengambilan kesimpulan terhadap pernyataan yang telah di sampaikan oleh responden melalui kuisisioner. Dengan menggunakan bantuan software SPSS dapat dilakukan Analisa kesimpulan dan Analisa deskriptif

sebagai pengambilan keputusan terhadap data kuisisioner yang di berikan kepada responden.

Data Analisa program SPSS di sajikan pada table di bawah ini :

*Tabel 4. 4 Data input program SPSS ( nilai kriteria dari responden) pada saat pembangunan konstruksi*

Responden	Variabel														
	X.1.1	X.1.2	X.1.3	X.1.4	X.1.5	X.1.6	X.2.1	X.2.2	X.2.3	X.2.4	X.2.5	X.3.1	X.3.2	X.3.3	X.3.4
1	3	2	4	5	2	4	5	5	4	5	5	5	4	4	3
2	4	1	3	5	2	4	4	4	4	3	5	5	4	2	3
3	5	3	4	5	3	4	3	4	4	4	5	5	3	3	4
4	4	3	5	5	3	3	4	3	5	4	5	5	4	4	4
5	5	4	5	5	4	4	3	4	4	4	5	5	3	5	3
6	3	2	5	5	3	3	5	5	4	3	5	5	3	4	3
7	4	4	4	5	3	4	5	5	4	4	4	5	3	4	4
8	5	4	5	5	4	3	4	4	4	4	5	5	3	4	3
9	5	3	5	4	3	3	4	4	4	4	5	5	3	5	3
10	5	3	5	5	4	4	3	4	4	4	5	5	3	5	4
11	4	1	3	5	2	4	4	4	4	3	5	5	4	2	3
12	4	4	4	5	3	4	5	5	4	4	4	5	3	4	4
13	4	1	3	5	2	4	4	4	4	4	4	5	4	4	5
14	5	4	5	5	4	4	3	4	4	4	5	5	3	5	3
15	4	4	5	5	4	4	3	4	4	4	5	4	3	5	4
16	4	4	4	5	3	4	5	5	4	4	4	5	3	4	4
17	3	2	5	5	3	3	5	5	4	3	5	5	3	4	3
18	5	4	5	5	4	4	3	4	4	4	5	5	3	5	3
19	4	3	5	5	3	3	4	3	5	4	5	5	4	4	4
20	4	1	3	5	2	4	4	4	4	3	5	5	4	2	3
21	5	4	5	5	4	3	4	4	4	4	5	5	3	4	3
22	5	4	5	5	4	3	4	4	4	4	5	5	3	4	3
23	5	3	5	4	3	3	4	4	4	4	5	5	3	5	3
24	5	3	5	5	4	4	3	4	4	4	5	5	3	5	4
25	4	1	3	5	2	4	4	4	4	3	5	5	4	2	3
26	5	4	5	5	4	4	3	4	4	4	5	5	3	5	3
27	5	4	5	5	4	4	3	4	4	4	5	5	3	5	3
28	5	3	5	4	3	3	4	4	4	4	5	5	3	5	3
29	5	4	4	5	4	4	4	4	4	4	5	4	3	4	3
30	4	1	3	5	3	4	4	4	4	4	4	5	4	4	5

Tabel 4.5 Data Input Program SPSS (nilai kriteria dari responden)  
setelah konstruksi

Responden	Variabel										
	Y1.1	Y1.2	Y1.3	Y1.4	Y2.1	Y2.2	Y2.3	Y2.4	Y3.1	Y3.2	Y3.3
1	2	3	2	1	4	3	3	1	1	3	4
2	2	3	2	1	4	3	3	1	1	3	4
3	2	3	2	2	3	3	2	2	1	3	5
4	2	4	1	2	5	3	3	1	1	2	5
5	2	4	1	2	5	2	2	1	1	2	5
6	1	3	1	3	4	3	3	2	2	2	3
7	1	4	3	3	3	3	2	2	1	2	4
8	1	3	2	2	4	3	3	2	2	4	4
9	2	3	1	2	4	3	2	1	2	4	4
10	1	3	2	2	4	2	2	1	2	4	4
11	2	3	2	1	5	3	3	1	1	2	4
12	1	4	3	1	4	3	3	2	1	3	5
13	1	4	3	1	4	2	2	2	1	4	5
14	1	4	1	2	3	2	2	2	2	4	5
15	2	3	1	2	3	1	2	1	2	4	5
16	2	4	2	2	4	2	3	2	1	3	3
17	2	3	3	2	4	3	3	2	1	3	4
18	1	3	2	2	3	3	3	1	1	3	4
19	1	2	3	2	3	3	3	1	1	3	5
20	2	4	2	1	4	3	3	1	2	2	5
21	2	3	2	1	5	3	2	2	2	3	5
22	2	3	2	1	5	3	3	2	2	4	5
23	1	3	3	1	5	3	3	2	2	4	5
24	1	4	3	1	5	2	3	1	2	3	5
25	1	2	3	1	4	2	3	1	3	4	5
26	1	4	3	2	4	2	3	2	3	2	5
27	1	2	3	2	4	3	3	2	3	3	5
28	1	5	3	2	4	2	3	2	2	4	5
29	1	5	3	2	4	3	3	2	2	3	3
30	1	4	3	2	3	2	3	1	2	3	4

Hasil resume tersebut merupakan rekapitulasi atas penilaian masing-masing responden berdasarkan persepsi atas variabel variabel yang menjadi dampak dari pembangunan jalur KA di Kabupaten Barru. Hasil penilaian tersebut



selanjutnya memiliki nilai skors untuk masing-masing presepsi yang selanjutnya menggunakan bantuan software SPSS akan dilakukan analisa descriptif. Adapun langkah-langkah analisi deskriptif sebagai berikut :

1. Input variabel kedalam program SPSS pada menu variabel view

Variabel tersebut berupa dampak pembangunan jalur KA terhadap kondisi lingkungan, ekonomi dan sosial yang didefinisikan sebagai variabel X.1 dst dan indikator dari dampak-dampak tersebut didefinisikan sebagai variabel X.1.1 dst.

	Name	Type	Width	Decimals	Label	Values	Missing	Columns	Align	Measure	Role
1	X.1.1	Numeric	8	2		{1.00, STS}...	None	8	Right	Nominal	Input
2	X.1.2	Numeric	8	2		{1.00, STS}...	None	8	Right	Nominal	Input
3	X.1.3	Numeric	8	2		{1.00, STS}...	None	8	Right	Nominal	Input
4	X.1.4	Numeric	8	2		{1.00, STS}...	None	8	Right	Nominal	Input
5	X.1.5	Numeric	8	2		{1.00, STS}...	None	8	Right	Nominal	Input
6	X.1.6	Numeric	8	2		{1.00, STS}...	None	8	Right	Nominal	Input
7	TOTAL_X1	Numeric	8	2		None	None	8	Right	Scale	Input
8	X.2.1	Numeric	8	2		{1.00, STS}...	None	8	Right	Nominal	Input
9	X.2.2	Numeric	8	2		{1.00, STS}...	None	8	Right	Nominal	Input
10	X.2.3	Numeric	8	2		{1.00, STS}...	None	8	Right	Nominal	Input
11	X.2.4	Numeric	8	2		{1.00, STS}...	None	8	Right	Nominal	Input
12	X.2.5	Numeric	8	2		{1.00, STS}...	None	8	Right	Nominal	Input
13	TOTAL_X2	Numeric	8	2		None	None	8	Right	Scale	Input
14	X.3.1	Numeric	8	2		{1.00, STS}...	None	8	Right	Nominal	Input
15	X.3.2	Numeric	8	2		{1.00, STS}...	None	8	Right	Nominal	Input
16	X.3.3	Numeric	8	2		{1.00, STS}...	None	8	Right	Nominal	Input
17	X.3.4	Numeric	8	2		{1.00, STS}...	None	8	Right	Nominal	Input
18	TOTAL_X3	Numeric	8	2		None	None	8	Right	Scale	Input
19	Y1.1	Numeric	8	2		{1.00, STS}...	None	8	Right	Nominal	Input
20	Y1.2	Numeric	8	2		{1.00, STS}...	None	8	Right	Nominal	Input
21	Y1.3	Numeric	8	2		{1.00, STS}...	None	8	Right	Nominal	Input
22	Y1.4	Numeric	8	2		{1.00, STS}...	None	8	Right	Nominal	Input
23	TOTAL_Y1	Numeric	8	2		None	None	8	Right	Nominal	Input
24	Y2.1	Numeric	8	2		{1.00, STS}...	None	8	Right	Nominal	Input
25	Y2.2	Numeric	8	2		{1.00, STS}...	None	8	Right	Nominal	Input
26	Y2.3	Numeric	8	2		{1.00, STS}...	None	8	Right	Nominal	Input
27	Y2.4	Numeric	8	2		{1.00, STS}...	None	8	Right	Nominal	Input
28	TOTAL_Y2	Numeric	8	2		None	None	8	Right	Nominal	Input
29	Y3.1	Numeric	8	2		{1.00, STS}...	None	8	Right	Nominal	Input

Gambar 4.2 Tampilan SPSS saat input variabel

2. Mendefinisikan kolom values berdasarkan kriteria penilaian sebagai berikut:

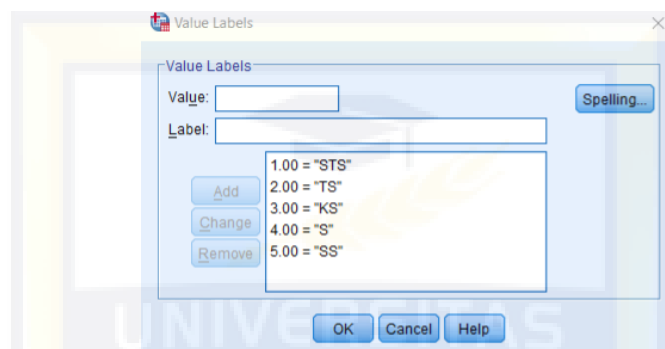
Pernyataan Sangat Tidak Setuju (STS) memiliki skors 1

Pernyataan Tidak Setuju (TS) memiliki skors 2

Pernyataan Kurang Setuju (KS) memiliki skors 3

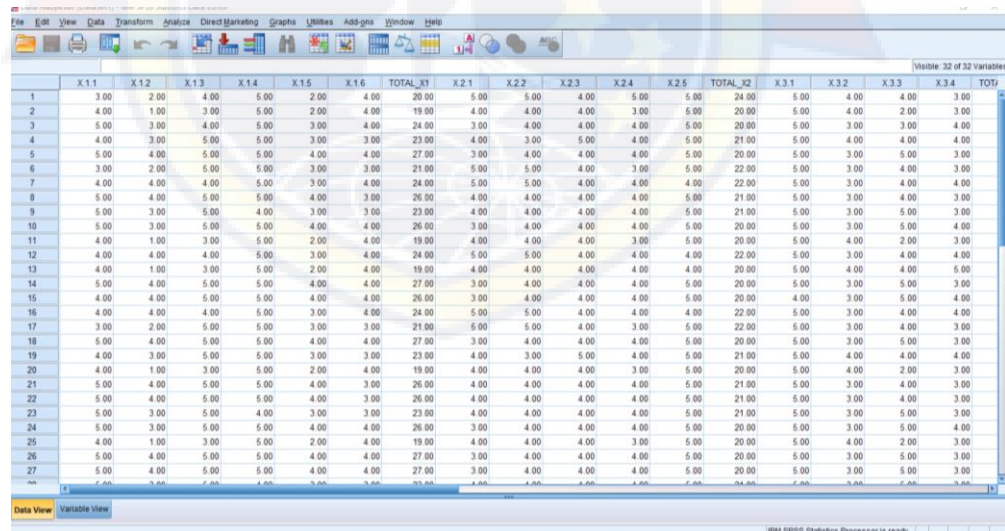
Pernyataan Setuju (S) memiliki skors 4

Pernyataan Sangat Setuju (SS) memiliki skors 5



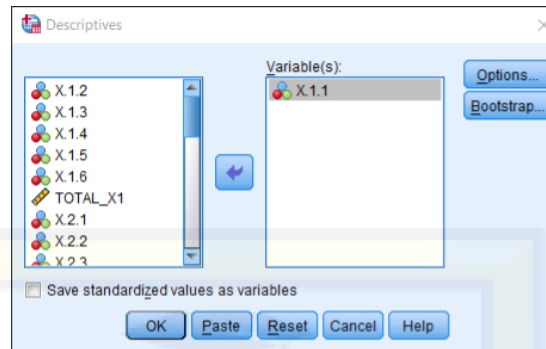
Gambar 4.3 Tampilan SPSS saat input skor kriteria penilaian

### 3. Input data penilaian responden berdasarkan skor pada menu data view



Gambar 4.4 Tampilan SPSS saat input data penilaian responden

4. Analisis deskriptif menggunakan tools Analyze deskriptif statistics dan memasukan variabel X.1.1 dst kedalam kolom variabel



Gambar 4.5 Tampilan tools analyze deskriptif pada SPSS

Tabel 4. 5 hasil Analisa deskriptif program SPSS

Descriptive Statistics						
	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation	
X.1.1	30	3.00	5.00	4.4000	.67466	
X.1.2	30	1.00	4.00	2.9333	1.17248	
X.1.3	30	3.00	5.00	4.4000	.81368	
X.1.4	30	4.00	5.00	4.9000	.30513	
X.1.5	30	2.00	4.00	3.2000	.76112	
X.1.6	30	3.00	4.00	3.6667	.47946	
X.2.1	30	3.00	5.00	3.9000	.71197	
X.2.2	30	3.00	5.00	4.1333	.50742	
X.2.3	30	4.00	5.00	4.0667	.25371	
X.2.4	30	3.00	5.00	3.8333	.46113	
X.2.5	30	4.00	5.00	4.8333	.37905	
X.3.1	30	4.00	5.00	4.9333	.25371	
X.3.2	30	3.00	4.00	3.3000	.46609	
X.3.3	30	2.00	5.00	4.0667	.98027	
X.3.4	30	3.00	5.00	3.4333	.62606	
Y1.1	30	1.00	2.00	1.4333	.50401	
Y1.2	30	2.00	5.00	3.4000	.77013	
Y1.3	30	1.00	3.00	2.2333	.77385	
Y1.4	30	1.00	3.00	1.7000	.59596	
Y2.1	30	3.00	5.00	4.0000	.69481	
Y2.2	30	1.00	3.00	2.6000	.56324	
Y2.3	30	2.00	3.00	2.7000	.46609	
Y2.4	30	1.00	2.00	1.5333	.50742	
Y3.1	30	1.00	3.00	1.6667	.66089	
Y3.2	30	2.00	4.00	3.1000	.75886	
Y3.3	30	3.00	5.00	4.4667	.68145	
Valid N (listwise)	30					

Tabel 4. 6 Hasil perhitungan variabel sosial, ekonomi dan budaya pada saat pembangunan jalur KA

Responden	Variabel														
	X.1.1	X.1.2	X.1.3	X.1.4	X.1.5	X.1.6	X.2.1	X.2.2	X.2.3	X.2.4	X.2.5	X.3.1	X.3.2	X.3.3	X.3.4
1	3	2	4	5	2	4	5	5	4	5	5	5	4	4	3
2	4	1	3	5	2	4	4	4	4	3	5	5	4	2	3
3	5	3	4	5	3	4	3	4	4	4	5	5	3	3	4
4	4	3	5	5	3	3	4	3	5	4	5	5	4	4	4
5	5	4	5	5	4	4	3	4	4	4	5	5	3	5	3
6	3	2	5	5	3	3	5	5	4	3	5	5	3	4	3
7	4	4	4	5	3	4	5	5	4	4	4	5	3	4	4
8	5	4	5	5	4	3	4	4	4	4	5	5	3	4	3
9	5	3	5	4	3	3	4	4	4	4	5	5	3	5	3
10	5	3	5	5	4	4	3	4	4	4	5	5	3	5	4
11	4	1	3	5	2	4	4	4	4	3	5	5	4	2	3
12	4	4	4	5	3	4	5	5	4	4	4	5	3	4	4
13	4	1	3	5	2	4	4	4	4	4	4	5	4	4	5
14	5	4	5	5	4	4	3	4	4	4	5	5	3	5	3
15	4	4	5	5	4	4	3	4	4	4	5	4	3	5	4
16	4	4	4	5	3	4	5	5	4	4	4	5	3	4	4
17	3	2	5	5	3	3	5	5	4	3	5	5	3	4	3
18	5	4	5	5	4	4	3	4	4	4	5	5	3	5	3
19	4	3	5	5	3	3	4	3	5	4	5	5	4	4	4
20	4	1	3	5	2	4	4	4	4	3	5	5	4	2	3
21	5	4	5	5	4	3	4	4	4	4	5	5	3	4	3
22	5	4	5	5	4	3	4	4	4	4	5	5	3	4	3
23	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
24	5	3	5	4	3	3	4	4	4	4	5	5	3	5	3
25	5	3	5	5	4	4	3	4	4	4	5	5	3	5	4
26	4	1	3	5	2	4	4	4	4	3	5	5	4	2	3
27	5	4	5	5	4	4	3	4	4	4	5	5	3	5	3
28	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
29	5	4	5	5	4	4	3	4	4	4	5	5	3	5	3
30	5	3	5	4	3	3	4	4	4	4	5	5	3	5	3
(Mean)	4.4	2.93	4.4	4.9	3.2	3.67	3.9	4.13	4.07	3.83	4.83	4.63	3.07	3.8	3.17

Tabel 4. 7 Hasil perhitungan variabel lingkungan, sosial, ekonomi setelah pembangunan jalur KA

Responden	Variabel										
	Y1.1	Y1.2	Y1.3	Y1.4	Y2.1	Y2.2	Y2.3	Y2.4	Y3.1	Y3.2	Y3.3
1	2	3	2	1	4	3	3	1	1	3	4
2	2	3	2	1	4	3	3	1	1	3	4
3	2	3	2	2	3	3	2	2	1	3	5
4	2	4	1	2	5	3	3	1	1	2	5
5	2	4	1	2	5	2	2	1	1	2	5
6	1	3	1	3	4	3	3	2	2	2	3
7	1	4	3	3	3	3	2	2	1	2	4
8	1	3	2	2	4	3	3	2	2	4	4
9	2	3	1	2	4	3	2	1	2	4	4
10	1	3	2	2	4	2	2	1	2	4	4
11	2	3	2	1	5	3	3	1	1	2	4
12	1	4	3	1	4	3	3	2	1	3	5
13	1	4	3	1	4	2	2	2	1	4	5
14	1	4	1	2	3	2	2	2	2	4	5
15	2	3	1	2	3	1	2	1	2	4	5
16	2	4	2	2	4	2	3	2	1	3	3
17	2	3	3	2	4	3	3	2	1	3	4
18	1	3	2	2	3	3	3	1	1	3	4
19	1	2	3	2	3	3	3	1	1	3	5
20	2	4	2	1	4	3	3	1	2	2	5
21	2	3	2	1	5	3	2	2	2	3	5
22	2	3	2	1	5	3	3	2	2	4	5
23	1	3	3	1	5	3	3	2	2	4	5
24	1	4	3	1	5	2	3	1	2	3	5
25	1	2	3	1	4	2	3	1	3	4	5
26	1	4	3	2	4	2	3	2	3	2	5
27	1	2	3	2	4	3	3	2	3	3	5
28	1	5	3	2	4	2	3	2	2	4	5
29	1	5	3	2	4	3	3	2	2	3	3
30	1	4	3	2	3	2	3	1	2	3	4
(Mean)	1.43	3.4	2.23	1.7	4	2.6	2.7	1.53	1.67	3.1	4.47

Berdasarkan hasil Analisa menggunakan bantuan software SPSS menggunakan Analisa deskriptif di dapatkan nilai rata-rata dari penilaian masing-masing variable. Nilai rata-rata tersebut merupakan nilai masing-masing variabel yang didapatkan berdasarkan nilai skor dari pengisian kuisiner oleh setiap responden terkait.

Berdasarkan hasil analisa deskriptif terhadap data kuisiner responden tentang dampak pembangunan jalur KA lintas Makasar-Pare pare terhadap lingkungan, ekonomi dan sosial di Kabupaten Barru dapat diketahui bahwa:

1. Dampak pada saat pelaksanaan pembangunan jalur KA
  - a. Dampak pembangunan jalur KA mengakibatkan dampak terhadap lingkungan yaitu mengakibatkan terjadinya banjir karena aliran air terganggu timbunan badan jalan KA dengan nilai tingkatan kategori responden rata-rata sebesar 4.9 dengan kriteria Sangat Tinggi.

Berdasarkan hasil pengamatan lapangan selama masa pelaksanaan pembangunan, banjir yang terjadi di Kabupaten Barru disebabkan karena pelaksanaan pekerjaan box penyeimbang ukuran 2x2 m yang dipasang tiap jarak 250 meter dikerjakan setelah pekerjaan badan timbunan, sehingga pada saat terjadi hujan deras aliran air belum memiliki jalan keluar atau outlet.
  - b. Selanjutnya pembangunan jalur KA mengakibatkan dampak terhadap kondisi ekonomi yaitu mengakibatkan Produksi lahan pertanian disekitar

lokasi proyek jalan KA menurun akibat suplai air terganggu dengan nilai tingkatan kategori responden rata-rata sebesar 4.83 dengan kriteria Sangat Tinggi.

- c. Selanjutnya pembangunan jalur KA mengakibatkan dampak terhadap kondisi sosial yaitu mengakibatkan Pembangunan Jalur KA di Kabupaten Barru membuat warga merasa tidak nyaman dengan nilai tingkatan kategori responden rata-rata sebesar 4.93 dengan kriteria Sangat Tinggi

## 2. Dampak setelah pengoperasian jalur KA

- a. Dampak pembangunan jalur KA Makassar-Parepare setelah pengoperasian KA bagi kondisi lingkungan di Kabupaten Barru yang paling dirasakan warga adalah berkurangnya kemacetan di jalan Poros Barru dengan nilai tingkatan kategori responden rata-rata sebesar 3.4 dengan kriteria Cukup
- b. Dampak pembangunan jalur KA Makassar-Parepare setelah pengoperasian KA bagi kondisi ekonomi di Kabupaten Barru yang paling dirasakan warga adalah Pengoperasian jalur KA melibatkan banyak tenaga kerja lokal sehingga mengurangi pengangguran dengan nilai tingkatan kategori responden rata-rata sebesar 4.0 dengan kriteria tinggi



- c. Dampak pembangunan jalur KA Makassar-Pare pare setelah pengoperasian KA bagi kondisi sosial di Kabupaten Barru yang paling dirasakan warga adalah Banyak akses jalan warga yang tertutup badan jalan KA membuat komunikasi antar warga terganggu dengan nilai tingkatan kategori responden rata-rata sebesar 4.4 dengan kriteria sangat tinggi

#### **4.4 Dampak Lain Berdasarkan Pengamatan Lapangan**

Berdasarkan pengamatan lapangan dampak yang terjadi akibat pembangunan jalur KA di Kabupaten Barru adalah sebagai berikut :

1. Pada saat pelaksanaan pembangunan jalur KA banyak memanfaatkan sumberdaya manusia dan sumberdaya alam lokal sehingga turut mensejahterakan warga sekitar.
2. Sarana dan Prasarana KA Menjadi daya tarik tersendiri bagi warga Kabupaten Barru karena merupakan hal yang baru sehingga meningkatkan antusiasme masyarakat terhadap jasa angkutan umum semakin meningkat.
3. Dampak terhadap air buangan atau air limpasan akibat adanya pembangunan jalur KA di Kabupaten Barru adalah siklus air terganggu karena terbendung badan jalan KA dengan tinggi rata-rata 6 meter, sehingga pada beberapa titik yang memiliki elevasi rendah sering terjadi banjir.

## **BAB V**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **5.1. Kesimpulan**

Berdasarkan hasil identifikasi dampak pembangunan jalur KA Lintas Makasar-Parepare terhadap kondisi lingkungan, sosial dan ekonomi masyarakat Kabupaten Barru, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut :

1. Dampak Negatif pembangunan jalur KA adalah
  - a. Pembangunan saluran irigasi pada Jalur KA belum bisa meminimalisir adanya banjir tahunan di Kabupaten Barru.
  - b. Produksi lahan pertanian disekitar lokasi proyek jalan KA menurun akibat tergenang banjir.
  - c. Pembangunan Jalur KA di Kabupaten Barru membuat warga merasa tidak nyaman karena akses jalan warga yang tertutup badan jalan KA membuat komunikasi antar warga terganggu.
  
2. Dampak Positif Pembangunan Jalur KA
  - a. Menurunnya kinerja jalan raya akan menurunkan mobilitas / pergereakan orang dan barang, sehingga termasuk andil dalam upaya penurunan kemacetan dan nilai lakalantas di Sulawesi Selatan.

- b. Pembangunan Jalur KA Makassar-Parepare melibatkan banyak tenaga kerja lokal dalam pengelolaannya sehingga mengurangi prosentase pengangguran.
- c. KA Makassar-Parepare memberikan nilai manfaat sosial sebesar Rp 2,51 Triliun dengan Economic IRR sebesar 22,98% bagi ekonomi Sulawesi Selatan.
- d. Pada 18 titik Stasiun besar dan kecil berpotensi untuk membentuk sentra baru sehingga dapat mengembangkan UMKM setempat.
- e. Membantu mendongkrak segmen pariwisata yang dilewati sepanjang jalur KA Lintas Makassar-Parepare.

## **5.2. Saran**

Dalam penyusunan penelitian ini penulis menyadari bahwa masih banyak kekurangan, sehingga penulis memberikan saran sebagai berikut :

1. Perlu dilakukan study *catchment area* terkait penanggulangan air limpasan / buangan agar dapat meminimalisir adanya banjir musiman yang akan datang kedepannya.
2. Memperhitungkan ekosistem yang terdampak dari pembangunan Jalur KA Lintas Makassar-Parepare agar tidak terjadi pemutusan rantai makanan hingga berdampak pada kepunahan.

## **DAFTAR PUSTAKA**

Delima Laksana Tata, PT (2010). Studi Kelayakan Pembangunan Jalan KA Di Sulawesi Lintas Makassar-Parepare. Laporan Akhir.

Direktorat Jenderal Perkeretaapian (2013). Review Masterplan Jalur KA Pulau Sulawesi. Kerjasama Kementerian Perhubungan dengan PT. Adizha Marathon.

Prof. Dr. Sugiyono, 'Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D'.

Andi Muchlis (2017) "Analisis Penanggulangan Bencana Banjir di Kecamatan Ganra Kabupaten Soppeng"

Andika Putra Ramadhan (2017) "Pengaruh Jalur Kereta Api Batavia – Buitenzorg Terhadap Kehidupan Sosial dan Ekonomi Masyarakat Batavia Tahun 1871-1913"

Nanang Setiawan (2017) "Dampak Sosial Ekonomi Transportasi Kereta Api Yogyakarta-Pundong Terhadap Masyarakat Kota Gede Tahun 1917-1942"