

Studi Literatur Evaluasi Implementasi Kebijakan Pembangunan Proyek Strategis Nasional (PSN) Kereta Api Makassar - Parepare

¹Ahmad Dzaky, ²Armin Arsyad, ³Ariana Yunus

¹²³Dapartemen Ilmu Politik, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik,
Universitas Hasanuddin

Email: dzakyahmad147@gmail.com

Kata kunci

*PSN, Kereta Api,
Evaluasi,
Implementasi*

Abstrak

Pembangunan Proyek Strategi Nasional (PSN) Kereta Api Makassar – Parepare merupakan Proyek strategis yang diatur dari pemerintah pusat dalam Perpres Nomor Nomor 109 Tahun 2020. Tujuan dalam adanya Pembangunan ini sebagai pemerataan pembangunan dan penunjang transportasi terkhususnya di Pulau Sulawesi. Selain itu juga pembangunan Kereta Api ini sebagai tahap awal untuk menghubungkan daerah-daerah di Pulau Sulawesi Pembangunan Kereta Api ini diresmikan pada tahun 2023 oleh Presiden Joko Widodo namun hanya sebagian rute yang dijalankan yaitu dari Mandai menuju Pelabuhan Garongkong. Dan beberapa wilayah masih tahap proses pembangunan Hal ini menjadi evaluasi bagaimana implementasi Kebijakan yang dilakukan pemerintah. Melalui Evaluasi pendekatan On-Going penulisan ini mencoba membahas studi literatur terkait evaluasi dalam kebijakan pembangunan ini. Adapun metode yang digunakan yaitu deskriptif Kualitatif dengan pendekatan studi pustaka . Adapun hasil dari penulisan ini adalah terdapatnya evaluasi dalam proses pengalihan lahan, adanya kekurangan koordinasi antar aktor, model pembangunan yang jauh dari akses publik serta evaluasi dengan melihat faktor dalam proses pembangunan seperti faktor sosial dan faktor alam.

Keywords

*PSN, Railway,
Evaluation,
Implementation*

Abstract

The Makassar–Parepare Railway National Strategic Project (PSN) is a strategic initiative mandated by the central government under Presidential Regulation No. 109 of 2020. The project aims to promote equitable development and enhance transportation infrastructure, particularly across the island of Sulawesi. Additionally, this railway development marks the initial phase in connecting regions within Sulawesi. The project was inaugurated in 2023 by President Joko Widodo; however,

only a portion of the route stretching from Mandai to Garongkong Port has been made operational, while several other segments remain under construction. These conditions necessitate an evaluation of how government policy has been implemented. Using an on-going evaluation approach, this paper discusses literature-based assessments related to the policy implementation of the project. The study employs a qualitative descriptive method with a library research approach. The findings reveal several key issues, including challenges in the land acquisition process, insufficient coordination among actors, a development model that remains distant from public accessibility, and evaluation dimensions shaped by social and environmental factors.

Pendahuluan

Penulisan ini membahas terkait kajian literasi evaluasi pembangunan Proyek Strategis Nasional (PSN). Pembangunan Proyek Strategis Nasional (PSN) merupakan kebijakan strategis yang dilakukan oleh Pemerintah pusat. Proyek Strategis Nasional (PSN) juga merupakan kebijakan pembangunan yang memiliki urgensi dalam kepentingan nasional, terutama dalam dalam pembangunan yang memiliki tujuan untuk kesejahteraan rakyat. Proyek Strategis Nasional memiliki tujuan sebagai percepatan pembangunan yang memiliki urgenisitas dalam pembangunan (Utami et al., 2024). Dalam pembangunan Proyek Strategis dalam fokus kali ini membahas terkait Pembangunan Proyek Strategis Nasional (PSN) Kereta Api Makassar – Parepare.

Pembangunan Proyek Strategis Nasional (PSN) sebagai langkah dalam memberikan solusi bagi pemerintah pusat dalam pemerataan pembangunan di Indonesia. Pemerataan pembangunan dilakukan untuk menjawab adanya perbedaan kemajuan pembangunan yang terjadi berbagai wilayah pembangunan di Indonesia. Hal ini menjadi ketimpangan pembangunan yang signifikan dalam pembangunan yang terjadi di beberapa wilayah. Permasalahan ini pada umumnya bukan hal yang baru bagi pemerintah saat ini seperti contoh pembangunan yang berada di pulau jawa dan pulau-pulau di luar pulau jawa yang dimana kemajuan pembangunan di dominasi di Pulau Jawa. Kemajuan pembangunan memiliki peran penting dalam berbagai aspek seperti pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat dengan disertai dengan pembangunan yang signifikan (Syafirah et al., 2021). Namun dalam proses pelaksanaan implementasi pembangunan tentunya terdapat evaluasi yang dimana melihat permasalahan yang ada dalam proses implementasi pembangunan. Dengan evaluasi dalam proses implementasi

kebijakan tentunya dilihat apa yang menjadi faktor dalam pelaksanaan implementasi terutama pencapaian yang telah dilaksanakan atau sementara berjalan termasuk dalam pembangunan Proyek Strategis Nasional (PSN).

Pembangunan Kereta Api Makassar – Parepare merupakan pembangunan Kereta api sepanjang 142 KM yang meliputi wilayah Kota Makassar, Kabupaten Maros, Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan, Kabupaten Barru, dan Kota Parepare yang sudah direncanakan oleh Pemerintah Pusat yang ditangani oleh Kementerian Perhubungan (Khatimah, 2023). Pembangunan Kereta Api Makassar – Parepare adalah salah satu proyek dari pembangunan Proyek Strategis Nasional (PSN) yang dimana telah diputuskan oleh pemerintah pusat melalui arahan Presiden dalam Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016 serta direvisi hingga aturan terbaru yaitu Perubahan Ketiga Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2020. Dalam pembangunan Kereta Api Makassar – Parepare ini Pemerintah pusat tentu memiliki tugas yang berkolaborasi dengan Pemerintah Daerah baik Pemerintah Provinsi dan Pemerintah Kabupaten/Kota yang terlibat dalam Pembangunan Proyek ini. Selain itu juga aktor lain selain Pemerintah yaitu seperti Perusahaan yang menjalankan teknis pembangunan baik itu dari Badan Usaha Milik Negara maupun swasta ikut terlibat serta masyarakat yang berpartisipasi ikut dalam andil pembangunan Proyek Strategis Nasional (PSN) Kereta Api Makassar – Parepare. Pembangunan Proyek Strategis Nasional (PSN) memiliki tujuan dalam percepatan pembangunan infrastruktur penting dalam peningkatan sarana yang dibutuhkan oleh masyarakat. Pembangunan ini juga berperan penting dalam pemerataan pembangunan sehingga memiliki tujuan yang dimana masyarakat dapat menikmati pemerataan pembangunan yang dimana memiliki fasilitas yang sama dengan wilayah lain yang sudah memiliki infrastruktur yang sudah ada seperti infrastruktur Kereta Api.

Pembangunan Proyek Strategis Nasional Kereta Api Makassar – Parepare memiliki tujuan juga dalam penambahan sarana transportasi perkeretapian khususnya di daerah luar Pulau Jawa dan Sumatera. Seperti diketahui dominasi pembangunan Kereta Api berada di Pulau Jawa dan sebagian wilayah di Pulau Sumatera. Kereta api dalam Pulau Jawa terdapat kereta api antar Kabupaten/Kota, Antar Provinsi, hingga kereta api dalam kota. Sehingga Pembangunan kereta api menjadi pembangunan terbanyak di dalam Pulau Jawa. Pulau Sumatera sendiri memiliki jalur kereta api di bagian Aceh, Sumatera Utara, Sumatera Barat, dan Sumatera bagian selatan.

Pembangunan Proyek Strategis Nasional (PSN) Kereta Api Makassar – Parepare merupakan pembangunan pertama di Pulau Sulawesi serta menjadi langkah awal dalam Pembangunan Kereta Api Trans-Sulawesi sesuai rencana yang dilakukan oleh Kementerian Perhubungan melalui Rencana Induk Perkeretaapian Nasional (RIPNas) 2030. Selain itu Pembangunan Kereta Api Makassar – Parepare menjadi target penting pembangunan Kereta Api karena pembangunan transportasi tersebut menjadi bagian dari Rancangan Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJP) 2005-2025 dan 2025 – 2045.

Secara Historis Kereta Api merupakan transportasi yang pernah ada sebelumnya di Provinsi Sulawesi Selatan. Kereta api ini sudah ada sejak zaman penjajahan belanda pada abad ke-19 yang dimana memiliki tujuan sebagai sarana perekonomian seperti pengangkutan hasil bumi seperti hasil pertanian berupa beras, kelapa, hingga kopi. Namun tidak berjalan lama kereta api tersebut berhenti yang disebabkan oleh faktor kerugian dari perusahaan Hindia-Belanda yang bertanggung jawab dalam pengelolaan kereta api di Sulawesi Selatan (Muassirah, 2023).

Proses Implementasi pembangunan Kereta Api Makassar – Parepare tentunya memiliki evaluasi dalam proses berjalannya pembangunan tersebut. Evaluasi kebijakan pembangunan tentunya dapat melihat bagaimana kebijakan tersebut di pantau serta menggunakan parameter seperti kesesuaian, kecukupan, relevansi, keadilan, efisiensi, serta dampak yang timbul dalam pembangunan yang telah berjalan baik itu jangka pendek maupun jangka panjang dalam sebuah kebijakan pembangunan (Khatimah, 2023). Evaluasi kebijakan juga merupakan bagian yang dimana bukan hanya sekedar mengukur pencapaian tujuan namun evaluasi bisa melihat dari segi bagaimana proses implementasi, bagaimana analisa terkait asumsi kebijakan, hingga bagaimana persepsi masyarakat terhadap dampak yang ditimbulkan dari kebijakan yang terlaksana (Alfikri et al., 2025). Menurut James P. Lester dan Joseph Steward Jr. menjelaskan bahwa evaluasi kebijakan merupakan evaluasi yang melihat dengan proses implementasi (Akbar & Mohi, 2018). Dengan melihat ini juga apakah evaluasi kebijakan sesuai dengan hasil yang dicapai atau terdapat kendala dalam pelaksanaan evaluasi tersebut.

Proses Evaluasi implementasi kebijakan Pembangunan Proyek Strategis Nasional (PSN) Kereta Api Makassar – Parepare melihat bagaimana melihat implementasi sesuai dengan realisasi yang diharapkan. Ralp Tyler menjelaskan bahwa evaluasi dalam suatu program terutama kebijakan merupakan proses yang dimana sudah mengetahui apakah

tujuan dalam kebijakan tersebut dapat terealisasi sesuai yang sudah direncanakan sebelumnya (Akbar & Mohi, 2018). Implementasi dalam kebijakan tentunya bisa dievaluasi dengan melihat pencapaian proses yang sementara berjalan. Seperti diketahui bahwa Implementasi kebijakan merupakan cara yang digunakan agar kebijakan yang telah berjalan dapat tercapai sesuai dengan tujuan yang sudah direncanakan (Wikarta et al., 2025). Menurut Grindle Dalam implementasi kebijakan dapat dilihat dari dua aspek yang berkaitan yaitu aspek Administrasi dan Aspek Politik. Aspek Administrasi dengan melihat pelaksanaan sesuai dengan administrasi yang telah disahkan oleh pemangku kebijakan. Selanjutnya secara politik dilihat dalam pelaksanaan kebijakan yang dimana terdapat kepentingan terutama berbagai aktor yang melaksanakan kebijakan tersebut (Pauzi, 2021). Dengan melihat ini tentu harus diperhatikan bagaimana Implementasi tersebut berjalan apakah sesuai dengan tujuan serta dampak dalam pembangunan yang diimplementasikan.

Pembangunan Proyek Strategis Nasional (PSN) Kereta Api Makassar – Parepare awal mula dilaksanakan pada Tanggal 12 Agustus 2014 yang dimana pelaksanaan peletakan batu pertama pada proyek tersebut. Pembangunan ini dilakukan dengan Tahap pertama wilayah barat bagian selatan yang menghubungkan Kota Makassar dan Kota Parepare dengan jarak 142 KM. Dalam proses pembangunan direncanakan akan dibangun 23 stasiun untuk memadai Kereta api dari Kota Makassar menuju Kota Parepare. Untuk saat ini proses pembangunan Kereta Api ini sudah memasuki tahap penyelesaian dalam 2 wilayah yaitu dari Kota Makassar yang dimana akan dibangun stasiun yang menghubungkan antara Pelabuhan Makassar *New Port* menuju Stasiun Mandai di Kabupaten Maros dan dari Pelabuhan Garongkong menuju Kota Parepare. Namun pembangunan Kereta Api Makassar – Parepare sudah diresmikan oleh Presiden Joko Widodo pada tanggal 29 Maret 2023 serta sudah mulai beroperasi dari Stasiun Mandai, Kabupaten Maros hingga Stasiun Pelabuhan Garongkong, Kabupaten Barru (Kemenhub, 2023). Sehingga pada implementasi kebijakan Proyek Strategis Nasional (PSN) belum sepenuhnya beroperasi disebabkan belum selesainya jalur rel kereta api antara Barru – Parepare dan Maros – Makassar.

Meskipun belum mencapai penyelesaian dalam proses pembangunan Kereta Api Makassar – Parepare perlu kita melihat dampak jangka panjang dalam proyek tersebut. Dampak dalam Pembangunan Proyek Strategis Nasional (PSN) Makassar – Parepare

memiliki dampak yang baik dalam meningkatkan pembangunan dan pergerakan masyarakat dalam melakukan perjalanan atau perpindahan tempat. Dengan adanya moda transportasi kereta api ini menjadi salah satu opsi transportasi yang bersifat efisien bagi masyarakat. Selain itu juga dengan adanya Kereta Api Makassar – Parepare sebagai sarana transportasi bagi masyarakat tentu menjadi dampak ekonomi terutama sektor pengangkutan barang. Dengan melihat Pembangunan Kereta Api Makassar – Parepare ini memiliki hubungan yang berbasis potensi perputaran ekonomi yang signifikan seperti Makassar *New Port*, Pabrik Semen Bosowa, Pabrik Semen Tonasa, dan Pelabuhan Garongkong hingga nanti akan menghubungkan juga dengan Kota Parepare. Tiga daerah yaitu Pelabuhan Makassar *New Port*, Pelabuhan Garongkong hingga Pelabuhan yang berada di Kota Parepare merupakan area yang dimana berpotensi sebagai perputaran ekonomi terutama dalam distribusi barang dari dan keluar Sulawesi Selatan.

Dalam proses evaluasi kebijakan dalam implementasi terdapat pembuktian proses berhasil atau tidaknya dengan pendekatan Evaluasi *On-Going* yang dimana membahas terkait evaluasi yang melihat tahap pelaksanaan serta melihat tingkat kemajuan atau proses pelaksanaan program atau kebijakan dibandingkan dengan rencana yang telah direncanakan sebelumnya (Akbar & Mohi, 2018). Evaluasi *On-Going* juga sama juga dengan Evaluasi dengan melihat proses yang dimana melihat kebijakan sesuai dengan perencanaan, dan yang paling penting disini adalah menemukan kendala atau hambatan yang terdapat dalam proses pelaksanaan kebijakan (Desrinelti et al., 2021). Selain itu Subarsono mengemukakan bahwa evaluasi dalam proses kebijakan sangat memiliki manfaat dalam membantu memenuhi bagaimana proses pelaksanaan implementasi kebijakan (Alfikri et al., 2025).

Oleh karena itu dalam penulisan ini, penulis ingin mengkaji secara *literature review* dengan melihat evaluasi-evaluasi yang bermunculan dalam proses implementasi Pembangunan Kereta Api Makassar – Parepare yang dimana melihat bagaimana proses berjalannya saat ini serta apa yang harus dibenahi dalam proses penyelesaian Pembangunan Proyek Strategis Nasional (PSN) Kereta Api Makassar – Parepare. Dengan melihat permasalahan ini penulis mencoba melihat berbagai penelitian terdahulu yang memiliki keterkaitan dengan Evaluasi dan Implementasi pembangunan Proyek Strategis Nasional (PSN). Pertama dalam Penelitian yang dikemukakan Khatimah (2023) yang membahas terkait Analisis Dampak Pembangunan Rel Kereta Api Terhadap

Kesejahteraan Masyarakat di Kec. Bontoa, Kab. Maros. Penelitian ini mengemukakan bahwa efek dalam pembangunan kereta api terdapat efek positif bagi masyarakat yang tidak memiliki lahan dalam pembangunan Kereta Api namun menjadi kendala bagi pemilik lahan yang dialih fungsikan sebagai wilayah lintasan Kereta Api. Dampak lainnya yaitu berkaitan dengan lingkungan seperti terjadinya banjir di musim hujan dikarenakan kekurangan resapan air. Selanjutnya Muassirah (2023) dalam Penelitiannya juga membahas perihal Dampak lingkungan Sosial Pembangunan Jalur Kereta Api (Studi Kasus Kecamatan Labbakang Kabupaten Pangkep). Penemuan yang dilakukan peneliti ini adalah terdapat dampak sosial yang dimana adanya peralihan mata pencaharian yang awal mulanya sebagai petani disebabkan adanya peralihan lahan untuk pembangunan Rel Kereta Api serta adanya kecemburuan sosial disebabkan adanya ketidakadilan dalam proses pembagian kompensasi ganti rugi. Selain itu dampak lingkungan seperti banjir dan rusaknya ruas jalan disebabkan dari proses pembangunan Kereta Api.

Hal yang sama dalam dua penelitian ini adalah terdapat faktor lingkungan yang sangat berpengaruh dalam keberlangsungan hidup bagi masyarakat terutama banjir. Selain itu pembebasan lahan menjadi faktor yang dipantau dalam proses pembangunan Kereta Api ini. Sehingga dengan melihat peristiwa yang melatarbelakangi proses Implementasi Kebijakan Pembangunan Proyek Strategis Nasional (PSN) Kereta Api Makassar – Parepare peneliti ingin mencoba mengevaluasi secara literatur terkait Implementasi Pembangunan Proyek Strategis Nasional (PSN) Kereta Api Makassar – Parepare. Studi evaluasi ini berfokus pada Evaluasi yang terjadi dalam Proses Implementasi yang dimana melihat bagaimana proses pembangunan, dampak yang terdapat dalam Pembangunan, serta dampak dalam melihat kebermanfaatan dalam pembangunan Kereta Api Makassar – Parepare.

Oleh karena itu penelitian ini memiliki tujuan untuk melihat evaluasi dalam proses implementasi serta memberikan literasi yang dimana menjadi bahan apa yang perlu dibenahi terutama dalam Pembangunan Kereta Api Makassar – Parepare. Selain itu juga penulisan ini bisa menjadi tambahan kajian ilmiah dalam ilmu kebijakan publik dan sosial politik terutama dalam Implementasi Proyek Strategis Nasional (PSN).

Metode.

Metode Penelitian dalam penulisan ini menggunakan pendekatan metode penelitian kualitatif. Metode kualitatif merupakan sebuah metode yang digunakan untuk

penelitian suatu objek atau hal yang ingin diteliti menggunakan instrument kunci dari hasil penelitian (Sugiyono, 2013). Penelitian kualitatif memiliki tujuan untuk menggabarkan, menerangkan, menjelaskan, dan menjawab secara lebih jelas pokok permasalahan yang akan diamati dengan mempelajari semaksimal mungkin seorang individu, suatu kelompok, atau suatu kejadian.

Metode pengumpulan data yang digunakan dalam penulisan ini adalah metode pendekatan studi kepustakaan (Library Research) yang dimana dalam pengumpulan data menggunakan cara mengumpulkan teori dan data dari perpustakaan. Dalam penulisan ini penulis mengadakan penelitian kepustakaan guna untuk memperoleh data-data dari sumber utama, berita-berita di media sosial, artikel –artikel, literatur terdahulu, serta sumber internet yang memiliki hubungan dengan pembahasan yang akan diteliti.

Dengan penelitian ini difokuskan terhadap pendekatan Evaluasi On-Going yang melihat bagaimana evaluasi dalam kebijakan yang masih berlangsung sehingga Pengumpulan data yang dilakukan dalam penulisan ini berupa Proses Implementasi Pembangunan Kereta Api Makassar – Parepare yang saat ini sedang berjalan.

Hasil dan Pembahasan

Dalam pembahasan ini penulis menyajikan Evaluasi Implementasi Pembangunan Proyek Strategis Nasional (PSN) Secara On-Going dalam Pembangunan Kereta Api Makassar – Parepare. Dalam gambaran pembangunan kereta api ini pembangunan dimulai pada Tanggal 12 Agustus Tahun 2014 dan sementara berproses hingga saat ini. Namun Pembangunan Kereta Api Makassar – Parepare sudah diresmikan pada tanggal 29 Maret 2023 oleh Presiden saat itu Joko Widodo. Pembangunan Kereta Api Makassar – Parepare direncanakan akan memiliki 23 Stasiun yaitu mulai dari Stasiun Tallo, Stasiun Parangloe, Stasiun Mandai, Stasiun Maros, Stasiun Rammang-Rammang, Stasiun Lempangan, Stasiun Pangkajene, Stasiun Bungoro, Stasiun Labakkang, Stasiun Ma'rang, Stasiun Segeri, Stasiun Mandalle, Stasiun Tanete Rilau, Stasiun Barru, Stasiun Pelabuhan Garongkong, Stasiun Siawung, Stasiun Takkalasi, Stasiun Soppeng, Stasiun Palanro, Stasiun Malusetasi, Stasiun Kupa, Stasiun Lumpue, dan Stasiun Soreang. Namun hingga saat ini pengoperasian Kereta Api Makassar – Parepare dilakukan dengan dua Rute. Menurut BKIP Kemenhub stasiun yang beroperasi saat ini yaitu Rute Pertama dari Stasiun Mandai menuju Stasiun Pelabuhan Garongkong yang dimana melalui Stasiun Maros, Stasiun Rammang-Rammang, Stasiun Pangkajene, Stasiun Labakkang, Stasiun

Ma'rang, Stasiun Mandalle, Stasiun Tanete Rilau, dan Stasiun Barru PP. Selanjutnya Rute kedua dari Stasiun Pelabuhan Garongkong menuju Stasiun Mangilu yang dimana melalui beberapa stasiun seperti Stasiun Barru, Stasiun Tanete Rilau, Stasiun Mandalle, dan Stasiun Ma'rang (Kemenhub, 2023).

Dalam pengoperasian stasiun diatas terdapat beberapa stasiun yang belum beroperasi hingga dalam proses pembangunan. Hal ini menjadi bahan yang perlu dievaluasi dalam proses implementasi kebijakan yang dapat diamati bahwa adanya proses implementasi yang belum terealisasikan. Dalam hal ini penulis mencoba membahas hasil literatur yang membahas terkait pembangunan Proyek Strategis Nasional (PSN) Kereta Api Makassar – Parepare dengan melihat permasalahan yang dibahas dalam literatur ataupun media berita yang membahas terkait proses pembangunan Kereta Api Makassar – Parepare.

1. Evaluasi Proses Pembangunan Proyek Strategis Nasional (PSN) Kereta Api Makassar – Parepare

Pembangunan Kereta Api Makassar – Parepare saat ini masih dalam proses pembangunan seperti di daerah yang menghubungkan antar Kabupaten Maros dengan Kota Makassar. Hingga saat ini proses pembangunan masih dalam tahap pembebasan lahan. Menurut Kepala Seksi Balai Pengelola Kereta Api Sulsel, Apriadi dalam Hasan (2024) mengemukakan bahwa proses penetapan dan pengumuman daftar nominatif serta harga untuk pembebasan lahan dilakukan pada Juli 2024 (Hasan, 2024). Hal ini dilakukan setelah tim apresial melakukan penilaian harga pada Juni Tahun 2024. Sebelum penetapan harga lahan untuk pembebasan lahan Pihak dari Balai Kereta Api Sulsel telah melakukan kerjasama dengan pihak-pihak yang berkaitan dengan pembebasan lahan seperti Pemerintah Kecamatan untuk melakukan sosialisasi lokasi yang akan dibangun lintasan kereta api, terutama di wilayah Kota Makassar. Wilayah Kota Makassar sendiri teradapat 413 Hektar yang terbagi dalam empat wilayah yang masuk sebagai bagian dalam pembangunan Kereta Api. Menurut Badan Pertanahan Nasional Kota Makassar wilayah lahan untuk pembangunan Kereta Api di wilayah Kota Makassar berada di Kelurahan Sudiang, Bulurokeng, dan Untia yang berada di Kecamatan Biringkanaya. Sedangkan di Kecamatan Tamalanrea terdapat satu Kelurahan yang akan dilalui Rel Kereta Api yaitu Kelurahan Bira. Namun hingga saat ini belum ada informasi pasti

mengenai kapan pelaksanaan pengukuran hingga pembebasan lahan yang dilaksanakan oleh Balai Kereta Api Sulsel (Darwin, 2024).

Selain dari kasus di wilayah Makassar, wilayah maros terdapat permasalahan negosiasi pembebasan lahan. Dalam Penelitian Yunus et.al (2023) yang melihat terkait upaya pemerintah dalam penyelenggaraan pengadaan lahan untuk pembangunan Kereta Api Makassar – Parepare yang dimana terdapat ketidakadilan dalam pembebasan lahan yang disebabkan harga lahan yang terlalu rendah. Selain itu juga proses musyawarah penetapan ganti kerugian hanya dilakukan secara sepihak dengan pendekatan formalitas (Yunus et al., 2023). Hal yang sama dalam penelitian Muassirah mendapatkan bahwa terdapat juga kecemburuan sosial dalam proses penerimaan ganti rugi pembebasan lahan yang dimana janji awal dari pemerintah akan dapat ganti untung namun yang diberikan merupakan ganti rugi yang mana terdapat perbedaan harga dari berbagai pemilik lahan yang dialih fungsikan untuk pembangunan Kereta Api sehingga ada sebagian warga tidak mau menerima hasil ganti rugi tersebut karena perbedaan kesepakatan (Muassirah, 2023).

Dalam hal ini pemerintah atau aktor yang terkait perlu adanya kesepakatan bersama serta mencari jalan keluar yang dalam proses penyelesaian ganti rugi lahan yang dialih fungsikan. Hal ini menjadi hal yang kurang baik karena bisa berpotensi menjadi sengketa. Selain itu kerawanan konflik menjadi hal yang bisa terjadi karena adanya ketidakadilan penetapan besar ganti rugi lahan. Ini juga menjadi kerugian besar bagi pemilik lahan yang diambil alih lahannya.

Selain dari konflik lahan, terdapat hambatan proses Implementasi Pembangunan Proyek Strategis Nasional Kereta Api Makassar – Parepare. Adanya miss komunikasi yang dilakukan oleh aktor pemerintah dalam proses implementasi kebijakan. Terutama dalam perbedaan gagasan antara Pemerintah Walikota Makassar sebelumnya yaitu Danny Pomanto untuk mengusulkan pembangunan Kereta Api dengan konsep rel *elevated* (konsep melayang). Hal dikarenakan ada beberapa pertimbangan salah satunya untuk meminimalisir terjadinya banjir serta tidak membutuhkan terlalu banyak lahan yang digunakan dalam pembangunan rel Kereta Api (Khair, 2022). Sedangkan dari pihak Badan Pengelolahan Kereta Api (BPKA) Sulawesi Selatan dan Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan menegaskan bahwa gagasan Pembangunan Kereta Api di wilayah Makassar menggunakan konsep rel *at grade* (diatas daratan) (Cipto & Utomo, 2022). Namun dalam permasalahan ini Pemerintah Kota Makassar merasa tidak dilibatkan dalam proses

perencanaan pembangunan Kereta Api yang berada di wilayah Makassar, sehingga munculnya persepsi perbedaan gagasan antara Pemerintah Kota Makassar dengan BPKA Sulsel dan Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan. Hal ini menjadi faktor penghambat dalam proses implementasi kebijakan Proyek Strategis Nasional (PSN) tersebut. Dalam hal ini Anggota Komisi V DPR RI Muhammad Fauzi juga meminta kementerian terkait yaitu Menteri Perhubungan untuk menengahi atau memediasi agar konflik perbedaan gagasan ini tidak berkepanjangan (Khair, 2022).

Bila melihat terkait gagasan dari Walikota Makassar sebelumnya konsep pembangunan *elevated* bisa mengurangi banjir dan tidak merusak Tata Ruang Perkotaan. Ini bagian dari evaluasi kebijakan *On-going* dengan melihat tahap pelaksanaan serta melihat tingkat kemajuan atau proses pelaksanaan program atau kebijakan dibandingkan dengan rencana yang telah direncanakan sebelumnya (Akbar & Mohi, 2018). Dalam hal ini pandangan dari Walikota Makassar melihat dari sudut pandang lain bahwa dengan pembangunan menggunakan konsep *elevated* ini sehingga dapat mengurangi resiko banjir dan adanya resapan air. Walikota Makassar sebelumnya melihat dengan menggunakan konsep *at grade* bisa berpotensi terjadinya banjir seperti beberapa wilayah pembangunan kereta api Makassar – Parepare seperti di Barru dan pangkep. Sehingga dengan evaluasi seperti ini bisa melihat bagaimana konsep pembangunan dengan meminimalisir dampak yang berasal dari faktor alam seperti banjir dan sebagainya. Namun melihat juga dalam sudut pandang lain bahwa Jangka Panjang dalam pembangunan Kereta Api Makassar – Parepare yaitu sebagai konektivitas antar kota dan antar provinsi yang nantinya akan dihubungkan di beberapa wilayah di Pulau Sulawesi. Selain itu Kereta api ini nantinya bukan hanya sebagai angkutan penumpang, angkutan barang berpotensi akan menggunakan sarana perkeretaapian sehingga Kebijakan pembangunan rel kereta api dengan konsep *at grade* bisa menjadi pertimbangan.

Selanjutnya yang menjadi evaluasi dalam pembangunan Proyek Strategis Nasional (PSN) Kereta Api Makassar – Parepare dengan melihat pembangunan-pembangunan stasiun yang seharusnya bisa menjangkau aksesibilitas publik. Dalam Kajian *Partnership For Australia – Indonesia Research 2024* membahas terkait beberapa stasiun Kereta Api Makassar – Parepare memiliki akses yang cukup jauh dari keramaian publik. Salah satu yang disoroti adalah akses menuju Stasiun Mandalle, salah satu stasiun yang berada di Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan yang dimana memiliki akses yang cukup

jauh dari area keramaian publik (Ernst et al., 2023). Dampak dari permasalahan ini adalah ketika penumpang turun di Stasiun Mandalle maka penumpang pengguna Kereta Api harus berjalan dengan berjarak lebih dari lima kilometer untuk mencapai pusat publik. Selain itu juga akses menuju Stasiun Mandalle ini cukup minim terkait transportasi serta jalan menuju kesana masih sebagian rusak hingga akses dari jalan menuju ke stasiun itu harus melewati pinggiran rel kereta api yang memiliki tingkat kerawanan keselamatan yang kurang. Selain itu juga tidak ada fasilitas parkir untuk kendaraan seperti mobil sehingga mereka harus parkir di jalan umum dan berjalan cukup jauh menuju stasiun melewati pinggiran rel kereta api.

Hal serupa juga terjadi di Stasiun Rammang-rammang dan Stasiun Barru namun dua stasiun ini memiliki beberapa akses publik yang masih bisa dijangkau. Pertama di Stasiun Rammang-rammang sendiri memiliki akses yang dekat dengan daerah wisata namun pusat publik yang lain masih terbilang cukup jauh. Untuk Stasiun Barru sendiri pusat perkotaan cukup terjangkau namun untuk pusat perekonomian lain seperti industri cukup jauh dari daerah tersebut. Hal ini menjadi evaluasi bagi Pemerintah terkait bagaimana adanya akses tambahan yang cukup memadai dalam penunjang menuju stasiun Kereta Api sehingga masyarakat yang ingin menggunakan fasilitas kereta api dapat diakses secara terjangkau dengan adanya penambahan akses, baik itu dari jalan, penambahan transportasi umum atau akses lainnya yang merupakan bahan dari evaluasi yang harus dilakukan oleh pemerintah.

2. Evaluasi Dampak Pembangunan Proyek Strategis Nasional (PSN) Kereta Api Makassar – Parepare

Pembangunan Proyek Strategis Nasional (PSN) Kereta Api Makassar – Parepare memiliki dampak yang signifikan dalam proses implementasinya. Baik itu dampak sosial ataupun dampak lingkungan. Untuk dampak sosial sendiri bisa dilihat dengan adanya peningkatan taraf hidup bagi masyarakat. Seperti dalam penelitian Muassirah (2023) terdapat dampak perubahan sosial yang dimana adanya perubahan tingkat kesejahteraan masyarakat. Terdapat beberapa masyarakat yang lahannya diambil alih untuk pembangunan kereta api yang dimana berdampak pada kesejahteraan mereka. Dengan adanya penggantian lahan dalam bentuk uang atau asset yang diberikan sehingga munculnya perubahan sosial dan ekonomi masyarakat baik dalam jangka pendek hingga

jangka panjang. Meskipun dengan kehilangan sebagian aset berupa lahan akan tetapi dengan adanya penggantian aset ini menjadi perubahan kondisi sosial (Muassirah, 2023).

Dampak sosial lain selain perubahan tingkat kesejahteraan masyarakat. Menurut Muassirah (2023) dalam penelitiannya terdapat Dampak perubahan mata pencaharian. Pembangunan Kereta Api Makassar – Parepare telah mengambil alih berbagai lahan termasuk lahan pertanian ataupun perkebunan. Hal ini membuat sebagian petani melakukan perubahan mata pencaharian ke sektor lain misal di sektor peternakan. Dalam hal ini masyarakat lebih produktif dalam mencari pekerjaan tambahan (Muassirah, 2023).

Dari dampak sosial yang dijelaskan sebelumnya bahwa pemerintah sebagai aktor utama dalam implementasi kebijakan ini perlu memperhatikan bagaimana kondisi masyarakat yang terdampak. Terutama efek dari pengambilan lahan pembangunan Kereta Api ini melihat dari proses pengembalian lahan ini tentu pemerintah bisa melakukan evaluasi dengan memberikan ganti rugi yang sesuai dengan kerugian yang dialami oleh masyarakat yang terdampak. Konsep evaluasi kebijakan tidak terlepas dengan bagaimana persepsi masyarakat terhadap dampak yang ditimbulkan dari kebijakan yang terlaksana (Alfikri et al., 2025). Persepsi masyarakat ini melihat bahwa pembangunan Kereta Api Makassar – Parepare memiliki dampak yang membuat efek perubahan sosial yang signifikan.

Selain dampak sosial juga terdapat dampak lingkungan. Pembangunan Kereta Api Makassar – Parepare tidak terlepas dengan permasalahan lingkungan. Dampak lingkungan yang sering dihadapi masyarakat disekitar Pembangunan Kereta Api Makassar – Parepare adalah banjir (Pri Nugraha, 2024). Banjir ini menjadi dampak yang serius dalam pembangunan Kereta Api Makassar – Parepare. Penyebab utama adalah minimnya drainase air hingga curah hujan yang tinggi membuat arus aliran air terhambat sehingga terjadinya banjir di beberapa wilayah seperti di Kabupaten Barru dan Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan. Dalam penelitian yang dilakukan oleh (Zafira et al., 2024) menemukan bahwa Resiko banjir di wilayah Pembangunan Kereta Api Makassar – Parepare terbagi menjadi empat resiko yaitu Resiko aman dengan areal lahan seluas 37190,67 Ha, Resiko rendah seluas 28538,32 Ha, Resiko sedang seluas 93555,26 Ha, dan Resiko tinggi seluas 4459,445 Ha. Ternyata wilayah pembangunan Kereta Api Makassar – Parepare di dominasi kerawanan banjir dengan resiko sedang sehingga

dampak banjir tidak terlepas di sekitar wilayah Kereta Api Makassar – Parepare. Faktor curah hujan yang menjadi penyebab banjir dapat mengikis bantalan *ballast* dan menumpuk air pada jalur bawah tanah sehingga memiliki resiko pergeseran rel. Hal ini menjadi resiko terhadap rel yang dimana terjadi pergeseran hingga penurunan tanah. Dampak ini membuat jalur dari wilayah Stasiun Pelabuhan Garongkong, Kabupaten Barru menuju beberapa stasiun di wilayah Barru sampai sekarang belum beroperasi sebabkan kondisi geologis penurunan tanah tersebut.

Dalam penjelasan Dinas Lingkungan Hidup dan Kehutanan (DLHK) Sulawesi Selatan menjelaskan dari berbagai evaluasi terkait kondisi lingkungan, pihak DLHK Sulsel memberi peringatan kepada Balai Pengelolahan Kereta Api (BPKA) Sulsel untuk melakukan revisi amdal sebelum melanjutkan proses implementasi pembangunan sejak Tahun 2023 (Prianugraha, 2024). Namun hal ini tidak dilakukan oleh balai tersebut hingga peresmian oleh Presiden. Dalam hal ini aspek pertimbangan lingkungan untuk dampak pembangunan ternyata tidak dipertimbangkan oleh Aktor yang terlibat. Hal ini menjadi resiko terjadinya banjir di beberapa wilayah dalam pembangunan Kereta Api Makassar – Parepare. Dengan ini Pihak DLHK sudah melakukan evaluasi namun perlu adanya penegasan terkait rencana mitigasi untuk meminimalisir dampak. Seperti tujuan awal Pembangunan Proyek Strategis Nasional (PSN) Kereta Api Makassar – Parepare memiliki tujuan sebagai pemerataan pembangunan. Namun perlu melihat dampak-dampak serta mitigasi-mitigasi yang harus dilakukan guna meminimalisir dampak lingkungan seperti banjir.

Dalam melihat dampak banjir dalam Pembangunan Kereta Api Makassar – Parepare perlu dilihat adanya evaluasi dalam koordinasi antar aktor yang terlibat terutama Pemerintah dan penanggung jawab Pembangunan Kereta Api yaitu BPKA Sulsel dalam melihat proses pembangunan Kereta Api. Perlu adanya pertimbangan secara matang dan analisis secara akurat terkait proses pembangunan dengan melihat situasi pembangunan dari segi sosial, dari segi ekonomi, hingga segi geografis. Hal ini harus dipantau secara berkala dan di evaluasi apa yang menjadi bahan perbaikan. Konsep Evaluasi dengan pendekatan *On-Going* penting dilakukan oleh aktor-aktor yang terlibat guna untuk melihat apa yang perlu diperbaiki sehingga Implementasi kebijakan sesuai dengan target yang dicapai.

Simpulan

Penulisan ini menyimpulkan dalam melihat studi literatur terdapat beberapa evaluasi dalam implementasi Pembangunan Proyek Strategis Nasional (PSN) Kereta Api Makassar – Parepare. Baik itu dalam perencanaannya hingga implementasi kebijakan. Tahap awal dalam implementasi kebijakan Pembangunan Kereta Api Makassar – Parepare terdapat permasalahan pembebasan lahan yang kurang adil terutama dalam pemberian ganti rugi. Hal ini menjadi evaluasi terutama bagi pemerintah yang bertanggung jawab dalam proses mediasi dan musyawarah sehingga dalam proses peralihan lahan dilakukan secara adil. Selanjutnya adanya perbedaan gagasan yang disebabkan oleh beda pandangan antara Walikota Makassar sebelumnya yaitu Danny Pomanto dan BPKA Sulsel terkait model jalur kereta api *elevated* dan *at grade*. Hal ini menjadi faktor penghambat dalam proses Implementasi Pembangunan Kereta Api Makassar – Parepare. Selain itu Konsep pembangunan Stasiun Kereta Api yang terbangun di wilayah jauh dari aksesibilitas publik seperti di Stasiun Mandalle dan Stasiun Rammang-Rammang. Hal ini menjadikan bahan evaluasi bagi aktor yang terlibat yaitu pemerintah untuk memberikan kemudahan akses untuk mencapai Stasiun.

Evaluasi dampak yang terdapat dalam Pembangunan Proyek Strategis Nasional Kereta Api Makassar – Parepare dengan melihat aspek sosial dan aspek lingkungan. Aspek sosial dengan adanya perubahan tingkat kesejahteraan masyarakat dan perubahan mata pencaharian. Sedangkan dampak lingkungan yang dalam pembangunan ini adalah sering terjadi banjir pada saat curah hujan tinggi serta lemahnya koordinasi dalam memperhatikan AMDAL sebagai acuan dalam perencanaan pembangunan.

Referensi

- Akbar, M. F., & Mohi, W. K. (2018). *Studi Evaluasi Kebijakan (Evaluasi Beberapa Kebijakan di Indonesia)*. Ideas Publishing.
- Alfikri, M. Y., Arnisiy, U., Azizah, Y. N., A, S. N., & Mawaddah, N. (2025). Jurnal Penelitian Nusantara Evaluasi Kebijakan Publik: Pengertian , Teori Dan Karakteristik Menulis : Jurnal Penelitian Nusantara. *Menulis: Jurnal Penelitian Nusantara, 1*, 29–33. <https://doi.org/https://doi.org/10.59435/menulis.v1i6.316>
- Cipto, H., & Utomo, A. P. (2022). *Proyek Kereta Api Makassar Terancam Batal, BPKA Ngotot Tidak Gunakan Konsep Elevated*. Kompas.Com. <https://regional.kompas.com/read/2022/07/20/160944678/proyek-kereta-api-makassar-terancam-batal-bpka-ngotot-tidak-gunakan-konsep?page=all>
- Darwin. (2024). *Juli 2024, Balai KA Sulsel Bayarkan Ganti Rugi Lahan Jalur Kereta Api Segmen E Makassar*. Ujungjari.Com. <https://www.ujungjari.com/2024/05/26/juli-2024-panitia-bebaskan-lahan-jalur-kereta-api-segmen-e-makassar/>
- Desrinelti, D., Afifah, M., & Gistituati, N. (2021). Kebijakan publik: konsep

- pelaksanaan. *JRTI (Jurnal Riset Tindakan Indonesia)*, 6(1), 83–88. <https://doi.org/https://doi.org/10.29210/3003906000>
- Ernst, A., Malkhamah, S., Pujawan, N., Bowly, S., Hizbaron, D. R., Muthohar, I., Anjasmara, I. M., Susanto, T. D., Bagheri, M., Adisasmita, A., Ramli, I., & Romalina, H. (2023). *Memaksimalkan Efektivitas Jalur Kereta Api Sulawesi Selatan*.
- Hasan, K. (2024). *Jalur Kereta Api Makassar Segera Dibangun, Pembebasan Lahan Dimulai Juli 2024*. Makassar Terkini.Id. <https://makassar.terkini.id/jalur-kereta-api-makassar-segera-dibangun-pembebasan-lahan-dimulai-juli-2024/>
- Kemenhub, B. (2023). *Presiden Resmikan Pengoperasian Kereta Api Pertama di Sulawesi*. Dephub.Go.Id. <https://dephub.go.id/post/read/presiden-resmikan-pengoperasian-kereta-api-pertama-di-sulawesi>
- Khair, F. (2022). *Anggota DPR RI Minta Menhub Mediasi Polemik Desain Rel Kereta Api Makassar*. Detik.Com. https://www.detik.com/sulsel/berita/d-6187903/anggota-dpr-ri-minta-menhub-mediasi-polemik-desain-rel-kereta-api-makassar#google_vignette
- Khatimah, A. K. (2023). *Analisis Dampak Pembangunan Rel Kereta Api Terhadap Kesejahteraan Masyarakat Di Kec. Bontoa Kab. Maros*. Universitas Hasanuddin.
- Muassirah. (2023). *Dampak Lingkungan Sosial Pembangunan Jalur Kereta Api (Studi Kasus Kecamatan Labakkang Kabupaten Pangkep)*. Universitas Muhammadiyah Makassar.
- Pauzi, R. (2021). Analisis Implementasi Kompensasi Lingkungan Pembangunan Infrastruktur : Studi Kasus di Kota Makassar. *Development Policy and Management Review*, 1(1), 1–17.
- Prianugraha, A. N. (2024). *Kereta Datang, Banjir Datang*. Fajar.Co.Id. <https://fajar.co.id/2024/11/17/kereta-datang-banjir-datang/?page=all>
- Sugiyono. (2013). Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, Dan R&D. In *CV Alfabeta* (2013th ed.). CV. Alfabeta.
- Syafirah, A., Abdi, P., & Akhmadi, M. H. (2021). Evaluasi Penyiapan Proyek Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha (KPBU) Kereta Api Makassar – Parepare. *Jurnal Kebijakan Pembangunan*, 16(2), 221–235. <https://doi.org/10.47441/jkp.v16i2.200>
- Utami, R. N., Wicaksana, H. H., Bratakusumah, D. S., & Rachmana, Y. (2024). *Implementasi Kebijakan Proyek Strategis Nasional Jalan Tol Serang - Panimbang*. 7(1), 64–73. <https://doi.org/10.31334/transparansi/>
- Wikarta, Permana, D., & Yovinus. (2025). Analisis Dampak Implementasi Pembangunan Bandara Kertajati Terhadap Kecamatan Jatitujuh Kabupaten Majalengka Provinsi Jawa Barat. *Jurnal Perinsip*, 1(2).
- Yunus, M., Husen, L. O., & Qamar, N. (2023). Kebijakan Pemerintah Dalam Penyelenggaraan Pengadaan Tanah Untuk Pembangunan Rel Kereta Api Makassar - Parepare di Kabupaten Maros. *Journal of Philosophy (JLP)*, 4(1), 160–176.
- Zafira, A. P., Sutoyo, Putra, H., Murdiono, J., & Nugroho, D. A. (2024). Analisis Tingkat Risiko Banjir dan Tanah Longsor di Jalur Kereta Api Makassar-Parepare. *JGIT: Jurnal Greenation Ilmu Teknik*, 2(3), 111–128. <https://doi.org/https://doi.org.10.38035.jgit.v2i3>