

Analisis dampak sosial dan ekonomi masyarakat akibat pembangunan jalur rel kereta api Kecamatan Barru Kabupaten Barru

Tawir Nurdin¹, Irsyadi Siradjuddin^{1*}, Khairul Sani Usman¹, Risma Handayani¹

¹Program Studi Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota

Fakultas Sains dan Teknologi, Universitas Islam Negeri Alauddin Makassar

Jl. H.M. Yasin Limpo No. 36, Gowa, Sulawesi Selatan, Indonesia. 92113

*E-mail: irsyadi.siradjuddin@uin-alauddin.ac.id

Abstrak: Pembangunan sarana transportasi merupakan indikator perubahan dan kemajuan suatu negara. Dalam hal ini, pemerintah memegang peranan strategis melalui kebijakan yang mendorong kesejahteraan masyarakat dan pertumbuhan ekonomi. Penelitian ini bertujuan menganalisis dampak sosial dan ekonomi pembangunan jalur rel kereta api di Kecamatan Barru, Kabupaten Barru. Pembangunan rel kereta api sebagai proyek strategis nasional perlu dikaji untuk mendukung pembangunan wilayah yang berkelanjutan dan berkeadilan. Metode penelitian yang digunakan adalah pendekatan kuantitatif deskriptif, dengan pengumpulan data melalui observasi, kuesioner, dan dokumentasi. Data dianalisis menggunakan skala Likert untuk mengukur persepsi masyarakat terhadap dampak sosial dan ekonomi pembangunan rel kereta api. Hasil penelitian menunjukkan bahwa dampak sosial berada pada kategori sedang hingga tinggi dengan nilai rata-rata 69,5% (aspek sosial), yang mencakup adaptasi sosial sebesar 78,2%, perubahan struktur sosial 48,1% (kategori sedang-rendah), serta persepsi rasa aman dan kenyamanan 78,4% dan konflik sosial 73,4%. Sementara itu, dampak ekonomi berada pada kategori tinggi dengan nilai rata-rata 79%, yang meliputi peluang ekonomi baru 76%, perubahan harga tanah 75,6%, penambahan pekerjaan 81,6%, serta perubahan pendapatan masyarakat 81,7%. Secara keseluruhan, pembangunan rel kereta api di Kecamatan Barru memberikan dampak yang lebih dominan pada aspek ekonomi dibandingkan sosial, dengan kecenderungan positif terhadap peningkatan aktivitas ekonomi, peluang kerja, dan nilai lahan, meskipun tetap terdapat dinamika perubahan sosial yang perlu dikelola secara berkelanjutan.

Kata Kunci: dampak sosial, ekonomi, transportasi, rel kereta api, skala *likert*

Abstract: Transportation infrastructure development is an indicator of change and progress in a country. In this context, the government plays a strategic role through policies that promote public welfare and economic growth. This study aims to analyze the social and economic impacts of railway construction in Barru District, Barru Regency. Railway development, as a national strategic project, needs to be examined to support sustainable and equitable regional development. The research method used is a descriptive quantitative approach, with data collected through observation, questionnaires, and documentation. The data were analyzed using a Likert scale to measure community perceptions of the social and economic impacts of railway construction. The results show that the social impact falls into the moderate to high category with an average value of 69.5% (social aspect), which includes social adaptation at 78.2%, social structure change at 48.1% (moderate to low category), as well as perceptions of safety and comfort at 78.4% and social conflict at 73.4%. Meanwhile, the economic impact is in the high category with an average value of 79%, which includes new economic opportunities at 76%, land price changes at 75.6%, job creation at 81.6%, and changes in community income at 81.7%. Overall, railway construction in Barru District has a more dominant impact on the economic aspect compared to the social aspect, with positive tendencies toward increased economic activity, employment opportunities, and land value, although there are still social dynamics that need to be managed sustainably.

Keywords: social impact, economy, transportation, railroad, likert scale

PENDAHULUAN

Pembangunan sarana transportasi menjadi salah satu penanda utama terjadinya perubahan dan kemajuan suatu negara. Orientasi utama dari pembangunan adalah mewujudkan kehidupan masyarakat yang berkeadilan, makmur, dan sejahtera. Dalam hal ini, pemerintah memegang peranan strategis sebagai penggerak utama pembangunan melalui kebijakan dan program yang mendorong peningkatan kesejahteraan masyarakat sekaligus pertumbuhan ekonomi. Upaya pembangunan tidak hanya difokuskan pada pemberdayaan sumber daya manusia, tetapi juga diarahkan pada penyediaan dan peningkatan prasarana dan sarana fisik, seperti jalan raya, jembatan, pasar, serta berbagai fasilitas umum lainnya. Siradjuddin et al. (2021) menyatakan bahwa prasarana dan sarana merupakan penunjang keberhasilan upaya pelayanan publik. Tanpa keberadaan keduanya maka semua kegiatan yang dilakukan tidak akan mencapai hasil yang diharapkan (Lamia et al., 2017). Namun demikian, pembangunan infrastruktur yang membutuhkan ruang atau lahan dalam skala besar harus tetap dilaksanakan dengan memperhatikan keberlanjutan dan keseimbangan ekosistem lingkungan (Salah et al., 2023).

Pembangunan infrastruktur dasar di Indonesia telah dilaksanakan sejak lama dan terus mengalami perkembangan. Secara umum, saat ini transportasi dapat dibedakan menjadi transportasi moda darat, air dan udara. Dengan adanya transportasi, manusia dapat menjalankan kegiatan sehari-hari yang lebih mudah, serta memungkinkan perpindahan tempat dengan waktu yang lebih cepat (Laras, 2023). Melalui penyediaan infrastruktur diharapkan akan dapat berfungsi sebagai *primer mover* (penggerak utama) serta mampu memberikan kontribusi pertumbuhan ekonomi yang lebih besar (Indriani et al., 2025). Kota merupakan suatu kawasan permukiman yang di dalamnya terdapat berbagai kegiatan sosial dan ekonomi, dimana terdapat infrastruktur pendukung untuk menunjang kegiatan masyarakat yang ada di dalam wilayah tersebut (Mandala et al., 2025). Pulau Sulawesi menjadi salah satu wilayah yang dikembangkan melalui proyek strategis jalur kereta api Trans-Sulawesi dengan rencana total lintasan sekitar 2.000 kilometer yang menghubungkan Makassar hingga Manado. Pengembangan jalur kereta api di Sulawesi bertujuan untuk mengoneksikan kawasan perkotaan maupun wilayah yang memiliki potensi besar dalam pergerakan penumpang serta distribusi barang dan komoditas dalam skala besar. Integrasi tersebut mencakup pengembangan wilayah pesisir, sektor industri dan pariwisata, serta kawasan agropolitan yang meliputi kegiatan kehutanan, pertanian, dan perkebunan (Kurniawan et al., 2023).

Kabupaten Barru berada pada koridor strategis jalur Trans-Sulawesi serta menjadi wilayah penghubung antarprovinsi yang mengaitkan Kota Makassar dan Kota Parepare. Kehadiran pembangunan jaringan kereta api Trans-Sulawesi di wilayah ini diharapkan mampu mengintegrasikan berbagai kawasan dan pusat perkotaan di Pulau Sulawesi. Selain berfungsi sebagai alternatif moda transportasi yang lebih aman, cepat, dan terjangkau bagi masyarakat, jaringan kereta api tersebut juga diharapkan dapat memperlancar sistem distribusi dan logistik. Dengan demikian, keberadaan infrastruktur ini berpotensi mendorong peningkatan perekonomian daerah, baik melalui pengembangan sektor industri, pariwisata, maupun kawasan agropolitan yang mencakup kehutanan, pertanian, dan perkebunan (Laras, 2023).

Kecamatan Barru menjadi salah satu wilayah yang termasuk dalam lokasi pembangunan jalur perkeretaapian. Secara geografis, jarak antara Kota Makassar dan Kabupaten Barru sekitar ± 98 kilometer dan wilayah ini masuk dalam rencana

pengembangan kawasan metropolitan. Dalam aktivitas sehari-hari, masyarakat Kecamatan Barru memanfaatkan beragam moda transportasi, seperti mobil, sepeda motor, bentor, hingga sepeda, baik untuk perjalanan jarak dekat maupun jarak jauh guna mempermudah mobilitas mereka. Seiring dengan dilaksanakannya pembangunan jalur kereta api lintas Makassar–Parepare, wilayah ini mengalami perubahan dalam sistem transportasi. Jalur Makassar–Parepare sendiri memiliki panjang kurang lebih 145 kilometer dan merupakan fase awal dari pengembangan jaringan kereta api Trans-Sulawesi yang menghubungkan Kota Makassar dengan Kota Parepare (Kementerian Perhubungan RI, 2022).

Pembangunan jalur kereta api di Kecamatan Barru menimbulkan dampak sosial dan ekonomi yang cukup besar bagi masyarakat. Dari sisi sosial menyebabkan masyarakat kehilangan lahan mata pencaharian yang telah lama terbangun, sehingga memicu perubahan struktur sosial dan dampak ekonominya hilangnya pekerjaan lama di sektor tradisional, namun diimbangi dengan bertambahnya lapangan kerja serta munculnya peluang ekonomi baru, seperti usaha perdagangan, jasa, transportasi lokal, dan kuliner, yang tumbuh seiring dengan meningkatnya mobilitas dan aktivitas masyarakat di sekitar jalur kereta api.

Berdasarkan latar belakang, dampak pembangunan rel kereta api di Kabupaten Barru penting untuk dikaji karena proyek ini membawa perubahan signifikan pada aspek sosial dan ekonomi masyarakat. Pembangunan infrastruktur transportasi, khususnya rel kereta api sebagai bagian dari proyek strategis nasional, dalam perspektif pembangunan ekonomi regional dipandang sebagai instrumen untuk meningkatkan konektivitas antarwilayah, menurunkan biaya transportasi, memperlancar distribusi barang dan jasa, serta mendorong pertumbuhan ekonomi lokal dan regional, sebagaimana dijelaskan oleh Bahari et al. (2025) yang menegaskan bahwa investasi infrastruktur transportasi berpengaruh terhadap peningkatan produktivitas wilayah melalui peningkatan aksesibilitas dan efisiensi sistem transportasi. Dari sisi sosial, Panjaitan et al. (2023) menjelaskan bahwa pembangunan infrastruktur berskala besar juga berpotensi mengubah struktur sosial, pola mata pencaharian, serta relasi sosial masyarakat, termasuk munculnya dampak akibat pembebasan lahan dan relokasi penduduk yang dapat menimbulkan kerentanan sosial serta potensi konflik apabila distribusi manfaat pembangunan tidak merata dan partisipasi masyarakat kurang diperhatikan. Oleh karena itu, penelitian ini menjadi relevan untuk menganalisis secara komprehensif dampak sosial dan ekonomi masyarakat akibat pembangunan rel kereta api di Kecamatan Barru, Kabupaten Barru.

METODE PENELITIAN

Penelitian dilaksanakan pada bulan September 2025 di Kecamatan Barru. Jenis penelitian ini adalah penelitian deskriptif kuantitatif dengan penerapan skala Likert. Data yang diperoleh melalui kuesioner kemudian dianalisis secara sistematis untuk mengevaluasi sikap, pendapat, serta persepsi individu atau kelompok terhadap fenomena sosial tertentu. Untuk menentukan informan, penelitian ini menggunakan teknik purposive sampling, yaitu pemilihan responden berdasarkan kriteria tertentu yang telah ditetapkan sesuai dengan tujuan penelitian. Untuk mengukur persepsi masyarakat akan disusun beberapa pertanyaan dengan total informan sebanyak 99 orang. Berikut kriteria interpretasi skor berdasarkan interval dari jarak terendah 0% hingga tertinggi 100%:

- a. Angka 0,00% - 33,33% = Rendah
- b. Angka 33,34% - 66,66% = Sedang

c. Angka 66,67% - 100% = Tinggi

Rumus menghitung index yaitu sebagai berikut:

$$\text{Rumus index (\%)} = X / Y \times 100\%$$

Keterangan :

X = total responden indikator

Y = keseluruhan responden

Pada penelitian ini, parameter digunakan untuk menganalisis sejauh mana pembangunan jalur kereta api memberikan dampak terhadap kondisi sosial dan ekonomi masyarakat di Kecamatan Barru.

Adapun rumus yang digunakan untuk menentukan jumlah sampel adalah sebagai berikut:

$$n = \frac{N}{1 + N e^2}$$

Keterangan:

n = jumlah sampel

N = jumlah populasi

e = 0,10

Penentuan jumlah sampel dapat dihitung sebagai berikut:

Diketahui:

$N = 19.937$ jiwa

$e = 0,10$

Ditanyakan : $n = ?$

Penyelesaian:

$$\begin{aligned} n &= \frac{N}{1 + N e^2} \\ n &= \frac{19.937}{1 + 19.937 (0,10)^2} \\ n &= 99.5009 \\ n &= 99 \end{aligned}$$

Sampel ini terdiri atas unsur masyarakat, pemerintah, dan akademisi yang terdampak oleh pembangunan jalur kereta api di Kecamatan Barru.

Untuk kuesioner yang melibatkan 99 responden, digunakan kriteria rproduct moment > 0,195 dengan tingkat signifikansi di bawah 0,05. Dalam uji validitas, sebuah item dinyatakan valid apabila nilai r hitung lebih besar dibandingkan r tabel.

Tabel 1. Uji validitas

Item	r-Hitung	r-Tabel	Sig. (2-tailed)	Keterangan
P1	0.1999	0.1995	0.048	Valid
P2	0.6261	0.1995	0.000	Valid
P3	0.6363	0.1995	0.000	Valid
P4	0.4968	0.1995	0.000	Valid
P5	0.3494	0.1995	0.002	Valid
P6	0.4836	0.1995	0.000	Valid
P7	0.5756	0.1995	0.000	Valid
P8	0.4980	0.1995	0.000	Valid
P9	0.3234	0.1995	0.004	Valid
P10	0.5288	0.1995	0.000	Valid
P11	0.4205	0.1995	0.001	Valid
P12	0.4870	0.1995	0.000	Valid
P13	0.6030	0.1995	0.000	Valid
P14	0.3629	0.1995	0.003	Valid
P15	0.3875	0.1995	0.002	Valid
P16	0.5364	0.1995	0.000	Valid

Item	r-Hitung	r-Tabel	Sig. (2-tailed)	Keterangan
P17	0.6836	0.1995	0.000	Valid
P18	0.6704	0.1995	0.000	Valid
P19	0.6680	0.1995	0.000	Valid
P20	0.6171	0.1995	0.000	Valid
P21	0.7355	0.1995	0.000	Valid
P22	0.2302	0.1995	0.021	Valid
P23	0.1998	0.1995	0.047	Valid
P24	0.3749	0.1995	0.000	Valid
P25	0.3437	0.1995	0.000	Valid
P26	0.4050	0.1995	0.000	Valid
P27	0.6871	0.1995	0.000	Valid
P28	0.2537	0.1995	0.011	Valid
P29	0.3574	0.1995	0.001	Valid
P30	0.2808	0.1995	0.004	Valid
P31	0.7932	0.1995	0.000	Valid
P32	0.7437	0.1995	0.000	Valid
P33	0.5632	0.1995	0.000	Valid
P34	0.5926	0.1995	0.000	Valid
P35	0.6771	0.1995	0.000	Valid
P36	0.2264	0.1995	0.022	Valid
P37	0.2214	0.1995	0.025	Valid
P38	0.2147	0.1995	0.028	Valid
P39	0.1999	0.1995	0.035	Valid
P40	0.2212	0.1995	0.026	Valid

Uji reliabilitas bertujuan untuk menilai sejauh mana setiap item dalam kuesioner menghasilkan data yang konsisten dan stabil dari waktu ke waktu. Suatu instrumen dianggap reliabel apabila nilai Cronbach's Alpha-nya lebih dari 0,6, yang menunjukkan bahwa kuesioner tersebut dapat diandalkan sebagai alat ukur yang konsisten.

Tabel 2. Uji reabilitas

Pertanyaan	Cronbach's Alpha	Syarat	Keterangan
40	0,782	0,6	Reliabel

Hasil uji reliabilitas menunjukkan bahwa nilai Cronbach's Alpha untuk 40 pertanyaan dalam kuesioner mencapai 0,782. Nilai ini melebihi ambang batas minimal 0,6, sehingga dapat disimpulkan bahwa seluruh item pernyataan dalam kuesioner tergolong reliabel. Dengan demikian, instrumen penelitian ini memiliki konsistensi yang tinggi dan dapat diandalkan untuk pengumpulan data penelitian.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan hasil analisis menggunakan metode skala Likert, dapat diidentifikasi indikator-indikator yang berkontribusi pada setiap variabel yang diteliti sesuai data yang dikumpulkan. Temuan ini kemudian dijadikan acuan untuk mengevaluasi masing-masing indikator sesuai dengan variabel yang telah ditetapkan.

Tabel 3. Hasil skoring pernyataan adaptasi sosial

No	Pernyataan	Hasil (%)
1.	Adaptasi perubahan lingkungan	87,6%
2.	Penyesuaian perilaku masyarakat terhadap perubahan	73,7%
3.	Masyarakat menjalin hubungan yang lebih luas	75,3%
4.	Interaksi sosial masyarakat	74,9%
5.	Perubahan sosial sebagai bagian dari kemajuan wilayah	79,5%

Rata-rata	78,2%
------------------	--------------

Berdasarkan Tabel 3, adaptasi sosial masyarakat memiliki rata-rata 78,2% dengan kategori tinggi. Hal ini sejalan dengan penelitian Satifa et al. (2025), yang mengungkapkan bahwa masyarakat terdampak pembangunan infrastruktur umumnya memiliki kemampuan adaptasi yang tinggi melalui penyesuaian sosial dan ekonomi. Hal ini menunjukkan bahwa pembangunan jalur rel kereta api dapat direspons secara konstruktif oleh masyarakat sekitar. Indikator adaptasi terhadap perubahan lingkungan memperoleh nilai tertinggi 87,6%, menunjukkan masyarakat cepat menyesuaikan diri dengan kondisi baru. Penyesuaian perilaku terhadap perubahan sebesar 73,7%, hal ini sejalan dengan penelitian Dulkiah (2022), yang mengungkapkan bahwa Pembangunan infrastruktur memaksa masyarakat mengubah pola perilaku agar aktivitas sosial-ekonomi mereka tetap berjalan lancar di lingkungan yang baru, menandakan masih ada masyarakat yang beradaptasi secara bertahap. Kemampuan menjalin hubungan lebih luas (75,3%) dan interaksi sosial masyarakat (74,9%) menunjukkan adanya peningkatan hubungan sosial. Sementara perubahan sosial sebagai bagian kemajuan wilayah (79,5%) mencerminkan penerimaan masyarakat terhadap pembangunan sebagai wujud kemajuan daerah.

Tabel 4. Hasil skoring pernyataan perubahan struktur sosial masyarakat

No	Pernyataan	Hasil (%)
1.	Pembangunan rel kereta api mempengaruhi pola interaksi sosial antarwarga.	53,1%
2.	Adanya rel kereta api menyebabkan sebagian lahan sawah berpindah fungsi	45,8%
3.	Struktur sosial masyarakat mengalami perubahan	47,8%
4.	Mobilitas masyarakat meningkat setelah pembangunan rel kereta api	46,2%
5.	Perkembangan wilayah akibat rel kereta api	47,8%
Rata-rata		48,1%

Berdasarkan Tabel 4, rata-rata skor perubahan struktur sosial masyarakat sebesar 48,1% menunjukkan bahwa dampak pembangunan rel kereta api terhadap struktur sosial tergolong sedang rendah. Indikator pola interaksi sosial antarwarga memperoleh nilai tertinggi (53,1%), menandakan adanya perubahan hubungan sosial meskipun belum merata, hal tersebut sejalan dengan penelitian (Gautama, 2020) yang mengungkapkan bahwa pembangunan fisik dan infrastruktur dapat memicu perubahan sosial secara bertahap, di mana sebagian masyarakat mulai menyesuaikan pola interaksi sosialnya tanpa menghilangkan hubungan sosial yang telah terbentuk sebelumnya. Sementara itu, peralihan fungsi lahan sawah (45,8%) menunjukkan sebagian lahan pertanian mulai berubah fungsi akibat pembangunan, hal ini sejalan dengan penelitian Sitorus (2021), yang mengungkapkan bahwa pembangunan transportasi memicu alih fungsi lahan, namun luas sawah tetap terjaga jika diatur oleh tata ruang dan perlindungan lahan yang ketat. Perubahan struktur sosial masyarakat (47,8%) menggambarkan adanya pergeseran dalam kedudukan sosial, namun masih pada tahap awal. Indikator mobilitas masyarakat (46,2%) menandakan peningkatan aktivitas dan pergerakan warga yang belum signifikan, sedangkan perkembangan wilayah (47,8%) menunjukkan bahwa dampak pembangunan terhadap kemajuan wilayah mulai terlihat tetapi masih terbatas.

Tabel 5. Hasil skoring pernyataan persepsi masyarakat terhadap rasa aman dan kenyamanan lingkungan

No	Pernyataan	Hasil (%)
1.	Masyarakat menerima perubahan yang terjadi akibat pembangunan rel kereta api	80,2%
2.	Masyarakat menjadi lebih terbuka terhadap pendapat dan gagasan baru setelah adanya rel kereta api	79,7%

No	Pernyataan	Hasil (%)
3.	Pembangunan rel kereta api membuat masyarakat lebih mudah beradaptasi dengan perubahan lingkungan sosial	77,7%
4.	Masyarakat tidak menolak adanya perubahan yang terjadi di sekitar jalur rel kereta api	80,2%
5.	Adanya rel kereta api membuat masyarakat lebih terbuka dalam berinteraksi dengan pihak luar	74,1%
Rata-rata		78,4%

Berdasarkan Tabel 5, rata-rata skor persepsi masyarakat terhadap rasa aman dan kenyamanan lingkungan sebesar 78,4%, menunjukkan kategori tinggi. Hal ini mengindikasikan bahwa masyarakat secara umum merasa nyaman dan menerima perubahan akibat pembangunan rel kereta api. Indikator masyarakat menerima perubahan yang terjadi akibat pembangunan rel kereta api dan masyarakat tidak menolak adanya perubahan yang terjadi di sekitar jalur rel kereta api sama-sama memperoleh nilai tertinggi (80,2%), hal ini sejalan dengan penelitian Nugroho (2020), yang mengungkapkan bahwa Masyarakat lebih mudah menerima dan beradaptasi terhadap pembangunan infrastruktur jika dirasa membawa manfaat sosial serta memperbaiki kualitas lingkungan. menandakan sikap positif dan keterbukaan terhadap pembangunan. Keterbukaan terhadap pendapat dan gagasan baru (79,7%) menunjukkan meningkatnya sikap toleran dan partisipatif. Kemampuan beradaptasi dengan perubahan sosial (77,7%) menggambarkan kesiapan masyarakat menyesuaikan diri dengan kondisi baru, sedangkan keterbukaan dalam berinteraksi dengan pihak luar (74,1%) menunjukkan peningkatan hubungan sosial meskipun masih perlu diperkuat, hal ini sejalan dengan penelitian Rahma (2024), yang mengungkapkan bahwa peningkatan aksesibilitas akibat pembangunan infrastruktur transportasi berkontribusi pada terbukanya interaksi sosial lintas wilayah dan memperkuat integrasi sosial masyarakat. Secara keseluruhan, masyarakat menunjukkan respon positif terhadap perubahan lingkungan sosial yang terjadi.

Tabel 6. Hasil skoring pernyataan konflik sosial

No	Pernyataan	Hasil (%)
1.	Pembangunan rel kereta api tidak memicu konflik antar warga di lingkungan saya.	76,7 %
2.	Saya merasa suara masyarakat didengar dalam proses pembangunan rel kereta api.	71,1 %
3.	Konflik antara warga dan pemerintah tidak terjadi akibat adanya sosialisasi tentang pembangunan.	73,3 %
4.	Saya merasa tidak adan kecemburuan akibat pemberian kompensasi yang tidak merata.	73,2 %
5.	Pembangunan rel kereta api tidak menimbulkan ketegangan sosial dalam kehidupan bermasyarakat.	72,7 %
Rata-rata		73,4%

Berdasarkan Tabel 6, rata-rata skor persepsi masyarakat terhadap konflik sosial sebesar 73,4%, yang termasuk dalam kategori tinggi. Hal ini menunjukkan bahwa masyarakat secara umum menilai pembangunan rel kereta api tidak menimbulkan konflik atau ketegangan sosial yang berarti. Nilai tertinggi terdapat pada indikator pembangunan rel kereta api tidak memicu konflik antar warga (76,7%), menandakan bahwa pembangunan dapat diterima tanpa menimbulkan perselisihan, Hal ini sejalan dengan penelitian Putra (2019), yang mengungkapkan bahwa pembangunan infrastruktur yang disertai komunikasi dan penerimaan masyarakat yang baik cenderung tidak menimbulkan konflik, bahkan dapat memperkuat keharmonisan serta stabilitas sosial di tingkat lokal. Indikator lainnya, seperti suara masyarakat didengar (71,1%), Hal ini sejalan dengan

penelitian Susanti & Wibowo (2020), yang mengungkapkan bahwa keterlibatan warga dalam proyek infrastruktur krusial demi menjamin penerimaan publik dan rasa tanggung jawab bersama. tidak terjadinya konflik dengan pemerintah melalui sosialisasi (73,3%), serta tidak adanya kecemburuan terkait kompensasi (73,2%), semakin memperkuat bahwa proses pembangunan berjalan cukup kondusif. Persepsi bahwa pembangunan tidak menimbulkan ketegangan sosial (72,7%) juga menunjukkan stabilitas hubungan sosial masyarakat. Secara keseluruhan, masyarakat merespons pembangunan rel kereta api dengan baik dan harmonis, tanpa memunculkan konflik sosial yang signifikan.

Tabel 7. Hasil skoring pernyataan peluang ekonomi baru

No	Pernyataan	Hasil (%)
1.	Aktivitas perdagangan di sekitar jalur rel meningkat setelah pembangunan	75%
2.	Pembangunan rel kereta api membuka peluang usaha bagi masyarakat sekitar	87%
3.	Masyarakat memperoleh tambahan penghasilan dari sektor jasa dan transportasi	74,3%
4.	Akses ekonomi masyarakat menjadi lebih luas karena kemudahan mobilitas	71,3%
5.	Pembangunan rel kereta api mendorong pertumbuhan ekonomi lokal	70,7%
Rata-rata		76%

Berdasarkan Tabel 7, rata-rata skor peluang ekonomi baru sebesar 76% termasuk dalam kategori tinggi, yang menunjukkan bahwa pembangunan rel kereta api memberikan dampak positif terhadap peningkatan aktivitas ekonomi masyarakat. Aktivitas perdagangan di sekitar jalur rel meningkat dengan nilai 75%, menandakan mulai tumbuhnya kegiatan usaha di kawasan tersebut. Indikator tertinggi, yaitu 87% untuk peluang usaha baru, menunjukkan bahwa keberadaan rel membuka kesempatan ekonomi yang besar bagi masyarakat sekitar. Hal ini sejalan dengan penelitian Utami (2021), yang mengungkapkan bahwa pembangunan infrastruktur transportasi mampu mendorong tumbuhnya kegiatan ekonomi baru dan memperluas peluang usaha masyarakat di wilayah sekitar proyek pembangunan. Tambahan penghasilan dari sektor jasa dan transportasi (74,3%) memperlihatkan bahwa sebagian warga telah memanfaatkan peluang ekonomi langsung dari hadirnya rel. Kemudahan mobilitas juga memperluas akses ekonomi masyarakat (71,3%), hal ini sejalan dengan penelitian Sukmaraga (2021), yang mengungkapkan bahwa perbaikan transportasi memperluas jangkauan dan meningkatkan aktivitas ekonomi warga sekitar. sementara kontribusi terhadap pertumbuhan ekonomi lokal (70,7%) menunjukkan dampak positif yang mulai terasa meskipun masih berkembang. Secara keseluruhan, pembangunan rel kereta api telah menciptakan peluang ekonomi baru yang cukup signifikan bagi masyarakat.

Tabel 8. Hasil skoring pernyataan perubahan harga tanah

No	Pernyataan	Hasil (%)
1.	Harga tanah di sekitar rel kereta api mengalami peningkatan setelah pembangunan	81,2%
2.	Peningkatan nilai tanah menyebabkan bertambahnya lapangan usaha atau bisnis di area stasiun kereta	80%
3.	Masyarakat percaya bahwa pembangunan rel kereta membawa manfaat ekonomi jangka panjang	78,9%
4.	Pembangunan rel kereta api meningkatkan potensi perkembangan kawasan	74,1%
5.	Masyarakat memperoleh keuntungan ekonomi dari kenaikan harga tanah	63,6%
Rata-rata		75,6%

Berdasarkan Tabel 8, rata-rata skor perubahan harga tanah sebesar 75,6% termasuk dalam kategori tinggi, yang menunjukkan bahwa pembangunan rel kereta api berdampak positif terhadap peningkatan nilai tanah dan ekonomi kawasan. Indikator tertinggi adalah kenaikan harga tanah (81,2%) Hal ini sejalan dengan penelitian Widyastuti (2021), yang mengungkapkan bahwa pembangunan infrastruktur transportasi, termasuk jalur rel, berpengaruh langsung terhadap peningkatan nilai lahan karena meningkatnya aksesibilitas dan daya tarik wilayah untuk aktivitas ekonomi dan bertambahnya usaha atau bisnis (80%), yang menegaskan adanya dorongan ekonomi langsung. Manfaat ekonomi jangka panjang (78,9%) dan potensi perkembangan kawasan (74,1%) juga terlihat kuat. Sementara itu, keuntungan ekonomi yang dirasakan masyarakat dari kenaikan harga tanah (63,6%) tetap menunjukkan kontribusi positif, meskipun tidak sebesar indikator lainnya, hal ini sejalan dengan penelitian Prasetyo (2022), yang mengungkapkan bahwa aksesibilitas transportasi memacu perkembangan wilayah dan aktivitas ekonomi. Secara keseluruhan, pembangunan rel kereta api memperkuat nilai lahan dan peluang ekonomi di wilayah sekitar.

Tabel 9. Hasil skoring pernyataan perubahan harga tanah

No	Pernyataan	Hasil (%)
1.	Pembangunan rel kereta api menciptakan lapangan kerja baru bagi masyarakat	80,4%
2.	Adanya rel kereta api meningkatkan kesempatan kerja di sektor informal	79,5%
3.	Masyarakat memperoleh keuntungan ekonomi dari kenaikan harga tanah	85,5%
4.	Proyek rel kereta api membantu mengurangi pengangguran di sekitar area kabupaten Barru	79,7%
5.	Pekerjaan baru yang tercipta bersifat berkelanjutan, bukan hanya saat masa konstruksi.	83,2%
Rata-rata		81,6%

Berdasarkan Tabel 9, rata-rata skor perubahan harga tanah sebesar 75,6% termasuk dalam kategori tinggi, yang menunjukkan bahwa pembangunan rel kereta api berdampak positif terhadap peningkatan nilai tanah dan ekonomi kawasan. Indikator tertinggi adalah kenaikan harga tanah (81,2%) Hal ini sejalan dengan penelitian Widyastuti (2021), yang mengungkapkan bahwa pembangunan infrastruktur transportasi, termasuk jalur rel, berpengaruh langsung terhadap peningkatan nilai lahan karena meningkatnya aksesibilitas dan daya tarik wilayah untuk aktivitas ekonomi dan bertambahnya usaha atau bisnis (80%), yang menegaskan adanya dorongan ekonomi langsung. Manfaat ekonomi jangka panjang (78,9%) dan potensi perkembangan kawasan (74,1%) juga terlihat kuat. Sementara itu, keuntungan ekonomi yang dirasakan masyarakat dari kenaikan harga tanah (63,6%) tetap menunjukkan kontribusi positif, meskipun tidak sebesar indikator lainnya, hal ini sejalan dengan penelitian Prasetyo (2022), yang mengungkapkan bahwa aksesibilitas transportasi memacu perkembangan wilayah dan aktivitas ekonomi. Secara keseluruhan, pembangunan rel kereta api memperkuat nilai lahan dan peluang ekonomi di wilayah sekitar.

Tabel 10. Hasil skoring pernyataan penambahan pekerjaan

No	Pernyataan	Hasil (%)
1.	Pembangunan rel kereta api menciptakan lapangan kerja baru bagi masyarakat	80,4%
2.	Adanya rel kereta api meningkatkan kesempatan kerja di sektor informal	79,5%
3.	Masyarakat memperoleh keuntungan ekonomi dari kenaikan harga tanah	85,5%

4.	Proyek rel kereta api membantu mengurangi pengangguran di sekitar area kabupaten Barru	79,7%
5.	Pekerjaan baru yang tercipta bersifat berkelanjutan, bukan hanya saat masa konstruksi.	83,2%
Rata-rata		81,6%

Berdasarkan Tabel 10, rata-rata skor pada aspek penambahan pekerjaan sebesar 81,6% menunjukkan kategori tinggi, yang berarti pembangunan rel kereta api memberikan dampak positif terhadap dinamika pekerjaan masyarakat. Pembangunan rel dinilai mampu menciptakan lapangan kerja baru dengan nilai 80,4%, serta meningkatkan kesempatan kerja di sektor informal dengan skor 79,5%, seiring berkembangnya aktivitas perdagangan dan jasa di sekitar rel. Manfaat ekonomi langsung juga dirasakan masyarakat melalui kenaikan harga tanah dengan skor tertinggi 85,5%, menunjukkan adanya keuntungan finansial bagi pemilik lahan. Temuan ini sejalan dengan penelitian Annisa (2025), yang mengungkapkan bahwa pembangunan infrastruktur rel kereta api memberikan dampak positif terhadap penciptaan lapangan kerja dan perubahan struktur pekerjaan masyarakat. Selain itu, proyek rel turut mengurangi pengangguran dengan nilai 79,7%, dan pekerjaan baru yang tercipta dinilai bersifat berkelanjutan dengan skor 83,2%. Secara keseluruhan, hasil ini menunjukkan bahwa pembangunan rel kereta api memberikan dampak positif yang signifikan terhadap peningkatan peluang kerja dan kondisi ekonomi masyarakat sekitar.

Tabel 11. Hasil skoring pernyataan perubahan pendapatan masyarakat

No	Pernyataan	Hasil (%)
1.	Pendapatan saya tidak mengalami penurunan setelah adanya pembangunan rel kereta api.	85%
2.	Aktivitas ekonomi saya (bertani, berdagang, dll.) tidak terganggu akibat pembangunan rel kereta api.	84,8%
3.	Saya mengalami kesulitan mendapatkan pekerjaan/ penghasilan tetap setelah adanya proyek rel kereta.	80,2%
4.	Pembangunan rel kereta api berdampak signifikan terhadap pendapatan saya.	76,9%
5.	Saya mulai mencari sumber pendapatan alternatif dari proyek rel kereta api.	81,6%
Rata-rata		81,7%

Berdasarkan Tabel 11, rata-rata skor persepsi masyarakat terhadap perubahan pendapatan sebesar 81,7%, yang termasuk dalam kategori tinggi. Hal ini menunjukkan bahwa masyarakat secara umum merasakan dampak positif pembangunan rel kereta api terhadap kondisi pendapatan mereka. Indikator dengan nilai tertinggi adalah pendapatan tidak mengalami penurunan (85%) dan aktivitas ekonomi tidak terganggu (84,8%), Hal ini sejalan dengan penelitian Arafah (2022), dalam Analisis Dampak Kebijakan Pembangunan Rel Kereta Api Terhadap Pendapatan Masyarakat di Kabupaten Maros, yang mengungkapkan bahwa pembangunan rel kereta api dapat mempertahankan stabilitas pendapatan masyarakat di wilayah terdampak tanpa mengalami penurunan signifikan dan sejalan dengan penelitian Alwi (2023), yang mengungkapkan bahwa pembangunan rel kereta api tidak menghambat aktivitas ekonomi masyarakat sekitar dan justru dapat berlangsung selaras dengan kegiatan ekonomi lokal apabila dikelola dengan perencanaan yang baik dan berkelanjutan. menggambarkan bahwa pembangunan tidak menghambat kegiatan ekonomi masyarakat. Selain itu, masyarakat juga menunjukkan kemampuan beradaptasi melalui upaya mencari sumber pendapatan alternatif (81,6%)

serta menilai bahwa proyek rel kereta api tidak menyulitkan mereka dalam memperoleh pekerjaan atau penghasilan tetap (80,2%). Persepsi bahwa pembangunan rel kereta api berdampak signifikan terhadap pendapatan (76,9%) turut memperkuat bahwa proyek ini memberikan peluang ekonomi baru. Secara keseluruhan, hasil ini menegaskan bahwa pembangunan rel kereta api memberikan pengaruh positif terhadap stabilitas dan peningkatan pendapatan masyarakat.

Tabel 12. Hasil skoring dampak pembangunan rel kereta api

No	Pernyataan	Hasil (%)
1.	Sosial	69,5%
2.	Ekonomi	79%

Berdasarkan Tabel 12, hasil skoring dampak pembangunan rel kereta api menunjukkan bahwa aspek sosial memperoleh nilai sebesar 69,5%, sedangkan aspek ekonomi mencapai 79%. Perbedaan nilai tersebut mengindikasikan bahwa dampak pembangunan rel kereta api lebih dominan dirasakan pada aspek ekonomi dibandingkan aspek sosial. Nilai kedua aspek tersebut berada pada kategori sedang hingga tinggi, yang menunjukkan bahwa secara keseluruhan pembangunan jalur kereta api memiliki pengaruh yang cukup nyata terhadap kehidupan masyarakat di wilayah penelitian. Secara teoritis, hal ini sejalan dengan konsep *growth pole theory* Perroux (1950) dan teori pembangunan berbasis infrastruktur yang menyatakan bahwa investasi infrastruktur transportasi cenderung memberikan dampak ekonomi yang lebih cepat dan lebih besar melalui peningkatan aksesibilitas, efisiensi distribusi, serta tumbuhnya aktivitas ekonomi lokal. Selain itu, penelitian KWHP & Saputra (2018) juga menegaskan bahwa infrastruktur transportasi memiliki pengaruh signifikan terhadap peningkatan produktivitas dan pertumbuhan ekonomi wilayah. Sementara itu, dampak sosial umumnya bersifat lebih gradual dan bergantung pada proses adaptasi masyarakat, sebagaimana dijelaskan dalam teori perubahan sosial Al'Alim et al. (2023) yang menyatakan bahwa perubahan struktur sosial akibat pembangunan membutuhkan waktu dan dipengaruhi oleh tingkat penerimaan serta penyesuaian masyarakat terhadap perubahan lingkungan. Dengan demikian, hasil penelitian ini menunjukkan bahwa dampak ekonomi cenderung lebih cepat dirasakan dibandingkan dampak sosial dalam pembangunan rel kereta api di wilayah penelitian.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian, dapat disimpulkan bahwa pembangunan rel kereta api di Kecamatan Barru memberikan dampak signifikan terhadap aspek sosial dan ekonomi masyarakat. Pada aspek sosial, masyarakat menunjukkan kemampuan adaptasi yang cukup tinggi terhadap perubahan lingkungan, pola interaksi, serta struktur sosial yang terjadi akibat pembangunan. Meskipun terdapat perubahan pada pemanfaatan lahan dan pola kehidupan sosial, secara umum tidak ditemukan konflik sosial yang berarti, serta masyarakat cenderung mampu menyesuaikan diri dengan kondisi baru yang muncul di sekitar wilayah pembangunan. Pada aspek ekonomi, pembangunan rel kereta api memberikan dampak yang lebih dominan dibandingkan aspek sosial. Hal ini terlihat dari meningkatnya peluang usaha baru, bertambahnya lapangan kerja, meningkatnya aktivitas perdagangan dan jasa, serta naiknya nilai tanah di sekitar kawasan pembangunan. Selain itu, pembangunan rel kereta api juga berkontribusi terhadap peningkatan pendapatan serta mobilitas ekonomi masyarakat, sehingga mendorong penguatan aktivitas ekonomi lokal di Kecamatan Barru. Secara keseluruhan, pembangunan rel kereta api di Kecamatan

Barru memberikan dampak positif terhadap kondisi sosial dan ekonomi masyarakat, dengan dampak ekonomi yang lebih dominan dibandingkan dampak sosial. Oleh karena itu, diperlukan peran pemerintah dalam mengelola dampak pembangunan agar manfaat yang diperoleh dapat lebih merata, berkelanjutan, dan tetap memperhatikan keseimbangan sosial masyarakat.

DAFTAR PUSTAKA

- Ahmad, L. M. (2023). Strategi kantor pertanahan pada pelaksanaan pengadaan tanah bagi pembangunan untuk kepentingan umum (Studi pembangunan rel kereta api Makassar–Parepare di Kabupaten Maros). *Karya Ilmiah*. Yogyakarta: Sekolah Tinggi Pertanahan Nasional.
- Al'Alim, M. R., Azizah, M. D. M., & Faristiana, A. R. (2023). Perubahan sosial terhadap lingkungan masyarakat dan perkembangannya : urbanisasi dan teknologi. *Harmoni: Jurnal Ilmu Komunikasi dan Sosial*, 1(1), 73-88. <https://doi.org/https://doi.org/10.59581/harmoni-widyakarya.v1i1.490>.
- Alwi, F., Suhaeb, F. W., & Ismail, A. (2025). Dampak sosial-ekonomi pembangunan rel kereta api terhadap keluarga petani di Kelurahan Mangempang Kabupaten Barru. *Jurnal Predestinasi*, 18(2), 1–8. <https://doi.org/10.26858/predestinasi.v18i2.80736>.
- Arafah, N. (2022). Analisis dampak pembangunan rel kereta api terhadap pendapatan masyarakat di Kabupaten Maros. *Skripsi*. Makassar: Universitas Muhammadiyah Makassar
- Bahari, A., Ulum, M., & Murad, A. (2025). Analisis dampak investasi infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi daerah: Studi kasus di Provinsi Nusa Tenggara Barat. *Journal Economica Insight*, 2(1), 11–20. <https://doi.org/10.71094/ecoin.v2i1.199>.
- Dulkiah. (2022). Community adaptation in the development of villages in Indonesia. *Jurnal Agama dan Sosial Humaniora*, 1(3), 179-192. [https://doi.org/10.14505/jt.v4.\(1\).1](https://doi.org/10.14505/jt.v4.(1).1).
- Gautama, B. P., Yuliawati, A. K., Nurhayati, N. S., Fitriyani, E., & Pratiwi, I. I. (2020). Pengembangan desa wisata melalui pendekatan pemberdayaan masyarakat. *Bernas: Jurnal Pengabdian Kepada Masyarakat*, 1(4), 355-369. <https://doi.org/10.31949/jb.v1i4.414>.
- Indriani, I., Siradjuddin, I., Usman, K. S., & Anshar, M. (2025). Strategi pengembangan infrastruktur perdesaan dalam mendukung pengembangan kawasan pertanian di Kecamatan Lappariaja, *TATALOKA*, 27(2), 138–160. <https://doi.org/10.14710/tataloka.27.2.138-160>.
- Kementerian Perhubungan RI. (2022). *Permenhub No. 76 Tahun 2021 tentang Sistem Manajemen Transportasi Cerdas di Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*.
- Kurniawan, S., Satria, G., & Iswanto, A. P. (2023). Tantangan dan peluang pengoperasian kereta api cepat dalam mewujudkan sistem transportasi maju di Indonesia. *Jurnal Syntax Admiration*, 5(2), 592–597. <https://doi.org/10.46799/jsa.v5i2.998>.
- KWHP, R. I., & Saputra, E. (2018). Pengaruh pendapatan sektor transportasi terhadap pendapatan asli daerah Kabupaten Magetan. *Jurnal Ekonomi Wilayah*, 1-12.
- Lamia, L. B., Rengkung, M. M., & Takumansang, E. D. (2017). Ketersediaan prasarana sarana dalam mendukung kawasan minapolitan di Kabupaten Minahasa Selatan. *SPASIAL*, 4(2), 19-27. <https://doi.org/10.35793/sp.v4i2.16260>.
- Mandala, S., Jumadil, & Hasanuddin. (2025). Analisis pola perkembangan Kota Lewoleba berdasarkan morfologi ruang Kota Lewoleba. *Jurnal Teknosains*, 18(3), 272-286. <https://doi.org/10.24252/teknosains.v18i3.47246>.
- Muassirah. (2023). Dampak lingkungan sosial pembangunan jalur kereta api (studi kasus Kecamatan Labakkang Kabupaten Pangkep). *Tesis*. Makassar: Universitas Muhammadiyah Makassar.
- Nugroho. (2020). Persepsi dan penerimaan masyarakat terhadap pembangunan infrastruktur wilayah. *Jurnal Pembangunan Wilayah dan Kota*.
- Panjaitan, H. A. M., Mulatsih, S., & Rindayati, W. (2023). Analisis dampak pembangunan infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi inklusif. *Jurnal Ekonomi Dan Kebijakan Pembangunan*, 1(1), 53–62. <https://doi.org/10.30640/jmcbus.v1i1.483>.
- Prasetyo. (2022). Komunikasi dan keterlibatan masyarakat dalam pembangunan infrastruktur terhadap kohesi dan stabilitas sosial. *Jurnal Pembangunan Sosial dan Masyarakat*.
- Putra, O., F. (2019). Analisis partisipasi masyarakat dalam pembangunan prasarana jalan di Desa Pendingin Kecamatan Sanga-Sanga Kabupaten Kutai Kartanegara. *Jurnal Sosiatri-Sosiologi*, 7(3), 81-92.
- Rahma. (2024). Analisis dampak sosial pembangunan rel kereta api. *Skripsi*. Makassar: Universitas Islam Negeri Alauddin Makassar.
- Satifa, O., Alfitri, Miko, A. (2025). Adaptasi masyarakat Nagari Lubuk Alung terhadap pembangunan jalan tol Padang-Sicincin Kecamatan Lubuk Alung Kabupaten Padang Pariaman. *Jurnal Administrasi*

- Publik dan Pemerintahan STISIP Imam Bonjol (SIMBOL)*, 4(2), 326-333.
<https://doi.org/10.55850/simbol.v2i1>.
- Siradjuddin, I., Sari, D. I., Surur, F., & AP, A. I. (2021). Analisis kebutuhan sarana dan prasarana agrowisata kampoeng kopi Bawakaraeng. *Prosiding Seminar Nasional Asosiasi Sekolah Perencanaan Indonesia (ASPI) 2021*, 31–43.
- Sitorus. (2021). Dinamika alih fungsi lahan pertanian dan implikasinya terhadap ketahanan pangan wilayah. *Jurnal Tata Ruang*.
- Sukmaraga. (2021). Pengaruh peningkatan aksesibilitas transportasi terhadap perluasan akses ekonomi masyarakat lokal. *Jurnal Perencanaan Wilayah dan Pembangunan*.
- Susanti & Wibowo. (2020). Partisipasi masyarakat dalam pembangunan infrastruktur dan pengaruhnya terhadap penerimaan sosial proyek pembangunan. *Jurnal Pembangunan Wilayah dan Kota*.
- Utami. (2021). Pengaruh pembangunan infrastruktur transportasi terhadap peluang usaha dan pengembangan ekonomi masyarakat lokal. *Jurnal Ekonomi Pembangunan Daerah*.
- Widyastuti. (2021). Dampak pembangunan infrastruktur transportasi terhadap perubahan nilai lahan perkotaan. *Jurnal Wilayah Lingkungan*.