

## INTISARI

Pembangunan Jalur Infrastruktur Kereta Api Trans Makassar-Parepare merupakan salah satu dari tindak lanjut MP3EI yang masuk dalam proyek strategis nasional dengan panjang jalur 145 Km yang melalui Kota Makassar – Kabupaten Maros – Kabupaten Pangkep – Kabupaten Barru – Kota Parepare dengan jalur pesisir pantai. Proses kegiatan pembangunan infrastruktur transportasi berupa sarana dan prasarana Kereta Api Trans Makassar-Parepare dapat memicu terjadinya fenomena perubahan penutup lahan pada daerah yang dilintasinya. Tujuan penelitian ini yaitu untuk mengetahui bagaimana *perubahan penutup lahan dan kontribusinya terhadap produktivitas sektor unggulan sebelum dan sesudah pembangunan jalur infrastruktur kereta api trans makassar – parepare di Kota Makassar dan Kabupaten Maros*. Penelitian ini dilakukan di Kota Makassar dan Kabupaten Maros yang merupakan daerah dilintasi oleh pembangunan jalur infrastruktur KA Trans Makassar-Parepare dengan pendekatan kuantitatif menggunakan metode analisis spasial dan deskriptif kuantitatif. Perubahan kelompok jenis dan luas penutup lahan dianalisis dengan melakukan *overlay* hasil olah data Citra Sentinel-2 Tahun 2016 dan 2020 menggunakan *Software* ArcGIS 10.5, sedangkan untuk produktivitas sektor unggulan dianalisis menggunakan perhitungan analisis *Location Quotient* (LQ), dan *Dynamic Location Quotient* (DLQ). Hasil penelitian menunjukkan bahwa adanya pembangunan jalur infrastruktur KA Trans Makassar-Parepare di daerah penelitian menunjukkan pengaruh yang kurang signifikan terhadap dinamika spasial perubahan penutup lahan. Namun, terdapat kelompok jenis penutup lahan yang terus mengalami pengurangan di setiap zona *buffer*, yaitu lahan pertanian, semak belukar, hutan, tambak dan tubuh air. Dalam analisis pendekatan zona *buffer* yang paling signifikan mempengaruhi dinamika spasial perubahan penutup lahan berada di zona 0 – 2,5 Km. Begitu juga hasil analisis LQ, terkait kontribusi perubahan penutup lahan dan produktivitas sektor unggulan yang tidak berpengaruh. Hal ini disebabkan pada perubahan penutup lahan tidak seluruhnya dilakukan analisis, sementara faktor pembentuk LQ adalah tenaga kerja, pertumbuhan PDRB dan penduduk. Oleh karena itu, aktivitas perubahan penutup lahan tidak berkontribusi secara signifikan dari adanya pembangunan jalur KA Trans Makassar – Parepare.

**Kata Kunci :** Kereta Api, Makasar, Parepare, Penutup Lahan, Sektor

## ABSTRACT

*The infrastructure of Trans Makassar-Parepare Railway development is one of the follow-ups to MP3EI which is included in a national strategic project with a track length of 145 km that passes through Makassar City - Maros Regency - Pangkep Regency - Barru Regency - Parepare City with the coastal line. The process of developing transportation infrastructure in the form of facilities and infrastructure for the Trans Makassar-Parepare Railway can trigger the phenomenon of land cover changes in the areas it traverses. The purpose of this study is to find out how land cover changes and their contribution to the productivity of leading sectors before and after the infrastructure of Trans Makassar - prepare railway development in Makassar City and Maros Regency. This research was conducted in Makassar City and Maros Regency which are areas crossed by the infrastructure of Trans Makassar-Parepare Railway development with a quantitative approach using quantitative spatial and descriptive analysis methods. Changes in type groups and land cover area were analysed by overlaying the results of data processing on Sentinel-2 Imagery for 2016 and 2020 using ArcGIS 10.5 software, while productivity for leading sectors was analysed using Location Quotient (LQ) and Dynamic Location Quotient (DLQ) analysis calculations. The results showed that the infrastructure of Trans Makassar-Parepare railway development in the study area showed a less significant effect on the spatial dynamics of land cover change. However, there are groups of land cover types that continue to experience reduction in each buffer zone, namely agricultural land, shrubs, forests, ponds, and bodies of water. In the analysis of the buffer zone approach, the most significant influence on the spatial dynamics of land cover change is in the zone 0 – 2.5 km. Likewise the results of the LQ analysis, related to the contribution of changes in land cover and productivity of leading sectors which have no effect. This is due to changes in land cover not being fully analysed, while the factors that form LQ are labor, GRDP and population growth. Therefore, land cover change activities do not contribute significantly to the infrastructure of Trans Makassar - Parepare development.*

**Keywords:** Railway, Makassar, Parepare, Land Cover, Sector