

Sosialisasi Aksesibilitas dan Konektivitas Stasiun Kereta Api di Kecamatan Tanete Rilau, Kabupaten Barru, Sulawesi Selatan

Marly Valenti Patandianan*, Ihsan, Abdul Rachman Rasyid, Isfa Sastrawati, Laode Muh. Asfan Mujahid, Suci Anugrah Yanti, Angelia Khairunnisa, Agil Parwan
Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Hasanuddin
marly.patandianan@unhas.ac.id*

Abstrak

Stasiun kereta api selain berfungsi sebagai tempat bongkar-muat barang, naik-turun penumpang, juga berperan untuk memacu pertumbuhan ekonomi di suatu wilayah. Agar fungsi stasiun kereta api dapat berjalan dengan baik, perlu upaya peningkatan kontribusi stasiun kepada masyarakat melalui peningkatan layanan kereta api. Salah satu elemen penting yang berkaitan dengan layanan moda transportasi kereta api adalah aksesibilitas dan konektivitas. Kegiatan LBE Pengabdian Kolaborasi berupa kegiatan sosialisasi yang bertujuan untuk memberikan informasi dan pemahaman terkait aksesibilitas dan konektivitas Stasiun Kereta Api Tanete Rilau (SKA-TR), di Kecamatan Tanete Rilau, Kabupaten Barru, Sulawesi Selatan. Kegiatan sosialisasi dilaksanakan berkolaborasi dengan Kelurahan Laloang di Kec. Tanete Rilau. Peserta sosialisasi dikhususkan bagi kaum perempuan sebanyak 23 orang yang bertempat tinggal di Kelurahan Laloang dengan mata pencaharian yang beragam. Metode pelaksanaan kegiatan pengabdian masyarakat LBE kolaborasi didahului dengan melakukan survei kondisi eksisting SKA-TR dan kegiatan sosialisasi. Kegiatan sosialisasi ini memaparkan tentang kondisi eksisting SKA-TR melalui penyajian foto-foto hasil survei kondisi eksisting SKA-TR, materi aksesibilitas dan konektivitas, serta diskusi. Dalam mengukur capaian keberhasilan kegiatan, dilakukan *pre-test* sebelum sosialisasi dan *post-test* setelah sosialisasi. Hasil analisis kualitatif *pre-test* dan *post-test* menunjukkan bahwa pemahaman dan pengetahuan peserta terkait kondisi eksisting SKA-TR mengalami peningkatan mencapai 74,53%. Sementara kenaikan pemahaman tentang aksesibilitas dan konektivitas SKA-RT sebesar 67,7%. Hasil ini menunjukkan keberhasilan kegiatan yang diharapkan secara tidak langsung menarik minat peserta khususnya kaum perempuan dalam menggunakan moda transportasi kereta api.

Kata Kunci: Aksesibilitas; Konektivitas; Sosialisasi; Stasiun Kereta Api; Tanete Rilau.

Abstract

Apart from functioning as a place for loading and unloading goods and boarding and disembarking passengers, train stations also play a role in spurring economic growth in a region. In order for the train station to function well, efforts are needed to increase the station's contribution to society through improving train services. One of the important elements related to rail transportation services is accessibility and connectivity. Collaborative Service LBE activities take the form of outreach activities aimed at providing information and understanding regarding the accessibility and connectivity of the Tanete Rilau Railway Station (SKA-TR), in Tanete Rilau District, Barru Regency, South Sulawesi. Socialization activities were carried out in collaboration with Laloang Village in Kec. Tanete Rilau. The socialization participants were specifically 23 women who live in Laloang Village with various livelihoods. The method for implementing collaborative LBE community service activities is preceded by conducting a survey of the existing conditions of SKA-TR and outreach activities. This socialization activity explained the existing condition of SKA-TR through the presentation of photos of the survey results of the existing condition of SKA-TR, accessibility and connectivity material, and discussions. In measuring the success of activities, a pre-test was carried out before socialization and a post-test after socialization. The results of the pre-test and post-test qualitative analysis showed that participants' understanding and knowledge regarding the existing conditions of SKA-TR had increased to 74.53%. Meanwhile, the increase in understanding of SKA-RT accessibility and connectivity was 67.7%. These results indicate the success of the activity which is expected to indirectly attract participants' interest (specially the ladies) in using rail transportation.

Keywords: Accesibility; Connectivity; Socialization; Train Station; Tanete Rilau.

1. Pendahuluan

Pembangunan sektor infrastruktur transportasi menjadi salah satu agenda penting pemerintahan Presiden Jokowi. Salah satu infrastruktur transportasi yang berkembang pesat yaitu jalur kereta api. Pembangunan jalur kereta api menjadi Proyek Strategis Nasional (Perpres No. 58 Tahun 2017) dan termasuk Proyek Infrastruktur Prioritas (Peraturan Menko Bidang Perekonomian Nomor 12 Tahun 2015). Proyek tersebut dibiayai oleh APBN dengan skema Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU). KPBU merupakan kerjasama antara Pemerintah dan Badan Usaha dalam penyediaan infrastruktur dan/atau layanannya untuk kepentingan publik. Tersedianya jaringan infrastruktur transportasi dapat meningkatkan konektivitas antar daerah dan mendorong pertumbuhan ekonomi di banyak wilayah (Maruf, M. C., 2020).

Proyek Kereta Api Trans-Sulawesi termasuk dalam proyek infrastruktur transportasi. Proyek ini mulai dibangun pada tahun 2015, dengan panjang kurang lebih mencapai 2.000 km yang terbentang dari kota Makassar hingga kota Manado. Jaringan kereta api di Pulau Sulawesi menghubungkan daerah yang memiliki mobilitas angkutan penumpangnya tinggi dan angkutan barangnya potensial dengan daerah yang memiliki aktivitas angkutan penumpang dan barang yang rendah (Maruf, M. C, 2000). Pembangunan jalur kereta api Trans Sulawesi ini didesain akan terintegrasi dengan pelabuhan, bandar udara dan pusat-pusat perekonomian di sepanjang jalur lintas Trans Sulawesi. Jalur kereta api ini diharapkan akan memberikan dampak penurunan biaya transportasi, menghemat waktu perjalanan, biaya operasional kendaraan dan logistik, serta akan mendorong pertumbuhan perekonomian di Pulau Sulawesi (Direktorat Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan, 2020).

Mengutip berita Antara News (2022), untuk Sulawesi Selatan, jalur kereta api sudah ada sejak zaman pemerintahan Hindia Belanda pada tahun 1922. Setelah itu, baru dilanjutkan dengan studi kelayakan hingga perencanaan dan peletakan batu pertama jalur kereta api Makassar – Parepare di tahun 2014. Menurut Fatimah, S. N (2018), stasiun utama untuk Sulawesi Selatan berada di Pelabuhan Soekarno-Hatta (Stasiun Tallo) sebagai titik awal pemberangkatan dan Pelabuhan Parepare (Stasiun Pare-pare) sebagai tujuan akhir. Stasiun penyangganya tersebar di beberapa kabupaten dan terletak di beberapa daerah padat supaya masyarakat bisa mengakses kereta api. Setiap kabupaten dilengkapi stasiun utama untuk penumpang dan barang. Jaringan kereta api di Sulawesi Selatan mendukung terbentuknya sistem perkotaan terpadu dengan mengintegrasikan kawasan-kawasan pesisir, industri, pertanian maupun wisata. Proyek kereta api ini melayani konektivitas pada 5 wilayah Kab/Kota Sulawesi Selatan, yaitu Kabupaten Maros, Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan, Kabupaten Barru, Kota Makassar dan Kota Parepare. Saat ini, jalur kereta api Makassar-Parepare melalui 14 stasiun yang tersebar di 5 wilayah kabupaten/kota (Sulsel.inews.id, 2022).

Kabupaten Barru menjadi salah satu kabupaten yang daerahnya dilalui oleh jalur kereta api. Di Barru terdapat 6 stasiun yaitu Stasiun Tanete Rilau, Stasiun Barru, Stasiun Garongkong, Stasiun Takkalasi, Stasiun Mangkoso, dan Stasiun Palanro. Stasiun Kereta Api Tanete Rilau (SKA-TR) selesai dibangun pada tahun 2019. SKA-TR merupakan stasiun di Kabupaten Barru yang paling dekat ke Kota Makassar. SKA-TR mulai diuji coba dan beroperasi secara terbatas pada tanggal 29 Oktober 2022. Dalam uji coba, kereta api melalui 7 stasiun, mulai dari Stasiun Garongkong Barru hingga Stasiun Mangilu di Pangkep (Detiksulsel, 2022).

2. Latar Belakang

Kereta api merupakan salah satu moda transportasi darat yang diminati masyarakat. Proses pergerakan dan aktivitas seseorang dipermudah oleh kereta api karena daya tempuhnya cepat dan bebas macet. Selain untuk mendorong mobilitas pergerakan manusia, jalur kereta api juga mendukung kelancaran arus barang yang pada akhirnya akan berpengaruh pada ekonomi lokal suatu wilayah (UU RI No. 13, 1992). Dengan demikian, agar demand terhadap penggunaan kereta api sebagai alat transportasi tetap tinggi, pengelola stasiun kereta api didorong untuk menyediakan pelayanan yang maksimal untuk mendukung aktivitas para penggunanya. Oleh karenanya, perlu diciptakan kondisi stasiun dan moda kereta api yang layak, aman dan nyaman digunakan. Demikian pula dengan sumber daya manusia yang bertugas, harus dapat menciptakan pelayanan yang aman dan nyaman bagi pengguna kereta api. Pelayanan stasiun kereta api yang nyaman dapat menarik minat masyarakat untuk beralih dari penggunaan kendaraan bermotor ke moda angkutan umum kereta api. Jika terjadi demikian, maka polusi udara dapat berkurang dan kemacetan di jalan dapat berkurang (Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek, 2021). Upaya lain yang dapat dilakukan untuk menarik demand pengguna kereta api yaitu dengan memberikan informasi dan pengetahuan dasar tentang perkeretaapian menyangkut kondisi eksisting stasiun kereta api, dan bagaimana aksesibilitas dan konektivitas stasiun kereta api itu sendiri. Oleh karena itu, dibutuhkan sosialisasi tentang hal tersebut, sehingga bisa menjadi pengetahuan tambahan bagi penduduk yang wilayahnya dilalui jalur kereta api dan pada akhirnya penduduk tersebut akan tertarik untuk menggunakan moda transportasi.

Pelawi, A.F et.al (2023) dan Firman, A. V (2017) berpendapat bahwa elemen yang berpengaruh terhadap layanan transportasi darat dan komponen prasarana transportasi (dalam hal ini stasiun kereta api) diantaranya adalah aksesibilitas dan konektivitas. Layanan transportasi dapat dinilai apakah baik atau buruk dengan cara mengetahui nilai aksesibilitas dan konektivitasnya. Apabila aksesibilitas dan konektivitas bernilai baik, maka pengguna kereta api juga akan meningkat, sehingga para pengguna jalan akan beralih menuju penggunaan moda angkutan umum kereta api.

Aksesibilitas berkaitan dengan kemudahan untuk melakukan pergerakan ke tempat tertentu melalui keterhubungan seluruh sistem transportasi (Todd Litman, 2018). Kegiatan pengabdian masyarakat LBE kolaborasi memberikan batasan operasional aksesibilitas yaitu aksesibilitas terkait kondisi eksisting SKA-TR serta aksesibilitas terhadap stasiun kereta api di Kabupaten Barru dan di luar Kabupaten Barru. Kemudahan interaksi antar guna lahan yang dapat dicapai melalui suatu sistem jaringan transportasi diukur dari aksesibilitas suatu kawasan atau simpul tertentu. Aksesibilitas tergantung pada seberapa sering penggunaan moda dan kecepatan moda sehingga mendekatkan jarak lokasi yang jauh. Waktu tempuh yang singkat akan berdampak pada biaya perjalanan. Berbicara tentang aksesibilitas, juga berkaitan dengan fasilitas pendukung sarana transportasi. Indeks Aksesibilitas dihitung untuk menilai kemudahan jangkauan stasiun dari guna lahan yang berada di daerahnya serta kemudahan menjangkau daerah di sekitarnya. Sementara aksesibilitas terhadap jaringan jalan dilakukan dengan perhitungan rasio panjang jalan utama terhadap luas wilayah dalam skala km / km^2 .

Adanya koridor yang terbentuk oleh jalur kereta api menghasilkan konektivitas antar kedua daerah yang terhubung berdasarkan banyaknya penumpang yang melakukan perjalanan. Konektivitas dapat dikaitkan dengan keterjangkauan suatu titik terhadap pusat-pusat kegiatan melalui jaringan transportasi. Dapat disimpulkan bahwa konektivitas adalah keterhubungan jaringan jalan terhadap simpul-simpul kegiatan baik di daerahnya sendiri maupun di luar daerahnya (Mursalim, 2018).

Sementara itu, konektivitas dapat berdampak pada intensitas pergerakan maupun pada penggunaan lahan (Georg et al., 2016). Konektivitas suatu wilayah akan menjadi tarikan yang memicu bangkitan dan tarikan. Pada kondisi tersebut, pergerakan di kawasan sekitar stasiun akan mengalami peningkatan seiring pergerakan pengguna sehingga tercipta aksesibilitas serta konektivitas jaringan dan moda transportasi.

Aksesibilitas dan konektivitas stasiun kereta api dapat pula diukur dengan mengaitkan variabel terkait jaringan jalan karena pencapaian ke stasiun kereta tidak hanya melalui rel kereta api tetapi juga melalui jalan raya. Salah satu cara untuk mendeskripsikan aksesibilitas terkait stasiun kereta api adalah dengan pendekatan geografis berupa peta aksesibilitas stasiun kereta api. Pemetaan aksesibilitas dan konektivitas dapat dilakukan dengan menggunakan Sistem Informasi Geografis (SIG). Kolaborasi data spasial dan data transportasi diolah secara terintegrasi menggunakan SIG. Adapun kelebihan menganalisis menggunakan SIG adalah SIG memiliki kemampuan yang baik dalam mengolah data spasial ataupun data teks suatu objek, dan dapat memetakan hasil analisis data tersebut (Goel, R., & Tiwari, G., 2016).

Berdasarkan survei yang dilakukan oleh Laboratorium Infrastruktur dan Perencanaan Transportasi Universitas Hasanuddin (2022) diketahui bahwa masyarakat Kec. Tanete Rilau yang wilayahnya dilalui oleh jaringan kereta api menyambut antusias moda transportasi kereta api ini. Namun, di antara mereka, terutama kaum perempuan, masih banyak yang belum memiliki pengetahuan dasar tentang perkeretaapian, termasuk kondisi eksisting SKA-TR, aksesibilitas dan konektivitas SKA-TR. Padahal, potensi kaum perempuan untuk menjadi pengguna kereta api cukup besar, mengingat jumlah penduduk perempuan lebih banyak dibanding penduduk laki-laki. Di tahun 2019 jumlah penduduk perempuan lebih besar dibanding jumlah penduduk laki-laki yaitu sebanyak 17.508 orang dan 16.472 orang (Kec. Tanete Rilau dalam Angka. 2020). Hal tersebut mendorong tim kegiatan pengabdian masyarakat LBE kolaborasi melakukan sosialisasi aksesibilitas dan konektivitas SKA-TR kepada kaum perempuan di Kecamatan Laloang Kecamatan Tanete Rilau. Sosialisasi merupakan proses pembelajaran dari manusia agar dapat mengenali lingkungan tempat tinggalnya, baik lingkungan fisik ataupun sosial. Cara sosialisasi yang mudah dilakukan adalah dengan bertatap muka, berdiskusi, serta menjelaskan langsung kepada masyarakat tentang aksesibilitas dan konektivitas stasiun kereta api. Informasi tersebut akan menanamkan rasa suka dan pengalaman baru bagi mereka untuk menggunakan transportasi kereta api.

3. Metode

3.1 Target Capaian

Ketidaktahuan dan minimnya informasi yang diterima oleh kaum perempuan tentang SKA-TR dan bagaimana aksesibilitas dan konektivitas SKA-TR, cukup mempengaruhi para perempuan di Kec. Tanete Rilau untuk memilih kereta api sebagai alat transportasi. Sehubungan dengan masalah tersebut, kegiatan pengabdian LBE Kolaborasi menargetkan agar kaum perempuan memperoleh informasi yang jelas dari Narasumber yang kompeten tentang aksesibilitas dan konektivitas kereta api di Stasiun Tanete Rilau dengan stasiun kereta api yang berada di Kabupaten Barru itu sendiri, maupun dengan stasiun di kabupaten lain. Tabel 1 memperlihatkan aspek-aspek permasalahan yang menjadi perhatian dan acuan dalam proses sosialisasi sekaligus menguraikan upaya tindak lanjut pemecahan masalah dan target luarannya.

Tabel 1. Kerangka Pemecahan Masalah

Permasalahan	Pemecahan Masalah	Target Luaran
Ketidaktahuan informasi SKA-TR	Sosialisasi kondisi eksisting SKA-TR	- Informasi existing SKA-TR beserta fasilitasnya - Denah eksisting SKA-TR - Peta udara SKA-TR
Aksesibilitas dan konektivitas SKA-TR	Sosialisasi berkaitan aksesibilitas dan konektivitas SKA-TR oleh Narasumber yang berkompeten	- Kaum perempuan memperoleh informasi yang jelas tentang aksesibilitas dan konektivitas SKA-TR - Peta Aksesibilitas - Peta Konektivitas

3.2 Implementasi Kegiatan

Kegiatan pengabdian masyarakat LBE berkolaborasi dengan Kelurahan Laloang di Kec. Tanete Rilau. Peserta sosialisasi dikhususkan bagi kaum perempuan sebanyak 23 orang yang bertempat tinggal di Kelurahan Laloang dengan mata pencaharian yang beragam. Materi kegiatan yang diberikan sesuai dengan permasalahan yang ada, yaitu penjelasan tentang kondisi eksisting SKA-TR dan penjelasan tentang aksesibilitas dan konektivitas SKA-TR dengan stasiun kereta api yang berada di Kabupaten Barru, maupun dengan stasiun di kabupaten lain. Tahapan pelaksanaan kegiatan pengabdian masyarakat LBE kolaborasi diuraikan pada Tabel 2.

Tabel 2. Tahapan Pelaksanaan Kegiatan Pengabdian Masyarakat LBE Kolaborasi

Tahapan	Keterangan
Survei	Identifikasi kondisi existing SKA-TR Identifikasi aksesibilitas dan konektivitas SKA-TR
Konsep	Pembuatan peta berisi informasi kondisi eksisting SKA-TR, peta udara, aksesibilitas dan konektivitas SKA-TR
Sosialisasi	<i>Focus Group Discussion</i> (FGD) bersama masyarakat khususnya kaum perempuan
Evaluasi	<i>Pre-test</i> dan <i>Post-test</i>

3.2.1 Pelaksanaan Kegiatan

Sebelum kegiatan sosialisasi dilaksanakan, tim kegiatan pengabdian masyarakat LBE kolaborasi bersama beberapa peserta melakukan survei lokasi eksisting SKA-TR serta aksesibilitas dan konektivitasnya (Gambar 1).

Data kondisi eksisting SKA-TR diperoleh dari hasil survei lokasi (Gambar 2). Stasiun Tanete Rilau dikelilingi oleh areal persawahan, permukiman, dan pasar. Di sebelah utara stasiun, terdapat bengkel kereta api untuk pemeliharaan kereta. Pencapaian ke bangunan melalui jalan aspal dan *paving block*, sekitar 850 meter dari Jalan Poros Makassar-Barru. Saat ini area parkir dan layanan angkutan umum belum tersedia (Gambar 2).



Gambar 1. Survei Lokasi Stasiun Kereta Api Tanete Rila



Gambar 2. Survei Eksisting Stasiun Kereta Api Tanete Rilau dan Sekitarnya

3.2.2 Materi Sosialisasi

Selanjutnya, kegiatan sosialisasi dilakukan dengan melibatkan 23 orang peserta. Sosialisasi dilakukan pada tanggal 15 September 2023. Kegiatan sosialisasi dimulai dengan memberikan *pre-test* kepada peserta. Kemudian, penyampaian materi sosialisasi berupa penyajian foto-foto hasil survei SKA-TR dan pemaparan materi aksesibilitas dan konektivitas SKA-TR oleh Narasumber, diskusi, dan *post-test*.

Sosialisasi diawali dengan pemberian *pre-test* terkait kondisi eksisting SKA-TR serta pengetahuan mendasar terkait aksesibilitas dan konektivitas SKA-TR. Setelah itu, dilanjutkan dengan pengenalan kondisi eksisting SKA-TR melalui penyajian gambar-gambar hasil survei lapangan yang telah dilakukan sebelumnya oleh tim pelaksana kegiatan. Luaran hasil identifikasi SKA-TR berupa peta udara (*aerial view*), denah SKA-TR, serta informasi fasilitas-fasilitas yang ada di SKA-TR. Paparan mengenai kondisi eksisting SKA-TR yang diberikan kepada peserta sosialisasi menambah informasi peserta tentang SKA-TR. Semakin bertambahnya informasi yang diperoleh

peserta tentang SKA-TR, diharapkan semakin tinggi minat peserta yang terdiri dari kaum perempuan untuk menggunakan moda transportasi kereta api.

Tahap berikutnya yaitu paparan aksesibilitas dan konektivitas SKA-TR, baik aksesibilitas dan konektivitas ke bangunan SKA-TR, aksesibilitas SKA-TR dengan stasiun kereta api yang ada di Kab. Barru maupun di luar Kabupaten Barru. Seperti diuraikan di latar belakang, aksesibilitas dan konektivitas adalah dua elemen yang berpengaruh terhadap layanan transportasi darat dan komponen prasarana transportasi. Jika aksesibilitas dan konektivitasnya baik, maka baik pula layanan transportasinya. Gambar 3 memperlihatkan sosialisasi yang dilakukan di Kantor Kelurahan Laloang, Kec. Tanete Rilau, Kabupaten Barru.



Gambar 3. Sosialisasi di Kantor Kelurahan Laloang

3.3 Metode Pengukuran Capaian Kegiatan

Tim pelaksana kegiatan pengabdian masyarakat LBE kolaborasi melakukan pendekatan pengukuran luaran kegiatan menggunakan kuesioner. Kuesioner didistribusikan ke 23 peserta kegiatan sebelum dan sesudah sosialisasi dilaksanakan. Pengukuran luaran kegiatan tersebut adalah *pre-test* dan *post-test*. *Pre-test* dilakukan sebelum pemaparan materi sosialisasi, sedangkan *post-test* diberikan setelah paparan materi sosialisasi selesai dilaksanakan.

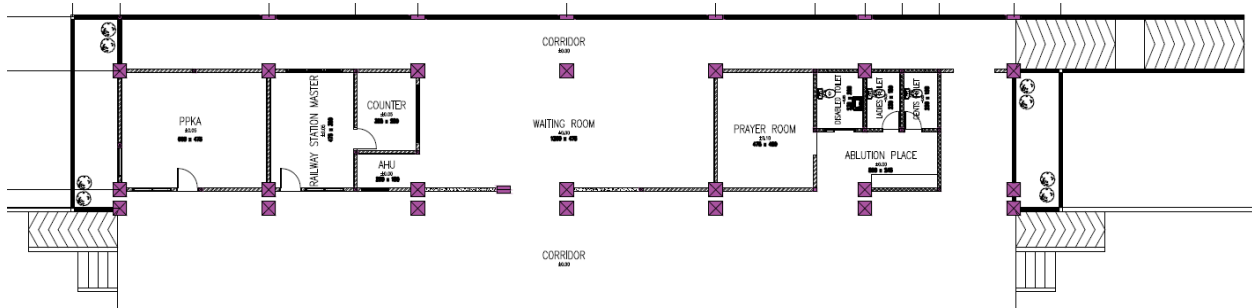
4. Hasil dan Diskusi

4.1 Kondisi Eksisting Stasiun Kereta Api Tanete Rilau

Bangunan stasiun terbuat dari material dinding batu bata yang didominasi warna putih dan biru sehingga memberikan kesan bersih dan lapang. Pencapaian ke bangunan melalui jalan terbuat dari *paving block* dan diterangi oleh lampu bertenaga surya. Untuk sampai ke ruang koridor SKA-TR harus melalui *ramp* selebar 2,15 Meter. Bangunan stasiun dilengkapi dengan fasilitas-fasilitas yang memadai dan dapat memberikan kenyamanan dan keamanan bagi pengguna kereta api, seperti counter pembelian tiket, ruang informasi, tempat shalat, km/wc, ruang tunggu yang dilengkapi dengan bangku, dan klinik (Gambar 4). Atap bangunan SKA-TR terbuat dari baja berbentuk lengkungan, jadi besar kemungkinan jika hujan lebat, pengguna kereta api akan terkena air hujan. Di sepanjang peron dilengkapi dengan lampu-lampu gantung. Di dalam stasiun terdapat 3 jalur kereta api. Denah SKA-TR diberikan pada Gambar 5.



Gambar 4. Fasilitas-fasilitas Stasiun Kereta Api Tanete Rilau



Gambar 5. Denah Stasiun Kereta Api Tanete Rilau

Aksesibilitas ke SKA-TR cukup baik karena terletak di tengah kota sehingga mudah dijangkau. Walaupun transportasi umum belum tersedia di lokasi SKA-TR, masyarakat dapat menggunakan ojek untuk sampai ke SKA-TR. Untuk mengakses kereta api, masyarakat harus membeli tiket di loket yang tersedia. Setelah memperoleh tiket, pengguna kereta api dipersilahkan menuju peron. Di SKA-TR terdapat 3 buah rel kereta api. Kereta api diakses melalui platform yang memiliki 2 level yang dilalui dengan menggunakan ramp atau tangga.

Secara umum, distribusi ruangan tertata baik. Namun, ada dua ruang yang tersembunyi yaitu toilet dan ruang di bawah menara air. Hal ini membuat pengguna kereta api akan sedikit kesulitan mengaksesnya. Di SKA-TR juga terdapat mushola yang sangat mudah untuk diakses.

Di Kabupaten Barru sendiri terdapat 6 buah stasiun kereta api. Stasiun Tanete Rilau berdekatan dengan stasiun yang berada di Kabupaten Pangkep dan Stasiun Palanro terletak di Utara

berdekatan dengan Kota Pare-pare. Di baruu ada juga stasiun kereta api yang terhubung dengan pelabuhan laut yaitu Stasiun Garongkong. Stasiun ini mudah diakses oleh kendaraan bermotor terutama oleh truk karena berada dekat Pelabuhan Garongkong. Pelabuhan Garongkong menjadi pelabuhan bongkar muat terutama untuk semen Bosowa, namun tidak tertutup untuk barang-barang lainnya. Aksesibilitas dari SKA-TR ke stasiun-stasiun lain di Kabupaten Barru sangat mudah, dapat ditempuh dalam waktu 11-15 menit menggunakan kereta api. Seluruh stasiun dapat dijangkau dengan kendaraan bermotor. Sementara keterjangkauan dengan berjalan kaki masih sulit karena sebagian besar stasiun letaknya jauh dari jalan raya beraspal. Belum tersedianya angkutan umum yang menjangkau stasiun-stasiun menyebabkan keterbatasan masyarakat untuk mengakses stasiun-stasiun tersebut.

Cara efektif yang bisa digunakan untuk melihat aksesibilitas dan konektivitas SKA-TR ke SKA yang lain dapat dilihat pada Instagram Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan (BPKA SulSel). Jadwal KA di hari kerja dan *weekend*, tarif KA, dan *update* berita lainnya dapat dibaca di Instagram BPKA SulSel (Gambar 6). Berbicara tentang aksesibilitas dan konektivitas, bukan hanya berbicara tentang para penumpang kereta api, namun juga berkaitan dengan angkutan barang. Pergerakan barang potensial berpusat di SKA Garongkong karena berada di kawasan Pelabuhan Laut Garongkong. Ada 2 kereta api yang melintasi stasiun Maros-Garongkong yaitu KA Andalan Celebes 1 dan KA Andalan Celebes 3. Sama halnya dengan kereta api yang melintas dari stasiun Garongkong menuju Stasiun Maros jumlahnya juga 2 yaitu KA Andalan Celebes 2 dan KA Andalan Celebes 4. Dari Stasiun Maros ke Stasiun Garongkong dapat ditempuh dalam waktu 1 jam 45 menit oleh KA Andalan Celebes 3 dan 2 jam 15 menit jika menggunakan KA Andalan Celebes 1 (Urwatul, 2023). Waktu tempuh kereta api dengan mobil akan berbeda jauh jika terjadi kemacetan di jalan karena kereta api tidak mengenal kata macet.



Gambar 6. Informasi Jadwal dan Tarif Tiket (Sumber: BPKA Sulsel, 2023)

Konektivitas SKA-TR dengan stasiun-stasiun kereta api yang lain terbentuk karena ada guna lahan yang potensial. Sebagai contoh di sepanjang koridor rel kereta api ternyata banyak ditemui destinasi wisata yang menarik. Daerah yang memiliki destinasi wisata yang dekat dengan stasiun kereta api dapat menciptakan konektivitas yang baik. Contoh lain yaitu adanya guna lahan pelabuhan laut di Garongkong. Bukan hanya konektivitas SKA-TR dengan Stasiun Garongkong dikategorikan baik, namun konektivitas Pelabuhan Garongkong dengan Pelabuhan Makassar dan

Kota Pare-pare tergolong baik. Jika aksesibilitas dan konektivitas baik, maka layanan transportasi juga akan baik dan tujuan akhirnya akan mendorong peningkatan ekonomi lokal (Santosa, 2022).

Saat ini kereta api Makassar-Pare-pare sudah terkoneksi dengan Teman Bus. Masyarakat dapat mengakses Teman Bus di Mall Panakukang yang akan mengantar ke Stasiun Kereta Api di Maros untuk menuju ke stasiun kereta api tujuan. Aksesibilitas dan konektivitas dengan Teman Bus memudahkan pengguna kereta api. Ke depannya, diharapkan semua stasiun-stasiun yang ada akan terintegrasi dengan angkutan umum lainnya, sehingga memudahkan pengguna kereta api untuk melanjutkan perjalanan ke tujuan, selain itu bisa menjadi sumber mata pencaharian masyarakat. Salah satu bentuk target luaran terkait aksesibilitas dan konektivitas SKA-TR adalah peta aksesibilitas dan konektivitas SKA-TR (Gambar 7).



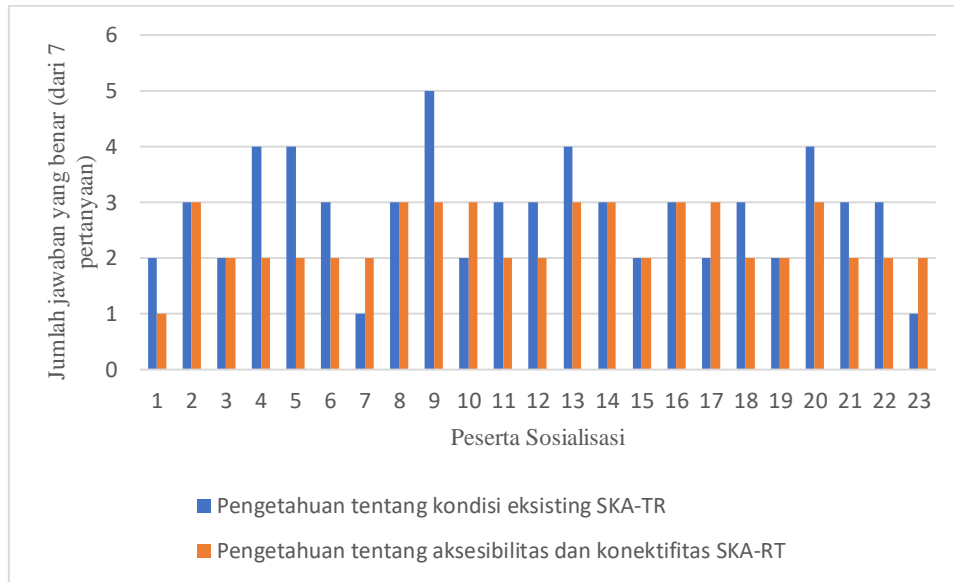
Gambar 7. Peta Aksesibilitas SKA-TR

4.2 Pre-Test dan Post-Test

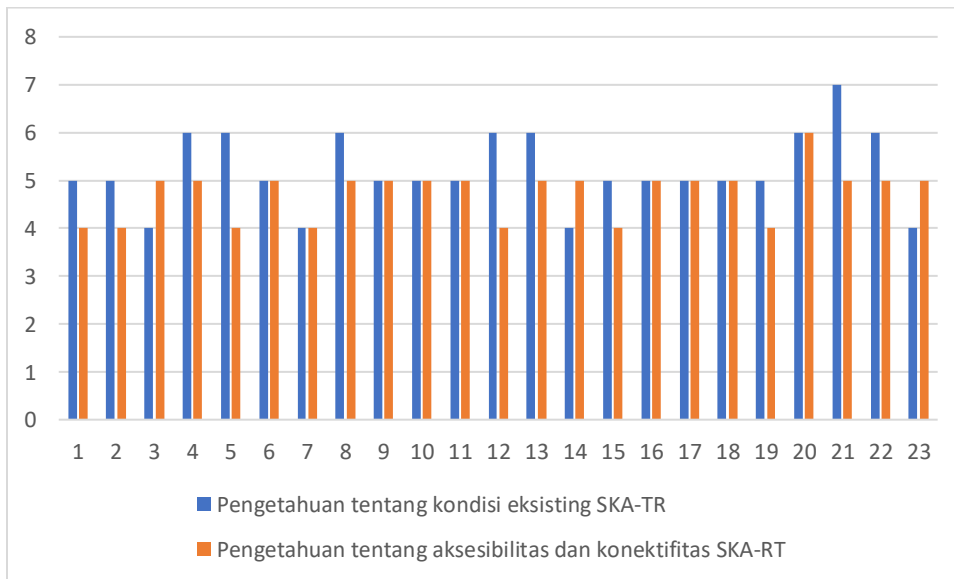
Pre-test dilaksanakan sebelum kegiatan sosialisasi berjalan yang bertujuan untuk mengetahui pemahaman dasar dari peserta berkaitan kondisi eksisting SKA-TR dan aksesibilitas dan konektivitas SKA-TR.

Gambar 8 memperlihatkan hasil *pre-test* dari 23 peserta yang mengikuti kegiatan sosialisasi aksesibilitas dan konektivitas SKA-TR. Grafik memperlihatkan masih rendahnya tingkat pengetahuan peserta terkait pengetahuan kondisi eksisting SKA-TR dan pengetahuan tentang aksesibilitas dan konektivitas SKA-TR. Terlihat hanya 1 orang yang bisa benar menjawab 5

pertanyaan yang diajukan berkaitan dengan kondisi eksisting SKA-TR. Sedangkan untuk pengetahuan tentang aksesibilitas dan konektivitas SKA-TR, terdapat 9 orang peserta yang mampu menjawab 3 buah pertanyaan secara benar dari 7 pertanyaan yang ada.



Gambar 8. Hasil *Pre-Test*



Gambar 9. Hasil *Post-Test*

Hasil *pre-test* dan *post-test* terlihat pada Gambar 8 dan Gambar 9 bahwa seluruh peserta dapat menjawab 4 pertanyaan atau lebih dengan benar, baik untuk pertanyaan tentang kondisi eksisting SKA-TR maupun pertanyaan terkait aksesibilitas dan konektivitas SKA-TR. Terjadi peningkatan yang signifikan terhadap jumlah jawaban yang benar dari *pre-test* ke *post-test*, baik untuk pengetahuan tentang kondisi eksisting SKA-TR maupun tentang aksesibilitas dan konektivitas SKA-TR. Pemahaman dan pengetahuan peserta terkait kondisi eksisting SKA-TR sebelum kegiatan dilakukan (*pre-test*) rata-rata sebesar 40,37% dan setelah kegiatan (*post-test*) menjadi

74,53% atau terjadi peningkatan sebesar 34,16%. Sementara rata-rata pemahaman tentang aksesibilitas dan konektivitas SKA-TR saat *pre-test* sebesar 35,4%, kemudian meningkat 32,3% menjadi 67,7% saat *post-test*.

5. Kesimpulan

Tingkat pemahaman dan pengetahuan peserta sosialisasi tentang aksesibilitas dan konektivitas Stasiun Kereta Api Tanete Rilau (SKA-TR) semakin bertambah yang diukur dengan melakukan *pre-test* dan *post-test*. Terjadi kenaikan pemahaman dan pengetahuan peserta terkait kondisi eksisting SKA-TR saat *post-test* sebesar 74,53% dari 40,37% saat *pre-test* dan pemahaman tentang aksesibilitas dan konektivitas SKA-TR meningkat menjadi 67,7% (*post-test*) dari 35,4 (*pre-test*). Hal ini menunjukkan tujuan kegiatan telah tercapai seperti yang diharapkan.

Selain itu dengan peningkatan pemahaman terkait kondisi SKA-TR diharapkan akan berdampak kepada meningkatnya minat para peserta khususnya kaum perempuan untuk menggunakan kereta api sebagai moda transportasi

Ucapan Terima Kasih

Ucapan terima kasih kepada Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin yang telah menyediakan bantuan Skema Pengabdian LBE Fakultas Teknik Unhas tahun 2023. Ucapan yang sama ditujukan kepada seluruh tim yang tergabung dalam kegiatan pengabdian masyarakat LBE kolaborasi ini, serta pihak mitra Kelurahan Laloang Kecamatan Tanete Rilau Kabupaten Barru yang telah bekerjasama dengan tim untuk melaksanakan kegiatan pengabdian masyarakat LBE Kolaborasi ini.

Daftar Pustaka

- Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek, 2021. *Pentingnya Integrasi Moda dalam Sistem Transportasi Jabodetabek*. Terdapat pada laman <https://bptj.dephub.go.id/post/read/pentingnya-integrasi-moda-dalam-sistem-transportasi-jabodetabek>. Diakses pada tanggal 1 Oktober 2023.
- Direktorat Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan (2020). *Pembangunan Jalur KA Makassar – Parepare*.
- Fatimah, S. N., (2018). *Pemadu Transportasi Kereta Api, Jalan Dan Laut Dalam Menunjang Pariwisata Pulau Di Pangkep*. Thesis. Program Studi Teknik Perencanaan Prasarana, Program Pascasarjana Unhas.
- Firman, A. V., (2017). *Program pelaksanaan sosialisasi edukasi tentang kereta api kepada masyarakat umum dan anak usia dini di Wilayah DAOP VII Madiun dan DAOP VIII Surabaya*. Diploma thesis, Program Studi Pendidikan Luar Sekolah, Universitas Negeri Malang.
- Georg, I., Blaschke, T., & Taubenböck, H. (2016). A Global Inventory of Urban Corridors Based on Perceptions and Night-Time Light Imagery. *ISPRS International Journal of Geo-Information*, 5(233), 217–258. <https://doi.org/10.3390/ijgi5120233>.
- Goel, R., & Tiwari, G. (2016). Access–egress and other travel characteristics of metro users in Delhi and its satellite cities. *IATSS Research*, 39 (2), 164–172. <https://doi.org/10.1016/j.iatssr.2015.10.001>. Badan Pusat Statistik Kabupaten Barru, (2020). *Kecamatan Tanete Rilau dalam Angka*.

- Litman , T., 2018. *Toward More Comprehensive Evaluation of Traffic Risks and Safety Strategies*. Research in Transportation Business and Management. (<https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2019.01.003>).
- Maruf , M. C. (2020). Stasiun Kereta Api Tipe B di Kota Makassar: *The Accessibility and Interconnection Approach*. Seminar Ilmiah Arsitektur (SIAR), 345-350. ISSN: 2721-8686.
- Mursalim. (2018). *Pengukuran Aksesibilitas Kecamatan di Wilayah Pemerintah Kota Surabaya*. Thesis. Institut Teknologi Sepuluh Nopember (ITS).
- Pelawi, Adjrina Fildzah, Rahayu, Paramita, dan Mukaramah, Hakimatul, 2023. Kajian Aksesibilitas dan Konektivitas Stasiun Transit KRL Manggarai dan Depok terhadap Jalur KRL Regional Jakarta-Depok. *Desa-Kota, Jurnal Perencanaan Wilayah, Kota, dan Permukiman*, Vol 5 (1), 2023: 1-14. E-ISSN: 2656-5528. <http://jurnal.uns.ac.id/jdk>.
- Peraturan Presiden No. 58 Tahun 2017 Perubahan atas Peraturan Presiden No. 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional.
- Peraturan Menko Bidang Perekonomian Nomor 12 Tahun 2015 tentang Percepatan Penyiapan Infrastruktur Prioritas.
- Santosa, L. W., (2022). *Mengulik perkeretaapian di Sulawesi Selatan*. Terdapat pada laman <https://www.antaraneews.com/berita/3297507/mengulik-perkeretaapian-di-sulawesi-selatan>. Diakses pada tanggal 1 Oktober 2023.
- Sulsel.inews.id, 2022. Kilas Balik Perkeretaapian di Sulsel, Sudah Dimulai sejak Masa Hindia Belanda. <https://sulsel.inews.id/berita/kilas-balik-perkeretaapian-di-sulsel-sudah-dimulai-sejak-masa-hindia-belanda/2>. Diakses pada tanggal 1 Oktober 2023.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 1992 Tentang Perkeretaapian.
- Wutsqaa, Urwatul. (2023). *Cara Naik Kereta Api Sulsel, Harga Tiket, serta Jadwal Keberangkatannya*. Terdapat pada laman <https://www.detik.com/sulsel/bisnis/d-6644988/cara-naik-kereta-api-sulsel-harga-tiket-serta-jadwal-keberangkatannya>. Diakses pada tanggal 1 Oktober 2023.