

NASKAH AKADEMIK

RANCANGAN PERATURAN DAERAH KOTA MAKASSAR TENTANG

PENYELENGGARAAN PERHUBUNGAN



KERJA SAMA ANTARA

**DEWAN PERWAKILAN RAKYAT DAERAH
KOTA MAKASSAR**

DENGAN

PRAKARSA PRIMA PERKASA

TAHUN 2025

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Pasal 1 ayat (3) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (selanjutnya disebut **UUD 1945**) secara tegas menyatakan bahwa Negara Indonesia adalah negara hukum. Sebagai negara hukum, maka seluruh aspek dalam bidang kemasyarakatan, kebangsaan, dan kenegaraan termasuk pemerintahan harus senantiasa berdasarkan atas hukum. Sehingga untuk mewujudkan negara hukum tersebut diperlukan tatanan yang tertib antara lain pengaturan di bidang peraturan perundang-undangan.

Dalam rangka mewujudkan tatanan yang tertib di bidang peraturan perundang-undangan di Indonesia, telah ditetapkan Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 (selanjutnya disebut **UU No. 12/2011**) tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undang sebagaimana telah diubah beberapa kali, terakhir dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022. Berdasarkan Pasal 7 ayat (1) UU No. 12/2011, menyatakan bahwa Jenis dan hierarki peraturan perundang-undangan terdiri atas (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945; (2) Ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat; (3) Undang-Undang/Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang; (4) Peraturan Pemerintah; (5) Peraturan Presiden; (6) Peraturan Daerah Provinsi; dan (7) **Peraturan Daerah** Kabupaten/**Kota**.

Kota Makassar sebagai salah satu pusat ekonomi dan budaya di Indonesia mengalami perkembangan pesat dalam berbagai sektor, termasuk sektor perhubungan. Namun, perkembangan di sektor perhubungan, khususnya transportasi yang menimbulkan dampak terhadap tatanan kota dan lingkungan. Oleh karena itu, diperlukan regulasi yang efektif untuk mengatur penyelenggaraan perhubungan di Kota Makassar, dengan berpedoman pada ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pembangunan sistem transportasi merupakan salah satu sektor yang berperan penting dalam menunjang keberhasilan penyelenggaraan pembangunan perhubungan, terutama dalam mendukung kegiatan perekonomian masyarakat dan perkembangan wilayah atau daerah baik itu daerah pesisir maupun daerah perkotaan. Sistem transportasi yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari sistem penyelenggaraan perhubungan dimaksudkan untuk meningkatkan pelayanan mobilitas

penduduk dan sumber daya lainnya yang dapat mendukung terjadinya pertumbuhan ekonomi di suatu daerah. Di samping itu, transportasi juga memiliki peran penting untuk menciptakan peluang kegiatan yang lain, seperti kegiatan perdagangan antar wilayah dan mengurangi kesenjangan antar wilayah, sehingga mendorong terjadinya pembangunan antar wilayah secara merata. Dengan demikian, penyelenggaraan transportasi dalam konteks pengembangan suatu wilayah dapat menjadi stimulan bagi perkembangan di semua lini atau bidang kehidupan, baik perdagangan, pendidikan, kesehatan, industri maupun sektor-sektor lainnya secara merata di seluruh pelosok wilayah.

Sistem transportasi yang diartikan sebagai “suatu sistem yang terdiri dari sarana dan prasarana yang didukung oleh tata laksana dan sumber daya manusia membentuk jaringan prasarana dan jaringan pelayanan” mempunyai fungsi sebagai penggerak, pendorong dan penunjang pembangunan. Dapat dikatakan bahwa keberhasilan pembangunan sangat tergantung pada peran sektor transportasi. Kerumitan persoalan itu menyatu dengan variabel pertambahan jumlah penduduk yang terus meningkat, jumlah kendaraan bermotor yang bertambah melebihi kapasitas jalan, dan perilaku masyarakat yang masih mengabaikan peraturan berlalu lintas di jalan raya. Kegagalan sistem transportasi mengganggu perkembangan suatu wilayah/kota, memengaruhi efisiensi ekonomi perkotaan, bahkan kerugian lainnya. Isu-isu ketidaksepadanan pun mencuat misalnya, pada tidak meratanya aksesibilitas transportasi di daerah pelosok dan pesisir dapat berakibat pada kesenjangan di bidang sosial.

Oleh karena itu, perwujudan sistem transportasi yang efektif dan efisien merupakan sebuah keniscayaan yang merupakan instrumen pokok dalam kerangka memberikan jaminan pemenuhan hak-hak asasi manusia atas pelayanan publik, hak atas informasi layanan transportasi, hak atas perlindungan terhadap diskriminasi, hak atas aksesibilitas layanan publik berperspektif *Gender Equality, Disability, and Social Inclusion (GEDSI)*, dan yang paling mendasar adalah hak atas keselamatan, keamanan, kenyamanan, kemudahan yang dapat menghubungkan masyarakat dengan pekerjaan, pendidikan dan layanan kesehatan serta kegiatan lainnya.

Hal yang paling mendasar yang perlu diprioritaskan dalam pengembangan sistem mobilitas berkelanjutan adalah perwujudan perspektif *GEDSI* dalam transportasi, karena pada faktanya, pengguna transportasi aktif (*active transport*) dan transportasi publik didominasi oleh kelompok rentan. Di Indonesia, dalam *Sustainable Development Goals (SDGs)* pada poin 11.2., “kelompok rentan dapat didefinisikan

sebagai perempuan, anak-anak, lansia, penyandang disabilitas, dan masyarakat adat” dan hal tersebut sesuai dengan sesuai Rencana Aksi Nasional Hak Asasi Manusia (RAN HAM) 2021-2025. Secara khusus, kelompok rentan dalam konteks transportasi perkotaan dapat didefinisikan sebagai perempuan, anak-anak, penyandang disabilitas, dan lansia.

Sehubungan dengan hal tersebut, perwujudan instrumen pengelolaan sistem mobilitas berkelanjutan merupakan sebuah kebutuhan yang memberikan kontribusi positif terhadap keberlanjutan ekonomi, sosial budaya, dan lingkungan hidup dan pembangunan iklim dari komunitas yang dilayani yang tentunya pada tataran implementasinya diperlukan sinergi dengan perkembangan teknologi informasi sehingga embrio yang dihasilkan dapat mewujudkan sistem transportasi *smart, integrated, and sustainable* sebagai solusi mengatasi masalah-masalah kronis dari transportasi perkotaan diantaranya kemacetan, polusi udara, produksi emisi karbon, pemborosan bahan bakar minyak (BBM), efisiensi waktu jam kerja yang terbuang di jalan serta dinamika lainnya.

Konsep mobilitas berkelanjutan diharapkan dapat menjadi embrio yang melahirkan kedekatan pada sistem transportasi publik, aksesibilitas berperspektif *GEDSI* dengan tetap memerhatikan karakteristik dan kebutuhan kota sebagai penunjang mobilitas berkelanjutan menjadi isu penting dalam upaya Indonesia mengurangi emisi gas rumah kaca dan menciptakan lingkungan yang lebih sehat, seiring dengan urbanisasi yang cepat sehingga kebutuhan akan sistem transportasi yang efisien dan ramah lingkungan semakin mendesak.

Mobilitas berkelanjutan merupakan kunci untuk mengurangi emisi dan menciptakan lingkungan yang lebih sehat, melalui penggunaan kendaraan listrik, pengembangan infrastruktur pengisian dan investasi dalam transportasi umum ramah lingkungan tantangan infrastruktur dan kesadaran masyarakat perlu melalui kerjasama antara stakeholder pemerintah, sektor swasta, dan masyarakat.

Hal tersebut sejalan dengan kesadaran masyarakat akan kebutuhan transportasi publik yang aman, nyaman, cepat dan andal, semakin meningkat. Diperlukan respon yang cepat dari pemerintah (pemerintah daerah) untuk menjawab tuntutan tersebut. Sayangnya, saat ini pemerintah masih berkutat dan terjebak dengan masalah pembagian kewenangan dalam urusan perhubungan serta tanggung jawab yang sering tumpang tindih. Alhasil, penyelenggaraan perhubungan publik belum bisa diselenggarakan secara maksimal. Transformasi bentuk penyelenggaraan pelayanan publik yang sudah terjadi pada saat

reformasi, ternyata belum membawa dampak yang signifikan. Perkembangan dan tuntutan zaman yang semakin dinamis justru menambah kompleksitas permasalahan pada saat ini, namun belum dapat dijawab dengan sekadar bertransformasi. Tidak heran, saat ini terjadi dilema antara negara dan juga badan penyelenggara transportasi publik karena menumpuknya masalah disaat masyarakat semakin membutuhkan. Tumpang tindihnya kewenangan dan saling lempar tanggung jawab merupakan wujud dilema yang diperlihatkan oleh pemerintah. Keraguan negara dalam menentukan arah kebijakan pendukung sistem transportasi publik sudah ditunjukkan pascareformasi berjalan. Hal ini jelas berakibat kepada inkonsistensi kualitas pelayanan publik, yang menyebabkan masyarakat menjadi korbannya. Pada akhirnya, konsepsi *governance* menjadi obat penawar atas kompleksnya permasalahan dalam penyelenggaraan transportasi publik sebagai bagian dari penyelenggaraan urusan perhubungan. Sambil merajut ulang hubungan antar aktor, negara berusaha meletakkan kembali peranan dan tanggung jawabnya. Walaupun penerapan konsep *governance* dan turunannya dibayang-bayangi kekhawatiran akan pergeseran dan reduksi fungsi negara, namun negara harus tetap bertanggung jawab memastikan pelayanan transportasi publik berjalan sesuai dengan konstitusi dan juga menjaga kualitasnya.

Sekaitan dengan hal tersebut di atas, pentingnya perwujudan pembangunan sistem transportasi yang merupakan bagian dari penyelenggaraan urusan perhubungan di Kota Makassar merupakan sebuah keharusan yang bersifat mendesak karena Kota Makassar itu sendiri merupakan salah satu kota metropolitan di Indonesia dan sekaligus sebagai ibu kota Provinsi Sulawesi Selatan yang merupakan kota terbesar kelima berdasarkan jumlah penduduk di Indonesia dan peringkat pertama terbesar di kawasan timur Indonesia, dan sebagai pusat pelayanan di Kawasan Indonesia Timur (KIT). Kota Makassar juga berperan sebagai pusat perdagangan dan jasa, pusat kegiatan industri, pusat kegiatan pemerintahan, simpul jasa angkutan barang dan penumpang baik darat, penyebrangan laut maupun sungai dan udara dan juga merupakan pusat pelayanan pendidikan dan kesehatan.

Meskipun demikian, pada kenyataannya pertumbuhan kota Makassar yang tumbuh secara dinamis, tumbuh secara masif menjadi daerah hunian yang sangat padat, jumlah penduduk yang bekerja mencapai 3,774,924 orang (Tatralog 2023) sehingga kondisi tersebut perlu diimbangi dengan laju sarana transportasi (moda) dan infrastruktur pendukungnya, permasalahan pun semakin pelik saat masyarakat lebih dominan memilih menggunakan moda transportasi pribadi, sehingga

pertumbuhan kendaraan pribadi tidak sebanding dengan kemampuan pengelolaan dan pengawasan penggunaan daerah milik jalan, ditambah lagi *culture* (budaya) masyarakat yang kurang disiplin mematuhi rambu-rambu lalu lintas, rendahnya kesadaran dalam mematuhi Peraturan Wali Kota tentang larangan parkir, luas lahan parkir tidak sebanding dengan kebutuhan parkir sepeda motor dan mobil sehingga masyarakat terdorong memilih parkir tanpa memerhatikan kaidah parkir, sehingga dampak yang terjadi terjadinya penurunan kecepatan kendaraan dan akhirnya terjadi kemacetan dan bahkan terjadinya kecelakaan lalu lintas.¹ Jadi, penting diperhatikan adanya integrasi transportasi di kota Makassar. Tingkat integrasi transportasi mengukur seberapa baik berbagai moda transportasi (seperti bus, kereta, sepeda, kendaraan pribadi, dan lain-lain) terhubung dan saling melengkapi dalam suatu sistem transportasi. Semakin tinggi tingkat integrasi, semakin mudah dan nyaman bagi masyarakat untuk berpindah dari satu moda ke moda lainnya²

Sekaitan dengan hal tersebut dampak yang ditimbulkan dari kemacetan di antaranya menurunnya mobilitas masyarakat yang berakibat merugikan semua pihak, hasil studi yang dilakukan oleh Departemen Perencanaan Wilayah Kota Universitas Hasanuddin tahun 2024 bahwa total biaya transportasi di Makassar mencapai 21 Miliar rupiah per hari atau ekuivalen dengan 7,7 Triliun rupiah per tahun. Besarnya pengeluaran masyarakat akan transportasi di Kota Makassar jauh di atas dari total Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Makassar, tercatat capaian pada tahun 2023 mencapai, 1,5 Triliun. Selain itu dampak lain yang ditimbulkan bukan hanya pada kerugian secara finansial tapi juga kerugian atas efisiensi waktu, pemborosan waktu, energi, polusi udara, dan penurunan produktivitas kerja, aktivitas ekonomi masyarakat terhambat dan menimbulkan biaya tinggi sehingga kesejahteraan sosial pun turut melemah. Akumulasi dari dampak yang ditimbulkan kemudian adalah kondisi mobilitas masyarakat kota semakin memburuk yang berimplikasi pada kenaikan harga bahan baku kebutuhan industri, harga bahan pokok semakin naik, tekanan inflasi meningkat, dan target menurunkan jumlah angka kemiskinan menuju Indonesia Emas 2045 pun semakin terhambat.

Sekaitan dengan hal tersebut, hal yang tak kalah penting untuk menjadi perhatian bersama yaitu tentang sistem transportasi penyeberangan sungai dan laut di Kota Makassar, di mana Kota

¹ Jusman Hattu, Analisis Dinamika Transportasi, 2024. www.facebook.com

² Jusman dan Lucky Caroles. 2024, *Tematik Tren Transportasi Kota Makassar: Pokok Pikiran Tentang Transportasi di Kota Makassar*, Jawa Tengah: Wawasan Ilmu, hal. 92

Makassar memiliki pulau-pulau kecil dengan berbagai potensi dan keunikan yang dimiliki pada masing-masing pulau tersebut, faktanya hingga saat ini baru sebagian kecil yang dikelola dan dikembangkan, sarana dan prasarana yang terdapat di pulau tersebut pun masih sangat minim, dikarenakan dalam sehari hanya sekali saja tersedia penyeberangan antar pulau. Ada 11 pulau kecil yang berada di wilayah Kota Makassar yakni, pulau Lanjukang, pulau Langkai, pulau Lumu-Lumu, pulau Bonetampung, pulau Kodingareng Keke, pulau Samalona, pulau Barrang Lompo, pulau Kodingareng Lompo, pulau Barrang Caddi, pulau Lae-lae, dan pulau Kayangan. Dari 11 pulau tersebut baru 5 pulau yang tersedia transportasi regular yakni pulau Barrang Lompo, pulau Barrang Caddi, pulau Kodingareng Lompo, pulau Lae-lae, dan pulau Kayangan minim moda transportasi yang ada sehingga aksesibilitas antar pulau-pulau kecil yang berada di wilayah Kota Makassar masih kurang terpenuhi.

Implikasi dari minimnya ketersediaan sarana dan prasana penyeberangan tersebut, menyebabkan terjadinya berbagai dinamika penyeberangan sarana yang belum berstandarisasi terhadap kenyamanan, keamanan, dan keselamatan sehingga angka kecelakaan terhadap penyeberangan pulau dan sungai di Kota Makassar pun tak dapat dielakkan, selain fasilitas yang tersedia sama sekali tidak dapat mengakomodasi kepentingan dan kebutuhan penyandang disabilitas/keompok rentan sehingga beberapa gambaran singkat tersebut perlu menjadi perhatian dan kerja sama antara beberapa *stakeholder* dalam mewujudkan sistem transportasi penyeberangan yang aman, nyaman yang tentunya berperspektif *GEDSI*.

Oleh karenanya, dalam kaitannya dengan perwujudan sistem transportasi berkelanjutan dan ramah lingkungan di Kota Makassar saat ini, dipandang perlu untuk segera diwujudkan dalam kerangka menyelesaikan segala dinamika transportasi. Hal tersebut sejalan dengan amanah dari Pasal 17 UUD 1945, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 (selanjutnya disebut **UU No. 22/2009**) tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 (selanjutnya disebut **UU No. 23/2014**) tentang Pemerintahan Daerah yang kemudian dalam tataran yang lebih ekspilisit, perwujudan mobilitas berkelanjutan tersebut merupakan bagian dari Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Makasar sebagaimana tertuang dalam Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 7 Tahun 2024 (selanjutnya disebut **Perda No. 7/2024**) tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Makassar Tahun 2024-2043 dimana peran pemerintah daerah dalam perwujudan sistem transportasi merupakan sebuah tanggung jawab dan wewenang yang melekat

padanya. Tata ruang³ merupakan bidang studi yang kompleks dan interdisiplin yang mengkaji pengaturan dan penggunaan ruang geografis untuk mencapai tujuan pembangunan yang berkelanjutan. Ilmu ini memiliki cakupan yang luas dan melibatkan berbagai aspek, antara lain aspek fisik, aspek sosial dan ekonomi, aspek lingkungan, aspek infrastruktur, dan aspek perencanaan dan peraturan.

Berdasarkan hal tersebut, didasari pada harapan dan cita hukum yang hendak diwujudkan, yang kemudian tidak selaras dengan fakta yang terjadi sehingga diperlukan sebuah instrumen kebijakan hukum daerah yang diharapkan dapat mengakomodasi dan menjadi payung hukum dalam menyelesaikan segala kebutuhan, segala permasalahan transportasi di kota Makassar sehingga didasarkan pada beberapa pertimbangan tersebut, diperlukan sebuah pengkajian komprehensif tentang pentingnya sebuah rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan, sehingga diharapkan kajian akademis ini dapat menjadi pedoman dan rujukan dalam penyusunan, pembahasan, dan penetapan rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan.

B. Identifikasi Masalah

Berdasarkan uraian dalam latar belakang permasalahan di atas, maka identifikasi masalah dalam naskah akademik ini sebagai berikut:

1. Apakah yang menjadi landasan hukum dan kerangka pemikiran terhadap rancangan Peraturan Daerah Kota Makassar tentang Penyelenggaraan Perhubungan?
2. Pokok-pokok materi apakah saja yang ada dan harus ada dalam rancangan Peraturan Daerah Kota Makassar tentang Penyelenggaraan Perhubungan?
3. Bagaimanakah keterkaitannya dengan peraturan perundang-undangan lainnya sehingga jelas kedudukan dan ketentuan yang diaturnya?
4. Apakah yang menjadi bahan dan data untuk melengkapi argumentasi yang ada dalam penyusunan rancangan Peraturan Daerah Kota Makassar tentang Penyelenggaraan Perhubungan?
5. Apakah yang menjadi pertimbangan atau landasan filosofis, sosiologis, dan yuridis atas penyusunan rancangan peraturan daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan?
6. Apakah yang menjadi sasaran yang akan diwujudkan, ruang lingkup pengaturan, jangkauan, dan arah pengaturan Peraturan Daerah Kota Makassar tentang Penyelenggaraan Perhubungan?

³ Lucky Caroles. 2024, *Transportasi Dalam Tata Ruang*, edisi 1, Jawa Tengah: Wawasan Ilmu, hal. 22-38

C. Tujuan dan Kegunaan Penyusunan Naskah Akademik

Penyusunan Naskah Akademik ini bertujuan untuk memberikan kajian dari aspek filosofis, sosiologis, dan yuridis tentang urgensi pengaturan Peraturan Daerah Kota Makassar tentang Penyelenggaraan Perhubungan. Deskripsi terhadap urgensi Pemerintah Kota Makassar mengatur Penyelenggaraan Perhubungan yang ditetapkan dalam suatu regulasi daerah dan diharapkan dapat menjadi bahan pertimbangan bagi Pemerintah Daerah Kota Makassar untuk memberikan masukan, pendapat, dan persetujuan terhadap rancangan Peraturan Daerah Kota Makassar tentang Penyelenggaraan Perhubungan menjadi Peraturan Daerah. Dengan demikian, **tujuan penyusunan** Naskah Akademik:

1. memberikan analisis sebagai suatu kajian hukum yang memuat konsep-konsep, gagasan, dan pemikiran dasar yang dapat digunakan sebagai pertimbangan dan dapat dijadikan dasar dalam mewujudkan penetapan Peraturan Daerah Kota Makassar tentang Penyelenggaraan Perhubungan untuk mendukung kelancaran pelaksanaan tugas pemerintahan daerah dan percepatan atau akselerasi peningkatan pelayanan publik dalam Penyelenggaraan Perhubungan bagi masyarakat.
2. memberikan argumentasi akademik dan/atau dasar pemikiran serta urgensi dalam penyusunan Peraturan Daerah Kota Makassar tentang Penyelenggaraan Perhubungan.
3. mewujudkan keselarasan dan harmonisasi antara berbagai peraturan perundang-undangan yang menjadi dasar penetapan Peraturan Daerah Kota Makassar tentang Penyelenggaraan Perhubungan.

Adapun **kegunaan** penyusunan naskah akademik:

1. Memberikan argumentasi dari aspek filosofis, yuridis, dan sosiologis dalam penyusunan rancangan Peraturan Daerah Kota Makassar tentang Penyelenggaraan Perhubungan.
2. menjadi acuan bagi perumusan rancangan Peraturan Daerah Kota Makassar tentang Penyelenggaraan Perhubungan;
3. memudahkan di dalam melakukan sinkronisasi dan harmonisasi pada penjabaran materi pengaturan di dalam pasal-pasal rancangan peraturan daerah, dengan memberikan gambaran kondisi eksisting potensi dan permasalahan dalam Penyelenggaraan Perhubungan, serta memuat isu-isu strategis sebagai tantangan dan peluang yang perlu diantisipasi dalam Penyelenggaraan Perhubungan di Kota Makassar.

D. Metode Penelitian

Metode penelitian yang digunakan dalam penyusunan Naskah Akademik ini dikualifikasikan ke dalam penelitian hukum normatif atau yuridis normatif, dengan menganalisis data dan fakta. Analisis ini dilakukan dengan menganalisis data dan fakta secara langsung di lapangan. Selanjutnya, informasi-informasi yang diperoleh digunakan untuk memahami apa yang terjadi di masa sekarang dan kecenderungannya, serta mencari solusi agar tidak terjadi di masa yang akan datang. Metode ini dilandasi oleh sebuah teori bahwa hukum yang baik adalah hukum yang juga berdasarkan pada kenyataan yang ada dalam masyarakat, bukan semata-mata merupakan kehendak penguasa.

Secara sistematis, penyusunan naskah akademik melalui tahapan yang runtut dan teratur. Tahapan yang dilakukan meliputi:

1. identifikasi fakta di lapangan mengenai penyelenggaraan perhubungan di Kota Makassar.
2. sistematisasi fakta menjadi rumusan potensi dan permasalahan.
3. inventarisasi bahan kebijakan yang berkaitan dengan penyelenggaraan perhubungan.
4. sistematisasi bahan-bahan kebijakan yang berkaitan dengan penyelenggaraan perhubungan.
5. Perancangan dan penulisan.

Rangkaian tahapan dimulai dengan inventarisasi dan identifikasi terhadap potensi dan permasalahan yang dihadapi dalam penyelenggaraan perhubungan di Kota Makassar. Selanjutnya, dilakukan inventarisasi sumber bahan kebijakan yang relevan, yaitu peraturan perundang-undangan. Langkah berikutnya melakukan sistematisasi keseluruhan bahan kebijakan yang ada. Proses sistematisasi ini juga diberlakukan terhadap asas hukum, teori-teori, konsep-konsep, serta bahan rujukan lainnya. Rangkaian tahapan tersebut dimaksudkan untuk memberikan kemudahan dalam pengkajian dari permasalahan penyelenggaraan perhubungan di Kota Makassar. Melalui rangkaian tahapan ini diharapkan mampu memberi rekomendasi yang mendukung perlunya reinterpretasi dan reorientasi pemahaman terhadap sistem pelayanan dan pemberian perizinan dalam penyelenggaraan perhubungan.

BAB II

KAJIAN TEORETIS DAN PRAKTIK EMPIRIS

A. Kajian Teoretis

1. Penyelenggaraan Perhubungan

Penyelenggaraan Perhubungan di daerah merupakan bagian dari sistem transportasi nasional yang mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan ekonomi, pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, serta akuntabilitas penyelenggaraan pemerintahan daerah untuk mewujudkan kesejahteraan umum yang dapat mendorong produktivitas masyarakat untuk meningkatkan perekonomian, standar hidup, dan daya saing masyarakat, sehingga tercipta sebuah kehidupan masyarakat yang sejahtera dan bermartabat.

Dalam mewujudkan penyelenggaraan perhubungan, dilaksanakan dengan sistem transportasi yang berperan dalam memfasilitasi pergerakan barang dan manusia dari satu tempat ke tempat lain, membentuk suatu jaringan vital yang menghubungkan masyarakat secara global. Melalui berbagai sudut pandang, para ahli telah memberikan definisi yang bervariasi mengenai konsep transportasi⁴ sebagaimana diuraikan sebagai berikut:

- a. Menurut Morlok (1978), transportasi adalah aktivitas yang melibatkan pemindahan atau pengangkutan sesuatu dari satu lokasi ke lokasi lainnya, menciptakan jaringan konektivitas yang vital bagi perkembangan ekonomi dan sosial.
- b. Bowersox (1981), memandang transportasi sebagai proses perpindahan barang atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lain, di mana produk disampaikan ke lokasi tujuan yang diperlukan, dengan atau tanpa menggunakan sarana transportasi.
- c. Steenbrink (1974), menggambarkan transportasi sebagai perpindahan orang atau barang menggunakan alat atau kendaraan, melewati jarak geografis yang terpisah, memfasilitasi pertukaran dan interaksi antara berbagai komunitas ⁴⁾
- d. Menurut Papacostas (1987), transportasi adalah suatu sistem yang terdiri dari fasilitas, arus, dan sistem kontrol, memungkinkan pergerakan orang atau barang secara efisien untuk mendukung berbagai aktivitas manusia.

⁴ Mantrans, Definisi Transportasi menurut beberapa ahli, <https://transportasi.ulbi.ac.id/page/berita/definisi-transportasi:-menurut-beberapa-ahli>, diakses 10 Desember 2024

- 5) Tamin (1997) melihat transportasi sebagai suatu sistem yang melibatkan prasarana dan sistem pelayanan, memungkinkan mobilitas penduduk dan pergerakan barang di seluruh wilayah, serta memberikan akses ke berbagai daerah.
- 6) Salim (2000) menekankan bahwa transportasi melibatkan pemindahan barang dan penumpang, yang mencakup unsur pergerakan dan perubahan fisik dari satu tempat ke tempat lain.
- 7) Nasution (2008) memandang transportasi sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan, menciptakan jalur komunikasi yang penting dalam menghubungkan berbagai wilayah.
- 8) Widari (2010) menyatakan bahwa transportasi adalah proses pergerakan manusia dan barang dari satu tempat ke tempat lain dengan bantuan manusia atau mesin, memungkinkan pencapaian tujuan dengan waktu dan biaya yang optimal.

Dari berbagai sudut pandang tersebut, **transportasi** didefinisikan sebagai suatu sistem atau proses yang memungkinkan pergerakan manusia dan barang untuk mencapai tujuan tertentu dengan efisien, efektif, dan aman. Definisi-definisi tersebut mencerminkan pentingnya transportasi dalam mendukung mobilitas manusia, pertumbuhan ekonomi, dan integrasi sosial di seluruh dunia.

Sistem transportasi tidak hanya terdiri dari unsur-unsur fisik dan organisasi yang saling berinteraksi untuk menghasilkan peluang transportasi, tetapi juga permintaan yang mengambil keuntungan dari kesempatan tersebut untuk perjalanan dari satu tempat ke tempat lain. Permintaan perjalanan ini, pada gilirannya merupakan hasil dari interaksi diantaranya adalah kegiatan ekonomi dan sosial yang terletak di daerah tertentu. Jadi sistem transportasi dapat didefinisikan sebagai seperangkat elemen dan interaksi antara elemen tersebut yang menghasilkan permintaan untuk perjalanan dalam daerah tertentu dan penyediaan transportasi untuk memenuhi permintaan tersebut.⁵

Peranan transportasi adalah sangat penting yaitu sebagai sarana penghubung, mendekatkan, dan transportasi menciptakan guna tempat (*place utility*) dan guna waktu (*time utility*), karena nilai barang menjadi lebih tinggi di tempat tujuan dibandingkan di tempat asal, selain dari itu barang tersebut diangkut cepat sehingga sampai di tempat tujuan tepat waktu untuk memenuhi kebutuhan.

⁵ Ennio Cascetta. (2009). *Transportation Systems Analysis: Models and Applications* (Vol. 29). Springer Science & Business Media, hal. 742

Transportasi merupakan kegiatan jasa pelayanan (*services activities*). Jasa transportasi diperlukan untuk membantu kegiatan sektor-sektor lain, seperti sektor pertanian, sektor perindustrian, sektor pertambangan, sektor perdagangan, sektor konstruksi, sektor keuangan, sektor pemerintahan, transmigrasi, pertahanan keamanan dan lainnya untuk mengangkut barang dan manusia dalam kegiatan pada masing-masing sektor tersebut. Oleh karena itu, jasa transportasi dikatakan sebagai *derived demand* atau permintaan yang diderivasi atau turunan, artinya permintaan jasa transportasi bertambah karena diperlukan untuk melayani berbagai kegiatan ekonomi dan pembangunan yang meningkat.

Menurut Nasution (2008) terdapat unsur-unsur pengangkutan/transportasi⁶ meliputi:

- a. ada muatan yang diangkut.
- b. tersedia kendaraan sebagai alat angkutannya.
- c. jalanan/jalur yang dapat dilalui.
- d. ada terminal asal dan terminal tujuan.
- e. tersedianya sumber daya manusia dan organisasi atau manajemen yang mengatur.

Adapun tujuan utama dari transportasi adalah untuk memperlancar pergerakan dan distribusi, sehingga menghubungkan wilayah yang berbeda, meningkatkan konektivitas, dan memfasilitasi pertumbuhan ekonomi.

Dari sudut pandang perkembangan ekonomi daerah, tujuan transportasi adalah sebagai berikut:

- a. meningkatkan pendapatan daerah disertai dengan distribusi yang merata antara penduduk.
- b. meningkatkan jenis dan jumlah barang jadi dan jasa yang dapat dihasilkan pada konsumen, industri, dan pemerintah.
- c. mengembangkan industri daerah yang dapat menghasilkan devisa serta mensuplai pasaran dalam negeri.
- d. menciptakan dan memelihara tingkatan kesempatan kerja bagi masyarakat.

Menurut Sjachran, transportasi merupakan kegiatan yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat Indonesia, berangkat dari kesadaran akan pentingnya peran transportasi, angkutan dan angkutan umum, maka perlu untuk dapat mewujudkan pelayanan transportasi yang memenuhi pelayanan transportasi yang tertib,

⁶ Nasution, M. N. (2008). *Manajemen Transportasi, edisi ketiga*. Jakarta: Ghalia Indonesia, hal. 102

nyaman dan berkecepatan tinggi yang diselenggarakan secara terpadu secara nasional.⁷

Kebutuhan akan transportasi timbul dari kebutuhan manusia. Transportasi dapat diartikan sebagai kegiatan yang memungkinkan perpindahan barang dan atau manusia dari suatu tempat ke tempat lain. Setiap transportasi mengakibatkan terjadinya perpindahan dan pergerakan yang berarti terjadi lalu lintas.

Papacostas⁸ mengatakan bahwa di dalam sistem transportasi dapat digolongkan ke dalam tiga kategori besar, yaitu:

- a. Transportasi Darat:
 - 1) Jalan Raya; dan
 - 2) Jalan Kereta Api.
- b. Transportasi Udara:
 - 1) Domestik; dan
 - 2) Internasional.
- c. Transportasi Air:
 - 1) Pedalaman;
 - 2) Pesisir Pantai; dan
 - 3) Laut.

2. Angkutan Umum

Angkutan Umum adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Termasuk dalam pengertian angkutan umum adalah angkutan kota (bus, minibus, dan sebagainya), kereta api, angkutan air, dan angkutan udara.

Tujuan utama dari keberadaan angkutan umum adalah menyelenggarakan pelayanan yang baik dan layak bagi masyarakat yaitu aman, cepat, murah dan nyaman, mengurangi tingkat kemacetan, membuka lapangan kerja serta pengurangan volume lalu lintas kendaraan pribadi.

Angkutan umum bersifat massal sehingga biaya angkut dapat dibebankan kepada lebih banyak orang atau penumpang sehingga biaya per penumpang dapat ditekan serendah mungkin. Angkutan umum massal memiliki trayek dan jadwal keberangkatan yang tetap.

⁷ Basah Sjachran dalam H. Abdul Karim, Lis Lesmini, Desy Arum Sunarta, Ade Suparman, dkk. Manajemen Transportasi. Cendekia Mulia Mandiri, 2023, hal. 98

⁸ Setiawati, N. (2018). Identifikasi Tingkat Pelayanan Jalan (*Level of Service*) di Ruas Jalan Jendral Soedirman Kabupaten Purbalingga (Doctoral Disertation, UNDIP).

Pelayanan angkutan umum penumpang akan berjalan dengan baik apabila tercipta keseimbangan antara ketersediaan dan permintaan.⁹

Menurut Nasution, terdapat beberapa faktor yang memengaruhi permintaan atau pemilihan jasa angkutan umum¹⁰, yakni sebagai berikut:

- 1) sifat-sifat dari muatan;
- 2) biaya transport;
- 3) pendapatan pemakai jasa angkutan;
- 4) kecepatan angkutan;
- 5) kualitas pelayanan; dan
- 6) citra perusahaan angkutan.

Berdasarkan UU No. 22/2009 Pasal 142, jenis pelayanan angkutan umum terdiri atas:

- a.** angkutan lintas batas negara, yaitu angkutan dari satu kota ke kota lain yang melewati lintas batas negara dengan menggunakan mobil bus umum yang terikat dalam trayek.
- b.** angkutan antarkota antarprovinsi, yaitu angkutan dari satu kota ke kota lain yang melalui daerah kabupaten/kota yang melewati satu daerah provinsi yang terikat dalam trayek.
- c.** angkutan antarkota dalam provinsi, yaitu angkutan dari satu kota ke kota lain antardaerah kabupaten/kota dalam satu daerah provinsi yang terikat dalam trayek.
- d.** angkutan perkotaan, yaitu angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam kawasan perkotaan yang terikat dalam trayek. Kawasan perkotaan yang dimaksud berupa: kota sebagai daerah otonom, bagian daerah kabupaten yang memiliki ciri perkotaan, atau kawasan yang berada dalam bagian dari dua atau lebih daerah yang berbatasan langsung dan memiliki ciri perkotaan.
- e.** angkutan pedesaan, yaitu angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam satu daerah kabupaten yang tidak bersinggungan dengan trayek angkutan perkotaan.

Dari sudut pandang moda/kendaraan yang biasa digunakan sebagai angkutan umum terdiri dari berbagai macam tipe, antara lain:

- 1) *Bus Rapid Transit* (BRT) adalah adalah sebuah sistem transportasi berbasis bus yang beroperasi dalam suatu koridor dengan memanfaatkan salah satu jalur pada jalan utama sebagai

⁹ Djakfar, L., Indriastuti, A. K., & Nasution, A. S. B. (2010). Studi Karakteristik dan Model Pemilihan Moda Angkutan Mahasiswa Menuju Kampus (Sepeda Motor atau Angkutan Umum) di Kota Malang. *Rekayasa Sipil*, 4 (1), 37-51, hal. 59

¹⁰ Nasution, M. N. (2008). *Manajemen Transportasi*, hal. 134

jalur khususnya, yang tidak mengizinkan kendaraan lain memasuki jalur tersebut. *BRT* juga didefinisikan sebagai sistem transportasi yang memiliki kualitas tinggi baik dari segi keamanan, kenyamanan, ketepatan waktu, infrastruktur, dan juga sistem transportasi yang terjadwal. *BRT* menawarkan mobilitas, biaya terjangkau, jalur khusus, halte yang tertutup, sistem pembayaran di halte bus dan sistem informasi yang baik bagi penumpang. *BRT* dapat dikatakan sebagai sebuah sistem yang mengintegrasikan antara fasilitas, pelayanan, dan kenyamanan yang bertujuan meningkatkan kecepatan, reliabilitas, dan ciri khas dari angkutan bus. Lain kata dari *BRT* adalah *Light Rail Transit (LRT)* dalam bentuk bus, suatu transportasi yang mengombinasikan kualitas transportasi kereta dan fleksibilitas bus.

- 2) *Light Rapid Transit (LRT)* merupakan angkutan umum yang berbentuk kereta pendek yang dioperasikan pada rel listrik khusus dan beroperasi secara *single* untuk tiap modanya.
- 3) *Tram* dapat didefinisikan sebagai salah satu jenis *LRT* yang mempunyai ukuran lebih kecil dibanding *LRT* itu sendiri.
- 4) *Underground Metro* adalah kereta api yang dioperasikan secara khusus di bawah tanah, biasa disebut kereta api bawah tanah.
- 5) *Elevated Rail Transit* adalah kereta yang mempunyai sistem khusus, yang mana operasinya dijalankan dengan struktur layang (*aerial structure*). Kereta ini beroperasi pada jalur khusus yang di atas tanah, biasanya dilokasikan secara khusus.
- 6) *Sub Urban Rail* adalah angkutan yang dijalankan pada jalur khusus dan terpisah dari kendaraan lain dan berjalan pada permukaan jalan. Biasanya *sub urban rail* dioperasikan untuk perjalanan asal-tujuan urban dan sub urban, sehingga perjalanan yang dilakukan relatif lebih panjang dan jauh.
- 7) *Personal Rapid Transit* adalah angkutan yang didasarkan pada sistem angkutan penumpang yang diusahakan untuk mengombinasikan antara kendaraan transportasi publik dan kendaraan transportasi pribadi.

3. Sistem Transportasi Berkelanjutan

Sistem transportasi berkelanjutan merupakan indikator utama terwujudnya penyelenggaraan perhubungan yang efektif dan efisien yang membentuk keterikatan antara penumpang, barang, prasarana dan sarana yang berinteraksi dalam rangka perpindahan orang atau barang yang tercakup dalam suatu tatanan, baik secara alami ataupun buatan/rekayasa.

Sistem penyelenggaraan transportasi berkelanjutan merupakan sistem transportasi dan pergerakan penduduk maupun barang yang dapat menunjang aspek lingkungan, ekonomi dan sosial, tidak menimbulkan dampak negatif yang tidak diantisipasi oleh generasi mendatang. Transportasi Berkelanjutan atau *sustainable transportation* berkembang sejalan dengan munculnya terminologi pembangunan berkelanjutan pada tahun 1987 oleh *World Commission on Environment and Development, United Nation*.

Menurut *Center of Sustainable Transportation in Canada*¹¹ definisi *sustainable transportation* adalah menyediakan akses utama yang diperlukan untuk memastikan bahwa individu dan masyarakat lebih aman dan kompatibel dengan kesehatan manusia dan ekosistem, dengan keadilan antar generasi memungkinkan dapat dioperasikan secara efisien, menyediakan pilihan moda transportasi yang mendukung mobilitas ekonomi, membatasi emisi, serta meminimalkan penggunaan sumber daya alam yang tidak terbarukan, membatasi penggunaan sumber daya alam terbarukan untuk menjaga kualitas, menggunakan dan membatasi bagian-bagiannya, meminimalkan penggunaan lahan dan produksi yang menyebabkan kebisingan.

Selain itu berdasarkan OECD¹², transportasi berkelanjutan suatu transportasi yang tidak menimbulkan dampak yang berbahaya untuk kesehatan masyarakat dan ekosistem, dan memenuhi kebutuhan akan mobilitas secara konsisten. Transportasi Berkelanjutan merupakan salah satu aspek yang berkelanjutan menyeluruh (*global sustainability*) yang memiliki tiga komponen yang saling berhubungan, yakni: lingkungan, masyarakat, dan ekonomi dalam interaksi tersebut transportasi memegang peranan penting dengan perencanaan dan penyediaan sistem transportasi harus memerhatikan aspek ekonomi, lingkungan, dan masyarakat.

Adapun tujuan transportasi berkelanjutan yaitu:

- 1) berkontribusi besar untuk mengurangi dampak negatif dari pemanasan global;
- 2) membantu mengurangi emisi berbahaya lainnya. Seperti memberikan resiko kesehatan (mikropartikel dan knalpot diesel);
- 3) membantu meminimalkan dampak pada flora dan fauna saat membangun dan mengembangkan sistem transportasi;

¹¹ Yevdokimov, Y. (2004). *Sustainable Transportation in Canada*. Transportation group research papers, University of New Brunswick, hal. 87

¹² Rubenson, K. (2008). *OECD Education Policies and World Hegemony*. The OECD and Transnational Governance, 242-259, hal, 250

- 4) menjadikan transportasi ramah bagi penyandang disabilitas;
- 5) mengurangi kebisingan, membantu menjangkau lebih banyak lokasi, lebih nyaman, dan memungkinkan infrastruktur dan kendaraan mudah didaur ulang.

4. Tata Kelola Penyelenggaraan Perhubungan

Pengelolaan transportasi yang terorganisasi dan memiliki keterkaitan dan keterikatan yang dikelola melalui interaksi antara masyarakat pemerintah daerah sesuai dengan kewenangannya dan sektor swasta agar dapat menciptakan tujuan pembangunan yang optimal.

Tata Kelola Penyelenggaraan Perhubungan merupakan sebuah sistem yang terpadu, sistematis dan saling berkesinambungan, dengan memetakan dalam rencana jangka pendek, jangka menengah, dan rencana jangka panjang, serta hal yang perlu dipertimbangkan dalam tata kelola penyelenggaraan perhubungan di daerah perlu mempertimbangkan isu strategis pembangunan pada sektor pembangunan diantaranya peningkatan aksesibilitas antar wilayah, perkuatan konektivitas antar wilayah, integrasi layanan antar sektor, dan memperkuat layanan transportasi perkotaan.

Berdasarkan pada hal tersebut, untuk mewujudkan tata kelola penyelenggaraan perhubungan di daerah yang optimal diperlukan beberapa tahapan pelaksanaan yang meliputi: perencanaan, perumusan kebijakan teknis, pelaksanaan pelayanan, pembinaan dan pengendalian, dan evaluasi dan Pelaporan Pengawasan.

a. Perencanaan

Perencanaan transportasi merupakan suatu perencanaan kebutuhan prasarana transportasi, seperti jalan, terminal, pelabuhan serta sarana untuk mendukung sistem transportasi yang efisien, aman, lancar, serta berwawasan lingkungan. Dalam menyusun perencanaan penyelenggaraan perhubungan, Pemerintah Daerah harus memerhatikan program perencanaan yang terintegrasi dengan (Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN), (Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN), Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah (RPJPD), Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD), Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) provinsi, Sistem Transportasi Nasional (SISTRANAS), Rencana Tataran Transportasi Nasional (TATRANAS), Rencana Tataran Transportasi Wilayah (TATRAWIL), Rencana Tataran Transportasi Lokal (TATRALOK), dan kebijakan transportasi provinsi dan kebijakan transportasi nasional.

Sehubungan dengan hal tersebut ada beberapa indikator yang perlu diperhatikan dalam menyusun perencanaan transportasi sebagai upaya adaptasi dalam jangka menengah dan jangka panjang, yakni:

- 1) menyusun rencana, kebijakan dan investasi berdasarkan tiga dimensi pembangunan, yakni dimensi pembangunan sosial, dimensi pembangunan ekonomi, dan dimensi pembangunan lingkungan. Hal tersebut dianggap sangat penting karena sistem transportasi perkotaan akan memengaruhi perkembangan sosial dan ekonomi wilayah yang dilayani, dan juga berdampak pada lingkungan terutama dampak dari emisi moda transportasi.
- 2) memadukan rencana transportasi dan mobilitas perkotaan dengan rencana tata ruang kota dan wilayah serta urban design. Transportasi dan rencana guna lahan yang lebih baik dan terkoordinasi yang akan mengurangi kebutuhan perjalanan dan transportasi.
- 3) meningkatkan konektivitas antara kawasan perkotaan, pinggiran kota dan pedesaan, instrumen perencanaan berlandaskan pada pendekatan kota dan kewilayahan yang terpadu untuk mendorong interaksi dan hubungan kota-desa dan memaksimalkan potensinya dalam meningkatkan produktivitas dan kohesi sosial ekonomi dan wilayah.
- 4) merencanakan dan menginvestasikan transportasi dan mobilitas perkotaan yang responsif gender dan usia dan kelompok rentan, perhatian pada kebutuhan transportasi yang berperspektif gender dan usia mendorong penggunaan transportasi umum untuk semua kalangan, rencana dan investasi di dorong untuk menyediakan fasilitas-fasilitas yang responsif gender dan usia serta kelompok rentan dan kenyamanan bersama.
- 5) perencanaan pengembangan jalur transportasi air, perkembangan di darat yang semakin padat perlu ada alternatif pilihan transportasi air, dimana Kota Makassar merupakan kota berkembang dengan memiliki beberapa kepulauan pesisir, dan juga memiliki beberapa sungai dan waduk sehingga sangat berpotensi untuk pengembangan sistem transportasi air.
- 6) merencanakan infrastruktur dan pelayanan transportasi seperti sistem angkutan umum massal, sistem transportasi yang terpadu, sistem transportasi udara dan perkeretaapian, dan infrastruktur pejalan kaki dan pengendara sepeda yang aman,

memadai dan layak dan inovasi berbasis teknologi pada sistem transportasi dan transit untuk mengurangi kemacetan dan polusi, sekaligus untuk meningkatkan efisiensi, konektivitas, kemudahan akses, kesehatan dan lingkungan hidup.

- 7) merencanakan logistik perkotaan, bergesernya konsentrasi penduduk dari pedesaan ke kawasan perkotaan, atau terjadinya proses pengkotaan sebuah desa membuat pertumbuhan ekonomi di perkotaan pun meningkat, peningkatan pertumbuhan ekonomi ini tentu perlu pasokan barang dan komoditas untuk memenuhi sektor industri maupun sektor rumah tangga dengan jenis yang beragam mulai dari pangan, bahan bangunan bahan industri dan lainnya, kondisi ini menyebabkan aktivitas logistik perkotaan semakin meningkat, peningkatan aktivitas logistik perkotaan melibatkan peningkatan arus transportasi barang yang dalam intensitas tinggi berdampak negatif pada kualitas lingkungan seperti polusi yang dihasilkan dari emisi kendaraan, kebisingan dan kemacetan.

Sehubungan dengan hal tersebut, dengan mengacu pada beberapa indikator dalam menyusun dan menetapkan perencanaan penyelenggaraan pembangunan melalui perencanaan penyelenggaraan perhubungan di Kota Makassar meliputi:

- 1) perencanaan kawasan pedestrian dan jalur sepeda;
- 2) perencanaan jaringan angkutan massal dan barang berbasis rel;
- 3) perencanaan jaringan angkutan umum massal dan barang berbasis jalan;
- 4) rencana integrasi antar moda;
- 5) rencana pembangunan berorientasi transit;
- 6) perencanaan pembatasan lalu lintas;
- 7) rencana pembangunan infrastruktur dan sistem transportasi cerdas;
- 8) rencana terminal angkutan jalan;
- 9) rencana pengendalian sistem perparkiran;
- 10) rencana pengendalian angkutan sewa khusus berbasis aplikasi;
- 11) rencana manajemen keselamatan lalu lintas dan angkutan;
- 12) rencana pengembangan sistem perkeretaapian daerah;
- 13) rencana pengembangan sistem pelabuhan;
- 14) rencana pengembangan penyeberangan/pelintasan angkutan sungai danau dan/atau waduk;

- 15) rencana pengendalian sistem logistik perkotaan.
- 16) perencanaan program edukasi, advokasi, dan sosialisasi atas kesadaran publik atas pentingnya akses transportasi massal yang inklusif.

Terhadap perencanaan penyelenggaraan transportasi tersebut kemudian dituangkan dalam beberapa dokumen perencanaan sistem penyelenggaraan perhubungan yang meliputi:

- 1) rencana induk sistem transportasi daerah;
- 2) rencana induk jaringan trayek perkotaan;
- 3) rencana induk perkeretaapian daerah;
- 4) rencana induk pelabuhan;
- 5) rencana induk penyeberangan/pelintasan angkutan sungai danau dan waduk; dan
- 6) rencana induk DLKR/DLKP untuk angkutan sungai danau dan penyeberangan.

Sehubungan dengan hal tersebut, dalam menetapkan perencanaan program penyelenggaraan perhubungan sebagaimana diuraikan di atas, sangat penting dalam mendasarinya dengan memerhatikan isu-isu strategis terkait dinamika transportasi di Kota Makassar. Diantaranya dinamika kemacetan, masih minimnya dan belum terkelolanya sistem transportasi publik berdasarkan SOP dan SPM, serta dinamika penyeberangan pada pulau-pulau di Kota Makassar yang meliputi minimnya bahkan belum terpenuhinya moda transportasi penyeberangan yang tersedia serta yang tak kalah pentingnya adalah pentingnya perumusan perencanaan program dengan memerhatikan instrumen pembangunan berkelanjutan dan berketahanan dengan prinsip wawasan lingkungan dan aksesibilitas terhadap kelompok rentan.

Instrumen pembangunan berkelanjutan dan berketahanan merupakan pembangunan yang memenuhi kebutuhan hidup di masa sekarang dengan mempertimbangkan pemenuhan kebutuhan hidup generasi mendatang. Prinsip utama pembangunan berkelanjutan adalah mempertahankan kualitas hidup bagi seluruh manusia pada masa sekarang dan masa depan secara berkelanjutan. Pembangunan berkelanjutan dilaksanakan dengan prinsip kesejahteraan ekonomi, keadilan sosial dan kelestarian fungsi lingkungan, sehingga pendekatan yang digunakan dalam pembangunan berkelanjutan merupakan pendekatan menyeluruh dengan memerhatikan dampak dari setiap tindakan sosial dan ekonomi terhadap lingkungan hidup, dampak lingkungan hidup harus dihindari dari setiap kegiatan sosial dan ekonomi sehingga

kelestarian fungsi lingkungan tetap terjaga pada masa sekarang dan masa mendatang.

Instrumen Pembangunan Berkelanjutan dan Berketahanan merupakan upaya implementasi perwujudan amanah dari dari Peraturan Presiden Nomor 59 Tahun 2017 (selanjutnya disebut **Perpres No. 59/2017**) tentang Pelaksanaan Pencapaian Tujuan Pembangunan Berkelanjutan dengan tujuan global bagaimana menjadikan kota dan permukiman inklusif aman dan tangguh dan berkelanjutan. Pembangunan yang berkelanjutan¹³ dan tangguh dapat membantu mengurangi ketidaksetaraan sosial dan ekonomi, yang sering kali menjadi akar dari konflik. Prinsip ini membantu dalam membangun masyarakat yang lebih stabil dan inklusif.

Hal tersebut pun sejalan dengan prinsip-prinsip yang diamanahkan dalam *Sustainable Development Goals (SDGs)* yang merupakan kesepakatan pembangunan yang mendorong perubahan-perubahan yang bergeser kearah pembangunan berkelanjutan berdasarkan hak asasi manusia dan kesetaraan untuk mendorong pembangunan ekonomi, sosial dan lingkungan hidup. *SDGs* disepakati pada pertemuan dunia, September 2015, yang berisi 17 tujuan dan 169 target pembangunan berkelanjutan yang memegang prinsip Universal, Integrasi, dan Inklusif untuk meyakinkan bahwa tidak ada satu orang pun di dunia ini yang terlewatkan.

Oleh karenanya, sehubungan dengan hal tersebut dalam tataran implementasi penyusunan perencanaan program penyelenggaraan perhubungan diimplementasikan dalam sistem mobilitas publik yang ramah lingkungan dengan berperspektif *GEDSI*.

Transportasi berkelanjutan dapat diartikan sebagai upaya dalam memenuhi kebutuhan mobilitas transportasi generasi sekarang tanpa mengurangi kemampuan generasi mendatang dalam memenuhi kebutuhan mobilitasnya dalam bertransportasi. Tujuan transportasi berkelanjutan adalah untuk menjamin keterlibatan aspek sosial, ekonomi, dan lingkungan dalam merumuskan kebijakan dalam sektor transportasi.

Sehubungan dengan hal tersebut, hal yang tak kalah penting yang dapat menunjang pengembangan sistem transportasi berkelanjutan adalah “Pejalan Kaki” yang merupakan **komponen penting** yang dapat menentukan keberhasilan sistem transportasi

¹³ Lucky Caroles. 2024. Transportasi Inklusif, Berketahanan dan Berkelanjutan, Jawa Tengah: Wawasan Ilmu

perkotaan, selain tidak menimbulkan dampak lingkungan, penyediaan fasilitas pejalan kaki dan pesepeda menjadi bagian dari konsep “*Non Motorized Transport*”¹⁴, sebagaimana diuraikan sebagai berikut:

- 1) bahwa usaha untuk mendorong keberhasilan sistem angkutan umum yang berperan sebagai akses penghubung (conecting) terhadap transportasi umum seperti angkutan umum, terminal penumpang, stasiun kereta api, dan lebih luas terhadap ruang publik (fasilitas olahraga, taman interaksi warga masyarakat dan sebagainya);
- 2) upaya untuk mewujudkan sebuah sistem transportasi perkotaan yang adil bagi seluruh kalangan masyarakat perkotaan, dimana penyediaan fasilitas pejalan kaki dan pesepeda merupakan salah satu sarana yang ikut berperan dan berkontribusi secara efisien dan efektif sebagai tujuan utama transportasi yang ramah dan rendah karbon.

b. Perumusan Kebijakan Teknis

Kebijakan merupakan arah tindakan yang mempunyai maksud yang ditetapkan oleh seorang aktor atau sejumlah aktor dalam mengatasi suatu masalah atau suatu perubahan¹⁵. Adapun definisi kebijakan menurut Friedrich (1969) dalam Agustino¹⁶:

Kebijakan Publik adalah serangkaian tindakan/kegiatan yang diusulkan oleh seseorang, kelompok atau pemerintah dalam suatu lingkungan tertentu dimana terdapat hambatan-hambatan (kesulitan-kesulitan) dan kemungkinan- kemungkinan (kesempatan-kesempatan) dimana kebijakan tersebut diusulkan agar berguna dalam mengatasinya untuk mencapai tujuan yang dimaksud.

Istilah kebijakan atau sebagian orang mengistilahkan kebijaksanaan seringkali disamakan pengertiannya dengan *policy*. Hal tersebut barangkali dikarenakan sampai saat ini belum diketahui terjemahan yang tepat istilah *policy* ke dalam Bahasa Indonesia. Menurut Hoogerwerf dalam Sjahrir pada hakikatnya pengertian kebijakan adalah semacam jawaban terhadap suatu masalah.

¹⁴ Irafany, S. A., Jinca, M. Y., dkk. (2023). Development of Non-Motorized Transport (NMT) Facilities as Sustainable and Environmentally Friendly Transportation in the Losari Beach Area of Makassar City, South Sulawesi, Indonesia. In IOP Conference Series: Earth and Environmental Science (Vol. 1134, No. 1, p. 012003). IOP Publishing, hal. 103

¹⁵ Puspa, Y. P. (2008). Kamus Hukum Belanda-Indonesia-Inggris. Aneka Ilmu, Semarang, hal. 77

¹⁶ Sutmasa, Y. G. (2021). Memastikan Efektivitas Implementasi Kebijakan Publik. Jurnal Ilmiah Cakrawarti, 4(1), 25-36, hal. 30

Berdasarkan beberapa pengertian tentang kebijakan yang telah dikemukakan oleh para ilmuwan tersebut, kiranya dapatlah ditarik kesimpulan bahwa pada hakikatnya studi tentang *policy* (kebijakan) mencakup pertanyaan: *what, why, who, where, dan how*. Semua pertanyaan itu menyangkut tentang masalah yang dihadapi lembaga- lembaga yang mengambil keputusan yang menyangkut: isi, cara atau prosedur yang ditentukan, strategi, waktu keputusan itu diambil dan dilaksanakan.

Kebijakan angkutan publik perkotaan diletakkan pada pendekatan rasionalitas tentang potensi kemacetan telah terlihat di Kota Makassar sebagai salah satu *hub city* antara wilayah Timur dan Barat di Indonesia. Potensi ini terjadi akibat lonjakan jumlah kendaraan pribadi, sementara angkutan umum kian ditinggalkan karena kualitas layanannya yang kurang memadai dan tidak mampu menjawab tuntutan publik.

Hal ini mengindikasikan perlunya mengangkat berbagai alternatif kebijakan tata kelola transportasi publik dengan pendekatan rasional mewujudkan sistem transportasi publik yang efektif, optimal dan bermanfaat luas. Untuk itu, pilihan sebuah alternatif kebijakan diperlukan guna mengatasi masalah transportasi publik. Pengembangan alternatif kebijakan yang saat ini dapat dilakukan dengan teknik *participatory policy analysis* dalam paradigma analisis kebijakan *deliberatif*.

Suatu teknik analisis kebijakan yang menekankan pada pengembangan alternatif kebijakan dengan melibatkan unsur masyarakat yang terkait dengan kebijakan dalam proses dialog partisipatif untuk mengembangkan alternatif kebijakan.

Proses dialog partisipatif untuk pengembangan alternatif kebijakan tersebut dilakukan dengan memerhatikan aspek *reciprocity, relationship, learning and creativity* di antara aktor kebijakan.

Dengan demikian, agar menyentuh pokok utama persoalan masalah transportasi di Kota Makassar, alternatif kebijakan yang ideal untuk menjawab tuntutan publik akan transportasi publik yang berkualitas dan dapat diandalkan, meliputi:

- 1) perbaikan aspek teknis transportasi, yaitu mengubah basis moda transportasi publik dari angkutan kota (angkot) ke *BRT* atau moda lain yang lebih memadai, mengatur dan menyinergikan trayek dengan moda transportasi publik lainnya dalam sistem transportasi kota yang terpadu dan memperbaiki pola operasional transportasi publik.

- 2) mengusulkan skema manajemen pengelolaan yang akuntabel dan transparan, membuka ruang perubahan pola pengelolaan angkutan publik untuk tidak lagi dikelola oleh privat, namun dikelola bersama oleh masyarakat, pemerintah, dan dunia usaha sesuai analisis dan kajian fisibilitas yang lebih baik.
- 3) pilihan kebijakan yang dipilih, yang akan memberikan ruang bagi masyarakat, badan hukum, badan usaha, dan akademisi untuk lebih terlibat secara langsung dalam proses pengambilan keputusan kebijakan tentang transportasi publik di Kota Makassar.

Sehubungan dengan hal tersebut, penetapan instrumen kebijakan daerah dalam bidang penyelenggaraan perhubungan merupakan sebuah keharusan sebagai pengejawantahan terhadap segala program perencanaan dalam bidang penyelenggaraan perhubungan, dipertegas dengan adanya kekosongan hukum yang mengatur tentang kebijakan teknis di bidang penyelenggaraan perhubungan. Oleh karena perumusan kebijakan teknis di bidang penyelenggaraan perhubungan merupakan suatu hal yang mendasar sebagai pedoman dan legitimasi yuridis pemerintah daerah dalam hal ini Pemerintah Kota Makassar dalam melaksanakan tugas dan wewenangnya dalam bidang penyelenggaraan perhubungan.

Adapun beberapa hal indikator yang perlu dijadikan pertimbangan dalam merumuskan kebijakan teknis di bidang penyelenggaraan perhubungan, meliputi:

- 1) memerhatikan bagaimana aspek kewenangan pemerintah daerah dalam menyelenggarakan urusan di bidang perhubungan sesuai amanat UU No. 23/2014;
- 2) memerhatikan bagaimana sinergi antara perencanaan program penyelenggaraan perhubungan dengan rencana pembangunan nasional dan rencana pembangunan daerah;
- 3) bagaimana merumuskan bentuk penyelenggaraan LLAJ yang meliputi Jaringan LLAJ, terminal, perparkiran, pengujian berkala kendaraan bermotor dan kendaraan bermotor dengan motor penggerak listrik, manajemen rekayasa lalu lintas, manajemen keselamatan lalu lintas, penanggulangan kecelakaan lalu lintas, analisis dampak lingkungan LLAJ, pembatasan kendaraan bermotor, pengendalian sistem logistik perkotaan, peremajaan kendaraan bermotor;
- 4) merumuskan sistem tata kelola perkeretaapian di daerah dengan mengacu pada kewenangan yang dimilikinya;

- 5) merumuskan sistem tata kelola perairan, penyeberangan, dan pembangunan jaringan transportasi air di sungai, danau dan/atau waduk;
- 6) merumuskan tata kelola penerbangan di daerah dengan mengacu pada kewenangan yang dimiliki;
- 7) merumuskan tata kelola angkutan massal dan subsidi angkutan umum;
- 8) merumuskan sistem transportasi daerah dengan sistem manajemen transportasi cerdas;
- 9) merumuskan tentang SOP dan SPM terhadap pelayanan jasa transportasi terhadap kelompok rentan;
- 10) merumuskan tentang instrumen dan strategi tata kelola sistem transportasi berkelanjutan sebagai upaya untuk memitigasi dampak perubahan iklim akibat penggunaan transportasi yang tidak terorganisasi terhadap penyelenggaraan perhubungan dalam;
- 11) merumuskan pentingnya implementasi sistem informasi dan komunikasi dalam penyelenggaraan perhubungan di daerah;
- 12) merumuskan SOP dan SPM terhadap penyediaan jasa transportasi perkotaan di daerah;
- 13) merumuskan sistem kelembagaan yang mempunyai peranan penting dalam tata kelola sistem transportasi perkotaan sistem informasi dan komunikasi;
- 14) merumuskan tentang pentingnya partisipasi publik dan kerjasama antar stakeholder dalam mewujudkan sistem transportasi yang efektif dan efisien;
- 15) merumuskan pengembangan sarana infrastruktur perkotaan;
- 16) merumuskan sistem pembiayaan dan pengelolaan sistem transportasi daerah; dan
- 17) merumuskan pentingnya pengawasan dan pengendalian terhadap penyelenggaraan sistem transportasi daerah.

c. Pelaksanaan Program Pelayanan

- 1) Prinsip Implementasi Pelaksanaan Program Pelayanan Transportasi Perkotaan

Perwujudan program penyelenggaraan perhubungan merupakan implementasi terhadap perencanaan program penyelenggaraan perhubungan yang kemudian ditegaskan dalam kebijakan teknis daerah sebagai pedoman dan legitimasi yuridis dalam melaksanakan segala program di bidang penyelenggaraan perhubungan.

Pelaksanaan program tersebut dimanifestasikan dalam bentuk pelayanan dan pemenuhan atas kebutuhan masyarakat dalam bermobilitas sehingga penting untuk memerhatikan lalu lintas manusia dan barang dengan menekankan pada upaya untuk mengubah cara masyarakat menggunakan jalan, selain menyediakan sistem transportasi umum yang baik dan murah juga memungkinkan penghuni kota untuk dapat merencanakan perjalanan mereka secara fleksibel baik dengan kendaraan roda dua maupun roda empat, kereta api sehingga transportasi dapat mudah diakses dan hemat biaya. Dalam tataran implementasi penyelenggaraan perhubungan di Kota Makassar ada beberapa indikator mendasar yang perlu di perhatikan yakni sebagai berikut:

- 2) Pelaksanaan Program yang Berorientasi pada Peningkatan Keselamatan di Jalan.

Mengacu pada pendekatan sistem keselamatan *United Nation Decade of Action for Road Safety* yang telah diadaptasi di Indonesia dengan diluncurkannya Rencana Umum Nasional Keselamatan Jalan (RUNK) 2011-2035. Prinsip yang diangkat dalam RUNK sesuai dengan prinsip agenda baru perkotaan dalam mewujudkan mobilitas perkotaan yang aman dan berkelanjutan. Keselamatan di jalan dapat ditingkatkan melalui upaya-upaya sebagai berikut:

- 3) Membangun Manajemen Keselamatan Jalan, dengan mengacu pada Instruksi Presiden Nomor 4 Tahun 2013 tentang Program Dekade Aksi Keselamatan Jalan. Manajemen keselamatan jalan memiliki fokus pada:
 - a) penyelarasan dan koordinasi keselamatan jalan;
 - b) protokol kelalulintasan kendaraan darurat;
 - c) riset keselamatan jalan;
 - d) surveilans cedera dan sistem informasi terpadu;
 - e) dana keselamatan jalan;
 - f) kemitraan keselamatan jalan;
 - g) sistem manajemen keselamatan angkutan umum
 - h) memperbaiki keamanan infrastruktur jalan

Infrakstruktur jalan termasuk ruang bagi pejalan kaki dan pesepeda yang baik akan menjamin keselamatan pengguna jalan, perbaikan keamanan infrastruktur jalan dilakukan untuk meningkatkan kualitas perlindungan atas kualitas jaringan jalan untuk kepentingan semua pengguna

jalan terutama yang paling rentan (misalnya pejalan kaki, sepeda dan sepeda motor) perbaikan dilakukan mulai dari perencanaan, desain, konstruksi, dan operasional sehingga infrastruktur jalan tersebut tidak menjadi penyebab kecelakaan lalu lintas atau mampu mengurangi kesalahan dari pengguna jalan.

4) Mengamankan Kondisi Kendaraan

Kondisi kendaraan yang sudah tua tidak jarang menjadi faktor terjadinya kecelakaan baik kendaraan pribadi maupun kendaraan umum, setiap kendaraan yang digunakan di jalan harus menggunakan standar keselamatan yang tinggi sehingga mampu meminimalisasi kejadian kecelakaan yang diakibatkan oleh sistem kendaraan yang tidak berjalan dengan baik, uji tipe maupun uji berkala pada kendaraan perlu dilakukan untuk memastikan kondisi kendaraan yang digunakan aman.

5) Meningkatkan Kesadaran Perilaku Pengguna Jalan

Kesadaran perilaku pengguna jalan menjadi faktor utama bagi keselamatan di jalan namun yang menjadi tantangan terberat adalah menyangkut kebiasaan umum masyarakat, sebagian besar faktor resiko kecelakaan lalu lintas lebih besar karena kelalaian manusia seperti berkendara dengan kecepatan tinggi, mabuk dan mengantuk saat berkendara, tidak menggunakan seat belt (untuk pengguna roda 4), tidak menggunakan helm (pengguna roda 2), menggunakan telephone genggam saat berkendara, berkendara melawan arus dan sebagainya.

Upaya untuk meningkatkan kesadaran perilaku pengguna jalan tersebut dapat dilakukan dengan beberapa program yang komprehensif, penanaman nilai-nilai keselamatan jalan di pusat-pusat pendidikan, menciptakan budaya sadar selamat di jalan dan sosialisasi-sosialisasi keselamatan jalan.

6) Memperbaiki Respon Pascakecelakaan

Peran pemangku kepentingan terkait diperlukan dalam penanganan pascakecelakaan, perbaikan respon pascakecelakaan dilakukan dengan meningkatkan penanganan tanggap darurat pascakecelakaan dan kemampuan sistem pelayanan kesehatan.

- 7) Pelaksanaan program berorientasi pada peningkatan akses transportasi untuk semua orang

Pelaksanaan akses transportasi untuk semua orang dapat dilakukan dengan beberapa hal sebagai berikut:

- a) menerapkan prinsip aman, responsif gender dan usia, terjangkau, mudah diakses dan berkelanjutan
- b) memerhatikan kebutuhan penyandang disabilitas
- c) memerhatikan kebutuhan transportasi untuk penduduk miskin dan mereka yang tinggal di permukiman

- 8) Pelaksanaan Program Berorientasi pada Peningkatan Infrastruktur Pejalan Kaki dan Pesepeda

Pejalan kaki merupakan puncak piramida transportasi kota, jalur beserta infrastruktur pendukungnya seperti trotoar, *ramp*, *zebra cross*, penyeberang swakendali/*pelican crossing*, jembatan/jalan bawah tanah, penyeberangan merupakan fasilitas umum yang harus ada di seluruh kota.

Peningkatan infrastuktur pejalan kaki merupakan implementasi dari Pasal 25 UU No. 22/2009, menyatakan bahwa: “setiap jalan yang digunakan untuk lalu lintas wajib dilengkapi dengan perlengkapan jalan berupa fasilitas pejalan kaki”.

Beberapa upaya yang dapat dilakukan untuk mewujudkan peningkatan infrastuktur **pejalan kaki dan pesepeda**, yaitu:

- a) menerapkan *buffer zone* antara jalan raya dengan trotoar, salah satu alasannya jaranganya masyarakat memilih berjalan kaki karena kondisi trotoar yang ada tidak aman dan nyaman untuk digunakan lebarnya yang terkadang tidak ada batasnya dengan lajur kendaraan bermotor. *Buffer zone* dibutuhkan untuk mengurangi paparan pejalan kaki terhadap lalu lintas kendaraan.
- b) ketersediaan kontrol kendaraan dan pejalan kaki. Kontrol kendaraan dan pejalan kaki perlu diperhatikan untuk meningkatkan kenyamanan pejalan kaki, pejalan kaki akan merasa kesulitan untuk menyeberang pada jalan raya yang cukup lebar, jembatan penyeberangan tidak pada interval yang tepat sehingga terkadang masyarakat pun menyeberang tidak pada tempatnya.
- c) menyediakan pencahayaan dan fasilitas lainnya. Faktor yang dapat meningkatkan kenyamanan pejalan kaki dan pesepeda adalah adanya lampu jalan maupun fasilitas

lainnya seperti tempat sampah, tap water, ruang teduh maupun tempat duduk untuk beristirahat.

- d) ketersediaan penunjuk jalan, arah, maupun penunjuk keselamatan pejalan kaki dan pesepeda, memudahkan pejalan kaki dan pesepeda dalam perjalanan terutama untuk pejalan kaki, petunjuk arah, informasi rute transportasi umum, petunjuk fasilitas umum seperti toilet sangat membantu dan membuat pejalan kaki merasa nyaman dalam melakukan perjalanan.
- e) menyusun rencana induk jalur pejalan kaki dan pesepeda, dalam menyusun rencana induk.

9) Pelaksanaan Program Berorientasi pada Penerapan *Transportation Demand Management*

Mobilitas perkotaan yang berkelanjutan dapat diwujudkan melalui penggunaan kendaraan umum maupun kendaraan tidak bermotor, salah satu isu yang menjadi tantangan saat ini khususnya di Indonesia adalah pembatasan jumlah kendaraan pribadi.

Transportation demand management atau manajemen permintaan transportasi merupakan salah satu solusi yang bertujuan untuk memaksimalkan efisiensi sistem transportasi perkotaan dengan mengurangi kendaraan pribadi dan mendorong moda transportasi yang lebih efektif, sehat dan ramah lingkungan melalui transportasi umum dan kendaraan tidak bermotor.

Beberapa upaya yang perlu dilakukan dalam menerapkan *transportation demand management*, yaitu:

- a) menerapkan konsep smart mobility, yang merupakan konsep pemanfaatan teknologi dalam bidang transportasi secara berkelanjutan, memanfaatkan solusi teknologi informasi dan komunikasi terintegrasi, berkesinambungan dan aman. Smart mobility untuk meningkatkan pelayanan transportasi umum dan mengurangi penggunaan kendaraan pribadi traffic management. Komponen utama dari *Smart Mobility*¹⁷ adalah kendaraan otonom, transportasi berbagi, jaringan transportasi cerdas, infrastruktur, big data dan analitik, dan penggunaan teknologi konstruksi cerdas.

¹⁷ Lucky Caroles. 2024. Smart Mobility, edisi 1, Jawa Tengah: Wawasan ilmu, hal. 1-2

b) mengatur efisiensi parkir. Salah satu pertimbangan masyarakat untuk tidak menggunakan kendaraan pribadi ketersediaan ruang parkir dan biaya parkir, dengan adanya efisiensi parkir, maka masyarakat akan berpikir dua kali untuk menggunakan kendaraan pribadi karena biaya maupun upaya lainnya yang dikeluarkan untuk parkir akan bertambah. Efisiensi parkir dapat dilakukan sebagai berikut:

- 1) pengurangan lahan parkir. Termasuk pembatasan tempat parkir untuk kendaraan besar dan larangan parkir di jalan pada rute dan/atau jam tertentu;
- 2) peningkatan tarif parkir;
- 3) penyediaan lahan parkir pada kantong-kantong transportasi umum;
- 4) *smart parking*; dan
- 5) pengendalian ruang parkir pada pembangunan bangunan baru

c) menerapkan pembatasan berbasis plat mobil. Kebijakan pembatasan penggunaan kendaraan pribadi juga dapat dilakukan dengan beberapa kebijakan yang berbasis plat mobil seperti:

- c.1) kebijakan ganjil genap plat mobil;
- c.2) pajak progresif yang diberikan untuk pembelian mobil kedua atau selanjutnya;
- c.3) biaya penggunaan jalan;
- c.4) beban biaya tahunan atau dua tahunan kepemilikan kendaraan untuk biaya perawatan jalan;
- c.5) sistem kuota kendaraan.

Kebijakan pembatasan kendaraan berbasis plat kendaraan tersebut bertujuan untuk mengurangi volume lalu lintas dan polusi udara, meningkatkan efisiensi kapasitas jalan, menciptakan sumber pembiayaan bagi penyelenggaraan angkutan umum dan untuk mengatasi dampak lingkungan kemacetan jalan.

d) menerapkan *car free day*

Badan Energi internasional (IEA) memperkirakan, daerah perkotaan menyumbang 67 persen gas rumah kaca global yang terkait energi, 28 persen diantaranya saat ini berasal dari transportasi. Tanpa adanya upaya untuk mengurangi konsumsi dan keluaran emisi tersebut, angka ini akan meningkat menjadi 70 persen pada tahun 2050.

Oleh karenanya pengurangan emisi dari transportasi di antaranya dapat diatasi dengan *car free day (CFD)* atau hari bebas kendaraan bermotor.

10) Pelaksanaan Program Berorientasi pada Pengembangan Infrastruktur dan Pelayanan Transportasi yang Berkelanjutan dan Efisien

Implementasi pengembangan infrastruktur dan pelayanan transportasi yang berkelanjutan dan efisien dapat dilakukan dengan beberapa hal sebagai berikut:

- a) menggunakan sumber daya secara efisien. Dalam mewujudkan transportasi dan mobilitas perkotaan yang berkelanjutan pemanfaatan sumber daya perlu dilakukan seefisien mungkin agar manfaatnya tetap dapat dirasakan dimasa depan, diversifikasi bahan bakar, gasifikasi (konvertor gas dan jaminan pasokan gas), promosi smart diving, pemilihan teknologi moda transportasi yang ramah lingkungan, *public transport day*, dan pengecekan kendaraan berkala untuk kendaraan tua. Selain itu perlu juga dikembangkan beberapa energi terbarukan dan terjangkau seperti penggunaan bahan bakar nabati, bahan bakar gas, kendaraan listrik serta kendaraan yang bersih lainnya seperti hibrida, pengurangan biaya energi terbarukan dapat menjadi alat efektif untuk mengurangi biaya penyediaan energi bagi perkotaan dan permukiman.
- b) mengadopsi pendekatan kota cerdas, memanfaatkan peluang digitalisasi, energi dan teknologi bersih serta teknologi transportasi yang inovatif. Penerapan Prinsip Kota Cerdas dalam Manajemen Perkotaan perlu memerhatikan berbagai hal, diantaranya perencanaan kota, pengelolaan infrastruktur, penyediaan layanan publik, pengelolaan lingkungan, dan pengembangan ekonomi. Penerapan Prinsip Kota Cerdas¹⁸ dalam Manajemen Perkotaan perlu memerhatikan berbagai hal, di antaranya perencanaan kota, pengelolaan infrastruktur, penyediaan layanan publik, pengelolaan lingkungan, dan pengembangan ekonomi.
- c) mengembangkan moda transportasi yang tepat dengan integrasi vertikal dan horizontal;
- d) melibatkan masyarakat sebagai mitra penting dalam memajukan sosial transportasi berkelanjutan

¹⁸ Dr. Ir. Lucky Caroles, S.T., M.T., IPU, ASEAN Eng., 2024. Prinsip Kota Cerdas dalam Manajemen Perkotaan, edisi 1, Jawa Tengah: Wawasan ilmu, hal. 77-90

- e) penyediaan pilihan transportasi yang luas;
- f) mengembangkan sistem angkutan umum massal;
- g) mempromosikan pilihan-pilihan kendaraan tidak bermotor;
- h) mengembangkan sistem transportasi yang terpadu (antarmoda transportasi)
- i) meningkatkan infrastruktur pejalan kaki dan pesepeda.

5. Pelaksanaan Program Penyelenggaraan Perhubungan

Pelaksanaan perencanaan program dan kebijakan penyelenggaraan perhubungan di Kota Makassar dilaksanakan melalui mekanisme sebagai berikut:

a. Ruang Lingkup Penyelenggaraan.

Ruang lingkup pelaksanaan penyelenggaraan perhubungan dilaksanakan dengan mengacu pada kewenangan yang dimiliki oleh Pemerintah Daerah di bidang penyelenggaraan perhubungan berdasarkan ketentuan dalam UU No. 22/2009 dan UU No. 23/2014.

Adapun ruang lingkup pelaksanaan program penyelenggaraan perhubungan meliputi:

- 1) penyelenggaraan LLAJ;
- 2) penyelenggaraan perkeretaapian;
- 3) penyelenggaraan perairan;
- 4) penyelenggaraan penerbangan;
- 5) angkutan dan subsidi angkutan umum;
- 6) aksesibilitas pelayanan terhadap kelompok rentan;
- 7) penyelenggaraan perhubungan terhadap mitigasi perubahan iklim;
- 8) penyelenggaraan Fasilitas Infrastruktur sistem transportasi perkotaan; dan
- 9) peningkatan konektivitas transportasi dengan kearifan lokal.

b. Pihak Penyelenggara dan Peran Para Pihak

Penyelenggaraan perhubungan dilaksanakan oleh Pemerintah Daerah, Badan Hukum, Badan Usaha dan/atau masyarakat. Dalam hal tersebut peran Pemerintah Daerah berdasarkan Pasal 4 Peraturan Wali Kota Makassar Nomor 96 Tahun 2016 tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi serta Tata Kerja Dinas Perhubungan Kota Makassar, ditegaskan bahwa pelaksanaan kebijakan Urusan Pemerintahan bidang perhubungan dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan. Berdasarkan hal tersebut, Dinas Perhubungan merupakan perangkat daerah yang menyelenggarakan urusan di bidang perhubungan, mempunyai kewenangan

melaksanakan urusan pemerintahan daerah di bidang perhubungan sesuai dengan ketentuan dalam UU No. 23/2014.

Pemerintah Daerah dalam hal ini Dinas Perhubungan dalam melaksanakan kebijakan dan kewenangan yang ada padanya, tidak serta merta dapat dilakukan secara sendirian, perlu dukungan berbagai pihak sesuai dengan kemampuan dan kapasitasnya masing-masing. Melalui implementasi kolaborasi tersebut diharapkan pelaksanaan program penyelenggaraan perhubungan dapat berjalan secara efektif dan efisien. Pihak-Pihak yang dapat berperan dalam pelaksanaan program tersebut diantaranya:

- 1) Pemerintah Pusat;
- 2) Pemerintah Provinsi;
- 3) Akademisi perguruan tinggi;
- 4) Badan Hukum;
- 5) Badan Usaha;
- 6) Komunitas atau lembaga swadaya masyarakat

c. Sistem Penguatan Tata Kelola Kelembagaan

Dalam pelaksanaan program penyelenggaraan perhubungan sangat penting dibentuk sebuah badan atau institusi berupa Dewan Transportasi Kota sebagai lembaga independen yang berkedudukan di daerah yang berfungsi sebagai forum konsultasi dan koordinasi antara masyarakat dan pemerintah daerah dalam menyelenggarakan sistem transportasi. Selain Dewan Transportasi Kota juga berperan penting dalam mengakomodasi dan mengidentifikasi segala permasalahan transportasi di kota yang kemudian menetapkan rekomendasi kepada pemerintah daerah sebagai solusi terhadap penyelesaian masalah tersebut.

Keanggotaan Dewan Transportasi Daerah terdiri dari berbagai unsur dan elemen masyarakat, seperti; Perguruan Tinggi, Pakar Transportasi, Pengusaha Angkutan, Pengguna Jasa Transportasi, Lembaga Swadaya Masyarakat yang bergerak di bidang transportasi, Awak Angkutan, dan juga *exofficio* Dinas Perhubungan dan Kepolisian Negara Republik Indonesia (Polrestabes)

d. Strategi Pendanaan

Terhadap sistem pendanaan pada pelaksanaan program penyelenggaraan perhubungan di daerah dilaksanakan melalui pengalokasian APBD, akan tetapi dengan terbatasnya ketersediaan pengalokasian APBD sehingga diperlukan sebuah inovasi dalam pembiayaan pengoperasian dan perawatan aset dengan pendapatan di luar alokasi APBD. Kemadirian finansial yang dikembangkan

diharapkan dapat mengurangi kebutuhan subsidi yang selama ini dibebankan pada pemerintah daerah.

Pendanaan kreatif dapat berupa kerja sama dengan badan hukum, badan usaha atau swasta dengan menjajaki beberapa perusahaan unggulan daerah, selain itu dukungan transportasi dapat dimasukkan sebagai kebutuhan dasar dengan alokasi sebagian anggaran yang sekiranya dapat dimanfaatkan untuk dukungan pengembangan transportasi daerah.

Terdapat beberapa hal yang dapat diupayakan dalam rangka membangun pembiayaan infrastruktur dan pelayanan transportasi Kota Makassar diantaranya:

- 1) mengembangkan instrumen biaya bervariasi, optimalisasi pembiayaan di daerah karena sumber pembiayaan selalu terbatas efektivitas proyek sangatlah penting, pembiayaan dan investasi tidak lagi diprioritaskan untuk pembangunan infrastruktur namun pada proyek-proyek yang berkelanjutan;
- 2) memastikan koordinasi, intervensi, dan akuntabilitas antar aktor pembangunan
- 3) mendorong investasi dan kebijakan pemerintah daerah yang berorientasi pada promosi teknologi transportasi. Kerja sama dengan institusi keuangan provinsi dan kabupaten/kota juga dilakukan untuk menciptakan mekanisme yang sesuai dalam mengidentifikasi instrumen keuangan katalis yang konsisten.

e. Strategi Komunikasi dan Promosi

Strategi membangun *customer* (pelanggan) sebagai upaya dalam mendorong masyarakat untuk menggunakan angkutan umum seperti diantaranya dapat dilakukan pemberlakuan tarif khusus berbasis jam sibuk, tarif khusus untuk kelompok tertentu seperti penyandang disabilitas, lansia, pelajar, dan adanya peningkatan fasilitas pelayanan dengan mengacu pada SPM termasuk melakukan pemutakhiran sistem pengelolaan dan *assessment* terhadap penerapan SPM sesuai dengan dinamika di lapangan. Program tersebut dapat didukung masyarakat dengan didukung sosialisasi yang efektif dan efisien terkait layanan angkutan umum melalui media sosial.

f. Peningkatan Kapasitas SDM

Peningkatan kapasitas SDM penyelenggara sistem transportasi perlu dilakukan sebagai upaya *transfer knowledge* dan teknologi dan sebagai upaya penguatan SDM di daerah guna keberlanjutan program penyelenggaraan angkutan perkotaan.

Beberapa usulan program yang dapat diberikan diantaranya pelaksanaan bimbingan teknis yang perlu ditingkatkan sebagai media penguatan koordinasi antar pemangku kepentingan terkait, pembuatan panduan pelaksanaan angkutan perkotaan, dan kegiatan peningkatan kapasitas SDM lainnya yang relevan.

g. Strategi Edukasi, Advokasi, dan Sosialisasi

h. Pembinaan, Pengendalian, dan pengawasan

Pembinaan perhubungan dilaksanakan oleh Pemerintah Daerah yang meliputi:

- 1) penetapan sasaran dan arah kebijakan sistem perhubungan di daerah yang jaringannya berada diwilayah daerah;
- 2) pemberian bimbingan, pelatihan, sertifikasi dan izin kepada perusahaan angkutan di daerah; dan
- 3) pengawasan terhadap pelaksanaan perhubungan LLAJ di Daerah.

6. Prinsip Dasar Penyusunan Instrumen Hukum Daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan.

Hukum dan proses penyusunan suatu produk hukum daerah dapat digambarkan sebagai perangkat utama dalam melaksanakan tata kelola pemerintahan. Hukum akan menentukan baik dan buruknya suatu tata kelola pemerintahan. Hukum yang berbasiskan pada tata kelola pemerintahan yang baik (*good governance*) seringkali disebut sebagai faktor penentu keberhasilan pengelolaan yang berkelanjutan. Upaya menciptakan suatu sistem hukum yang bertalian dengan masyarakat yang diaturnya haruslah didasarkan kepada kepentingan, kebutuhan, aspirasi, dan kemampuan masyarakatnya. Oleh karena itu, penyusunan suatu hukum harus memerhatikan ketentuan sebagai berikut:

- a. menghindari pemberian kewenangan yang berlebihan;
- b. menghindari pengaturan dan persyaratan yang tidak perlu, berlebihan, dan sulit diterapkan;
- c. mengakomodasi ketentuan yang bersifat transparan, akuntabel, dan melewati proses pengambilan keputusan yang benar;
- d. melibatkan masyarakat setempat;
- e. menyelenggarakan proses pelibatan publik yang luas; dan
- f. meningkatkan efektivitas mekanisme penegakan hukum¹⁹

¹⁹ Smith, S and A Martin 2000 "Achieving Sustainability of Biological Conservation: Report of a GEF Thematic Review Monitoring and Evaluation Working Paper I" Global Environment Facility September 2005

Sekaitan dengan prinsip dasar penyusunan instrumen hukum daerah di bidang penyelenggaraan perhubungan merupakan model kebijakan publik yang memberikan kerangka kerja yang jelas bagi pemerintah daerah untuk merumuskan, melaksanakan, dan mengevaluasi kebijakan yang tepat guna. Prinsip-prinsip seperti formulasi, implementasi, dan evaluasi kebijakan membantu memastikan bahwa kebijakan yang dihasilkan efektif dan efisien. Sementara itu, model-model kebijakan seperti rasionalisme, kelembagaan, dan proses penyusunan kebijakan memberikan panduan dalam memahami bagaimana kebijakan publik dibuat dan diterapkan. Dengan memahami prinsip dan model kebijakan ini, pemerintah daerah dapat menghasilkan kebijakan yang lebih responsif dan adaptif terhadap kebutuhan masyarakat.

Prinsip Dasar penyusunan kebijakan instrumen hukum daerah sebagaimana diuraikan sebagai berikut:



PROSES:

- **Transparansi/keterbukaan.**

Proses yang transparan memberikan kepada masyarakat: (1) informasi tentang kebijakan yang akan ditetapkan (2) peluang bagi masyarakat untuk memberikan masukan dan melakukan pengawasan terhadap pemerintah. Hal penting dalam proses pengambilan keputusan adalah bahwa kegiatan ini membuka kesempatan bagi masyarakat untuk dapat memberikan masukan dan pertimbangan kepada pemerintah secara langsung. Proses yang transparan haruslah mampu meniadakan batas antara pemerintah dan nonpemerintah.

- **Partisipasi.**

Partisipasi mendorong: (1) terciptanya komunikasi publik untuk meningkatkan pemahaman masyarakat terhadap proses pengambilan kebijakan, dan (2) keterbukaan informasi pemerintah daerah yang lebih baik untuk kemudian menyediakan gagasan baru dalam memperluas pemahaman komprehensif terhadap suatu isu, Partisipasi mengurangi kemungkinan terjadinya konflik dalam menerapkan suatu keputusan dan mendukung penerapan akuntabilitas, serta mendorong publik untuk mengamati apa yang dilakukan oleh pemerintah. Partisipasi publik tercermin dalam: (1) kesempatan untuk melakukan kajian terhadap rancangan keputusan; (2) kesempatan untuk memberikan masukan; dan (3) tanggapan terhadap masukan publik dari pengambil keputusan, dalam hal ini pemerintah.

- **Koordinasi dan Keterpaduan.**

Koordinasi dan keterpaduan/integrasi berkaitan dengan hubungan antara pemerintah daerah dan organisasi dalam pemerintah menyediakan mekanisme yang melibatkan instansi lain dalam pengambilan keputusan secara utuh. Keterpaduan memerlukan kombinasi yang harmonis antara wawasan dan aksi koordinasi, menekan konflik, membatasi ketidakefektifan, dan yang terpenting membatasi jumlah produk hukum.

SUBSTANSI:

- **Akurasi Ilmiah dan Pertimbangan Sosial-Ekonomi.**

Setiap peraturan hendaknya disusun berdasarkan kajian keilmuan di dalamnya. Suatu peraturan tidak bersifat normatif semata, melainkan juga harus mencerminkan isu dan permasalahan sebenarnya, berikut strategi pemecahan yang dibutuhkan masyarakat. Untuk dapat memastikan kebutuhan yang sebenarnya dari para pemangku kepentingan, suatu kajian akademis terhadap peraturan yang tengah dirancang atau ditetapkan perlu dilakukan, dengan menekankan pertimbangan ilmiah, sosial, dan ekonomi di dalamnya.

- **Pendanaan Berkelanjutan.**

Pendanaan berkelanjutan mengacu pada pendanaan yang cukup untuk mengimplementasikan suatu peraturan. Pada sebagian besar wilayah, pendanaan digunakan untuk keperluan administrasi dan operasional, dan hanya sebagian kecil yang digunakan untuk pelaksanaan program dan pembangunan, kecuali apabila ada alokasi khusus. Keterbatasan kemampuan

dalam mendukung pendanaan merupakan salah satu alasan utama lemahnya penegakan hukum di Indonesia.

- **Kejelasan.**

Peraturan dapat diterima untuk kemudian dilaksanakan dengan baik hanya apabila memiliki kejelasan dan dapat dicerna oleh masyarakat. Kejelasan mengacu pada bagaimana suatu peraturan dirumuskan dan masyarakat mengerti akan kandungan yang terdapat di dalamnya.

PENERAPAN:

- **Akuntabilitas.**

Merupakan landasan dalam melaksanakan tata kelola pemerintahan yang baik, yang dapat mendorong perilaku pemerintah, baik secara individu maupun secara kelembagaan, untuk melaksanakan tanggung jawab kepada publik dan menegakkan hukum. Akuntabilitas penting dilakukan untuk mengatasi inefisiensi dan mendorong pengambilan keputusan secara lebih dewasa.

- **Kepastian Hukum.**

Jantung dari aturan hukum dan tata kelola pemerintahan yang baik. Kepastian hukum sangat penting untuk sistem pemerintahan yang baik dan efisien. Kepastian hukum juga akan memberikan jaminan keamanan terhadap investasi. Kepastian hukum akan memberikan persamaan secara sosial dan mencegah timbulnya konflik dalam masyarakat. Dengan demikian, kepastian hukum tidak saja penting bagi pemerintah, melainkan juga bagi dunia usaha dan masyarakat.

- **Keleluasaan Administratif.**

Tak satupun peraturan yang dapat secara efektif memprediksi semua kegiatan, fakta, dan situasi yang dibutuhkan. Keleluasaan dapat dituangkan secara eksplisit dan implisit dalam suatu peraturan.

- **Keadilan.**

Pemenuhan tingkat keadilan seringkali dipandang semu, sulit diukur, dan berbeda antara satu kepentingan dengan kepentingan lainnya. Namun demikian, setiap warga negara memiliki kedudukan yang sama di depan hukum dan berhak mendapatkan keadilan. Prinsip keadilan sesungguhnya memiliki keterkaitan erat dengan supremasi hukum. Supremasi hukumlah yang menentukan arah dan menjamin kepastian hukum, keadilan, dan pembelaan hak asasi manusia.

Oleh karenanya, tujuan utama dari pembentukan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan adalah memberdayakan masyarakat dan mewujudkan kemandirian daerah, dan pembentukan peraturan daerah harus didasari oleh asas-asas pembentukan perundang-undangan pada umumnya, yaitu memihak kepada kepentingan rakyat; menunjung tinggi hak asasi manusia; berwawasan lingkungan, budaya, dan kearifan lokal .

Selanjutnya menurut UU No.12/2011, Peraturan Daerah adalah Peraturan Perundang-undangan yang dibentuk oleh Dewan Perwakilan Rakyat Daerah dengan persetujuan Kepala Daerah. Jadi peraturan daerah merupakan suatu pemberian kewenangan (atribusi) untuk mengatur daerahnya dan peraturan daerah juga dapat dibentuk melalui pelimpahan wewenang (delegasi) dari Peraturan Perundang-undangan.

Terhadap kajian Asas/Prinsip yang Terkait dengan Penyusunan Norma yang akan diatur dalam Rancangan Peraturan Daerah Kota Makassar tentang Penyelenggaraan Perhubungan dengan mengacu pada Prinsip penyelenggaraan perhubungan berdasarkan UU No. 22/2009 meliputi asas-asas sebagai berikut:

- a. keadilan;
- b. aksesibilitas;
- c. berwawasan lingkungan;
- d. berkelanjutan;
- e. partisipasi publik;
- f. kemanfaatan;

Yang dimaksud dengan “asas kemanfaatan” adalah penyelenggaraan perhubungan memberi manfaat bagi masyarakat.

- g. efisien dan efektif;
- h. keseimbangan, keserasian dan keselarasan;
- i. keterpaduan;

Yang dimaksud dengan “asas keterpaduan” adalah penyelenggaraan perhubungan harus memadukan dan menyerasikan berbagai kepentingan yang bersifat lintas sektor, lintas wilayah, dan lintas pemangku kepentingan.

- j. kepastian hukum;

Yang dimaksud dengan “asas kepastian hukum” adalah penyelenggaraan perhubungan memerlukan landasan hukum yang kuat.

- k. kepentingan umum; dan
- l. kearifan lokal.

Pentingnya memerhatikan asas-asas hukum dalam pembentukan perundang-undangan adalah untuk dapat melihat “benang merah” dari sistem hukum positif yang ditelusuri dan diteliti. Asas-asas hukum ini dapat dijadikan sebagai patokan bagi pembentukan Peraturan Perundang-undangan agar tidak melenceng dari cita hukum (*rechtsidee*) yang telah disepakati bersama. Namun secara teoretis asas-asas hukum bukanlah aturan hukum (*rechtsregel*), sebab asas-asas hukum tidak dapat diterapkan secara langsung terhadap suatu peristiwa konkret dengan menganggapnya sebagai bagian dari norma hukum. Namun demikian, asas-asas hukum tetap diperlukan dalam pembentukan Peraturan Perundang-undangan karena hukum tidak akan dapat dimengerti tanpa asas-asas hukum. Sebagaimana halnya pembentukan produk hukum, maka hendaknya persoalan pengaturan penyelenggaraan perhubungan ditetapkan dalam bentuk Peraturan Daerah.

Pengaturan dalam bentuk Peraturan Daerah atas penyelenggaraan perhubungan yang ada di Kota Makassar harus berpijak pada acuan teoretik maupun acuan formal asas-asas Peraturan Perundang-undangan yang berfungsi menjadi acuan paradigmatis dalam penyusunan dan pembahasan rancangan Peraturan Daerah. Selain itu prinsip dasar dalam perumusan Peraturan Daerah Kota Makassar tentang Penyelenggaraan Perhubungan adalah mencatat, mengumpulkan, memerhatikan dan mengidentifikasi segala harapan, cita hukum, dan kebutuhan masyarakat akan terwujudnya sistem transportasi publik yang memberikan keamanan, kenyamanan, keselamatan, dengan tetap memerhatikan aspek-aspek yang dibutuhkan yang dapat memudahkan penyandang disabilitas dan kelompok rentan dalam mendapatkan pelayanan.

Oleh karenanya, Peraturan Daerah yang akan disusun harus memerhatikan asas hukum yang sesuai dengan ketentuan-ketentuan hukum, kebutuhan masyarakat, berdayaguna dan tepatguna, dapat dilaksanakan dan dipertahankan, adanya saling kesesuaian di antara aneka hukum yang relevan, kesederhanaan dalam konstruksi naskah ketentuan hukumnya, jelas naskah peraturan hukumnya, dan juga dapat diterima oleh semua pihak ketentuan hukumnya.

Terhadap apa yang diharapkan bahwa prinsip pengaturan transportasi di Kota Makassar diharapkan dapat memberikan rasa keadilan bagi terhadap seluruh lapisan masyarakat secara adil dan merata, memberikan kepastian, dalam arti kepastian hukum, bahwa dengan berlakunya peraturan itu akan jelas batas-batas hak (*recht*,

right) dan kewajiban (*plicht, duty*) semua pihak terkait dalam sesuatu hubungan hukum serta memberikan manfaat yang jelas bagi yang berkepentingan dengan kehadiran peraturan tersebut dan yang paling mendasar bahwa tolok ukur efektivitas sebuah kebijakan daerah manakala masyarakat dapat menerima segala aturan yang ditetapkan dengan penuh kesadaran untuk mematuhi dan menjalankan aturan tersebut bukan hanya karena didasari adanya aturan normatif yang mengikat namun adanya kesadaran yang tumbuh pada masyarakat untuk ikut serta berperan serta dalam mewujudkan pengelolaan sistem transportasi yang efektif dan efisien dalam kerangka perwujudan pembangunan transportasi yang berkelanjutan di Kota Makassar.

Sehubungan dengan hal tersebut, salah satu prinsip yang paling mendasar dalam merumuskan instrument kebijakan daerah di bidang transportasi adalah adanya kepercayaan publik (*trust*). Sekuat apapun sistem yang dibangun, secanggih apapun infrastruktur yang dikembangkan dan seberapa mengikatnya intervensi sebuah kebijakan yang ditetapkan jika tidak didasari pada terwujudnya kepercayaan publik, maka akan kurang mendapat dukungan dalam implementasinya karena implementasi kebijakan publik di bidang transportasi tidak hanya merupakan produk kebijakan yang bersumber dari momen politik, namun esensi yang paling mendasar adalah kebijakan yang ditetapkan merupakan manifestasi dari kehendak dan harapan publik yang diharapkan menjadi solusi terhadap segala kebutuhan dan permasalahan yang dihadapi masyarakat dalam sektor transportasi. Selain itu pemerintah daerah juga harus mempertimbangkan isu-isu ke depan dalam mengembangkan kebijakan terkait daya saing, seperti isu ketimpangan sosial ekonomi, keterpaduan, keserasian, dan keselarasan antara kepentingan pemerintah dan kepentingan masyarakat seharusnya dapat diwujudkan dengan sistem kolaborasi.

Salah satu upaya untuk mewujudkan kepercayaan publik, yaitu dengan memberikan akses terhadap transparansi dalam pengambilan kebijakan. Transparansi di bidang penyelenggaraan pemerintahan daerah berkaitan dengan menyampaikan informasi yang terbuka dalam artian masyarakat bisa dengan mudah mengakses dan memperoleh informasi yang berkaitan dengan progres yang ada di pemerintah daerah, dengan menyampaikan informasi kepada masyarakat mengenai tugas pokok, aktivitas, serta kebijakan-kebijakan pemerintah daerah. Dengan adanya transparansi mengenai informasi dapat meningkatkan komunikasi masyarakat dengan

pemerintah dan memberikan kesempatan bagi masyarakat untuk dapat terlibat secara langsung dalam melakukan pengawasan terhadap aktivitas pemerintahan daerah. Selain itu partisipasi masyarakat, melibatkan masyarakat dalam pengambilan keputusan baik secara langsung ataupun melalui lembaga perwakilan yang sah untuk mewakili kepentingan masyarakat juga merupakan salah satu aspek dalam meningkatkan kepercayaan masyarakat terhadap pemerintah daerah. Dengan melibatkan masyarakat dalam berpartisipasi secara menyeluruh dalam memberikan masukan secara lisan dan tertulis terhadap substansi rancangan produk hukum daerah akan meningkatkan kepercayaan masyarakat bahwa mereka telah diberi kebebasan untuk menyampaikan pendapat dan berpartisipasi.

Oleh karenanya, dengan mengacu pada gambaran tentang asas-asas dan prinsip penyusunan Peraturan Daerah Kota Makassar tentang Penyelenggaraan Perhubungan, ada beberapa prinsip dasar penyusunan instrumen hukum daerah sebagai berikut:

- a. Instrumen kebijakan untuk mempersempit gap antara biaya privat dan biaya sosial dalam mewujudkan penyelenggaraan perhubungan secara berkelanjutan.
- b. Instrumen kebijakan yang ditetapkan dapat memberikan jaminan hak asasi manusia untuk memperoleh aksesibilitas yang aman dan nyaman berdimensi gesdi secara merata tanpa diskriminasi.
- c. Instrumen yang diarahkan untuk alokasi sumber daya yang efisien secara ekonomis, dengan cara mengubah perilaku masyarakat sehingga mereka menyadari (menginternalisasikan) eksternalitas yang ditimbulkannya.
- d. Instrumen yang dirancang untuk menyertakan biaya penuh (*full cost pricing*) yakni biaya produksi, biaya deplesi dan biaya kerusakan.
- e. Implikasi kebijakan merupakan instrumen yang tepat dalam meningkatkan dan mengintegrasikan pendekatan pembangunan rendah karbon yang inovatif dalam sektor transportasi untuk mengatasi isu mobilitas perkotaan di Kawasan perkotaan; metropolitan pesisir kota.
- f. Kebijakan atau tindakan yang ditujukan untuk memengaruhi perilaku atau kesadaran masyarakat akan pentingnya manfaat beralih menggunakan moda transportasi pribadi ke moda transportasi umum.

Berkaitan dengan perumusan suatu kebijakan instrumen hukum daerah, ada beberapa hal yang perlu dijadikan dasar pertimbangan dan rujukan dalam menyusun suatu Rancangan

Peraturan Daerah, karena Peraturan Daerah merupakan produk hukum yang bersifat pengaturan yang sekiranya dapat dijadikan rujukan dan legitimasi yuridis dalam menyelenggarakan urusan pemerintahan daerah.

Menurut Hamid S. Attamimi, dalam bukunya Asas-Asas Pembentukan Peraturan Perundang-undangan yang Baik²⁰, setidaknya ada beberapa pegangan yang harus dikembangkan guna memahami asas-asas pembentukan Peraturan Daerah yang baik (*algemene beginselen van behorlijke regelgeving*) secara benar, meliputi:

- a. asas yang terkandung dalam Pancasila selaku asas-asas hukum umum bagi peraturan perundang-undangan;
- b. asas-asas negara berdasar atas hukum selaku asas-asas hukum umum bagi peraturan perundang-undangan;
- c. asas-asas pemerintahan berdasar system konstitusi selaku asas-asas umum bagi peraturan perundang-undangan; dan
- d. asas-asas bagi peraturan perundang-undangan yang dikembangkan oleh ahli²¹

Berkenaan dengan hal tersebut, pembentukan Peraturan Daerah yang baik selain berpedoman pada asas-asas pembentukan peraturan perundang-undangan yang baik (*beginnelsen van behoorlijke wetgeving*), juga perlu dilandasi oleh asas-asas hukum umum (*algemene rechtsbeginnelsen*), yang didalamnya terdiri dari asas negara berdasarkan atas hukum (*rechtstaat*), pemerintahan berdasarkan sistem konstitusi, dan negara berdasarkan kedaulatan rakyat.

Oleh karenanya, dalam kerangka pembentukan Peraturan Daerah, legal drafter harus sungguh-sungguh memerhatikan asas Pembentukan Peraturan Perundang-undangan, selain memedomani asas tentang penyelenggaraan perhubungan, ada beberapa asas Pembentukan Peraturan Perundang-undangan yang baik meliputi:

- a. Asas Kejelasan Tujuan, yaitu setiap pembentukan Peraturan Daerah harus mempunyai tujuan yang jelas dan hendak dicapai.
- b. Asas Kelembagaan atau Organ Pembentuk yang Tepat, yaitu setiap jenis Peraturan Daerah harus dibuat oleh lembaga/pejabat pembentuk Peraturan Perundang-undangan tersebut dapat dibatalkan atau batal demi hukum apabila dibuat oleh lembaga/pejabat atau peraturan yang lebih tinggi.

²⁰ AR, A. B. I. (2019). Asas-Asas Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan Dalam Penyusunan Rancangan Peraturan Daerah. Jurnal Restorative Justice, 3(1), 1-13, hal 10

²¹ Yuliandri, Asas-Asas Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan yang baik, Gagasan Pembentukan Undang-Undang yang Berkelanjutan, Raja Garfindo Persada, Jakarta, 2009, Hal 115

- c. Asas Kesesuaian antara Jenis dan Materi Muatan, yaitu dalam pembentukan Peraturan Daerah harus benar-benar memerhatikan materi muatan yang tepat dengan jenis Peraturan Perundang-undangnya.
- d. Asas Dapat Dilaksanakan, yaitu setiap pembentukan Peraturan Daerah harus memperhitungkan efektivitas penerapan Peraturan Daerah tersebut di dalam masyarakat, baik secara filosofis, yuridis maupun sosiologis.
- e. Asas Kedayagunaan dan Khasilgunaan, yaitu setiap pembentukan Peraturan Daerah yang dibuat memang karena benar-benar dibutuhkan dan bermanfaat dalam mengatur kehidupan bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara.
- f. Asas Kejelasan Rumusan, yaitu setiap Peraturan Daerah harus memenuhi persyaratan teknis penyusunan Peraturan perundang-undangan, sistematika dan pilihan kata atau terminologi, serta bahasa hukumnya jelas dan mudah dimengerti sehingga tidak menimbulkan berbagai macam interpretasi dalam pelaksanaannya.
- g. Asas Keterbukaan, yaitu dalam proses pembentukan Peraturan Daerah mulai perencanaan, persiapan, penyusunan, dan pembahasan, seluruh lapisan masyarakat perlu diberi kesempatan yang seluas-luasnya untuk mengetahui dan memberikan masukan dalam proses pembuatan Peraturan Daerah agar peraturan yang terbentuk menjadi efektif.

Beberapa hal tersebut di atas yang menjadi dasar pertimbangan penyusunan regulasi hukum daerah tentang instrumen Penyelenggaraan Perhubungan di Kota Makassar.

B. Kajian Terhadap Asas/Prinsip Yang Terkait dengan Penyusunan Norma

Pembentukan Perda yang baik selain berpedoman pada asas-asas pembentukan peraturan perundang-undangan yang baik (*beginnselen van behoorlijke wetgeving*), juga perlu dilandasi oleh asas-asas hukum umum (*algemene rechtsbeginnselen*), yang didalamnya terdiri dari asas negara berdasarkan atas hukum (*rechtstaat*), pemerintahan berdasarkan sistem konstitusi, dan negara berdasarkan kedaulatan rakyat.

Disadari bahwa, Peraturan Daerah Kota Makassar tentang Penyelenggaraan Perhubungan perlu disusun untuk ditetapkan sehubungan dengan upaya peningkatan pelayanan pemanfaatan ruang dalam perhubungan yang lebih akuntabel sebagai suatu dinamika pada tingkat pelaksanaan penyelenggaraan pemerintahan daerah.

Dalam kaitan dengan penetapan Peraturan Daerah Kota Makassar tentang Penyelenggaraan Perhubungan, asas/prinsip yang dijadikan acuan terkait dengan penyusunan norma, yaitu:

1. Asas Kekeluargaan, adalah asas yang melandasi upaya pemenuhan hak warga untuk mendapatkan pelayanan yang diselenggarakan berdasarkan atas prinsip kebersamaan, efisiensi berkeadilan, berkelanjutan, keseimbangan.
2. Asas Demokrasi, adalah asas yang melandasi upaya pemenuhan pelayanan kepada warga masyarakat secara baik yang diselenggarakan sebagai kesatuan dari pembangunan daerah untuk mewujudkan kesejahteraan masyarakat.
3. Asas Kebersamaan, adalah asas yang melandasi upaya untuk mendorong peran seluruh komponen penyelenggara pemerintahan daerah secara bersama-sama dalam mewujudkan pemenuhan pelayanan.
4. Asas Keberkelanjutan, adalah asas yang melandasi upaya yang secara terencana berjalannya proses pemenuhan kebutuhan warga masyarakat melalui penetapan kebijakan dan pengembangan usaha pemanfaatan ruang kota secara berkesinambungan.
5. Asas Kemandirian, adalah asas yang melandasi upaya pemenuhan pelayanan kepada warga masyarakat yang dilakukan dengan mengedepankan pemanfaatan ruang kota yang sesuai dengan kaidah-kaidah dalam penyelenggaraan perhubungan.

UU No. 23/2014 menjabarkan *good governance* ke dalam asas umum penyelenggaraan negara dalam rangka mendukung terwujudnya penyelenggaraan pemerintahan yang efektif, efisien, profesional, transparan, dan akuntabel. Selain asas umum tersebut, juga telah lama dikenal asas-asas umum lainnya dalam penyelenggaraan pemerintahan, seperti asas kepastian hukum, asas tertib penyelenggaraan pemerintahan, asas kepentingan umum, dan asas proporsionalitas sebagai pencerminan penerapan kaidah-kaidah yang baik dalam penyelenggaraan pemerintahan.

Asas-asas di atas merupakan asas-asas khusus di bidang penyelenggaraan pemerintahan daerah, sedangkan asas umum peraturan perundang-undangan sebagaimana ditetapkan dalam UU No. 12/2011.

Asas-asas dan materi muatan yang diatur dalam UU No. 12/ 2011, yaitu asas pembentukan peraturan perundang-undangan yang baik, meliputi:

1. kejelasan tujuan, dimaksudkan bahwa pembentukan Peraturan Daerah Kota Makassar tentang Penyelenggaraan Perhubungan ini

mempunyai tujuan yang jelas yang hendak dicapai. Terkait dengan Peraturan Daerah ini, maka tujuan yang ingin dicapai, yaitu:

- 1) meningkatkan kuantitas, kualitas, dan kesinambungan pelayanan untuk masyarakat;
 - 2) mendorong pertumbuhan perekonomian Daerah;
 - 3) meningkatkan PAD melalui pembayaran pajak parkir;
 - 4) meningkatkan kinerja perangkat daerah yang terkait dengan penyelenggaraan Perhubungan;
2. kelembagaan atau organ pembentuk yang tepat, dimaksudkan bahwa Perda dibuat oleh lembaga/pejabat pembentuk Perda yang berwenang. Hal ini telah terpenuhi, sebagaimana tergambar dalam frasa “Dengan Persetujuan Bersama Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kota Makassar dan Wali Kota Makassar” yang jika telah mendapatkan persetujuan bersama dalam Rapat Paripurna DPRD Kota Makassar dan ditandatangani oleh Wali Kota Makassar untuk selanjutnya diundangkan oleh Sekretaris Daerah.
 3. kesesuaian antara jenis dan materi muatan, dimaksudkan bahwa pembentukan Perda ini benar-benar telah memerhatikan materi muatan (pengaturan penyelenggaraan perhubungan) dengan jenis Perda (pengaturan, pembinaan, dan pengawasan).
 4. dapat dilaksanakan, dimaksudkan bahwa pembentukan Perda ini telah memperhitungkan efektivitas Perda, baik secara filosofi (urgensi keberadaan pengaturan), secara yuridis (merupakan amanah peraturan perundang-undangan) maupun secara sosiologis (merupakan kebutuhan masyarakat).
 5. kedayagunaan dan kehasilgunaan, dimaksudkan bahwa Perda dibuat karena memang benar-benar dibutuhkan dan bermanfaat dalam mengatur kehidupan bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara di bidang perhubungan yang merupakan bagian dari Negara Kesatuan Republik Indonesia.
 6. kejelasan rumusan, dimaksudkan bahwa Perda ini memenuhi persyaratan teknis penyusunan Perda. Sistematika dan pilihan kata (terminologi), serta bahasa hukum yang jelas dan mudah dimengerti, sehingga tidak menimbulkan berbagai macam interpretasi dalam pelaksanaannya.
 7. keterbukaan, dimaksudkan bahwa dalam proses pembentukan Perda ini mulai dari perencanaan, persiapan, penyusunan, dan pembahasannya bersifat transparan. Dengan demikian seluruh pemangku kepentingan mempunyai kesempatan yang seluas-luasnya untuk memberikan masukan dalam proses pembuatan Perda ini yang sangat terkait dengan aspek sosiologis.

Selanjutnya yang perlu mendapat perhatian dalam penyusunan Perda terkait dengan materi muatan yang diatur dalam Perda, sebagaimana dikemukakan dalam UU No.12/2011, maka rancangan Perda ini mengandung asas-asas sebagai berikut:

1. Asas Pengayoman, yaitu pengaturannya diharapkan bahwa penyelenggaraan perhubungan sebagai bagian dari penyelenggaraan pemerintahan daerah dapat memberikan kepastian hukum dalam pemenuhan kebutuhan pelayanan terhadap warga masyarakat.
2. Asas Kemanusiaan, yaitu pengaturannya telah mencerminkan perlindungan dan penghormatan hak-hak asasi manusia serta hakikat dan martabat setiap orang untuk mendapatkan haknya dalam memperoleh pelayanan secara proporsional.
3. Asas Kebangsaan, yaitu pengaturannya mencerminkan sifat dan watak Bangsa Indonesia yang pluralistik dengan tetap menjaga prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia.
4. Asas Kekeluargaan, yaitu pengaturannya mencerminkan musyawarah untuk mufakat dalam setiap pengambilan kebijakan dalam melaksanakan pemenuhan pelayanan secara baik.
5. Asas Kenusantaraan, yaitu materi muatan Peraturan Daerah merupakan bagian dan sistem hukum nasional yang berdasarkan Pancasila dan UUD 1945.
6. Asas Bhinneka Tunggal Ika, yaitu materi pengaturannya telah memerhatikan keragaman penduduk, agama, suku, dan golongan, kondisi khusus daerah dan budaya, khususnya yang menyangkut masalah-masalah sensitif dalam kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara.
7. Asas Keadilan, yaitu pengaturannya telah mencerminkan keadilan secara proporsional bagi setiap orang tanpa kecuali dalam hal melaksanakan kewajibannya dalam pemberian layanan dan perizinan penyelenggaraan perhubungan.
8. Asas kesamaan kedudukan dalam hukum dan pemerintahan, yaitu materi muatan peraturan daerah ini tidak berisi hal-hal yang bersifat membedakan berdasarkan latar belakang, antara lain, agama, suku, ras, golongan, gender atau status sosial. Hal ini tergambar dari pengaturan yang memberikan peluang kepada setiap orang mempunyai hak mendapatkan perlakuan yang sama dalam pelayanan penyelenggaraan perhubungan.
9. Asas ketertiban dan kepastian hukum, yaitu materi pengaturannya dapat menimbulkan ketertiban dalam penyelenggaraan perhubungan dan jaminan adanya kepastian hukum dalam

melaksanakan hak dan kewajiban para pihak dalam rangka penyelenggaraan perhubungan.

10. Asas keseimbangan, keserasian, dan keselarasan, yaitu pengaturan dari materi muatan peraturan daerah ini telah mencerminkan keseimbangan, keserasian, dan keselarasan, antara kepentingan masyarakat, para pihak dengan daerah, dan kepentingan bangsa dan Negara.

Asas lainnya dalam mewujudkan *good governance* (tata kelola pemerintahan yang baik), yaitu asas transparansi dan akuntabilitas.

Prinsip transparansi menurut *United Nations Developments Programs* (UNDP) dibangun atas dasar kebebasan memperoleh informasi yang berkaitan dengan kepentingan publik secara langsung dan dapat diperoleh oleh mereka yang membutuhkan²². Menurut Mardiasmo, transparansi dimaknai sebagai keterbukaan pemerintah untuk memberikan informasi terkait dengan pengelolaan sumber daya publik kepada pihak yang membutuhkan²³.

Sejalan dengan definisi yang dikemukakan Mardiasmo, menurut Nico Adrianto, transparansi dapat dimaknai sebagai keterbukaan yang menyeluruh sehingga dapat memberikan ruang partisipasi bagi masyarakat dalam proses pengelolaan sumber daya publik²⁴.

Akuntabilitas menurut UNDP, yaitu prasyarat bahwa setiap aktivitas yang berkaitan dengan kepentingan publik, harus dipertanggungjawabkan kepada publik²⁵. Akuntabilitas menurut UNDP merupakan salah satu ciri atau karakteristik dari *good governance*. Akuntabilitas hampir selalu menjadi prinsip yang dipasangkan dengan prinsip transparansi²⁶. Keduanya memang menjadi sebuah pasangan prinsip yang saling melengkapi untuk mencapai tata kelola perusahaan yang baik. Miriam Budiarjo memaknai akuntabilitas sebagai pertanggungjawaban pihak yang diberi mandat untuk memerintah kepada mereka yang memberi mandat tersebut²⁷. Penerapan prinsip akuntabilitas pada konteks Penyelenggaraan Perhubungan ini penting untuk mendorong optimalisasi pemanfaatan ruang kota yang diberikan kepada penyelenggara perhubungan sehingga dapat dipertanggungjawabkan secara transparan.

²³Sadu Wasistiono, *Kapita Selekta Penyelenggaraan Pemerintah Daerah*, Fokusmedia, Bandung, 2003, hlm.33.

²⁴Mardiasmo, *Otonomi dan Manajemen Keuangan Daerah*, Andi Offset, Yogyakarta, 2002, hlm. 30

²⁵Nico Adrianto, *Good e Government: Transparansi dan Akuntabilitas Publik Melalui e-Government*, Bayumedia Publishing, Malang, 2007, hlm. 20

²⁶Sedarmayanti, *Good Governance (Kepemerintahan yang Baik) Dalam Rangka Otonomi Daerah*, Mandar Maju, Bandung, 2003, hlm. 2

²⁷Adrian Sutedi, *Implikasi Hukum Atas Sumber Pembiayaan Daerah dalam Kerangka Otonomi Daerah*, Sinar Grafika, Jakarta, 2009, hlm. 397

C. Kajian Terhadap Praktik Penyelenggaraan Perhubungan di Kota Makassar, Kondisi yang Ada, serta Permasalahan yang Dihadapi

1. Praktik Penyelenggaraan Perhubungan

a. Kondisi Geografis dan Iklim Kota Makassar

Luas wilayah Kota Makassar tercatat 175,77 km persegi yang meliputi 15 kecamatan dan 153 kelurahan. Kecamatan terluas di Kota Makassar adalah Kecamatan Biringkanaya dengan luas 48,22 km persegi atau mencakup 27,43 persen dari luas Kota Makassar secara keseluruhan. Sedangkan, kecamatan dengan luas terkecil adalah Kecamatan Kepulauan Sangkarrang dengan luas 1,54 km persegi atau hanya sebesar 0,88 persen dari luas Kota Makassar. Jarak seluruh ibukota kecamatan ke ibukota Kota Makassar bervariasi, berkisar antara 1-21 km, yang terjauh adalah ibukota Kecamatan Biringkanaya dengan jarak tercatat sekitar 21,00 km.

Iklim di Kota Makassar pada umumnya sama dengan daerah lainnya di Indonesia yang memiliki dua musim, yaitu musim kemarau dan musim penghujan. Pada tahun 2023 bulan Februari menjadi bulan dengan curah hujan tertinggi yaitu 1.100,80 mm³ dengan jumlah hari hujan sebanyak 25 hari.

b. Jumlah Penduduk Kota Makassar.

Penduduk Kota Makassar pada tahun 2023 tercatat sebanyak 1.474.393 jiwa, secara terinci menurut jenis kelamin masing-masing

732.391 jiwa laki-laki dan 742.002 jiwa perempuan, dengan demikian maka Rasio Jenis Kelamin sebesar 98,70, angka ini menunjukkan bahwa bahwa pada 100 penduduk perempuan ada 98 - 99 penduduk laki-laki. Dengan luas wilayah 175,77 km², maka kepadatan penduduk di Kota Makassar yaitu 8.388 jiwa per Kilometer persegi. Kecamatan dengan kepadatan penduduk tertinggi yaitu Kecamatan Makassar dengan 32.634 jiwa per kilometer persegi. Sedangkan kecamatan dengan kepadatan penduduk terendah adalah kecamatan Tamalanrea yaitu 3.337 per kilometer persegi.

c. Arus Mobilitas Masyarakat Kota Makassar.

1) Transportasi Darat

Jumlah kendaraan roda dua meningkat 13% setiap tahun di Kota Makassar, sedangkan jumlah kendaraan roda empat meningkat 8% menjadi 10% setiap tahun. Dibandingkan dengan 1,7 juta penduduk Kota Makassar, jumlah kendaraan roda dua

dan empat kendaraan mencapai 2,4 juta (1,1 juta sepeda motor dan 1,3 juta mobil). Pada 2023, Makassar akan benar-benar padat jika tidak ada yang dilakukan untuk mengubah pola transportasi. (Pusat Data dan Informasi Kementerian Perhubungan Kota Makassar, 2015).²²

2) Moda Transportasi Umum

Pete-pete. Model kendaraan ini sama dengan umumnya angkutan kota di kota-kota besar lain berupa mobil mikrolet. Berdasarkan data Dinas Perhubungan Kota Makassar tahun 2021, ada 1.101 unit pete-pete yang terdata secara aktual di lapangan dalam wilayah kota Makassar yang setiap hari beroperasi melayani 14 trayek dalam kota. Kendaraan ini menjadi salah satu andalan warga Makassar dalam menempuh perjalanan di dalam kota, khususnya untuk Trayek dengan panjang *route* yang panjang. Relatif mudah ditemukan baik siang atau malam hari. Jauh-dekat jarak tempuh ongkosnya Rp8.500 sekali jalan.²³

BRT Trans Mamminasata mulai dioperasikan oleh Perum Damri Cabang Makassar sejak pertengahan tahun 2015. Saat ini beroperasi sekitar 200 unit di empat koridor, dan segera menyusul koridor lainnya. *Trans Mamminasata* bisa menjadi pilihan alternatif menikmati pemandangan dalam kota dengan suasana yang nyaman. Bus ini bisa menampung 70 orang dan dilengkapi sejumlah fasilitas seperti AC dan WiFi, ongkosnya Rp5.000,- per koridor.²⁴

3) Pengguna Transportasi Massal dengan Pengguna Kendaraan Pribadi.

Kota Makassar, sebagai salah satu pusat metropolitan di Indonesia bagian timur, menghadapi tantangan mobilitas urban yang signifikan. Data menunjukkan bahwa penggunaan kendaraan pribadi mendominasi pola transportasi masyarakat dibandingkan dengan transportasi massal. Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik (BPS) dan laporan Pemerintah Kota Makassar, transportasi massal seperti pete-pete, bus umum,

²² Ali, I. I., Akmal, M. I., Alfisyahrin, A. L., Indrawan, N. F., & Tikson, S. D. S. (2017). Makassar Smart Transportation: Penerapan Mamminasata Apps dan Mamminasata Card guna optimalisasi Bus Rapid Transit (BRT) Kota Makassar. *Jurnal Bisnis, Manajemen dan Informatika*, 14(1).

²³ Pemerintah Kota Makassar, "Moda Transportasi", diakses Tanggal 25 November 2024 <https://makassarkota.go.id/potensi/moda-transportasi/>

²⁴ Pemerintah Kota Makassar, "Moda Transportasi", diakses Tanggal 25 November 2024 <https://makassarkota.go.id/potensi/moda-transportasi/>

dan layanan angkutan kota lainnya hanya digunakan oleh sekitar 30-40% populasi kota pada 2023. Sementara itu, lebih dari 60% perjalanan harian dilakukan dengan kendaraan pribadi, termasuk motor dan mobil. Hal tersebut dipengaruhi oleh beberapa faktor utama, yaitu:

- a) ketersediaan dan efisiensi transportasi massal. Meskipun pemerintah (daerah) telah meningkatkan jumlah armada dan *route*, tantangan berupa jadwal yang tidak konsisten dan keterbatasan jangkauan membuat transportasi massal kurang diminati.
- b) kenyamanan dan waktu tempuh. Kendaraan pribadi dianggap lebih fleksibel dalam mengakomodasi perjalanan yang membutuhkan waktu singkat.
- c) budaya dan preferensi pengguna. Budaya memiliki kendaraan pribadi, terutama sepeda motor, sangat kuat di Makassar, mengingat status sosial dan kenyamanan yang ditawarkan.

Namun, peningkatan jumlah kendaraan pribadi berkontribusi pada berbagai masalah, termasuk kemacetan, polusi udara, dan meningkatnya kebutuhan akan infrastruktur jalan. Data dari BPS Makassar menyebutkan bahwa tingkat pertumbuhan kendaraan pribadi mencapai sekitar 8% per tahun, yang melebihi kapasitas pertumbuhan infrastruktur jalan. Untuk mengatasi tantangan ini, Pemerintah Kota Makassar telah meluncurkan beberapa inisiatif, seperti pengembangan BRT dan sistem transportasi berbasis digital untuk mendorong lebih banyak orang menggunakan transportasi umum. Meningkatkan kepercayaan masyarakat terhadap transportasi massal menjadi kunci utama untuk menciptakan mobilitas urban yang berkelanjutan.

2. Kondisi yang Ada dan Permasalahan Penyelenggaraan Perhubungan

a. Kemacetan di Kota Makassar

Kemacetan lalu lintas di Kota Makassar pada tahun 2024 menjadi isu yang semakin mendesak, seiring dengan pertumbuhan jumlah kendaraan yang pesat dan peningkatan aktivitas masyarakat. Sebagai ibu kota Provinsi Sulawesi Selatan, Makassar berfungsi sebagai pusat ekonomi dan sosial di Kawasan Timur Indonesia (KTI), yang menarik banyak pendatang dari daerah sekitarnya. Hal ini menyebabkan volume kendaraan di jalan raya

meningkat signifikan, sementara kapasitas infrastruktur jalan tidak berkembang sebanding.

Data menunjukkan bahwa jumlah kendaraan bermotor di Kota Makassar pada tahun 2024 diperkirakan mencapai 2,4 juta unit, terdiri dari 1,1 juta sepeda motor dan 1,3 juta mobil. Pertumbuhan kendaraan ini mencatat laju tahunan sekitar 10-12%, sementara pertumbuhan panjang jalan hanya sekitar 0,001% per tahun. Ketidakseimbangan ini menciptakan tekanan besar pada sistem transportasi yang ada.

Metode analisis *Volume Capacity Ratio* (VCR) digunakan untuk maemprediksi kepadatan lalu lintas di Makassar. Hasil analisis menunjukkan bahwa nilai VCR pada tahun 2024 diperkirakan mencapai 0,9259, yang menunjukkan bahwa volume arus lalu lintas mendekati kapasitas maksimum jalan yang tersedia. Nilai VCR di atas 0,85 mengindikasikan bahwa jalan tersebut sudah mengalami kepadatan tinggi dan berpotensi menyebabkan kemacetan.

b. Faktor-Faktor Kemacetan

Kemacetan lalu lintas di Kota Makassar pada tahun 2024 menjadi masalah yang semakin mendesak, seiring dengan pertumbuhan jumlah kendaraan yang pesat dan peningkatan aktivitas masyarakat. Berbagai faktor berkontribusi terhadap kemacetan ini, yang dapat di analisis dari perspektif infrastruktur, perilaku pengguna jalan, dan perencanaan kota.

Salah satu penyebab utama kemacetan di Makassar, yaitu pertumbuhan jumlah kendaraan yang tidak sebanding dengan kapasitas infrastruktur jalan. Pada tahun 2024, jumlah kendaraan bermotor di Kota Makassar diperkirakan mencapai 2,4 juta unit, terdiri dari 1,1 juta sepeda motor dan 1,3 juta mobil. Pertumbuhan kendaraan ini mencatat laju tahunan sekitar 10-12%, sementara pertumbuhan panjang jalan hanya sekitar 0,001% per tahun²⁵. Ketidakseimbangan ini menciptakan tekanan besar pada sistem transportasi yang ada.

Perilaku pengguna jalan juga berkontribusi signifikan terhadap kemacetan. Banyak pengemudi yang tidak mematuhi aturan lalu lintas, seperti parkir di bahu jalan dan menerobos lampu merah. Hal ini menyebabkan gangguan arus lalu lintas yang lebih parah, terutama di persimpangan jalan²⁶. Penelitian menunjukkan bahwa kesadaran masyarakat mengenai pentingnya

²⁵ <https://jurnal.poliupg.ac.id/index.php/JACEE/article/download/3000/3651>

²⁶ <https://pasca-umi.ac.id/index.php/flyover/article/download/660/715>

disiplin berlalu lintas masih rendah, yang berdampak langsung pada kemacetan.

Kemacetan juga diperburuk oleh hambatan samping di sepanjang ruas jalan. Banyaknya kendaraan yang keluar masuk dari area properti, pedagang kaki lima yang berjualan di pinggir jalan, serta pejalan kaki yang menyeberang sembarangan menambah kompleksitas arus lalu lintas²⁷. Penelitian menunjukkan bahwa hambatan samping memiliki pengaruh signifikan terhadap kinerja ruas jalan, menyebabkan arus lalu lintas terhambat dan meningkatkan tingkat kemacetan.

Kota Makassar sebagai pusat ekonomi di Kawasan Timur Indonesia juga mengalami peningkatan aktivitas komersial yang tinggi. Daerah seperti Jalan Urip Sumoharjo dan Jalan Sultan Alauddin merupakan kawasan strategis dengan banyak pusat perbelanjaan dan layanan publik. Peningkatan aktivitas ini menarik lebih banyak kendaraan ke area tersebut, sehingga meningkatkan kepadatan lalu lintas.

Kemacetan di Kota Makassar pada tahun 2024 merupakan hasil dari kombinasi antara pertumbuhan jumlah kendaraan yang pesat, perilaku pengguna jalan yang kurang tertib, adanya hambatan samping di ruas jalan, serta tingginya aktivitas ekonomi di kawasan strategis. Untuk mengatasi masalah ini, diperlukan pendekatan komprehensif yang meliputi peningkatan infrastruktur transportasi, penegakan hukum lalu lintas yang lebih ketat, serta edukasi masyarakat mengenai disiplin berlalu lintas. Upaya tersebut sangat penting untuk menciptakan sistem transportasi yang lebih efisien dan mengurangi kemacetan di Kota Makassar.

c. Dampak Kerugian yang Ditimbulkan Akibat Kemacetan

Kemacetan lalu lintas di Kota Makassar pada tahun 2024 telah menjadi masalah serius yang berdampak luas terhadap aspek ekonomi, sosial, dan lingkungan. Sebagai salah satu kota terbesar di Indonesia, Makassar mengalami pertumbuhan kendaraan yang pesat, yang tidak diimbangi dengan peningkatan infrastruktur transportasi yang memadai. Berikut adalah analisis mengenai dampak kerugian yang ditimbulkan akibat kemacetan di kota ini.

Kemacetan menyebabkan pemborosan waktu dan sumber daya yang signifikan. Waktu tempuh yang lebih lama mengakibatkan peningkatan biaya operasional kendaraan. Sebuah penelitian menunjukkan bahwa biaya operasional kendaraan (BOK)

²⁷ <https://ojs.ukipaulus.ac.id/index.php/pcej/article/view/741>

untuk sepeda motor mencapai sekitar Rp1.083,55/km, sementara untuk kendaraan ringan dan berat masing-masing mencapai Rp2.168,36/km dan Rp30.943,06/km. Dengan kemacetan yang sering terjadi, pengendara harus mengeluarkan lebih banyak uang untuk bahan bakar dan pemeliharaan kendaraan, sehingga mengurangi pendapatan bersih mereka.

Kemacetan juga berdampak pada produktivitas tenaga kerja. Banyak pekerja yang menghabiskan waktu berjam-jam di jalan, yang seharusnya dapat digunakan untuk bekerja atau beristirahat. Penurunan produktivitas ini tidak hanya merugikan individu tetapi juga berdampak pada perusahaan dan perekonomian lokal secara keseluruhan. Dengan semakin banyak waktu terbuang di jalan, penghasilan pekerja berkurang, dan ini dapat menyebabkan penurunan daya beli masyarakat.

Kemacetan lalu lintas berkontribusi terhadap peningkatan polusi udara di Kota Makassar. Kendaraan yang terjebak dalam kemacetan menghasilkan emisi gas buang lebih banyak karena mesin tetap menyala dalam waktu lama. Pencemaran udara ini dapat menyebabkan berbagai masalah kesehatan, termasuk penyakit pernapasan seperti asma dan bronkitis, serta meningkatkan risiko penyakit kardiovaskular. Selain itu, kualitas udara yang buruk dapat menurunkan kualitas hidup masyarakat.

Kemacetan juga memiliki dampak sosial yang signifikan. Rasa frustrasi dan stres akibat kemacetan dapat mempengaruhi kesehatan mental masyarakat. Ketidaknyamanan dalam perjalanan sehari-hari dapat mengurangi kepuasan hidup dan meningkatkan ketegangan sosial di masyarakat. Selain itu, kemacetan sering kali menyebabkan ketidakpuasan terhadap pemerintah dan sistem transportasi publik yang dianggap tidak memadai.

Selain itu, kemacetan di Kota Makassar pada tahun 2024 memberikan dampak kerugian yang signifikan bagi ekonomi, lingkungan, dan kesejahteraan sosial masyarakat. Upaya untuk mengurangi kemacetan harus dilakukan secara terintegrasi dengan melibatkan berbagai pemangku kepentingan agar dapat menciptakan sistem transportasi yang lebih efisien dan berkelanjutan di masa depan.

d. Kecelakaan Lalu Lintas

Kecelakaan lalu lintas merupakan salah satu isu besar yang dihadapi perkotaan, termasuk Kota Makassar. Data menunjukkan bahwa berbagai upaya untuk menekan angka kecelakaan lalu

lintas telah dilakukan. Misalnya, Operasi Lilin 2023 yang dilanjutkan hingga awal tahun 2024 berhasil menurunkan angka kecelakaan hingga 13%. Penurunan ini mengindikasikan efektivitas strategi mitigasi seperti peningkatan patroli lalu lintas, pembatasan kendaraan di titik-titik rawan, serta kampanye keselamatan.²⁸

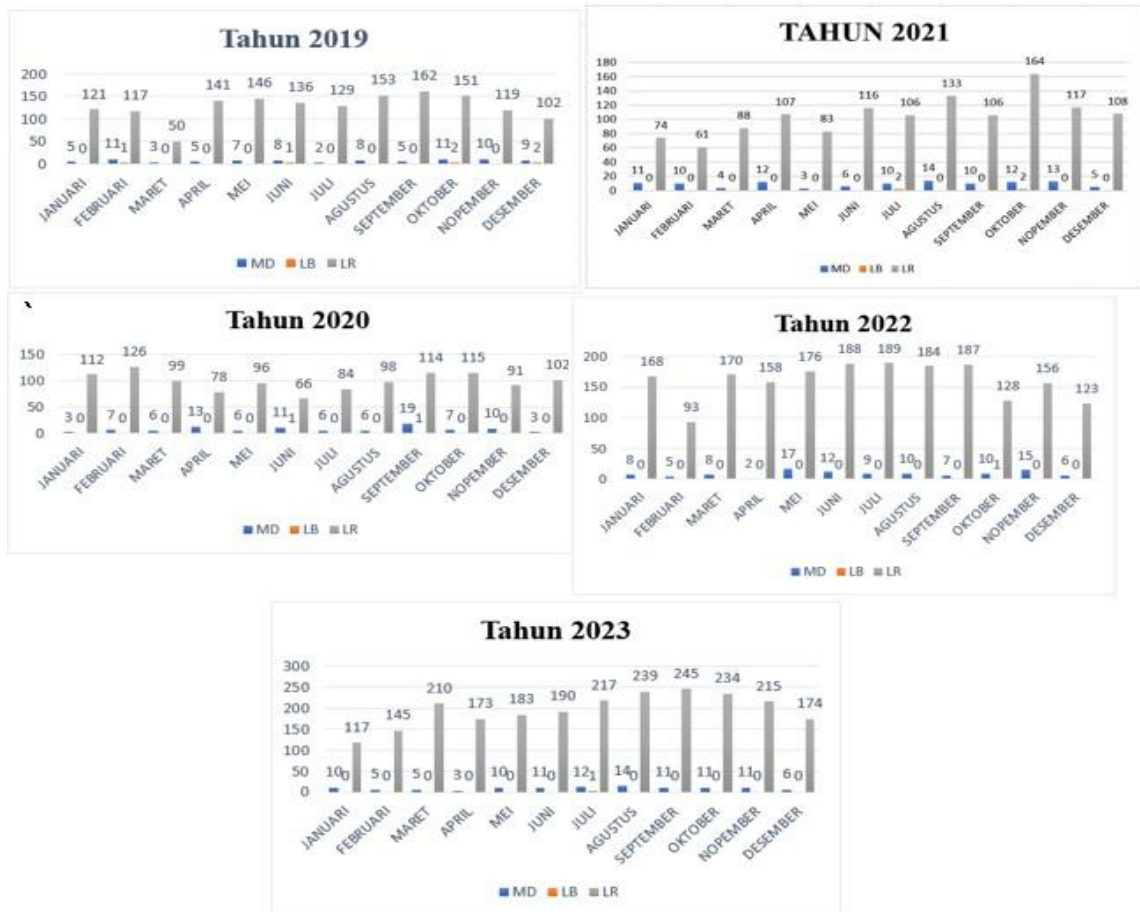
Namun, masalah ini tidak bisa hanya dilihat dari angka penurunan kecelakaan saja. Kecelakaan lalu lintas sering kali melibatkan berbagai faktor, seperti kondisi infrastruktur jalan, kepadatan lalu lintas, kepatuhan pengguna jalan terhadap peraturan, serta faktor cuaca. Di Makassar, urbanisasi yang pesat dan peningkatan jumlah kendaraan bermotor menjadi faktor signifikan dalam menentukan pola kecelakaan.

Pendekatan berbasis data sangat penting untuk memahami pola kecelakaan. Laporan tahunan seperti Kota Makassar Dalam Angka dari BPS dapat menjadi landasan untuk mengidentifikasi tren kecelakaan dan menentukan wilayah prioritas untuk perbaikan infrastruktur dan kebijakan lalu lintas. Misalnya, data rinci mengenai waktu, lokasi, dan jenis kecelakaan bisa membantu merancang intervensi yang lebih spesifik dan efisien. Upaya untuk meminimalkan kecelakaan juga memerlukan sinergi antara pemerintah, masyarakat, dan sektor swasta.

Penggunaan teknologi seperti kamera pengawas dan sistem deteksi dini, serta penerapan kebijakan berbasis bukti seperti manajemen lalu lintas berbasis zona, dapat menjadi solusi untuk memperkuat efektivitas intervensi keselamatan jalan di Kota Makassar.

Kesimpulannya, meskipun terdapat kemajuan dalam menekan angka kecelakaan lalu lintas, Kota Makassar masih memerlukan pendekatan holistik dan kolaboratif untuk mengatasi tantangan ini secara berkelanjutan. Integrasi teknologi, data, dan **kebijakan strategis** merupakan kunci untuk mencapai keselamatan jalan yang optimal. Adapun data kecelakaan di Kota Makassar yang bersumber Polrestabes Kota Makassar 2024 sebagai berikut:

²⁸https://makassarkota.bps.go.id/id/publication/2024/02/28/d2d5c2bc66347ad3ddbd8_bd1/kota-makassar-dalam-angka-2024.html



Gambar: Data Kecelakaan Berdasarkan Bulan

e. Pengaruh Mobilitas Masyarakat Terhadap Peningkatan Emisi Karbon dan Masalah Lingkungan Lain yang Ditimbulkan.

Mobilitas masyarakat merujuk pada pergerakan individu atau kelompok dari satu lokasi ke lokasi lain. Dalam konteks modern, mobilitas ini sering kali terkait dengan penggunaan kendaraan bermotor, yang berkontribusi signifikan terhadap peningkatan emisi karbon dan masalah lingkungan lainnya. Data dan penelitian menunjukkan bahwa pola mobilitas masyarakat tidak hanya dipengaruhi oleh faktor ekonomi, tetapi juga memiliki dampak besar terhadap lingkungan.

Penggunaan kendaraan pribadi, terutama mobil, merupakan salah satu penyebab utama emisi karbon dioksida (CO_2). Menurut data yang diperoleh dari berbagai sumber, termasuk survei mobilitas yang dilakukan oleh Google dan Apple selama Pandemi COVID19, terdapat penurunan mobilitas yang berhubungan dengan pengurangan aktivitas ekonomi dan sosial, yang pada

gilirannya mengurangi emisi karbon²⁹. Namun, seiring dengan pemulihan aktivitas masyarakat pascapandemi, diperkirakan akan terjadi lonjakan kembali dalam penggunaan kendaraan pribadi yang dapat meningkatkan emisi karbon secara signifikan.

Peningkatan mobilitas masyarakat tidak hanya berkontribusi pada emisi karbon, tetapi juga berdampak pada berbagai masalah lingkungan lainnya, yaitu

- 1) Polusi Udara. Emisi dari kendaraan bermotor berkontribusi terhadap polusi udara yang dapat menyebabkan masalah kesehatan serius bagi masyarakat.
- 2) Kepadatan Lalu Lintas. Mobilitas tinggi di daerah perkotaan sering kali menyebabkan kemacetan lalu lintas, yang memperburuk kualitas udara dan meningkatkan waktu perjalanan.
- 3) Kerusakan Ekosistem. Pembukaan lahan untuk infrastruktur transportasi dapat mengakibatkan kerusakan habitat alami dan mengancam keanekaragaman hayati.

Mobilitas masyarakat memiliki pengaruh terhadap peningkatan emisi karbon dan berbagai masalah lingkungan lainnya. Dengan meningkatnya kebutuhan akan mobilitas, penting bagi pemerintah dan pemangku kepentingan untuk merumuskan kebijakan yang mendukung transportasi berkelanjutan dan mengurangi ketergantungan pada kendaraan bermotor. Data dari penelitian sebelumnya menunjukkan bahwa pengelolaan mobilitas yang baik dapat membantu mengurangi dampak negatif terhadap lingkungan.³⁰ Upaya ini termasuk peningkatan transportasi umum, promosi penggunaan kendaraan ramah lingkungan, serta edukasi masyarakat tentang pentingnya mengurangi jejak karbon mereka.

f. Akibat-akibat yang Ditimbulkan

Emisi karbon global mencapai rekor tertinggi pada tahun 2024, dengan total emisi diproyeksikan mencapai 41,6 miliar ton, naik dari 40,6 miliar ton pada tahun sebelumnya. Dari jumlah tersebut, 37,4 miliar ton berasal dari bahan bakar fosil, meningkat 0,8% dibandingkan 2023. Fenomena ini diperburuk oleh perubahan penggunaan lahan seperti deforestasi, yang menghasilkan tambahan 4,2 miliar ton emisi karbon. Pola cuaca ekstrem akibat El Niño juga berkontribusi terhadap kekeringan,

²⁹ <https://informatics.uui.ac.id/2022/05/02/mengungkap-pola-mobilitas-manusia-selama-pandemi-covid-1>

³⁰ <https://scholarhub.ui.ac.id/cgi/viewcontent.cgi?article=1043&context=mjs>

kebakaran hutan, dan deforestasi yang masif, mempercepat krisis iklim global.

Dampak lingkungan akibat peningkatan emisi karbon sangat signifikan. Tahun 2024 diperkirakan menjadi tahun terpanas yang pernah tercatat, dengan suhu global melampaui 1,5°C dibandingkan masa praindustri. Konsekuensinya meliputi gelombang panas ekstrem, banjir besar, badai tropis, dan kerugian ekonomi yang meluas. Keadaan ini mempertegas urgensi untuk memenuhi target Perjanjian Paris dengan menurunkan emisi menuju nol bersih (net zero) demi membatasi pemanasan global di bawah 2°C

Meski beberapa negara menunjukkan kemajuan dalam pengurangan emisi melalui transisi energi terbarukan, langkah ini perlu dipercepat secara global. Misalnya, penggunaan energi berbasis fosil di Indonesia masih dominan, meskipun ada tren penurunan emisi secara keseluruhan. Upaya untuk menggantikan bahan bakar fosil dengan energi bersih seperti tenaga surya dan angin harus terus dioptimalkan guna mengurangi jejak karbon nasional dan global

Tindakan kolaboratif antarnegara sangat diperlukan untuk mengatasi tantangan ini. Investasi dalam teknologi energi terbarukan, penghentian deforestasi, serta **penguatan regulasi** lingkungan dapat menjadi solusi efektif untuk menekan emisi karbon sekaligus melindungi ekosistem bumi.

g. Dinamika Penyeberangan di Kota Makassar.

Makassar adalah salah satu kota metropolitan pesisir, ada bagian dari kota yang terdiri dari pulau-pulau berpenghuni ada di Kecamatan Sangkarang artinya ada penduduk kota Makassar yang yang dalam hal mobilitas, melakukannya dengan topangan fasilitas yang berbeda dari mayoritas penduduk di dataran besar.

Adapun data kepulauan yang tersebar di Kota Makassar sebagai berikut:

- 1) Pulau Barrang Caddi;
- 2) Pulau Barrang Lompo;
- 3) Pulau Bone tambung
- 4) Pulau Kayangan
- 5) Pulau Kodingareng Keke
- 6) Pulau Kodingareng Lompo
- 7) Pulau Kolo-Koloang
- 8) Pulau Lae-Lae
- 9) Pulau Lakkang

- 10) Pulau Langkai
- 11) Pulau Lanjukang
- 12) Pulau Lumu-Lumu
- 13) Pulau Samalona;
- 14) Pulau Ulu Gusung³¹

Penyeberangan di Kota Makassar, merupakan sebuah moda yang sangat dibutuhkan oleh warga kepulauan pesisir sebagai salah satu akses menuju daratan Kota Makassar, dalam praktiknya menghadapi berbagai dinamika dan permasalahan yang kompleks. Mulai dari minimnya sarana dan prasarana penyeberangan sehingga tidak hanya berdampak pada terbatasnya aksesibilitas penyeberangan tapi terdapat dinamika kecelakaan penyeberangan karena moda yang digunakan tidak memenuhi standar keselamatan penyeberangan sebagaimana tergambar dalam foto.



(Suasana saat Pappalimbang mengantar penumpang dari Dermaga Kayu Bangkoa menuju Pulau Lae-Lae)³²

Sebagai kota pelabuhan strategis, Makassar perlu terus beradaptasi dengan dinamika transportasi laut yang berkembang. Peningkatan infrastruktur dan pelayanan penyeberangan harus diimbangi dengan pengelolaan yang baik untuk mengurangi permasalahan yang ada. Kebijakan pemerintah dalam membangun infrastruktur transportasi penyeberangan harus fokus pada peningkatan kenyamanan dan keamanan bagi pengguna jasa transportasi penyeberangan, meskipun di tahun 2024

³¹ Halaman-halaman dalam kategori "Pulau di Makassar" www.google.com

³² Ibid.

menunjukkan bahwa meskipun ada kemajuan dalam sektor penyeberangan di Makassar, tantangan tetap ada. Dengan data yang tersedia mengenai jadwal kapal dan infrastruktur, penting bagi pemangku kepentingan untuk terus mengevaluasi dan meningkatkan sistem transportasi penyebrangan agar dapat memenuhi kebutuhan masyarakat pulau secara efektif.

Dalam dimensi penyeberangan angkutan sungai dalam Kota Makassar, pun perlu menjadi perhatian Pemerintah Kota Makassar, baik dari aspek minimnya sarana prasarana juga tidak terpenuhinya standar keselamatan, sehingga tidak jarang dalam beberapa tahun terakhir terjadi beberapa kali kecelakaan dalam pelintasan penyeberangan sungai.

Salah satunya Sungai Tallo sebagai salah satu sungai yang berpotensi untuk dikembangkan menjadi transportasi sungai di Kota Makassar dengan panjang kurang lebih 22,2 km. Sungai ini dapat menghubungkan kecamatan Tamalanrea dengan pesisir pantai Makassar. Saat ini, Sungai Tallo dimanfaatkan sebagai alur transportasi menuju Pulau Lakkang yang merupakan salah satu destinasi wisata. Berdasarkan karakteristik sungai yang relatif lebar, Sungai Tallo dapat dimanfaatkan untuk kapal dengan draft yang relatif besar. Namun demikian, perlu dilakukan kajian untuk mengetahui draft kapal maksimum yang dapat beroperasi di sungai tersebut sesuai dengan kedalaman perairan dan air *clereance* di jembatan Tol Reformasi. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui draft dan *freeboard* maksimum kapal yang dapat beroperasi di Sungai Tallo, identifikasi lokasi pendangkalan dan volume pengerukan yang dibutuhkan. Penelitian dimulai dengan penelusuran literatur, pengumpulan data sekunder dan data primer, analisis data, identifikasi titik pendangkalan perhitungan volume pengerukan. Data yang dikumpulkan merupakan data batimetri, pasang surut, arus, sedimen dasar dan data debit sungai. Berdsarkan hasil analisis data diperoleh bahwa sarat maksimum kapal pada saat belum dikeruk adalah 1.0 m LWL dengan air *clearence* 1.9 m dari muka air pasang. Setelah dilakukan pengerukan, draft kapal yang dapat menggunakan sungai Tallo adalah 1.5 m LWL. Lokasi yang membutuhkan pengerukan adalah 13 titik, Secara total volume pengerukan adalah 1283.49 m³.³³.

³³ Analisis Pemanfaatan sungai Tallo Makassar sebagai alur pelayaran, Dwi Agusdiansyah dkk. Departemen Teknik Kelautan, Fakultas Teknik, Universitas Hasanuddin, Indonesia

h. Kondisi Penyelenggaraan Perhubungan di Kota Makassar

Kota Makassar, sebagai salah satu kota terbesar di Indonesia, memiliki sistem transportasi yang kompleks dan beragam. Penyelenggaraan Perhubungan di Kota Makassar pada tahun 2024 menghadapi berbagai tantangan dan perkembangan yang signifikan. Data empiris yang terkumpul menunjukkan dinamika dalam infrastruktur, kemacetan lalu lintas, serta upaya pemerintah untuk meningkatkan kualitas layanan transportasi.

1) Kemacetan Lalu Lintas.

DPRD Kota Makassar mencatat adanya kemacetan yang masih menjadi masalah utama di kota ini.

Rekomendasi untuk menambah personil pada Dinas Perhubungan Kota Makassar telah disampaikan untuk membantu mengurai kemacetan yang terjadi, terutama pada jam sibuk.³⁴

Penambahan personil ini dianggap penting untuk meningkatkan pengaturan lalu lintas dan memberikan pelayanan yang lebih baik kepada masyarakat.

2) Infrastruktur Jalan.

Pemerintah telah melakukan peningkatan infrastruktur jalan, termasuk pembangunan jalan tol sepanjang 24,88 km di Provinsi Sulawesi Selatan, yang mencakup akses ke Makassar. Ini bertujuan untuk mendukung kelancaran transportasi dan mengurangi kemacetan.³⁵

Selain itu, upaya untuk meningkatkan layanan operasional jalan tol juga dilakukan dengan menambah petugas di gerbang tol dan menyediakan jalur tambahan untuk transaksi.

a) Transportasi Umum

Penyediaan Angkutan Massal. Dalam rangka meningkatkan angkutan massal, pemerintah berencana membangun sistem angkutan umum massal di enam wilayah metropolitan, termasuk Makassar. Ini bertujuan untuk mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi dan mengatasi kemacetan.³⁶

Proyek ini mencakup pengembangan kereta api dan transportasi publik lainnya yang diharapkan dapat meningkatkan efisiensi mobilitas masyarakat.

³⁴<https://sulsel.fajar.co.id/2024/05/27/soroti-kemacetan-di-makassar-dprd-minta-dishub-tambah-personil/>

³⁵<https://bpjt.pu.go.id/berita/dukungan-kesiapan-jalan-tol-di-provinsi-sulawesi-selatan-pada-pelaksanaan-nataru-20242025->

³⁶<https://dephub.go.id/post/read/%E2%80%8Bsatu-dekade-pembangunan-infrastruktur-transportasi-indonesia>

Penyelenggaraan perhubungan di Makassar pada tahun 2024 menunjukkan adanya upaya signifikan dari pemerintah untuk meningkatkan infrastruktur dan layanan transportasi. Meskipun masih terdapat tantangan seperti kemacetan lalu lintas, langkah-langkah yang diambil termasuk penambahan personil Dinas Perhubungan dan pembangunan sistem angkutan massal dapat menjadi solusi jangka panjang. Data empiris ini mencerminkan kebutuhan akan perbaikan berkelanjutan dalam sektor transportasi guna mendukung pertumbuhan ekonomi dan mobilitas masyarakat di Kota Makassar.

b) Jumlah Penduduk dan Mobiltas Masyarakat di Pesisir Kota Makassar

Kota Makassar, sebagai salah satu kota pesisir di Indonesia, memiliki dinamika sosial dan ekonomi yang unik, terutama terkait dengan jumlah penduduk dan mobilitas masyarakatnya. Penelitian empiris yang ada memberikan gambaran tentang bagaimana perkembangan infrastruktur dan kebijakan pemerintah memengaruhi kehidupan masyarakat pesisir.

c) Komposisi Penduduk

Penelitian menunjukkan bahwa masyarakat pesisir di Kota Makassar terdiri dari berbagai kelompok, termasuk nelayan, pedagang, dan pekerja di sektor informal. Sebagian besar penduduk bergantung pada sumber daya laut untuk mata pencaharian mereka, sehingga jumlah penduduk yang terlibat dalam aktivitas perikanan cukup signifikan.

Data dari BPS menunjukkan bahwa pada tahun 2023, jumlah penduduk di kawasan pesisir Kota Makassar mencapai sekitar 1,5 juta jiwa, dengan pertumbuhan penduduk tahunan sekitar 2%.³⁷

d) Mobilitas Masyarakat

Mobilitas masyarakat pesisir di Makassar sangat dipengaruhi oleh faktor ekonomi dan sosial. Banyak warga yang beralih pekerjaan dari sektor perikanan ke sektor lain akibat perubahan ekonomi yang dipicu oleh pembangunan infrastruktur seperti *Center Point of Indonesia (CPI)*.

Penelitian menunjukkan bahwa banyak nelayan yang mencari pekerjaan alternatif karena penurunan pendapatan dari sektor perikanan akibat persaingan dan perubahan pasar. Hal ini

³⁷<http://repository.unima.ac.id/bitstream/123456789/351/1/FE%20Manongko%20Artikell%2011%20Buku%20Model%20Pengentasan%20Kemiskinan%20Masyarakat%20Pesisir.pdf>

menyebabkan peningkatan mobilitas masyarakat ke sektor lain seperti perdagangan dan jasa.

e) Aksesibilitas

Aksesibilitas ke kawasan pesisir juga menjadi faktor penting dalam mobilitas masyarakat. Penelitian yang dilakukan menggunakan metode Analisis Hierarki Proses (AHP) menunjukkan bahwa aksesibilitas publik ke pantai di Makassar masih terbatas, terutama bagi masyarakat yang tinggal di daerah kumuh.

Pembangunan infrastruktur transportasi seperti jalan dan pelabuhan juga berperan dalam meningkatkan mobilitas masyarakat pesisir. Namun, masih terdapat tantangan dalam hal kualitas dan kuantitas infrastruktur yang tersedia.

Studi empiris mengenai jumlah penduduk dan mobilitas masyarakat di pesisir Kota Makassar menunjukkan adanya perubahan signifikan dalam struktur sosial-ekonomi masyarakat. Pertumbuhan jumlah penduduk yang cepat dan perubahan pola mobilitas akibat pembangunan infrastruktur menciptakan tantangan baru bagi komunitas pesisir. Untuk mengatasi masalah ini, **diperlukan kebijakan** yang mendukung pemberdayaan ekonomi masyarakat serta peningkatan aksesibilitas ke kawasan pesisir agar dapat meningkatkan kesejahteraan mereka secara berkelanjutan.

D. Kajian Terhadap Implikasi Penerapan Peraturan Daerah Terhadap Masyarakat dan Keuangan Daerah.

1. Implikasi Penerapan Peraturan Daerah Terhadap Masyarakat

Implikasi penerapan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan, menguraikan secara komprehensif tentang bagaimana implikasi/dampak yang terjadi sebelum dan sesudah kebijakan tersebut diterapkan baik dalam aspek ekonomi, sosial budaya, dan aspek lingkungan.

Terhadap penerapan Peraturan Daerah ini, hal yang perlu diperhatikan dalam penerapannya adalah karakteristik kultur/kebiasaan masyarakat Kota Makassar yang sebagian masih kurang memahami akan pentingnya sebuah Peraturan Daerah yang diharapkan dapat mengakomodasi dan menyelesaikan masalah penyelenggaraan perhubungan di Kota Makassar, pola pemikiran yang cenderung apatis dan tidak mau repot pun menjadi penunjang.

Oleh karenanya, diperlukan pendekatan yang disesuaikan dengan kondisinya. Pembelajaran terhadap mekanisme yang ada menuntut adanya kebijakan berupa Peraturan Daerah yang mengikat para pemangku kepentingan dalam penetapan peran dan pembagian manfaat dari penyelenggaran perhubungan.

Penetapan Peraturan Daerah merupakan keharusan dalam mempersiapkan perangkat untuk mengelola penyelenggaraan perhubungan yang nantinya diharapkan dapat menyelesaikan segala permasalahan perhubungan di Kota Makassar dan memberikan dampak positif dalam kerangka pembangunan di Kota Makassar sebagai salah satu kota metropolitan di Indonesia.

Sehubungan dengan hal tersebut terhadap implikasi penerapan Peraturan Daerah dalam penyelenggaraan di bidang perhubungan di Kota Makassar, beberapa aspek mendasar yang perlu diperhatikan sebagai berikut:

a. Tujuan Penerapan Peraturan Daerah

Tujuan penerapan Peraturan Daerah merupakan cita hukum yang hendak diwujudkan dalam menerapkan kebijakan hukum daerah dalam penyelenggaraan di bidang perhubungan, yang merumuskan sebuah instrumen hukum daerah yang memenuhi tiga nilai dasar penerapan hukum, yaitu:

- 1) dapat memenuhi aspek **keadilan** masyarakat. Nilai keadilan menjunjung tinggi norma hukum berdasarkan ketidakberpihakan, keseimbangan serta pemerataan dalam segala aspek. Dalam konteks keadilan dimaksud setiap warga negara memperoleh hak dan akses yang setara tanpa perbedaan agar masyarakat memperoleh akses yang sama. Aspek Keadilan, merupakan aspek yang paling mendasar agar seluruh masyarakat memperoleh akses yang sama.
- 2) dapat memberikan **kemanfaatan** terhadap masyarakat. Nilai kemanfaatan hukum diperlukan karena instrumen hukum yang dibentuk diharapkan dapat memberikan manfaat yang berarti terhadap masyarakat. Dalam konteks kemanfaatan yang diberikan atau diperoleh masyarakat tidak lantas memberikan dampak yang menimbulkan keresahan masyarakat.
- 3) dapat mewujudkan **Kepastian** Hukum. Secara normatif adalah ketika suatu peraturan dibuat/diundangkan secara pasti, karena mengatur secara jelas dan logis, sehingga tidak akan menimbulkan keraguan karenanya adanya multitafsir sehingga tidak berbenturan atau menimbulkan konflik terhadap norma,

konflik norma yang ditimbulkan dari ketidakpastian Peraturan Daerah dapat berbentuk kontestasi norma, reduksi norma atau distorsi norma. Nilai Kepastian hukum terhadap Peraturan Daerah dalam penyelenggaraan di bidang perhubungan berisi aturan yang bersifat umum yang menjadi pedoman bagi individu untuk bertingkah laku dan bermasyarakat dalam dimensi bermobilitas, aturan tersebut dapat menjadi batasan bagi masyarakat dalam membebani atau melakukan tindakan yang dibolehkan atau tidak dibolehkan sehingga pada tataran implementasinya memberikan kepastian hukum.

b. Fungsi Penerapan Peraturan Daerah

Fungsi penerapan Peraturan Daerah, merupakan cita hukum yang hendak difungsikan dalam melaksanakan kebijakan hukum daerah dalam penyelenggaraan di bidang perhubungan, yang dalam implementasinya dapat berfungsi sebagai:

- 1) sarana pengendali sosial, yang merupakan sebuah sistem yang menerapkan aturan-aturan mengenai perilaku yang benar patut atau tidak patut;
- 2) sarana untuk mengadakan perubahan pada masyarakat.
- 3) alat ketertiban dan keteraturan masyarakat.
- 4) sarana dalam mewujudkan keadilan sosial
- 5) sarana dalam pergerakan pembangunan
- 6) alat dalam melakukan pengawasan
- 7) alat untuk mengikat anggota dalam masyarakat sehingga kelompok jadi masih semakin erat eksistensinya
- 8) alat untuk mengatasi permasalahan masyarakat dan memenuhi kebutuhan masyarakat di bidang transportasi kritis melakukan pengawasan
- 9) alat untuk melaksanakan kewenangan daerah yang diberikan
- 10) alat stimulasi sosial. Hukum bukan alat yang hanya digunakan untuk mengontrol masyarakat, namun jika meletakkan dasar-dasar hukum yang bisa menstimulasi dan memfasilitasi interaksi antara masyarakat dengan tertib dan adil.

c. Tata Kelola Implementasi

Dalam penerapan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan, ada beberapa prasyarat yang merupakan kunci keberhasilan implementasi, yaitu:

- 1) Peningkatan kapasitas melalui pengorganisasian, penyesuaian dan penataan kembali sumberdaya, unit-unit serta metode untuk menjadikan program berjalan.

- 2) Pelaksanaan Perda, yakni adanya penafsiran (interpretasi) program menjadi rencana, pengarahan yang tepat dan dapat diterima serta dilaksanakan oleh para pelaksana kebijakan. Dalam hal ini diperlukan informasi proses kebijakan, standarisasi yang jelas, serta tingkat dukungan.
- 3) Penerapan (aplikasi) pelayanan, pembayaran atau lainnya yang disesuaikan dengan tujuan atau perlengkapan program terdiri dari:
 - a) tersedianya sumber pendanaan;
 - b) lembaga pelaksana; dan
 - c) tata cara/mekanisme.

Apabila dimensi pelaksanaan Peraturan Daerah dapat terwujud secara efektif dan efisien, maka tujuan ditetapkan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan akan terwujud, yaitu bagaimana implikasi terhadap penerapan Peraturan Daerah tersebut dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat dengan tetap menjaga kualitas lingkungan yang aman, nyaman, dan indah serta yang paling utama adalah bagaimana menjadikan sumber daya manusia yang dapat dimanfaatkan dan dikelola secara profesional.

2. Implikasi Penerapan Peraturan Daerah Terhadap Beban Keuangan Daerah.

Rancangan Peraturan Daerah Kota Makassar tentang Penyelenggaraan Perhubungan merupakan acuan dan pedoman dan legitimasi yuridis bagi Pemerintah Daerah dalam menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang perhubungan.

Dengan diberlakukannya Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan ini membawa implikasi, secara khusus terhadap keuangan daerah, sebagai berikut:

- a. pemberian peranan yang lebih besar kepada Pemerintah Kota Makassar dalam menata persoalan penyelenggaraan perhubungan sehingga juga akan membutuhkan pembiayaan yang lebih besar;
- b. tantangan dalam mewujudkan peningkatan ketaatan dan kesadaran hukum masyarakat Kota Makassar dengan memerhatikan budaya dan karakter masyarakat Kota Makassar pada umumnya, sehingga membutuhkan edukasi dan sosialisasi secara intens yang membutuhkan pembiayaan;
- c. penataan dan pengorganisasian dalam pemanfaatan dan penggunaan sarana dan prasarana transportasi di wilayah Kota Makassar sehingga menjadi lebih teratur dan terpadu;

- d. peningkatan koordinasi dan integrasi kelembagaan dalam penyusunan dan penetapan kebijakan sektor perhubungan;
- e. peningkatan kualitas penegakan hukum atas persoalan penyelenggaraan perhubungan.

Oleh karena itu, berdasarkan beberapa pertimbangan tersebut di atas sehingga implikasi terhadap penerapan Peraturan Daerah dalam penyelenggaraan di bidang perhubungan di Kota Makassar menggunakan metode kajian *Regulatory Impact Asesment (RIA)* sebagaimana diamanahkan dalam UU No. 13/2022. Kajian dirumuskan dalam bagan indikator *RIA*. Konsep *RIA* merupakan konsep formulasi untuk mengukur efektivitas penerapan kebijakan hukum daerah tentang penyelenggaraan perhubungan.

RIA adalah alat fundamental untuk membantu pemerintah daerah untuk menilai dampak regulasi. *RIA* digunakan untuk menguji dan mengukur kemungkinan manfaat, biaya, dan efek dari peraturan baru atau yang sudah ada.

Adapun tahapan penyusunan indikator *RIA* terhadap rumusan rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan, meliputi:

- a. Definisi/definition (*policy objective, policy context*).

Defenisi konteks kebijakan dan tujuan, khususnya identifikasi sistematis dari masalah yang menyediakan dasar bagi tindakan pemerintah daerah;

- b. Identifikasi/*identification (regulatory options)*.

Identifikasi dan defenisi dari semua kemungkinan peraturan dan non peraturan pilihan yang akan mencapai tujuan kebijakan;

- c. Penilaian/*assessment (cost, benefit, other impact)*.

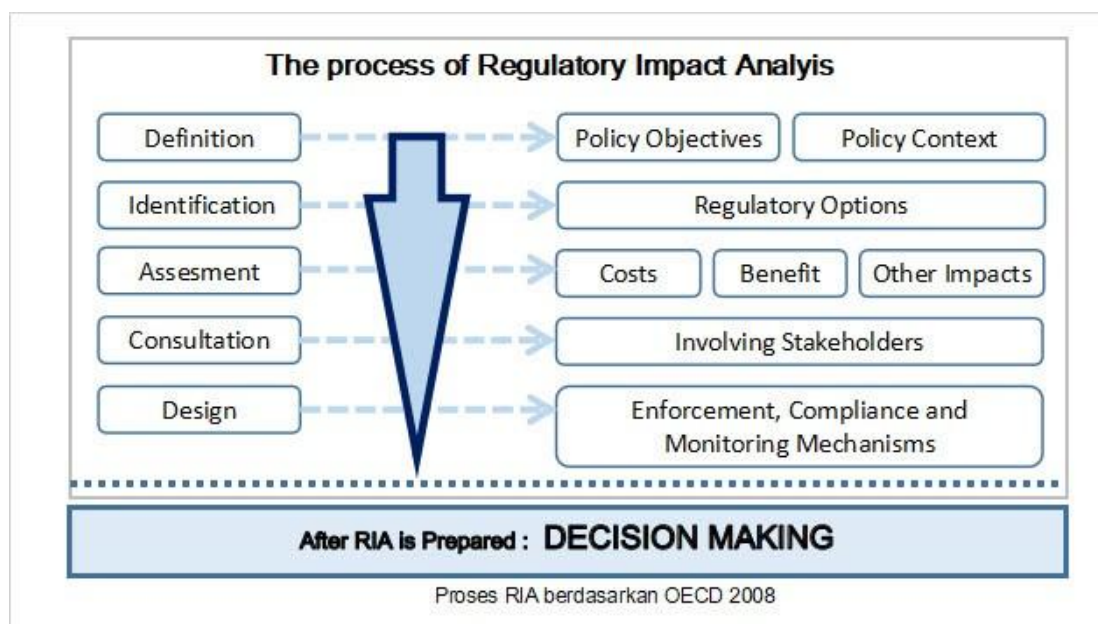
Identifikasi dan kuantifikasi dampak pilihan yang dipertimbangkan, termasuk biaya manfaat dan efek distribusi.

Konsultasi publik yang dilakukan secara sistematis untuk memberikan kesempatan bagi seluruh *stakeholder* untuk berpartisipasi dalam proses pengawasan. Ini memberikan informasi penting mengenai biaya dan manfaat dari alternatif, termasuk efektivitas mereka. Konsultasi untuk memperoleh alternatif yang terbaik dengan melibatkan *stakeholder (involving stakeholders)*, Konsultasi ini harus dilakukan mulai dari tahap awal perumusan regulasi sampai dengan tahap implementasi dan monitoring pelaksanaan regulasi.

- d. Desain/Design (*enforcement, compliance and monitoring mechanisms*).

Merupakan pengembangan strategi penegakan dan kepatuhan untuk setiap opsi, termasuk evaluasi terhadap efektivitas dan efisiensi. Pengembangan mekanisme pemantauan untuk menilai keberhasilan proposal kebijakan dan feed informasi yang ke dalam pengembangan tanggapan peraturan masa depan.

Hal tersebut sebagaimana dijabarkan dalam diagram tahapan indikator **RIA** sebagai berikut:



Sehubungan dengan tahapan perumusan RIA tersebut, Perumusan *RIA* dari rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan diuraikan sebagai berikut:

Tabel Indikator *RIA* Rancangan Peraturan Daerah tentang
Penyelenggaraan Perhubungan

PERUMUSAN MASALAH

	Identifikasi Isu Strategis	Stakeholder Terkait	Pandangan Stakeholder
KONSULTA	Tidak tersedianya sistem angkutan massal yang terintegrasi	Pemda, Masyarakat, Pelaku Usaha, Lembaga (Dewan Transportasi Kota)	Pentingnya Tata Kelola Sistem Transportasi Massal yang Terintegrasi
	Tren kemacetan yang semakin meluas ke wilayah <i>Hinterland</i> kota	Pemda, Pengguna/Pemilik kendaraan	Pentingnya peningkatan penggunaan angkutan umum dan pembatasan penggunaan kendaraan pribadi
	Data kecelakaan lalu lintas meningkat	Pengguna kendaraan, pemilik usaha angkutan, Pemda, Polri.	Pentingnya kesadaran berlalulintas

	Identifikasi Isu Strategis	Stakeholder Terkait	Pandangan Stakeholder
T A S I S T A K E H O L D E R	Peningkatan penggunaan kendaraan pribadi	Pemilik kendaraan, Pemda, Masyarakat	Pentingnya pengaturan tentang penggunaan dan kepemilikan kendaraan pribadi
	Tren penurunan kualitas udara akibat emisi kendaraan bermotor	Pemilik kendaraan, Pemda, Masyarakat	Pentingnya peningkatan kualitas emisi karbon melalui pengendalian jumlah penggunaan kendaraan bermotor
	Dampak kerugian akibat kemacetan	Pemilik kendaraan, Pemda, Masyarakat.	Intervensi terhadap peralihan penggunaan angkutan umum
	Minimnya sarana pejalan kaki dan pesepeda	Pemerintah, Pemda, Masyarakat, dan Pelaku Usaha.	Pentingnya pembangunan sarana pejalan kaki dan pesepeda yang inklusif
	Masih minimnya akses kelompok rentan terhadap layanan angkutan umum dan prasarana lainnya	Pemda, Penggelola jasa angkutan umum, dan masyarakat	Pentingnya pemahaman terhadap perspektif GEDSI
	Belum terwujudnya tata kelola sistem penyeberangan yang terintegrasi	Pemda, Pelaku usaha, dan masyarakat	Pentingnya perencanaan pengembangan sistem penyeberangan
	Masih minimnya sarana dan prasarana penyeberangan pula, sungai, dan waduk	Pemda, Pelaku usaha, dan masyarakat	Pentingnya Tata Kelola Sistem Transportasi Massal yang Terintegrasi
	Kurangnya kesadaran pemenuhan standar keselamatan pelayaran	Pemda, Pelaku usaha, dan masyarakat	Pentingnya edukasi tentang standar keselamatan pelayaran

PERUMUSAN TUJUAN

Tujuan Pencapaian	Penyelesaian Masalah	Perubahan Perilaku yang Dikehendaki
Mewujudkan sistem angkutan massal yang terintegrasi	Menetapkan regulasi tentang sistem angkutan umum	Terciptanya sistem angkutan massal yang terkoneksi
Tertanganinya kemacetan ke wilayah <i>hinterland</i> kota	Menetapkan manajemen pengendalian LLAJ	Adanya perubahan perilaku masyarakat untuk beralih menggunakan angkutan umum melalui pengaturan pembatasan penggunaan kendaraan

Tujuan Pencapaian	Penyelesaian Masalah	Perubahan Perilaku yang Dikehendaki
Menurunnya tingkat kecelakaan lalu lintas	Pengembangan infrastruktur jalan yang baik dan layak serta pengendalian dan pengawasan penggunaan kendaraan di jalan	Adanya kesadaran masyarakat untuk patuh terhadap aturan lalu lintas di jalan
Mewujudkan pengaturan dan pengendalian jumlah pengguna kendaraan pribadi	Menetapkan intervensi pembatasan penggunaan kendaraan pribadi	Adanya perubahan perilaku masyarakat untuk beralih menggunakan angkutan umum melalui pengaturan pembatasan penggunaan kendaraan pribadi
Mewujudkan kualitas lingkungan hidup yang sehat melalui pengaturan dan pengendalian kendaraan bermotor	Menetapkan rencana mitigasi dampak kerusakan lingkungan hidup dan penetapan arah kebijakan strategis.	Adanya kesadaran bersama untuk melestarikan fungsi lingkungan hidup melalui peningkatan kualitas emisi karbon dalam sektor transportasi
Mengatasi dampak kerugian akibat kemacetan, baik dari aspek kesehatan, aspek keuangan, dan aspek lingkungan.	Menetapkan perencanaan program dan kebijakan tentang sistem transportasi berkelanjutan, aman, nyaman, dan berperspektif <i>GEDSI</i> .	Adanya perubahan perilaku masyarakat untuk berpartisipasi dan mendukung penerapan kebijakan sistem transportasi berkelanjutan.
Mewujudkan ketersediaan sarana pejalan kaki (pedestrian) dan pesepeda sebagai upaya mitigasi kecelakaan lalu lintas dan perwujudan kesehatan masyarakat.	Menetapkan rencana pengembangan sarana pejalan kaki (pedestrian) dan pesepeda yang ramah terhadap kelompok rentan.	Adanya perubahan perilaku masyarakat untuk meningkatkan aktivitas budaya berjalan kaki dan bersepeda.
Mewujudkan aksesibilitas layanan sarana dan prasarana transportasi publik yang inklusif	Menetapkan arah kebijakan penyediaan sarana dan prasarana transportasi publik yang aksesibilitas terhadap kelompok rentan.	Adanya pemenuhan terhadap akses sarana dan prasarana transportasi publik yang aman dan nyaman atas kebutuhan kelompok rentan serta terbentuknya paradigma masyarakat yang memahami bahwa setiap warga negara memiliki hak yang sama tanpa diskriminasi.

Tujuan Pencapaian	Penyelesaian Masalah	Perubahan Perilaku yang Dikehendaki
Mewujudkan tata kelola sistem penyeberangan yang terintegrasi	Menetapkan rencana pengembangan sistem penyeberangan pulau serta angkutan air, sungai, dan waduk yang terintegrasi.	Ditetapkannya sebuah regulasi yang mengakomodasi segala kebutuhan terhadap mobilitas penyeberangan pulau serta pengembangan transportasi air, sungai, dan waduk.
Memenuhi kebutuhan masyarakat pulau atas tersedianya moda transportasi penyeberangan yang didukung dengan jadwal pemberangkatan secara berkelanjutan	Penetapan rencana kebijakan sarana dan prasarana yang memadai untuk mengakomodasi kebutuhan masyarakat pulau atas moda transportasi penyeberangan di pulau dan rencana pengembangan sarana transportasi air, sungai, dan waduk.	Adanya perubahan sistem penyelenggaraan penyeberangan melalui intervensi kebijakan yang dapat berdampak kepada aspek kemanfaatan, keadilan, dan kepastian hukum.
Mewujudkan dan meningkatkan kesadaran masyarakat dan pelaku usaha terhadap pentingnya memerhatikan aspek keselamatan pada penyeberangan dan pemenuhan standar keselamatan pelayaran	Menetapkan arah dan sasaran kebijakan tentang standar keselamatan penyeberangan pulau serta angkutan sungai dan waduk.	Adanya perubahan paradigma masyarakat dan pelaku usaha untuk memerhatikan aspek keselamatan dan kenyamanan terhadap penyeberangan.

ANALISIS MANFAAT DAN BIAYA

Manfaat/Benefit (Ekonomi, Sosial, dan Lingkungan)	Biaya (Cost)	Stakeholder
Ekonomi: Masyarakat dapat menghemat biaya dari penggunaan transportasi pribadi	Pengalokasian anggaran biaya pembangunan dan pengembangan sarana dan prasaran sistem angkutan massal yang terintegrasi.	Masyarakat, Pemda, Pelaku Usaha, dan DTK
Sosial: Terwujudnya relasi sosial.		
Lingkungan: Terwujudnya efisiensi pengurangan emisi gas buang kendaraan bermotor		

Manfaat/Benefit (Ekonomi, Sosial, dan Lingkungan)	Biaya (Cost)	Stakeholder
Ekonomi: Mengatasi kerugian finansial dari dampak kemacetan.	Pengalokasian anggaran biaya terhadap perencanaan dan pelaksanaan program serta kebijakan manajemen pengendalian LLAJ	Masyarakat, Pemda, Pelaku Usaha, dan DTK
Sosial: Terwujudnya lingkungan sosial yang aman dan kondusif.		
Lingkungan: Terwujudnya perlindungan terhadap lingkungan yang sehat dan bersih dari populasi.		
Ekonomi: Mengatasi kerugian biaya dari pemulihan dan perawatan akibat kecelakaan lalu lintas.	Pengalokasian anggaran biaya terhadap perencanaan dan pelaksanaan program serta kebijakan manajemen pengendalian LLAJ	Masyarakat, Pemda, POLRI
Sosial: Terwujudnya rasa aman dan nyaman pada masyarakat dalam berlalu lintas.		
Lingkungan: Terwujudnya lingkungan yang aman dan kondusif		
Ekonomi: Meminimalisasi penggunaan biaya dari penggunaan kendaraan pribadi.	Pengalokasian anggaran biaya terhadap perencanaan dan pelaksanaan program serta kebijakan penyediaan angkutan umum dan skema subsidi angkutan umum	Masyarakat, Pemerintah Pusat, Pemda, Pelaku Usaha, dan DTK
Sosial: Terwujudnya kontrol sosial masyarakat terhadap penggunaan kendaraan pribadi.		

Manfaat/Benefit (Ekonomi, Sosial, dan Lingkungan)	Biaya (Cost)	Stakeholder
Lingkungan: Terwujudnya perlindungan terhadap lingkungan yang sehat dan bersih dari populasi.		
Ekonomi: Mengurangi biaya dari penggunaan kendaraan pribadi melalui alternatif moda pejalan kaki dan pesepeda.	Pengalokasian anggaran biaya terhadap perencanaan dan pelaksanaan program serta kebijakan pengembangan sarana dan prasarana dari pejalan kaki dan pesepeda.	Masyarakat, Pemerintah Pusat, Pemda, Pelaku Usaha, dan DTK
Sosial: Terwujudnya kesehatan masyarakat dengan pola hidup sehat relasi sosial antar masyarakat.		
Lingkungan: Terwujudnya mitigasi terhadap lingkungan dengan mengurangi dampak dari polusi kendaraan bermotor.		
Ekonomi: Meningkatkan nilai jual terhadap sistem angkutan umum.	Pengalokasian anggaran biaya terhadap perencanaan dan pelaksanaan program serta kebijakan pembangunan dan pengembangan sarana dan prasarana sistem mobilitas keberlanjutan dengan konsep sistem manajemen transportasi cerdas ramah lingkungan dan inklusif.	Masyarakat, Pemda, Pelaku Usaha, dan DTK
Sosial: Terwujudnya keadilan terhadap seluruh warga negara untuk memperoleh akses yang sama terhadap layanan angkutan umum tanpa diskriminasi.		

Manfaat/Benefit (Ekonomi, Sosial, dan Lingkungan)	Biaya (Cost)	Stakeholder
Lingkungan: Terwujudnya mitigasi terhadap lingkungan dengan mengurangi dampak dari polusi kendaraan bermotor.		
Ekonomi: Mengurangi biaya yang ditimbulkan akibat kecelakaan yang terjadi pada angkutan penyeberangan.	Pengalokasian anggaran biaya terhadap perencanaan dan pelaksanaan program serta kebijakan perencanaan manajemen keselamatan angkutan penyeberangan.	Masyarakat, Pemda, Pelaku Usaha, dan DTK
Sosial: Terwujudnya rasa aman, nyaman, dan memenuhi standar keselamatan pada masyarakat.		
Lingkungan: Terwujudnya tata kelola angkutan penyeberangan yang memenuhi aspek keselamatan.		

KONSULTASI STAKEHOLDER

Tahapan Kegiatan	Penyampaian Isu Strategis	Tahapan Peningkatan Kredibilitas Terhadap Regulasi
Perencanaan program perumusan kebijakan pelaksanaan program pengendalian dan evaluasi	Pengambilan kebijakan strategis melibatkan seluruh <i>Stakeholder</i> yang terkena dampak dalam proses negosiasi dan konsultasi yang setara	Pelibatan seluruh <i>Stakeholder</i> yang terkena dampak dan berpotensi meningkatkan kualitas manfaat yang diterima publik dari implementasi kebijakan.

STRATEGI IMPLEMENTASI

[Mekanisme Sosialisasi, mekanisme Insentif dan Disinsentif, dan mekanisme Sanksi untuk meningkatkan derajat kepatuhan terhadap Regulasi].

- Pentingnya peran dan partisipasi *Stakeholder* terhadap seluruh proses penetapan kebijakan agar kebijakan yang ditetapkan benar-benar sesuai dengan kebutuhan dan kepentingan bersama.

- Pentingnya pelaksanaan sosialisasi terhadap Regulasi yang ditetapkan agar para Stakeholder dapat mengetahui tanggung jawab dan peran masing-masing dan mendukung dan berpartisipasi terhadap implementasi kebijakan.
- Mekanisme pengawasan (monitoring) selain dilakukan oleh Pemerintah Daerah, DPRD juga berperan penting dalam melaksanakan pengawasan terhadap implementasi Regulasi.

Sehubungan dengan hal tersebut dan didasarkan pada indikator *RIA* rancangan Peraturan Daerah Kota Makassar tentang Penyelenggaraan Perhubungan, ada **10 poin pertanyaan RIA** yang dapat dijadikan rujukan pentingnya penetapan Peraturan Daerah Kota Makassar tentang Penyelenggaraan Perhubungan, sebagai berikut:

No.	Pertanyaan <i>RIA</i>	Jawaban <i>RIA</i>
1	Apakah masalahnya telah didefinisikan dengan benar?	Sesuai dengan Naskah Akademik rancangan Peraturan Daerah Kota Makassar tentang Penyelenggaraan Perhubungan
2	Apakah tindakan Pemerintah Daerah sudah tepat?	Sudah tepat dengan membuat regulasi untuk mengatasi permasalahan penyelenggaraan perhubungan.
3	Apakah regulasi yang ada merupakan solusi terbaik untuk tindakan Pemerintah Daerah?	Regulasi dalam bentuk Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan merupakan salah satu alternatif terbaik bagi Pemerintah Daerah.
4	Apakah dasar hukum dalam penetapan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan?	• Undang-Undang Nomor 29 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. • Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah
5	Dalam tingkatan apakah saja birokrasi pemerintah yang terlibat dalam koordinasi penyusunan Peraturan Daerah ini?	Level birokrasi yang dilibatkan dalam penyusunan Peraturan Daerah meliputi Pemerintah, Pemerintah Daerah, khususnya yang bertanggung jawab dalam penyelenggaraan perhubungan.
6	Apakah Peraturan Daerah ini bermanfaat dibandingkan dengan biayanya?	Sangat bermanfaat untuk jangka panjang.

No.	Pertanyaan RIA	Jawaban RIA
7	Apakah distribusi akan dampaknya transparan di masyarakat?	Harus transparan agar penerapan regulasi ini tetap diatur diawasi dan dikendalikan pelaksanaannya.
8	Apakah regulasi jelas substansinya dan dapat dipahami serta diakses oleh pengguna?	Jelas dan harus dapat diakses merata oleh seluruh masyarakat Kota Makassar.
9	Apakah semua pihak yang berkepentingan memiliki kesempatan untuk sama menyampaikan pandangan-pandangan mereka?	Semua pihak (<i>Stakeholder</i>) memiliki kesempatan yang sama untuk menyampaikan pendapatnya.
10	Bagaimanakah kepatuhan akan regulasi ini dapat dicapai?	Secara bertahap proses transisi secara cermat dalam penerapannya terkait kemungkinan dampak yang ditimbulkannya.

Berdasarkan uraian di atas, dapat dipahami bahwa pelaksanaan kebijakan merupakan bentuk tindakan-tindakan yang sah atau implementasi suatu rencana dengan peruntukannya. Fungsi penyelenggaraan perhubungan dapat secara optimal mewujudkan kesejahteraan masyarakat dan pembangunan di segala sektor kehidupan, baik ekonomi, sosial budaya, pendidikan, kesehatan, lingkungan dan sendi kehidupan lainnya. melalui pengelolaan instrumen hukum penyelenggaraan perhubungan yang dilaksanakan secara menyeluruh, terpadu, berkelanjutan dan berwawasan lingkungan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat.

Sehingga dengan terciptanya regulasi daerah mengenai penyelenggaraan perhubungan dapat memberikan pengaturan tentang penyelenggaraan perhubungan melalui instrumen mobilitas berkelanjutan, yang ramah iklim, dan berperspektif *GEDSI* dalam kerangka pembangunan berkelanjutan di masa kini dan di masa mendatang.

Seiring dengan semakin pesatnya pertumbuhan pembangunan di sektor perhubungan, maka akan meningkatkan pendapatan asli daerah melalui Opsen Pajak Kendaraan Bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor, pajak dan retribusi dari penyelenggaraan perparkiran. Hal ini juga sejalan dengan ditetapkannya Peraturan Daerah Kota Makassar tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah, dimana Pajak Parkir dan Retribusi Parkir sebagai salah satu sumber PAD yang berpotensi besar, perlu dilakukan pemungutan secara efisien, efektif, dan ekonomis sehingga dapat lebih berperan dalam usaha peningkatan PAD Kota Makassar.

BAB III

EVALUASI DAN ANALISIS PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN YANG BERKAITAN DENGAN PENYELENGGARAAN PERHUBUNGAN

Dalam menetapkan Peraturan Daerah Kota Makassar tentang Penyelenggaraan Perhubungan perlu dilakukan analisis terhadap beberapa peraturan perundang-undangan yang terkait, baik secara vertikal maupun horizontal. Analisis peraturan perundang-undangan juga dilakukan terhadap peraturan daerah dan peraturan wali kota, khususnya yang berlaku sebagai dasar hukum terhadap penyelenggaraan Perhubungan di Kota Makassar. Dengan demikian, dalam menetapkan Peraturan Daerah ini, maka peraturan perundang-undangan yang di analisis terdiri dari:

A. Undang-Undang Dasar Tahun 1945

Pasal 33 ayat (3) UUD Tahun 1945, menyatakan bahwa “bumi, air, dan ruang angkasa termasuk kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dikuasai oleh Negara untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat”. Pasal ini memberikan kewenangan pada Negara mengatur hal-hal yang berhubungan dengan pemanfaatan ruang. Pasal ini menunjukkan bahwa semua dimensi ruang dalam wilayah Kesatuan Republik Indonesia dimanfaatkan untuk kemakmuran rakyat, tanpa terkecuali, atau dengan kata lain tidak memberikan keuntungan bagi suatu pihak sementara memberikan kerugian bagi pihak yang lain.

Selanjutnya dalam Pasal 18 ayat (6) UUD 1945, menyatakan bahwa “Pemerintah daerah berhak menetapkan peraturan daerah dan peraturan-peraturan lain untuk melaksanakan otonomi dan tugas pembantuan”.

B. Peraturan Perundang-undangan di Bidang Perhubungan.

1. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan.

Jalan sebagai salah satu prasarana transportasi berperan sangat penting dalam suatu daerah. Hal ini tergambar dalam **landasan filosofis huruf a** pembentukan UU No. 38/2004, yang menyatakan bahwa “jalan sebagai salah satu prasarana transportasi merupakan unsur penting dalam pengembangan kehidupan berbangsa dan bernegara, dalam pembinaan persatuan dan kesatuan bangsa, wilayah negara, dan fungsi masyarakat serta dalam memajukan kesejahteraan umum sebagaimana dimaksud

dalam Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945”

Selanjutnya dalam **landasan filosofis huruf b**, menyatakan bahwa “jalan sebagai bagian sistem transportasi nasional mempunyai peranan penting terutama dalam mendukung bidang ekonomi, sosial dan budaya serta lingkungan dan dikembangkan melalui pendekatan pengembangan wilayah agar tercapai keseimbangan dan pemerataan pembangunan antardaerah, membentuk dan memperkuat kesatuan nasional untuk memantapkan pertahanan dan keamanan nasional, serta membentuk struktur ruang dalam rangka mewujudkan sasaran pembangunan nasional”.

Sedangkan terkait dengan kewajiban dan peran serta Masyarakat dalam penyelenggaraan jalan tergambar dalam **landasan filosofis huruf c dan huruf d**. **Huruf c**, menyatakan bahwa “jalan sebagai bagian sistem transportasi nasional mempunyai peranan penting terutama dalam mendukung bidang ekonomi, sosial dan budaya serta lingkungan dan dikembangkan melalui pendekatan pengembangan wilayah agar tercapai keseimbangan dan pemerataan pembangunan antardaerah, membentuk dan memperkuat kesatuan nasional untuk memantapkan pertahanan dan keamanan nasional, serta membentuk struktur ruang dalam rangka mewujudkan sasaran pembangunan nasional”. **Huruf d**, menyatakan bahwa “agar penyelenggaraan jalan dapat dilaksanakan secara berdaya guna dan berhasil guna, diperlukan keterlibatan Masyarakat”.

Pengertian Jalan dapat dilihat dalam **Pasal 1 angka 4** UU No. 38/2004, yang menyatakan bahwa “**Jalan** adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel”.

2. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.

Perkeretaapian sebagai salah satu moda transportasi yang merupakan bagian dari penyelenggaraan perhubungan. Perkeretaapian merupakan salah satu prasarana transportasi yang berperan sangat penting dalam suatu daerah.

Hal ini tergambar dalam **landasan filosofis huruf b** pembentukan UU No. 23/2007, yang menyatakan bahwa “perkeretaapian sebagai salah satu moda transportasi dalam sistem transportasi nasional yang mempunyai karakteristik pengangkutan secara massal dan keunggulan tersendiri, yang tidak dapat dipisahkan dari moda transportasi lain, perlu dikembangkan potensinya dan ditingkatkan peranannya sebagai penghubung wilayah, baik nasional maupun internasional, untuk menunjang, mendorong, dan menggerakkan pembangunan nasional guna meningkatkan kesejahteraan rakyat”.

Pengertian perkeretaapian dapat dilihat dalam **Pasal 1 angka 1** UU No. 23/2007, yang menyatakan bahwa “**Perkeretaapian** adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas prasarana, sarana, dan sumber daya manusia, serta norma, kriteria, persyaratan, dan prosedur untuk penyelenggaraan transportasi kereta api”.

Sedangkan pengertian kereta api, dikemukakan dalam **Pasal 1 angka 2** UU No. 23/2007, yang menyatakan bahwa “**Kereta api** adalah sarana perkeretaapian dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan sarana perkeretaapian lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di jalan rel yang terkait dengan perjalanan kereta api”.

Dalam **Pasal 6 ayat (1)** UU No. 23/2007 mengatur mengenai tatanan perkeretaapian yang merupakan dasar pengaturan perkeretaapian dalam regulasi daerah mengenai penyelenggaraan perhubungan, yang menyatakan bahwa “**Tatanan perkeretaapian umum** sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (1) huruf a meliputi: a. perkeretaapian nasional; b. perkeretaapian provinsi; dan c. perkeretaapian kabupaten/**kota**”.

Untuk mewujudkan tatanan perkeretaapian dimaksud, ditetapkan rencana induk perkeretaapian, yang terdiri dari: a. rencana induk perkeretaapian nasional; b. rencana induk perkeretaapian provinsi; dan c. **rencana induk perkeretaapian kabupaten/kota**.

Rencana induk perkeretaapian kabupaten/kota dimaksud disusun dengan memerhatikan: a. rencana tata ruang wilayah nasional; b. rencana tata ruang wilayah provinsi; c. rencana tata ruang wilayah kabupaten dan rencana tata ruang wilayah kota; d. rencana induk perkeretaapian provinsi; dan e. rencana induk jaringan moda transportasi lainnya pada tataran kabupaten/kota.

Rencana induk perkeretaapian kabupaten/kota dimaksud disusun dengan mempertimbangkan kebutuhan angkutan perkeretaapian pada tataran transportasi kabupaten/kota.

Rencana induk perkeretaapian kabupaten/kota paling rendah memuat: a. arah kebijakan dan peranan perkeretaapian kabupaten/kota dalam keseluruhan moda transportasi; b. prakiraan perpindahan orang dan/atau barang menurut asal tujuan perjalanan pada tataran kabupaten/kota; c. rencana kebutuhan prasarana perkeretaapian kabupaten/kota; d. rencana kebutuhan sarana perkeretaapian kabupaten/kota; dan e. rencana kebutuhan sumber daya manusia.

Rencana induk perkeretaapian ditetapkan oleh pemerintah kabupaten/kota untuk rencana induk perkeretaapian kabupaten/kota.

Pembinaan perkeretaapian kabupaten/kota dilaksanakan oleh pemerintah kabupaten/kota yang meliputi: a. penetapan arah dan sasaran kebijakan pengembangan perkeretaapian kabupaten/kota; b. pemberian arahan, bimbingan, pelatihan, dan bantuan teknis kepada penyelenggara dan pengguna jasa perkeretaapian; dan c. pengawasan terhadap penyelenggaraan perkeretaapian kabupaten/kota.

3. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

Penerbangan sebagai salah satu moda transportasi yang merupakan bagian dari penyelenggaraan perhubungan. Penerbangan merupakan salah satu prasarana transportasi yang berperan sangat penting dalam suatu daerah.

Hal ini tergambar dalam **landasan filosofis huruf c** pembentukan UU No. 1/2009, yang menyatakan bahwa “penerbangan merupakan bagian dari sistem transportasi nasional yang mempunyai karakteristik mampu bergerak dalam waktu cepat, menggunakan teknologi tinggi, padat modal, manajemen yang andal, serta memerlukan jaminan keselamatan dan keamanan yang optimal, perlu dikembangkan potensi dan peranannya yang efektif dan efisien, serta membantu terciptanya pola distribusi nasional yang mantap dan dinamis”.

Pengertian penerbangan dapat dilihat dalam **Pasal 1 angka 1** UU No. 1/2009, yang menyatakan bahwa “Penerbangan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya”.

4. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Pengaturan LLAJ merupakan bagian dari penyelenggaraan perhubungan. LLAJ merupakan bagian dari transportasi yang berperan sangat penting dalam suatu daerah.

Hal ini tergambar dalam **landasan filosofis huruf b** pembentukan UU No. 22/2009, yang menyatakan bahwa “Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah “.

Pengertian LLAJ dapat dilihat dalam **Pasal 1 angka 1** UU No. 22/2009, yang menyatakan bahwa “**Lalu Lintas dan Angkutan Jalan** adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas, Angkutan Jalan, Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan, serta pengelolaannya”.

Berkaitan dengan pengertian atau definisi yang menjadi rujukan dalam penyusunan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan, dapat dikemukakan sebagai berikut:

- a. Lalu Lintas adalah gerak Kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan.
- b. Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan.
- c. Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah serangkaian Simpul dan/atau ruang kegiatan yang saling terhubung untuk penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- d. Simpul adalah tempat yang diperuntukkan bagi pergantian antarmoda dan intermoda yang berupa Terminal, stasiun kereta api, pelabuhan laut, pelabuhan sungai dan danau, dan/atau bandar udara.
- e. Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah Ruang Lalu Lintas, Terminal, dan Perlengkapan Jalan yang meliputi marka, rambu, Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, alat pengendali dan pengamanan Pengguna Jalan, alat pengawasan dan pengamanan Jalan, serta fasilitas pendukung.
- f. Kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Tidak Bermotor.

- g. Kendaraan Bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain Kendaraan yang berjalan di atas rel.
- h. Kendaraan Tidak Bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh tenaga manusia dan/atau hewan.
- i. Kendaraan Bermotor Umum adalah setiap Kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran.
- j. Ruang Lalu Lintas Jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah Kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa Jalan dan fasilitas pendukung.
- k. Terminal adalah pangkalan Kendaraan Bermotor Umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta perpindahan moda angkutan.
- l. Halte adalah tempat pemberhentian Kendaraan Bermotor Umum untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.
- m. Parkir adalah keadaan Kendaraan berhenti atau tidak bergerak untuk beberapa saat dan ditinggalkan pengemudinya.
- n. Berhenti adalah keadaan Kendaraan tidak bergerak untuk sementara dan tidak ditinggalkan pengemudinya.
- o. Rambu Lalu Lintas adalah bagian perlengkapan Jalan yang berupa lambang, huruf, angka, kalimat, dan/atau perpaduan yang berfungsi sebagai peringatan, larangan, perintah, atau petunjuk bagi Pengguna Jalan.
- p. Marka Jalan adalah suatu tanda yang berada di permukaan Jalan atau di atas permukaan Jalan yang meliputi peralatan atau tanda yang membentuk garis membujur, garis melintang, garis serong, serta lambang yang berfungsi untuk mengarahkan arus Lalu Lintas dan membatasi daerah kepentingan Lalu Lintas.
- q. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas adalah perangkat elektronik yang menggunakan isyarat lampu yang dapat dilengkapi dengan isyarat bunyi untuk mengatur Lalu Lintas orang dan/atau Kendaraan di persimpangan atau pada ruas Jalan.
- r. Sepeda Motor adalah Kendaraan Bermotor beroda dua dengan atau tanpa rumah-rumah dan dengan atau tanpa kereta samping atau Kendaraan Bermotor beroda tiga tanpa rumah-rumah.

- s. Kecelakaan Lalu Lintas adalah suatu peristiwa di Jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan Kendaraan dengan atau tanpa Pengguna Jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda.
- t. Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas adalah serangkaian usaha dan kegiatan yang meliputi perencanaan, pengadaan, pemasangan, pengaturan, dan pemeliharaan fasilitas perlengkapan Jalan dalam rangka mewujudkan, mendukung dan memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran Lalu Lintas.
- u. Keamanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan terbebasnya setiap orang, barang, dan/atau Kendaraan dari gangguan perbuatan melawan hukum, dan/atau rasa takut dalam berlalu lintas.
- v. Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, Kendaraan, Jalan, dan/atau lingkungan.
- x. Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah sekumpulan subsistem yang saling berhubungan dengan melalui penggabungan, pemrosesan, penyimpanan, dan pendistribusian data yang terkait dengan penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Selanjutnya dalam Pasal 7 UU No. 22/2009, menyatakan bahwa “Penyelenggara Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam kegiatan pelayanan langsung kepada masyarakat dilakukan oleh Pemerintah, Pemerintah Daerah, badan hukum, dan/atau Masyarakat”.

Berkaitan dengan **Terminal**, ketentuan dalam Pasal 38 UU No. 22/2009 mengenai fasilitas Terminal, dilakukan perubahan ketentuan dalam UU No. 6/2022, yaitu pada ayat (3) dan ditambahkan 1 ayat, yaitu ayat (4). Pada ayat (3) menyatakan bahwa “Untuk menjaga kondisi fasilitas Terminal sebagaimana dimaksud pada ayat (2), penyelenggara Terminal wajib melakukan pemeliharaan yang bekerja sama dengan usaha mikro dan usaha kecil”. Ayat (4), menyatakan bahwa “Fasilitas Terminal harus menyediakan tempat untuk kegiatan usaha mikro dan usaha kecil paling sedikit 30% (tiga puluh persen)”.

5. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah.

UU No. 23/2014 menyatakan bahwa “Pemerintah Kota berwenang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang perhubungan”.

Dengan demikian, dapat dipahami bahwa penyusunan rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaran Perhubungan dan selanjutnya ditetapkan dalam Peraturan Daerah merupakan hal mutlak yang menjadi kewenangan pemerintah daerah untuk menetapkan produk hukum daerah dengan tetap berpedoman pada Peraturan Perundang-undangan yang lebih tinggi.

Berdasarkan hal tersebut yang menjadi dasar yuridis ditetapkannya penyelenggaraan urusan pemerintahan di bidang penyelenggaraan perhubungan dan penyelenggara urusan pemerintahan di bidang penyelenggaraan perhubungan yang dilaksanakan oleh Pemerintah Kota. Hal ini yang mendasari ditetapkannya Peraturan Wali Kota Makassar Nomor 96 Tahun 2016 tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi serta Tata Kerja Dinas Perhubungan.

Berdasarkan Ketentuan dalam Pasal 4 Peraturan Wali Kota Nomor 96 Tahun 2016 tersebut, Dinas Perhubungan mempunyai tugas dan fungsi sebagai berikut:

- (1) Dinas Perhubungan mempunyai tugas membantu Wali Kota melaksanakan Urusan Pemerintahan Bidang Perhubungan yang menjadi kewenangan Daerah dan Tugas Pembantuan yang ditugaskan kepada Daerah.
- (2) Dinas Perhubungan dalam melaksanakan tugas menyelenggarakan fungsi:
 - a. Perumusan kebijakan penyelenggaraan Urusan Pemerintahan bidang perhubungan;
 - b. Pelaksanaan kebijakan Urusan Pemerintahan bidang perhubungan;
 - c. Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan Urusan Pemerintahan bidang perhubungan;
 - d. Pelaksanaan administrasi dinas Urusan Pemerintahan bidang perhubungan;
 - e. Pembinaan, pengoordinasian, pengelolaan, pengendalian, dan pengawasan program dan kegiatan bidang perhubungan;

- f. Pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh walikota terkait dengan tugas dan fungsinya.

6. Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan.

PP No. 34/2006 merupakan penjabaran dari ketentuan Pasal 6, Pasal 7, Pasal 8, Pasal 9, Pasal 10, Pasal 11, Pasal 15, Pasal 16, Pasal 22, Pasal 28, Pasal 30, Pasal 35, Pasal 41, dan Pasal 62 Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan.

7. Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian.

PP No. 56/2009 merupakan penjabaran dari ketentuan Pasal 12, Pasal 16, Pasal 34, Pasal 53, Pasal 58, Pasal 64, Pasal 66, Pasal 83, Pasal 89, Pasal 95, Pasal 97, Pasal 113, Pasal 115, Pasal 117, Pasal 119, dan Pasal 174 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.

8. Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api.

PP No. 72/2009 merupakan penjabaran dari ketentuan Pasal 129, Pasal 138, Pasal 146, Pasal 150, Pasal 156, Pasal 160, Pasal 163, Pasal 165, dan Pasal 171 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.

9. Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda.

PP No. 8/2011 merupakan penjabaran dari ketentuan Pasal 148 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, Pasal 55 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Pasal 191 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, dan Pasal 165 ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

10. Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas.

PP No. 8/2011 dibentuk untuk mengatur optimalisasi penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas dalam rangka menjamin keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan, serta untuk melaksanakan ketentuan Pasal 93, Pasal 101, Pasal 102 ayat (3), Pasal 133 ayat

(5), dan Pasal 136 ayat (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

11. Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

PP No. 37/2011 merupakan penjabaran dari ketentuan Pasal 13 UU No. 22/2009.

Berkaitan dengan pengertian atau definisi yang menjadi rujukan dalam penyusunan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan, dalam Pasal 1 angka 1 PP No. 37/2011, dikemukakan bahwa “Forum LLAJ, selanjutnya disingkat forum, adalah wahana koordinasi antarinstansi penyelenggara lalu lintas dan angkutan jalan”.

Selanjutnya dalam Pasal 2 ayat (2) PP No. 37/2011, dikemukakan bahwa “Forum bertugas melakukan koordinasi antarinstansi penyelenggara yang memerlukan keterpaduan dalam merencanakan dan menyelesaikan permasalahan LLAJ”.

Berkaitan dengan fungsi dan mekanisme kerja forum, diatur dalam Pasal 11 [fungsi forum] dan Pasal 12 [mekanisme kerja forum] PP No. 37/2011. Pasal 11 PP No. 37/2011, menyatakan bahwa “Forum berfungsi sebagai wahana untuk menyinergikan tugas pokok dan fungsi setiap penyelenggara lalu lintas dan angkutan jalan dalam penyelenggaraan LLAJ”. Pasal 11 PP No. 37/2011, menyatakan bahwa:

- “(1) Setiap instansi Pemerintah dan pemerintah daerah sebagai penyelenggara LLAJ yang memerlukan keterpaduan di dalam penyelenggaraan LLAJ, menjadi pemrakarsa pelaksanaan pembahasan dalam forum.
- (2) Badan hukum atau masyarakat penyelenggara LLAJ dapat mengajukan usulan pembahasan permasalahan penyelenggaraan LLAJ dalam forum melalui instansi Pemerintah atau pemerintah daerah sesuai dengan tugas pokok dan fungsi instansi.
- (3) Dalam hal badan hukum atau masyarakat penyelenggara LLAJ menilai bahwa suatu perencanaan penyelenggaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (1) memerlukan keterpaduan antarinstansi penyelenggara LLAJ, dapat mengajukan usulan pembahasan permasalahan penyelenggaraan LLAJ dalam forum melalui instansi Pemerintah atau pemerintah daerah sesuai dengan tugas pokok dan fungsi instansi.

- (4) Dalam hal instansi Pemerintah atau pemerintah daerah menilai bahwa usulan dari badan hukum atau masyarakat memenuhi kriteria sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (2) atau Pasal 10 ayat (2), instansi Pemerintah atau pemerintah daerah, dapat menjadi pemrakarsa pelaksanaan pembahasan dalam forum.

Berkaitan dengan pengaturan keanggotaan forum, diatur dalam Pasal 16 dan Pasal 21 PP No. 37/2011. Pasal 16 PP No. 37/2011, menyatakan bahwa:

- (1) Keanggotaan forum terdiri atas unsur pembina, penyelenggara, akademisi, dan masyarakat.
- (2) Forum dapat diselenggarakan dalam rangka melakukan koordinasi antarinstansi penyelenggara lalu lintas angkutan jalan nasional, provinsi, dan kabupaten/kota.

Pasal 21 PP No. 37/2011, menyatakan bahwa:

- (1) Forum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 16 ayat (2) diselenggarakan dalam rangka melakukan koordinasi antarinstansi penyelenggara lalu lintas angkutan jalan kabupaten/kota, keanggotaan forum terdiri atas:
 - a. bupati/walikota;
 - b. kepala kepolisian resor/resor kota;
 - c. badan usaha milik negara dan/atau badan usaha milik daerah yang kegiatan usahanya di bidang LLAJ;
 - d. asosiasi perusahaan angkutan umum di kabupaten/kota;
 - e. perwakilan perguruan tinggi;
 - f. tenaga ahli di bidang LLAJ;
 - g. lembaga swadaya masyarakat yang aktivitasnya di bidang LLAJ; dan
 - h. pemerhati LLAJ di kabupaten/kota.
- (2) Keanggotaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf d sampai dengan huruf h ditunjuk oleh pemrakarsa pelaksanaan pembahasan sesuai dengan permasalahan yang dibahas.
- (3) Dalam pembahasan forum, bupati/walikota sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a harus mengikutsertakan Perangkat Daerah yang menyelenggarakan urusan:
 - a. sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan;
 - b. jalan;
 - c. perindustrian; dan
 - d. penelitian dan pengembangan;

- (4) Dalam pembahasan forum, kepala kepolisian resor/ resor kota sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b harus mengikutsertakan kepala satuan lalu lintas kepolisian resor/ resor kota.

Dalam rangka kelancaraan pelaksanaan kegiatan forum, ditetapkan sekretariat forum, yang diatur dalam Pasal 22 ayat (3) PP No. 37/2011, yang menyatakan bahwa “Pelaksanaan forum lalu lintas dan angkutan jalan kabupaten/kota memperoleh dukungan administratif dari sekretariat daerah kabupaten/kota”.

12. Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2012 tentang Sumber Daya Manusia di Bidang Transportasi.

PP No. 37/2011 merupakan penjabaran dari ketentuan Pasal 117 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, Pasal 268 dan Pasal 338 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Pasal 255 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dan Pasal 381 sampai dengan Pasal 395 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, yang bertujuan untuk mewujudkan sumberdaya manusia di bidang transportasi yang prima, profesional, dan beretika.

Untuk mewujudkan sumber daya manusia di bidang transportasi yang prima, profesional, dan beretika, dilakukan melalui pendidikan dan pelatihan. Hal ini tergambar dalam Pasal 1 angka 1 PP No. 37/2011, yang menyatakan bahwa “Pendidikan dan Pelatihan di Bidang Transportasi yang selanjutnya disebut Diklat Transportasi adalah penyelenggaraan proses pembelajaran dan pelatihan dalam rangka meningkatkan pengetahuan, keahlian, keterampilan, dan pembentukan sikap perilaku sumberdaya manusia yang diperlukan dalam penyelenggaraan transportasi”.

Sumberdaya manusia di bidang transportasi yang dikembangkan kompetensi dan kapabilitasnya merupakan sumberdaya manusia yang menjalankan fungsi sebagai regulator, penyedia jasa transportasi, dan tenaga kerja di bidang transportasi melalui pendidikan dan pelatihan, meliputi sumberdaya manusia di bidang:

- a. LLAJ;
- b. perkeretaapian;
- c. pelayaran;
- d. penerbangan; dan
- e. multimoda transportasi.

13. Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan.

PP No. 55/2012 merupakan penjabaran dari ketentuan Pasal 48 ayat (4), Pasal 50 ayat (4), Pasal 51 ayat (6), Pasal 56, Pasal 57 ayat (4), Pasal 59 ayat (6), Pasal 60 ayat (6), Pasal 61 ayat (4), dan Pasal 76 ayat (5) UU No. 22/2009.

Berkaitan dengan pengertian atau definisi yang menjadi rujukan dalam penyusunan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan, dalam Pasal 1 angka 1 PP No. 55/2012, dikemukakan bahwa “Kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Tidak Bermotor”.

Selanjutnya dalam Pasal 2, Pasal 3, dan Pasal 4 PP No. 55/2012, mengatur mengenai kendaraan bermotor dan tidak bermotor.

Pasal 2, menyatakan bahwa “Kendaraan terdiri atas:

- a. Kendaraan Bermotor; dan
- b. Kendaraan Tidak Bermotor”.

Pasal 3, menyatakan bahwa:

- (1) Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 huruf a berdasarkan jenis dikelompokkan ke dalam:
 - a. Sepeda Motor;
 - b. Mobil Penumpang;
 - c. Mobil Bus;
 - d. Mobil Barang; dan
 - e. Kendaraan khusus.
- (2) Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, huruf c, dan huruf d berdasarkan fungsi dikelompokkan ke dalam Kendaraan Bermotor perseorangan dan Kendaraan Bermotor umum.

Pasal 4, menyatakan bahwa:

Kendaraan Tidak Bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 huruf b dikelompokkan ke dalam:

- a. Kendaraan yang digerakkan oleh tenaga orang; dan
- b. Kendaraan yang ditarik oleh tenaga hewan.

14. Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Jalan.

PP No. 79/2013 merupakan penjabaran dari ketentuan Pasal 18, Pasal 20 ayat (3), Pasal 21 ayat (5), Pasal 25 ayat (2), Pasal 42, Pasal 43 ayat (4), Pasal 46 ayat (2) UU No. 22/2009.

Berkaitan dengan pengertian atau definisi yang menjadi rujukan dalam penyusunan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan, dalam Pasal 1 angka 1 PP No. 79/2013, dikemukakan bahwa “Jaringan LLAJ adalah serangkaian Simpul dan/atau Ruang Kegiatan yang saling terhubung untuk penyelenggaraan LLAJ”.

Dalam PP No. 79/2013 ini mengatur mengenai Rencana induk Jaringan LLAJ kabupaten/kota, sebagaimana dikemukakan dalam Pasal 3 ayat (3) huruf c, sedangkan jangka waktu berlakunya selama kurun waktu 20 (dua puluh) tahun dan di evaluasi secara berkala paling sedikit sekali dalam 5 (lima) tahun.

Rencana induk Jaringan LLAJ kota memuat:

- a. prakiraan perpindahan orang dan/atau barang menurut asal tujuan perjalanan lingkup kota;
- b. arah dan kebijakan peranan LLAJ kota dalam keseluruhan moda transportasi;
- c. rencana lokasi dan kebutuhan Simpul kota; dan
- d. rencana kebutuhan Ruang Lalu Lintas kota.

Rencana induk Jaringan LLAJ kota disusun berdasarkan kebutuhan transportasi dan Ruang Kegiatan yang berskala kota.

Rencana induk Jaringan LLAJ kota merupakan arahan dan pedoman untuk:

- a. pengembangan Jaringan LLAJ kota;
- b. integrasi antar dan intra moda transportasi tingkat kota;
- c. penyusunan rencana umum LLAJ kota;
- d. penyusunan rencana umum jaringan jalan kota;
- e. penyusunan rencana umum jaringan trayek angkutan perkotaan;
- f. penyusunan rencana umum jaringan lintas angkutan barang kota;
- g. pembangunan Simpul kota; dan
- h. pengembangan teknologi dan industri LLAJ kota. [Pasal 13]

15. Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan.

PP No. 74/2014 merupakan penjabaran dari ketentuan Pasal 137 ayat (5), Pasal 150, Pasal 172, Pasal 185 ayat (2), Pasal 198 ayat (3), Pasal 242 ayat (3), dan Pasal 244 ayat (2) UU No. 22/2009.

Berkaitan dengan pengertian atau definisi yang menjadi rujukan dalam penyusunan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan, dalam Pasal 1 angka 1 PP No. 74/2014, dikemukakan bahwa “Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan”.

Pengaturan dalam PP No. 74/2014 ini meliputi:

- a. Angkutan orang dan/atau barang;
- b. kewajiban penyediaan Angkutan umum;
- c. Angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum;
- d. angkutan barang dengan Kendaraan Bermotor Umum;
- e. dokumen Angkutan orang dan barang dengan Kendaraan Bermotor Umum;
- f. pengawasan muatan Angkutan barang;
- g. perusahaan Angkutan;
- h. tarif Angkutan;
- i. subsidi Angkutan Penumpang umum;
- j. industri jasa Angkutan umum;
- k. sistem informasi manajemen perizinan Angkutan; dan
- l. peran serta masyarakat.

Angkutan orang dan/atau barang dapat menggunakan a. Kendaraan Bermotor; dan b. Kendaraan Tidak Bermotor.

Dalam Pasal 13 ayat (1), dikemukakan bahwa “Penggunaan Angkutan orang dan/atau barang dengan Kendaraan Tidak Bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 12 yang wilayah operasinya dalam 1 (satu) kabupaten/kota diatur dengan **peraturan daerah** kabupaten/kota.

Pengaturan dengan peraturan daerah dilatarbelakangi dengan adanya pengaturan dalam Pasal 14, yang menyatakan bahwa “Pemerintah Daerah **bertanggung jawab** atas penyelenggaraan Angkutan umum dalam upaya memenuhi kebutuhan Angkutan orang dan/atau barang yang selamat, aman, nyaman, dan terjangkau untuk jasa Angkutan orang dan/atau barang dengan Kendaraan Bermotor Umum”.

Selanjutnya berkaitan dengan kewajiban pemerintah daerah, diatur dalam Pasal 18, yang menyatakan bahwa: “Kewajiban pemerintah daerah kabupaten/kota menjamin tersedianya Angkutan umum untuk jasa Angkutan orang dalam wilayah kabupaten/kota sebagaimana dimaksud dalam Pasal 15 ayat (3) meliputi:

- a. penetapan Rencana Umum Jaringan Trayek dan kebutuhan Kendaraan Bermotor Umum untuk Angkutan orang dalam Trayek;
- b. penyediaan prasarana dan fasilitas pendukung Angkutan umum;
- c. pelaksanaan penyelenggaraan perizinan Angkutan umum;
- d. penyediaan Kendaraan Bermotor Umum;
- e. pengawasan terhadap pelaksanaan standar pelayanan minimal Angkutan orang yang telah ditetapkan;
- f. penciptaan persaingan yang sehat pada industri jasa Angkutan umum; dan
- g. pengembangan sumber daya manusia di bidang Angkutan umum”.

Selanjutnya dalam Pasal 19, dikemukakan bahwa:

“Untuk menjamin penyediaan prasarana dan fasilitas pendukung Angkutan umum, penyediaan Kendaraan Bermotor Umum, dan pengembangan sumber daya manusia di bidang Angkutan umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 16 huruf b, Pasal 16 huruf d, Pasal 16 huruf g, Pasal 17 huruf b, Pasal 17 huruf d, Pasal 17 huruf g, Pasal 18 huruf b, Pasal 18 huruf d, dan Pasal 18 huruf g, Pemerintah dan Pemerintah Daerah dapat mengikutsertakan partisipasi sektor swasta”.

16. Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

PP No. 37/2017 merupakan penjabaran dari ketentuan Pasal 205 dan Pasal 207 UU No. 22/2009.

Berkaitan dengan pengertian atau definisi yang menjadi rujukan dalam penyusunan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan, diatur dalam Pasal 1 angka 2 dan angka 3, angka 6, angka 8, angka 9; Pasal 2; Pasal 7 ayat (1) huruf c, dan Pasal 11 PP No. 37/2017.

Pasal 1 angka 2 PP No. 37/2017:

“Keselamatan LLAJ yang selanjutnya disingkat **KLLAJ** adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan”.

Pasal 1 angka 3 PP No. 37/2017:

“Perencanaan Keselamatan LLAJ yang selanjutnya disebut **Perencanaan KLLAJ** adalah suatu proses untuk menentukan tindakan masa depan yang tepat untuk mewujudkan keselamatan LLAJ yang ditetapkan sebagai sasaran, melalui

urutan pilihan, dengan memperhitungkan sumber daya yang tersedia”.

Pasal 1 angka 6 PP No. 37/2017:

“Rencana Aksi Keselamatan LLAJ Provinsi/Kabupaten/Kota yang selanjutnya disebut **RAK LLAJ** Provinsi/Kabupaten/**Kota** adalah dokumen perencanaan keselamatan LLAJ Provinsi/Kabupaten/Kota untuk periode 5 (lima) tahun”.

Pasal 1 angka 8 PP No. 37/2017:

“Manajemen Keselamatan LLAJ yang selanjutnya disebut **Manajemen KLLAJ** adalah seluruh usaha pemangku kepentingan yang terorganisir dan terintegrasi untuk mewujudkan keselamatan LLAJ yang ditetapkan dalam Rencana Umum Nasional Keselamatan LLAJ”.

Pasal 1 angka 9 PP No. 37/2017:

“Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum adalah bagian dari manajemen perusahaan angkutan umum berrrpa tata kelola keselamatan yang dilakukan oleh perusahaan angkutan umum secara komprehensif dan terkoordinasi dalam rangka mewujudkan keselamatan dan mengelola risiko kecelakaan”.

Pasal 2 PP No. 37/2017:

“Peraturan Pemerintah ini mengatur mengenai:

- a. Perencanaan KLLAJ;
- b. pelaksanaan dan pengendalian KLLAJ;
- c. Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum;
- d. alat pemberi informasi Kecelakaan Lalu Lintas; dan
- e, pengawasan KLLAJ.

Pasal 7 ayat (1) huruf c PP No. 37/2017:

“Untuk melaksanakan Rencana Umum Nasional Keselamatan LLAJ Pemerintah kabupaten/kota menyusun dan melaksanakan Rencana Aksi Keselamatan (RAK) LLAJ”.

Pasal 11 PP No. 37/2017:

“(1) RAK LLAJ Kota memuat:

- a. sasaran Pemerintah Kota;
- b. arah kebijakan strategis berdasarkan RUNK LLAJ, RAK LLAJ Kementerian/Lembaga, dan RAK LLAJ Provinsi;
- c. kebutuhan regulasi daerah dan tatanan kelembagaan Pemerintah Kota;
- d. rencana aksi dan target kineja; dan
- e. rencana pendanaan.

- (2) RAK LIAJ Kota, disusun berdasarkan:
 - a. RUNK LLAJ;
 - b. RAK LLAJ Kementerian/lembaga;
 - c. RAK LLAJ Provinsi; dan
 - d. Rencana pembangunan jangka panjang dan rencana pembangunan jangka menengah Kota.
- (3) RAK LLAJ Kota ditetapkan dengan Peraturan Wali Kota.
- (3) RAK LLAJ Kota berlaku selama 5 (lima) tahun dan dilakukan evaluasi secara berkala setiap tahun”.

17. Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

PP No. 30/2021 merupakan penjabaran dari ketentuan Pasal 55 dan Pasal 185 huruf b UU No. 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja.

Berkaitan dengan pengertian atau definisi yang menjadi rujukan dalam penyusunan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan, diatur dalam Pasal 1 angka, 1, angka 2, dan angka 3 PP No. 30/2021.

Pasal 1

1. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas lalu lintas, angkutan jalan, jaringan lalu lintas dan angkutan jalan, prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, kendaraan, pengemudi, pengguna jalan, serta pengelolaannya.
2. Lalu Lintas adalah gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan.
3. Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah ruang lalu lintas, terminal, dan perlengkapan jalan yang meliputi marka, rambu, alat pemberi isyarat lalu lintas, alat pengendali dan pengarnan pengguna jalan, alat pengawasan dan pengamanan jalan, serta fasilitas pendukung.

Berkaitan dengan dampak lalu lintas, diatur dalam Pasal 2 dan Pasal 3 PP No. 30/2021.

Pasal 2:

- (1) Setiap rencana pembangunan pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur yang akan menimbulkan gangguan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan wajib dilakukan analisis dampak Lalu Lintas.

- (2) Dokumen analisis dampak Lalu Lintas terintegrasi dengan dokumen analisis mengenai dampak lingkungan hidup atau upaya pengelolaan lingkungan hidup dan upaya pemantauan lingkungan hidup.

Pasal 3:

- (1) Pusat kegiatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (1) berupa bangunan untuk:
 - a. kegiatan perdagangan;
 - b. kegiatan perkantoran;
 - c. kegiatan industri;
 - d. kegiatan pariwisata;
 - e. fasilitas pendidikan;
 - f. fasilitas pelayanan umum; dan/atau
 - g. kegiatan lain yang dapat menimbulkan bangkitan dan/atau tarikan Lalu Lintas.
- (2) Permukiman sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (1) berupa:
 - a. perumahan dan permukiman;
 - b. rumah susun dan apartemen; dan/atau
 - c. permukiman lain yang dapat menimbulkan bangkitan dan/atau tarikan Lalu Lintas.
- (3) Infrastruktur sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (1) berupa:
 - a. akses ke dan dari Jalan tol;
 - b. pelabuhan;
 - c. bandar udara;
 - d. Terminal;
 - e. stasiun kereta api;
 - f. tempat penyimpanan Kendaraan;
 - g. fasilitas Parkir untuk umum; dan/atau
 - h. infrastruktur lain yang dapat menimbulkan bangkitan dan/atau tarikan Lalu Lintas.
- (4) Pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur yang wajib dilakukan analisis dampak Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ayat (2), dan ayat (3) digolongkan dalam 3 (tiga) kategori skala dampak bangkitan Lalu Lintas yang ditimbulkan sebagai berikut:
 - a. kegiatan dengan bangkitan Lalu Lintas yang tinggi;
 - b. kegiatan dengan bangkitan Lalu Lintas yang sedang; dan
 - c. kegiatan dengan bangkitan Lalu Lintas yang rendah.

18. Peraturan Pemerintah Nomor 33 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Perkeretaapian.

PP No. 33/2021 merupakan penjabaran dari ketentuan Pasal 56 dan Pasal 185 huruf b UU No. 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja.

Berkaitan dengan pengertian atau definisi yang menjadi rujukan dalam penyusunan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan, diatur dalam Pasal 1 angka, 1, angka 4, dan angka 5 PP No. 33/2021.

Pasal 1

1. Perkeretaapian adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas prasarana, sarana, dan sumber daya manusia, serta norma, kriteria, persyaratan, dan prosedur untuk penyelenggaraan transportasi Kereta Api.
2. Kereta Api adalah Sarana Perkeretaapian dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan Sarana Perkeretaapian lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di Jalan Rel yang terkait dengan perjalanan kereta api.
3. Prasarana Perkeretaapian adalah Jalur Kereta Api, stasiun Kereta Api, dan fasilitas operasi Kereta Api agar Kereta Api dapat dioperasikan.

19. Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2019 tentang Percepatan Program Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (*Battery Electric Vehicle*) Untuk Transportasi Jalan.

Perpres No. 55/2019 merupakan penjabaran dari beberapa ketentuan Peraturan Perundang-undangan, dan yang berkaitan dengan penyelenggaraan perhubungan, yaitu PP No. 51/2012.

Pengaturan penggunaan transportasi listrik merupakan bagian dari penyelenggaraan perhubungan. Transportasi listrik merupakan bagian dari sistem transportasi yang berperan sangat penting dalam suatu daerah.

Hal ini tergambar dalam **landasan filosofis huruf a dan huruf b** pembentukan Perpres No. 55/2019. Huruf a, menyatakan bahwa “untuk peningkatan efisiensi energi, ketahanan energi, dan konservasi energi sektor transportasi, dan terwujudnya energi bersih, kualitas udara bersih dan ramah lingkungan, serta komitmen Indonesia menurunkan emisi gas rumah kaca, perlu mendorong percepatan program kendaraan bermotor listrik berbasis baterai (*battery electric vehicle*) untuk transportasi jalan.

Selanjutnya dalam **Huruf b**, menyatakan bahwa “untuk memberikan arah, landasan, dan kepastian hukum dalam pelaksanaan percepatan program kendaraan bermotor listrik berbasis baterai (*battery electric vehicle*) untuk transportasi jalan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, perlu pengaturan yang mendukung percepatan program kendaraan bermotor listrik berbasis baterai (*battery electric vehicle*) untuk transportasi jalan”.

Berkaitan dengan pengertian atau definisi yang menjadi rujukan dalam penyusunan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan, diatur dalam Pasal 1 angka, 2, angka 3, angka 5, angka 6, angka 7, dan angka 8; Pasal 17, Pasal 19 ayat (1) huruf j; Pasal 26 ayat (3) huruf c; ayat (4) Perpres No. 55/2019.

Pasal 1

1. Motor Listrik adalah peralatan elektromekanik yang mengonsumsi tenaga listrik untuk menghasilkan energi mekanik sebagai penggerak.
2. Baterai atau Media Penyimpanan Energi Listrik yang selanjutnya disebut Baterai adalah sumber listrik yang digunakan untuk memberi pasokan energi listrik pada Motor Listrik.
3. Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (*Battery Electric Vehicle*) yang selanjutnya disebut KBL Berbasis Baterai adalah kendaraan yang digerakan dengan Motor Listrik dan mendapatkan pasokan sumber daya tenaga listrik dari Baterai secara langsung di kendaraan maupun dari luar.
4. Stasiun Pengisian Kendaraan Listrik Umum yang selanjutnya disingkat SPKLU adalah sarana pengisian energi listrik untuk KBL Berbasis Baterai untuk umum.
5. Uji Tipe KBL Berbasis Baterai adalah pengujian yang dilakukan terhadap fisik KBL Berbasis Baterai atau penelitian terhadap rancang bangun dan rekayasa KBL Berbasis Baterai, sebelum KBL Berbasis Baterai dibuat dan/atau dirakit dan/atau diimpor secara massal serta KBL Berbasis Baterai yang dimodifikasi.
6. Uji Berkala KBL Berbasis Baterai adalah pengujian kendaraan bermotor listrik yang dilakukan secara berkala terhadap setiap KBL Berbasis Baterai yang dioperasikan di jalan.
7. Nomor Identifikasi KBL Berbasis Baterai yang selanjutnya disingkat NIK adalah identitas dalam bentuk kombinasi 17 (tujuh belas) karakter berupa huruf dan/atau angka yang

dipasang atau dicetak pada KBL Berbasis Baterai atau yang disebut *Vehicle Identification Number (VIN)*.

Pasal 17

- (1) Pemerintah Daerah memberikan insentif untuk mempercepat program KBL Berbasis Baterai untuk transportasi jalan.
- (2) Insentif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa insentif fiskal dan insentif nonfiskal.
- (3) Insentif sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diberikan kepada:
 - a. perusahaan industri, perguruan tinggi, dan/atau lembaga penelitian dan pengembangan yang melakukan kegiatan penelitian, pengembangan, dan inovasi teknologi serta vokasi industri KBL Berbasis Baterai;
 - b. perusahaan industri yang mengutamakan penggunaan prototipe dan/atau komponen yang bersumber dari perusahaan industri dan/atau lembaga penelitian dan pengembangan yang melakukan kegiatan penelitian, pengembangan, dan inovasi teknologi serta vokasi industri KBL Berbasis Baterai dalam negeri;
 - c. perusahaan industri yang memenuhi TKDN dan yang melakukan produksi KBL Berbasis Baterai dalam negeri;
 - d. perusahaan industri komponen KBL Berbasis Baterai;
 - e. perusahaan industri KBL Berbasis Baterai Bermerek Nasional;
 - f. perusahaan yang menyediakan penyewaan Baterai (*battery swap*) sepeda Motor Listrik;
 - g. perusahaan industri yang melakukan percepatan produksi serta penyiapan sarana dan prasarana untuk penggunaan KBL Berbasis Baterai;
 - h. perusahaan yang melakukan pengelolaan limbah Baterai;
 - i. perusahaan yang menyediakan SPKLU dan/atau instansi atau hunian yang menggunakan instalasi listrik privat untuk melakukan pengisian listrik KBL Berbasis Baterai;

Pasal 19 ayat (1) huruf j:

Insentif fiskal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 17 ayat (2) dapat berupa tarif parkir di lokasi-lokasi yang ditentukan oleh Pemerintah Daerah

Pasal 26

- (3) Untuk mempercepat program KBL Berbasis Baterai untuk transportasi jalan, SPKLU disediakan di lokasi kantor Pemerintah Daerah.

(4) Instalasi listrik privat berlokasi di kantor Pemerintah Daerah.

20. Peraturan Presiden Nomor 1 Tahun 2022 tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Perpres No. 55/2019 merupakan penjabaran dari Pasal 6 ayat (1) PP No. 37/2017.

Berkaitan dengan substansi yang menjadi rujukan dalam penyusunan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan, diatur dalam Pasal 5 ayat (1), ayat (2), dan ayat 6; Pasal 6.

Pasal 5

- (1) RAK LLAJ disusun dalam rangka melaksanakan RUNK LLAJ.
- (2) RAK LLAJ sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disusun dan dilaksanakan oleh Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota.
- (6) Pemerintah Daerah Kota sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf c berkoordinasi dan berkonsultasi dengan Penanggung Jawab Pilar dan Kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang dalam negeri melalui Pemerintah Daerah Provinsi dalam menyusun RAK LLAJ Kota.

Pasal 6

RAK LLAJ Kementerian/Lembaga dan RAK LLAJ Kota dilaksanakan oleh Pemerintah Daerah Kota sesuai tugas dan kewenangannya.

BAB IV

LANDASAN FILOSOFIS, YURIDIS, DAN SOSIOLOGIS

A. Landasan Filosofis

Negara Indonesia memiliki cita-cita hukum Pancasila sekaligus sebagai norma fundamental Negara, maka peraturan yang akan dibuat khususnya tentang Penyelenggaraan Perhubungan hendaknya mengandung nilai-nilai yang dalam cita-cita hukum tersebut. Secara filosofis, cita-cita hukum yang mendasari aturan hukum penyelenggaraan Perhubungan diturunkan dari sila kelima Pancasila, yaitu keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia. Oleh karena itu, ketentuan hukum penyelenggaraan perhubungan harus dapat memberikan dasar bagi penciptaan keadilan bagi seluruh golongan masyarakat yang menggunakan ruang milik jalan (Rumija) dan koridor jalan secara umum. Keadilan tersebut pada akhirnya memberikan sumbangan bagi terwujudnya kesejahteraan sosial.

Dasar filosofis pada dasarnya berkaitan dengan “cita hukum” (*recht sidee*) dimana semua masyarakat mempunyainya, yaitu apa yang mereka harapkan dari hukum, misalnya untuk menjamin keadilan, ketertiban, kesejahteraan dan sebagainya. Cita hukum tersebut tumbuh dari sistem nilai mereka mengenai baik atau buruk, adil atau tidak, pandangan terhadap hubungan individual dan kemasyarakatan, tentang kebendaan, kedudukan wanita dan sebagainya. Semuanya itu bersifat filosofis, artinya menyangkut pandangan mengenai hakikat sesuatu. Pada tataran kenegaraan, landasan atau dasar filosofis Peraturan Perundang-undangan adalah dasar yang berkaitan dengan filosofis atau ideologi negara yakni Pancasila.

Peraturan perundang-undangan harus mencerminkan nilai-nilai yang terkandung dalam Pancasila. Menurut Rudolp Stamler, *cita hukum* adalah konstruksi pikiran yang merupakan keharusan untuk mengarahkan hukum pada cita-cita yang diinginkan masyarakat. Cita hukum berfungsi sebagai bintang pemandu (*leitstem*) bagi tercapainya cita-cita masyarakat. Meski merupakan titik akhir yang tidak mungkin tercapai, namun cita hukum memberikan manfaat karena mengandung dua sisi yaitu dengan cita hukum kita dapat menguji hukum positif yang berlaku dan cita hukum kita dapat mengarahkan hukum positif sebagai usaha dengan sanksi pemaksa menuju sesuatu yang adil.³⁸ Selanjutnya Gustav Radbruch menyatakan bahwa cita hukum berfungsi sebagai

³⁸ Maria Farida Indrati Soeprapto, *Ilmu Perundang-Undangan : Proses dan Teknik Pembentukannya*, Kanisius, Yogyakarta, 2007.

tolok ukur yang bersifat regulatif dan konstruktif. Tanpa cita hukum, hukum kehilangan maknanya.

Dalam pembentukan Peraturan Perundang-undangan proses terwujudnya nilai-nilai yang terkandung dalam cita hukum ke dalam norma hukum tergantung kepada tingkat kesadaran dan penghayatan akan nilai-nilai tersebut oleh para pembentuk Peraturan Perundang-undangan. Tidak adanya kesadaran akan nilai-nilai tersebut dapat terjadi kesenjangan antara cita hukum dan norma hukum yang dibuat.

Negara Indonesia yang memiliki cita hukum Pancasila sekaligus sebagai norma fundamental negara, maka Peraturan Perundang-undangan yang akan dibuat, hendaknya diwarnai dan dialiri nilai-nilai yang terkandung dalam cita hukum tersebut. Lampiran I UU No. 12/2011 menjelaskan bahwa *landasan filosofis* merupakan pertimbangan atau alasan yang menggambarkan bahwa peraturan yang dibentuk mempertimbangkan pandangan hidup, kesadaran dan cita hukum yang meliputi suasana kebatinan serta falsafah bangsa Indonesia yang bersumber dari Pancasila dan Pembukaan UUD Tahun 1945.

Cita-cita hukum dalam pengaturan penyelenggaraan perhubungan, di antaranya adalah asas keadilan, kesetaraan, keterpaduan, keseimbangan, dan manfaat.

1. Asas Keadilan

Asas keadilan mengandung makna bahwa penyelenggaraan perhubungan terutama pada pengaturan sistem transportasi di Kota Makassar harus memberikan perlakuan yang sama terhadap semua pihak dan tidak mengarah kepada pemberian keuntungan terhadap pihak-pihak tertentu dengan cara atau alasan apapun. Timbulnya kesemrawutan dalam berlalu lintas yang berdampak kepada kemacetan karena adanya pihak-pihak tertentu yang memaksakan kehendak untuk menggunakan ruang milik jalan secara bebas tanpa hambatan yang merupakan salah satu bentuk nyata ketidakadilan penggunaan ruang milik jalan yang didominasi oleh pemilik usaha dalam memanfaatkan ruang milik jalan. Penerapan asas keadilan dalam penyusunan aturan hukum akan memberikan beban secara adil kepada setiap pengguna koridor jalan sesuai dengan sumber daya yang digunakannya.

2. Asas Kesetaraan

Asas kesetaraan mengandung makna adanya peluang yang sama bagi setiap anggota masyarakat untuk meningkatkan kesejahteraannya. Dalam hal penerapan penyelenggaraan perhubungan, kesetaraan dimaknai oleh peran pengaturan dan pengendalian pemanfaatan semua sarana dan prasarana

perhubungan, misalnya pemanfaatan ruang milik jalan di kawasan pusat kegiatan ekonomi dan sosial kemasyarakatan, pemanfaatan area pedestrian, semua orang mempunyai peluang yang sama untuk mengambil manfaatnya. Hal sebaliknya, pemanfaatan sarana dan prasarana perhubungan, misalnya ruang milik jalan yang tidak beraturan terkadang tidak menghiraukan aturan dan keselamatan dan kenyamanan pengendara dan pejalan, menunjukkan bahwa perlindungan terhadap kepentingan umum dari penyelenggaraan perhubungan belum terlaksana dengan baik.

3. Asas Keselarasan

Asas keselarasan mengandung makna bahwa aturan yang disusun harus bisa mendukung terwujudnya suatu keselarasan antara subjek yang diatur dengan subjek pengaturan lain yang terkait. Aturan penyelenggaraan perhubungan ini tidak dapat terlepas dari aturan tentang tata ruang dan lingkungan, dan aturan-aturan tentang lalu lintas (manajemen lalu lintas dan rambu-rambu lalu lintas). Keselarasan di antara aturan-aturan tersebut harus menjadi pertimbangan utama dalam menentukan pokok-pokok materi yang akan diatur dalam peraturan yang disusun.

4. Asas Keseimbangan

Asas keseimbangan mengandung makna bahwa pengaturannya mencerminkan keseimbangan antara kepentingan individu dan masyarakat dengan kepentingan pembangunan. Kerugian ekonomi, lingkungan, dan sosial yang ditimbulkan oleh ketidakteraturan penyelenggaraan perhubungan merupakan bentuk dikorbankannya kepentingan masyarakat yang lebih luas akibat pengelolaan yang keliru terhadap kepentingan pribadi dengan kepentingan masyarakat yang bersifat kolektif.

5. Asas Kemanfaatan

Asas kemanfaatan mengandung makna bahwa semua kegiatan penyelenggaraan perhubungan dapat memberikan nilai tambah (*ad value*) sebesar-besarnya, baik bagi pemangku kepentingan (*stakeholder*) maupun bagi kepentingan regional dan nasional dalam rangka mewujudkan kesejahteraan masyarakat. Pendapatan yang diperoleh dari penyelenggaraan perhubungan ini nantinya harus diatur penggunaannya agar mendatangkan manfaat sebesar-besarnya bagi seluruh masyarakat, sebagai *multiplayer effect* dari adanya kewajiban masyarakat terhadap pemerintah daerah untuk mendapatkan pelayanan yang lebih baik.

B. Landasan Sosiologis

Setiap norma hukum yang dituangkan dalam Peraturan Perundang-undangan haruslah mencerminkan tuntutan kebutuhan masyarakat sendiri akan norma hukum yang sesuai dengan realitas kesadaran hukum masyarakat. Oleh karena itu, dalam konsideran harus dirumuskan dengan baik, pertimbangan-pertimbangan yang bersifat empiris sehingga suatu gagasan normatif yang dituangkan dalam Peraturan Perundang-undangan benar-benar didasarkan atas kenyataan yang hidup dalam masyarakat, sebagaimana hukum yang baik adalah hukum yang hidup dari nilai-nilai kehidupan masyarakat.³⁹

Peraturan perundang-undangan dikatakan mempunyai landasan atau dasar sosiologis (*sociologische grondslag*) apabila ketentuan-ketentuannya sesuai dengan keyakinan umum atau kesadaran hukum masyarakat. Landasan atau dasar sosiologis Peraturan Perundang-undangan adalah landasan atau dasar yang berkaitan dengan kondisi atau kenyataan yang hidup dalam masyarakat berarti ada kondisi yang bersesuaian dengan kebutuhan masyarakat itu sendiri.

Penetapan Peraturan Daerah Kota Makassar tentang Penyelenggaraan Perhubungan pada dasarnya tidak hanya bermakna filosofis atau yuridis saja, tetapi juga memiliki makna sosiologis. Oleh sebab itu, penetapan peraturan daerah tersebut harus memerhatikan kondisi masyarakat, adat istiadat, kearifan lokal, aspirasi daerah, dan kebutuhan daerah. Metode pendekatan yang digunakan perlu diperhatikan untuk meyakinkan masyarakat bahwa kebijakan yang ditetapkan memberikan manfaat bagi masyarakat.

Seiring dengan peningkatan di berbagai sektor yang memerlukan dukungan perhubungan, khususnya transportasi, maka terjadi pula peningkatan jumlah dan jenis kebutuhan moda transportasi. Moda transportasi ini berperan dalam memperlancar pergerakan produk barang/jasa oleh para pelaku usaha. Pada sisi lain pengaturan prasarana dan sarana transportasi juga memberikan pemasukan bagi Pemerintah Kota Makassar melalui Pajak kendaraan bermotor dan retribusi parkir, sebagai bagian dari PAD.

Alat transportasi di Kota Makassar berkembang pesat sejalan dengan pertumbuhan kebutuhan masyarakat terhadap alat transportasi, yang tidak berbanding lurus dengan ketersediaan prasarana transportasi.

³⁹ Jimly Asshidiqi, *Perihal Undang-Undang*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2010.

C. Landasan Yuridis

Korelasi antara uraian pada Bab III mengenai evaluasi dan analisis Peraturan Perundang-undangan terkait dan landasan sosiologis di atas pada dasarnya telah memberikan gambaran umum atas landasan yuridis disusunnya naskah akademik dan rancangan Peraturan Daerah Kota Makassar tentang Penyelenggaraan Perhubungan.

Setiap produk hukum (termasuk peraturan daerah) harus mempunyai dasar keberlakuan secara yuridis (*juridische gelding*). Landasan yuridis tersebut tidak dapat dilepaskan dengan adanya pondasi ketatanegaraan Indonesia yang bersendikan atas hukum. negara Indonesia adalah negara yang berdasarkan atas hukum (*rechstaat*) bukan berdasarkan atas kekuasaan (*machtstaat*). Oleh karena itu setiap produk Peraturan Perundang-undangan yang dibuat harus memenuhi tata cara yang ditetapkan oleh undang-undang dengan memenuhi asas-asas yang terdapat dalam nafas negara hukum.

Landasan yuridis merupakan pertimbangan atau alasan yang menggambarkan bahwa peraturan yang dibentuk untuk mengatasi permasalahan hukum atau mengisi kekosongan hukum dengan mempertimbangkan aturan yang telah ada, yang akan diubah atau yang akan dicabut guna menjamin kepastian hukum dan rasa keadilan masyarakat.

Dengan demikian apabila diterapkan, maka landasan yuridis merupakan landasan hukum (*yuridische gelding*) yang menjadi dasar kewenangan (*bevoegdheid* atau *competentie*) pembuatan Peraturan Perundang-undangan. Landasan yuridis juga menggambarkan kewenangan seseorang pejabat atau lembaga/badan tertentu yang mempunyai dasar hukum di menetapkan Peraturan Perundang-undangan. Dasar hukum kewenangan membentuk Peraturan perundang-undangan sangat diperlukan. Tanpa disebutkan dalam Peraturan Perundang-undangan dalam landasan yuridis formal, seorang pejabat atau suatu lembaga atau badan tidak berwenang mengeluarkan peraturan. Misalnya, Pasal 20 ayat (1) UUD Tahun 1945 memberikan kewenangan kepada Dewan Perwakilan Rakyat untuk membentuk undang-undang. Demikian pula ketentuan Pasal 18 ayat (6) memberikan dasar hukum kewenangan kepada Pemerintah Daerah dalam menetapkan Peraturan Daerah untuk menjalankan otonomi.

Adanya kewenangan untuk pembuat peraturan perundang-undangan, karena setiap peraturan perundang-undangan harus dibuat oleh lembaga/badan atau pejabat yang berwenang.

Selain menentukan dasar kewenangan, landasan yuridis juga merupakan dasar keberadaan atau pengakuan dari suatu jenis Peraturan Perundang-undangan sebagai landasan yuridis material. Landasan yuridis material menunjuk kepada materi muatan tertentu yang harus dimuat dalam suatu Peraturan Perundang-undangan tertentu. Pembentuk peraturan menghendaki bahwa sesuatu materi tertentu hendaknya diatur dalam suatu Peraturan Perundang-undangan tertentu pula.

Dalam UUD Tahun 1945 disebutkan adanya materi-materi tertentu yang harus diatur dengan undang-undang, begitupun juga dengan peraturan daerah. Isi atau substansi suatu Peraturan Perundang-undangan harus sesuai dengan "wadahnya" atau jenis peraturan perundang-undangannya. Selain itu, isi suatu peraturan perundang-undangan tidak boleh bertentangan dengan isi Peraturan Perundang-undangan yang derajatnya lebih tinggi.

Landasan **yuridis formil** yang digunakan sebagai dasar penyusunan Peraturan Daerah Kota Makassar tentang Penyelenggaraan Perhubungan, yaitu:

1. Pasal 18 ayat (6) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
2. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 244, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5587) sebagaimana telah beberapa kali diubah, terakhir dengan dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);
3. Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 82, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5234) sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 183, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6394);
4. Undang-Undang Nomor 134 Tahun 2024 tentang Kota Makassar di Provinsi Sulawesi Selatan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2024 Nomor 320, Tambahan Lembaran Negara Republik

Indonesia Nomor 7071);

5. Peraturan Pemerintah Nomor 12 Tahun 2017 tentang Pembinaan dan Pengawasan Penyelenggaraan Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 73, Tambahan Lembaran Negara Nomor 6041);
6. Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 80 Tahun 2015 tentang Pembentukan Produk Hukum Daerah (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 2036), sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 120 Tahun 2018 (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2018 Nomor 157);

Landasan **yuridis materil** yang digunakan sebagai dasar penyusunan Peraturan Daerah Kota Makassar tentang Penyelenggaraan Perhubungan, yaitu:

1. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 132, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4444) sebagaimana telah beberapa kali diubah, terakhir dengan Undang- Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);
2. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 65, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4722) sebagaimana telah beberapa kali diubah, terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);
3. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956) sebagaimana telah beberapa kali diubah, terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);

4. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025) sebagaimana telah beberapa kali diubah, terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);
5. Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 292, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5587) sebagaimana telah beberapa kali diubah, terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);
6. Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2006 Nomor 86, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4655);
7. Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 129, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5048) sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Peraturan Pemerintah Nomor 33 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 29, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6022);
8. Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 176, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5086) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2016 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2016 Nomor 264, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5961);

9. Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 20, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5199);
10. Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 61, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5221) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 40, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6642);
11. Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 73, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5229);
12. Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2012 tentang Sumber Daya Manusia di Bidang Transportasi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 104, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5310);
13. Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 120, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5317) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 40, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6642);
14. Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2013 Nomor 193, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5468) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 40, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6642);
15. Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 260, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5594) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30

- Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 40, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6642);
16. Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 205, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6122);
 17. Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 40, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6642);
 18. Peraturan Pemerintah Nomor 33 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 43, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6645);
 19. Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2019 tentang Percepatan Program Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (*Battery Electric Vehicle*) Untuk Transportasi Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2019 Nomor 146) , sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Presiden Nomor 79 Tahun 2023 tentang Perubahan Atas Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2019 tentang Percepatan Program Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (*Battery Electric Vehicle*) Untuk Transportasi Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 154);
 20. Peraturan Presiden Nomor 1 Tahun 2022 tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 2).

BAB IV

JANGKAUAN, ARAH PENGATURAN, DAN RUANG LINGKUP MATERI MUATAN RANCANGAN PERATURAN DAERAH TENTANG PENYELENGGARAAN PERHUBUNGAN

A. Jangkauan dan Arah Pengaturan

Jangkauan pengaturan tentang Penyelenggaraan Perhubungan, yaitu bagaimana menetapkan kebijakan sistem penyelenggaraan transportasi dengan perspektif mobilitas publik yang ramah lingkungan berdimensi *GEDSI* dengan tujuan untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat, kinerja dan kualitas lingkungan hidup dalam kerangka mewujudkan pembangunan berkelanjutan di Kota Makassar.

Arah pengaturan tentang Penyelenggaraan Perhubungan, meliputi:

1. kewenangan, pembinaan, dan penyelenggaraan perhubungan;
2. perencanaan.
3. penyelenggaraan LLAJ.
4. angkutan.
5. angkutan umum dan subsidi angkutan umum.
6. perkeretaapian.
7. penyeberangan.
8. penyelenggaraan penerbangan.
9. jaringan *helipad*.
10. aksesibilitas pelayanan transportasi terhadap kelompok rentan.
11. penyelenggaraan perhubungan terhadap mitigasi perubahan iklim.
12. sistem informasi dan komunikasi.
13. forum LLAJ.
14. sumberdaya manusia di bidang perhubungan.
15. kelembagaan dan partisipasi publik.
16. kerja sama.
17. peran serta masyarakat.
18. pembiayaan.
19. pengawasan dan pengendalian.

B. Ruang Lingkup Materi Muatan

Materi muatan Peraturan Daerah Kota Makassar tentang Penyelenggaraan Perhubungan, melingkupi:

1. Ketentuan Umum

Memuat rumusan akademik mengenai batasan pengertian/ definisi yang terkait, singkatan atau akronim yang digunakan dalam peraturan daerah, sebagai berikut:

1. Provinsi adalah Provinsi Sulawesi Selatan.

2. Daerah adalah Kota Makassar.
3. Pemerintahan Daerah adalah penyelenggaraan urusan pemerintahan oleh Pemerintah Daerah dan Dewan Perwakilan Rakyat Daerah menurut asas otonomi dan tugas pembantuan dengan prinsip otonomi seluas-luasnya dalam sistem dan prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
4. Pemerintah Daerah adalah Wali Kota sebagai unsur penyelenggara Pemerintahan Daerah yang memimpin pelaksanaan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan Daerah otonom.
5. Menteri adalah menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan.
6. Gubernur adalah Gubernur Sulawesi Selatan.
7. Wali Kota adalah Wali Kota Makassar.
8. Perangkat Daerah adalah unsur pembantu Wali Kota dan Dewan Perwakilan Rakyat Daerah dalam penyelenggaraan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan Daerah.
9. Dinas Perhubungan yang selanjutnya disebut Dinas adalah Perangkat Daerah yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang perhubungan.
10. Pejabat yang Ditunjuk adalah pejabat di lingkungan Pemerintah Daerah yang berwenang di dalam penyelenggaraan perhubungan dan mendapat pendelegasian dari Wali Kota.
11. Perhubungan adalah pemindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan moda transportasi darat, laut, dan udara.
12. Jalan adalah seluruh bagian Jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi Lalu Lintas umum, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/ atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel dan jalan kabel.
13. Jalan Daerah adalah Jalan yang menjadi kewenangan Pemerintah Daerah yang merupakan jalan umum dalam sistem jaringan sekunder yang menghubungkan antar pusat pelayanan dalam Daerah, menghubungkan pusat pelayanan dengan persil serta menghubungkan antar pusat permukiman yang berada di dalam Daerah.
13. Lalu Lintas adalah gerak kendaraan dan orang di ruang lalu Lintas Jalan.

14. Ruang Lalu Lintas adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa Jalan dan fasilitas pendukung.
15. Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan selanjutnya disebut Prasarana LLAJ adalah Ruang Lalu Lintas, terminal, dan perlengkapan Jalan yang meliputi marka, rambu, alat pemberi isyarat Lalu Lintas, alat pengendali dan pengamanan pengguna Jalan, alat pengawasan dan pengamanan Jalan, serta fasilitas pendukung.
16. Analisis Dampak Lalu Lintas yang selanjutnya disebut Andalalin adalah studi atau kajian mengenai dampak Lalu Lintas dari suatu pembangunan, kegiatan, dan/atau usaha tertentu yang hasilnya dituangkan dalam bentuk dokumen Andalalin atau perencanaan pengaturan Lalu Lintas.
17. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang selanjutnya disingkat LLAJ adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas, angkutan Jalan, jaringan LLAJ, prasarana LLAJ, Kendaraan, pengemudi, pengguna Jalan, serta pengelolaannya.
18. Jaringan LLAJ adalah serangkaian simpul dan/atau ruang kegiatan yang saling terhubung untuk penyelenggaraan LLAJ.
19. Simpul adalah tempat yang diperuntukan bagi pergantian antarmoda dan intermoda yang berupa terminal, stasiun kereta api, pelabuhan laut, pelabuhan sungai dan danau, dan/atau bandar udara.
20. Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang Lalu Lintas Jalan.
21. Angkutan Massal Berbasis Jalan adalah suatu sistem Angkutan yang menggunakan mobil bus dengan lajur khusus yang terproteksi sehingga memungkinkan peningkatan kapasitas angkut yang bersifat massal.
22. Angkutan Barang adalah perpindahan barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang Lalu Lintas Jalan.
23. Kendaraan adalah suatu sarana angkut di Jalan yang terdiri atas kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor.
24. Kendaraan Bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain Kendaraan yang berjalan di atas rel.

25. Kendaraan Tidak Bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh tenaga manusia dan/atau hewan.
26. Kendaraan Bermotor Umum adalah setiap Kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran.
27. Sepeda Motor adalah Kendaraan Bermotor beroda dua dengan atau tanpa rumah-rumah dan dengan atau tanpa kereta samping atau Kendaraan Bermotor beroda tiga tanpa rumah-rumah.
28. Mobil Bus adalah Kendaraan Bermotor angkutan orang yang memiliki tempat duduk lebih dari 8 (delapan) orang, termasuk untuk pengemudi atau yang beratnya lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram.
29. Mobil Penumpang adalah Kendaraan Bermotor angkutan orang yang memiliki tempat duduk maksimal 8 (delapan) orang, termasuk untuk pengemudi atau yang beratnya tidak lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram.
30. Mobil Barang adalah Kendaraan Bermotor yang dirancang sebagian atau seluruhnya untuk mengangkut barang.
31. Kereta Gandengan adalah suatu alat yang digunakan untuk mengangkut barang yang seluruh bebannya ditumpu oleh alat itu sendiri dan dirancang untuk ditarik oleh Kendaraan Bermotor.
32. Kereta Tempelan adalah suatu alat yang digunakan untuk mengangkut barang yang dirancang untuk ditarik dan sebagian bebannya ditumpu oleh Kendaraan Bermotor penariknya.
33. Motor Listrik adalah peralatan elektromekanik yang mengonsumsi tenaga listrik untuk menghasilkan energi mekanik sebagai penggerak.
34. Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai yang selanjutnya disebut KBL Berbasis Baterai adalah kendaraan yang digerakkan dengan Motor Listrik yang mendapatkan pasokan sumber daya tenaga listrik dari Baterai secara langsung di kendaraan maupun dari luar.
35. Stasiun Pengisian Kendaraan Listrik Umum yang selanjutnya disingkat SPKLU adalah sarana pengisian energi listrik untuk KBL Berbasis Baterai untuk umum.
36. Uji Berkala KBL Berbasis Baterai adalah pengujian KBL Berbasis Baterai yang dilakukan secara berkala terhadap setiap KBL Berbasis Baterai yang dioperasikan di Jalan.

37. Kendaraan Tertentu dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik adalah suatu sarana dengan menggunakan penggerak motor listrik yang digunakan untuk mengangkut orang di wilayah operasi dan/atau lajur tertentu.
38. Kapal adalah Kendaraan air dalam bentuk dan jenis apapun yang digerakkan dengan tenaga mekanik, tenaga angin atau ditunda termasuk Kendaraan yang berdaya dukung dinamis, Kendaraan di bawah air serta alat-alat apung dan bangunan terapung yang tetap/tidak berpindah-pindah.
39. Terminal adalah pangkalan Kendaraan Bermotor Umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta perpindahan moda angkutan.
40. Terminal Barang adalah pangkalan Kendaraan Bermotor Umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan, dan menurunkan barang serta perpindahan moda angkutan.
41. Halte adalah tempat pemberhentian Kendaraan Bermotor Umum untuk menaikkan dan menurunkan Penumpang.
42. Parkir adalah keadaan Kendaraan berhenti atau tidak bergerak untuk beberapa saat dan ditinggalkan pengemudinya.
43. Rambu Lalu Lintas adalah bagian perlengkapan Jalan yang berupa lambang, huruf, angka, kalimat, dan/atau perpaduan yang berfungsi sebagai peringatan, larangan, perintah, atau petunjuk bagi pengguna Jalan.
44. Marka Jalan adalah suatu tanda yang berada di permukaan Jalan atau di atas permukaan Jalan yang meliputi peralatan atau tanda yang membentuk garis membujur, garis melintang, garis serong, serta lambang yang berfungsi untuk mengarahkan arus Lalu Lintas dan membatasi daerah kepentingan Lalu Lintas.
45. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas yang selanjutnya disingkat APILL adalah perangkat elektronik yang menggunakan isyarat lampu yang dapat dilengkapi dengan isyarat bunyi untuk mengatur Lalu Lintas orang dan/atau Kendaraan di persimpangan atau pada ruas Jalan.
46. Perusahaan Angkutan Umum adalah badan hukum yang menyediakan jasa angkutan orang dan/atau barang dengan Kendaraan Bermotor Umum.

47. Pengguna Jasa adalah perseorangan atau badan hukum yang menggunakan jasa Perusahaan Angkutan Umum dan/ atau jasa perparkiran.
48. Pengemudi adalah orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang telah memiliki surat izin mengemudi.
49. Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang digunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun Penumpang dari/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi.
50. Kepelabuhanan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan kegiatan penyelenggaraan Pelabuhan dan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi Pelabuhan untuk menunjang Kelancaran, Keamanan, dan Ketertiban arus Lalu Lintas kapal, Penumpang, dan/atau barang, Keselamatan berlayar, tempat perpindahan intra dan/atau antar moda serta mendorong perekonomian nasional dan Daerah dengan tetap memerhatikan tata ruang wilayah.
51. Daerah Lingkungan Kerja yang selanjutnya disebut DLKr adalah wilayah perairan dan daratan pada Pelabuhan atau Terminal khusus, yang digunakan secara langsung untuk kegiatan Pelabuhan.
52. Daerah Lingkungan Kepentingan yang selanjutnya disebut DLKp adalah wilayah perairan di sekeliling DLKr perairan Pelabuhan yang dipergunakan untuk menjamin Keselamatan pelayaran.
53. Rencana Induk Pelabuhan adalah pengaturan ruang Pelabuhan berupa peruntukan rencana tata guna tanah dan perairan di DLKr dan DLKp Pelabuhan.
54. Badan Usaha Pelabuhan yang selanjutnya disingkat BUP adalah badan usaha yang kegiatan usahanya khusus di bidang pengusahaan Terminal dan fasilitas Pelabuhan lainnya.
55. Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim.
56. Sarana Bantu Navigasi Pelayaran yang selanjutnya disingkat SBNP adalah peralatan atau sistem yang berada di luar Kapal yang didesain dan dioperasikan untuk meningkatkan

Keselamatan dan efisiensi bernavigasi Kapal dan/atau lalu lintas Kapal.

57. Kecelakaan Lalu Lintas adalah suatu peristiwa di Jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan Kendaraan dengan atau tanpa Pengguna Jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda.
58. Penumpang adalah orang yang berada di Kendaraan selain pengemudi dan awak Kendaraan.
59. Pengguna Jalan adalah orang yang menggunakan Jalan untuk berlalu lintas.
60. Pejalan Kaki adalah setiap orang yang berjalan di Ruang Lalu Lintas Jalan.
61. Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas adalah serangkaian usaha dan kegiatan yang meliputi perencanaan, pengadaan, pemasangan, pengaturan, dan pemeliharaan fasilitas perlengkapan Jalan dalam rangka mewujudkan, mendukung dan memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran Lalu Lintas.
62. Sistem Informasi dan Komunikasi LLAJ adalah sekumpulan subsistem yang saling berhubungan dengan melalui penggabungan, pemrosesan, penyimpanan, dan pendistribusian data yang terkait dengan penyelenggaraan LLAJ.
63. Trayek adalah lintasan Kendaraan umum untuk pelayanan jasa angkutan dengan Mobil Bus atau Mobil Penumpang yang mempunyai asal dan tujuan tetap, lintasan tetap, dan jadwal tetap maupun tidak terjadwal.
64. Jaringan Trayek adalah kumpulan dari Trayek-Trayek yang menjadi satu kesatuan jaringan pelayanan angkutan orang.
65. Angkutan Kota adalah angkutan dari satu tempat ke tempat yang lain dalam satu Daerah dengan menggunakan mobil bus umum dan/atau mobil Penumpang umum yang terikat dalam Trayek.
66. Tempat Parkir adalah lokasi yang disediakan ruang milik Jalan umum tertentu dan diluar badan Jalan yang telah ditetapkan oleh Wali Kota sebagai tempat Parkir dan atau tempat Parkir diluar badan Jalan yang disediakan oleh orang pribadi atau penunjang usaha pokok, termasuk penyediaan tempat penitipan Kendaraan Bermotor dan garasi Kendaraan Bermotor yang memungut bayaran.

67. Fasilitas Parkir adalah lokasi yang ditentukan sebagai tempat pemberhentian Kendaraan yang tidak bersifat sementara untuk melakukan kegiatan pada suatu kurun waktu.
68. Parkir di Tepi Jalan umum adalah bagian dari fasilitas Parkir di dalam ruang milik Jalan (on street parking).
69. Pemindahan Kendaraan adalah serangkaian tindakan yang dilakukan oleh petugas terhadap pemindahan Kendaraan Bermotor yang melakukan pelanggaran Parkir, pelanggaran rambu lalu lintas dan/atau Kendaraan yang mengalami kerusakan serta Kendaraan yang mengalami kecelakaan lalu lintas.
70. Pengujian Kendaraan adalah serangkaian kegiatan menguji dan/atau memeriksa bagian-bagian Kendaraan, kereta gandengan, kereta tempelan, dan Kendaraan khusus dalam rangka pemenuhan terhadap persyaratan teknis dan laik Jalan.
71. Pengujian Berkala Kendaraan adalah kegiatan pengujian Kendaraan yang dilaksanakan setiap periode tertentu.
72. Laik Jalan adalah persyaratan minimum kondisi suatu Kendaraan yang harus dipenuhi agar terjamin keselamatan dan mencegah terjadinya pencemaran udara serta kebisingan lingkungan pada waktu dioperasikan di Jalan.
73. Perkeretaapian adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas prasarana, sarana, dan sumberdaya manusia, serta norma, kriteria, persyaratan, dan prosedur untuk penyelenggaraan transportasi kereta api.
74. Kereta Api adalah sarana Perkeretaapian dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan sarana Perkeretaapian lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di Jalan rel yang terkait dengan perjalanan Kereta Api.
75. Perkeretaapian Umum adalah Perkeretaapian yang digunakan untuk melayani angkutan orang dan/atau barang dengan dipungut pembayaran.
76. Perkeretaapian Khusus adalah Perkeretaapian yang hanya digunakan untuk menunjang kegiatan pokok badan usaha tertentu dan tidak digunakan untuk melayani masyarakat umum.
77. Jalur Kereta Api adalah jalur yang terdiri atas rangkaian petak jalan rel yang meliputi ruang manfaat jalur Kereta Api, ruang milik Jalur Kereta Api, dan ruang pengawasan Jalur Kereta Api, termasuk bagian atas dan bawahnya yang diperuntukkan bagi lalu lintas Kereta Api.

78. Jaringan Jalur Kereta Api adalah seluruh Jalur Kereta Api yang terkait satu dengan yang lain yang menghubungkan berbagai tempat sehingga merupakan satu sistem.
79. Rencana Induk Perkeretaapian adalah rencana pengembangan sarana Perkeretaapian di Daerah, baik yang memuat jalur Kereta Api yang telah ada maupun rencana jaringan jalur Kereta Api yang akan dibangun.
80. Penyandang Disabilitas adalah setiap orang yang mengalami keterbatasan fisik, intelektual, mental, dan/atau sensorik dalam jangka waktu lama yang dalam berinteraksi dengan lingkungan dapat mengalami hambatan dan kesulitan untuk berpartisipasi secara penuh dan efektif dengan warga negara lainnya berdasarkan kesamaan hak.
81. Penyidik Pegawai Negeri Sipil Daerah yang selanjutnya disingkat PPNSD adalah pejabat pegawai negeri sipil tertentu di lingkungan pemerintahan daerah yang diberi wewenang khusus oleh undang-undang untuk melakukan penyidikan terhadap pelanggaran Peraturan Daerah.
82. Badan Hukum adalah badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, perseroan terbatas, dan koperasi.
83. Badan Usaha adalah badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, badan usaha swasta yang berbentuk perseroan terbatas, badan hukum asing, atau koperasi.
84. Orang adalah orang perseorangan.
85. Hari adalah hari kerja

2. Materi Muatan Pengaturan

Materi muatan pengaturan dalam Peraturan Daerah Kota Makassar tentang Penyelenggaraan Perhubungan, berisi rumusan-rumusan akademik materi muatan yang perlu diatur serta pemikiran-pemikiran normanya yang dikemukakan. Penyajian rumusan-rumusan akademik disusun secara sistematis dalam bab-bab, bagian-bagian, pasal-pasal dan ayat-ayat sesuai dengan kelompok substansi yang akan diatur.

Rumusan akademik pengaturan yang dituangkan dalam Bab I mengatur ketentuan umum; Bab II, mengatur tentang kewenangan, pembinaan, dan penyelenggaraan perhubungan; Bab III, mengatur tentang perencanaan; dalam Bab IV, mengatur tentang penyelenggaraan LLAJ; Bab V, mengatur tentang angkutan; dalam Bab VI, mengatur tentang angkutan umum dan subsidi angkutan umum; dalam Bab VII, mengatur tentang perkeretaapian; Bab VI, mengatur

tentang penyeberangan; Bab VII, mengatur tentang penyelenggaraan penerbangan; Bab VIII, mengatur tentang jaringan *helipad*; Bab IX, mengatur tentang aksesibilitas pelayanan transportasi terhadap kelompok rentan; Bab X tentang ketentuan pidana; Bab XI tentang penyelenggaraan perhubungan terhadap mitigasi perubahan iklim; Bab XII tentang sistem informasi dan komunikasi; Bab XIII tentang forum LLAJ; Bab XIV tentang sumberdaya manusia di bidang perhubungan; Bab XV tentang kelembagaan dan partisipasi publik; Bab XVI tentang kerja sama; Bab XVII tentang peran serta masyarakat; Bab XVIII tentang pembiayaan; dan Bab XIX tentang pengawasan dan pengendalian.

Ketentuan Penyidikan memuat rumusan norma mengenai:

- Kewenangan PPNSD di bidang perhubungan melakukan penyidikan terhadap tindak pidana di bidang perhubungan.
- Pelaksanaan penyidikan oleh PPNSD dilakukan di Terminal dan/atau tempat alat penimbangan yang dipasang secara tetap.
- Penyidikan tindak pidana pelanggaran di bidang perhubungan yang terjadi di Jalan.

Ketentuan Peralihan memuat rumusan norma mengenai:

- Izin terkait penyelenggaraan perhubungan masih tetap berlaku sampai habis masa izinnya sepanjang tidak ada perubahan

Ketentuan Penutup memuat rumusan norma mengenai:

- Batas waktu penetapan peraturan pelaksanaan dari peraturan daerah.
- Saat mulai berlakunya peraturan daerah.

BAB VI

PENUTUP

A. Simpulan

Berdasarkan uraian dan penjelasan di atas, dapat ditarik simpulan sebagai berikut:

1. Rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan, memberikan paradigma baru dalam pemanfaatan pengelolaan sistem transportasi publik berkelanjutan dengan tetap memerhatikan lingkungan dan perwujudan aksesibilitas yang merata kepada masyarakat.
2. Pemerintah Kota Makassar mempunyai kewajiban menetapkan regulasi di bidang Penyelenggaraan Perhubungan dalam kerangka pembangunan berkelanjutan yang lebih berorientasi pada nilai keadilan, pengayoman, kepentingan umum, kedayagunaan dan kehasilgunaan dalam wujud meningkatkan kesejahteraan masyarakat Kota Makassar melalui peningkatan efisiensi dan produktivitas kerja dan peningkatan kualitas sumber daya manusia perhubungan.
3. Peraturan Daerah Kota Makassar tentang Penyelenggaraan Perhubungan merupakan pendelegasian kewenangan dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
4. Ketentuan Peraturan Daerah ini sebagai pedoman dalam rangka penyelenggaraan perhubungan di Kota Makassar.
5. Tujuan ditetapkan Peraturan Daerah ini untuk memberikan kepastian hukum terhadap penyelenggaraan perhubungan di Kota Makassar agar selaras dengan ketentuan tata ruang, estetika dan kelestarian fungsi lingkungan.

B. Saran

1. Diharapkan agar pengaturan penyelenggaraan perhubungan dalam bentuk Peraturan Daerah, sedangkan ketentuan pelaksanaannya diatur lebih lanjut secara teknis dalam Peraturan Wali Kota dengan berdasarkan pada ketentuan Peraturan Perundang-undangan yang berlaku.

2. Agar rancangan Peraturan Daerah Kota Makassar tentang Penyelenggaraan Perhubungan yang masuk dalam agenda Program Pembentukan Peraturan Daerah Tahun 2025 ini, kiranya dapat dipertimbangkan untuk segera diproses dan dimintakan pembahasan serta persetujuan dari Wali Kota Makassar untuk menjadi Peraturan Daerah.

Demikian Naskah Akademik Rancangan Peraturan Daerah Kota Makassar tentang Penyelenggaraan Perhubungan ini diajukan, sebagai bahan pertimbangan untuk dapat diproses lebih lanjut demi kepentingan penyelenggaraan Pemerintahan Kota Makassar.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

- Ali, I. I., Akmal, dkk. 2017. **Makassar Smart Transportation: Penerapan Mamminasata Apps dan Mamminasata Card** Guna Optimalisasi Bus Rapid Transit (BRT) Kota Makassar. Jurnal Bisnis, Manajemen dan Informatika, 14(1).
- Anonim. 2024. **Kiri Depan Daeng**. Arsip Pengetahuan Mobilitas Warga, WRI Indonesia Makassar.
- Asshidiqi, Jimly. 2010. **Perihal Undang-Undang**. Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Caroles, Lucky. 2024. **Transportasi Inklusif**, Berketahanan dan Berkelanjutan. Jawa Tengah: Wawasan Ilmu
- _____. 2024. **Smart Mobility** - Edisi 1, Jawa Tengah: Wawasan ilmu.
- _____. 2024. **Prinsip Kota Cerdas Dalam Manajemen Perkotaan** - Edisi 1, Jawa Tengah: Wawasan Ilmu.
- _____. 2024, **Transportasi Dalam Tata Ruang** - Edisi 1, Jawa Tengah: Wawasan Ilmu.
- Cascetta, Ennio. 2009. **Transportation Systems Analysis: Models and Applications** (Vol. 29). Springer Science & Business Media.
- Carr, Stephen et all. 1992. **Public Space**. Cambridge: Cambridge University Press
- Curzon, L.B. 1979. **Jurisprudence**. Estover Plymouth Mcdonald & Evans.
- Daldjoeni N. 1992. **Geografi Baru, Organisasi Keruangan dalam Teori dan Praktek**. Alumni, Bandung.
- Dunn, N, William. 1998. **Pengantar Analisis Kebijakan Publik**. Gadjah Mada University Press. Yogyakarta.

- Dwi Agusdiansyah dkk. **Analisis Pemanfaatan Sungai Tallo Makassar Sebagai Alur Pelayaran**. Departemen Teknik Kelautan, Fakultas Teknik, Universitas Hasanuddin, Makassar, Indonesia
- Djakfar, L., dkk. 2010. **Studi Karakteristik dan Model Pemilihan Moda Angkutan Mahasiswa Menuju Kampus** (sepeda motor atau angkutan umum) di Kota Malang. *Rekayasa Sipil*, 4(1).
- Hartono, Sunaryati., 1991. **Pembinaan Hukum Nasional dalam Suasana Globalisasi Masyarakat Dunia**. Pidato Pengukuhan Guru Besar Tetap Fakultas Hukum Universitas Padjajaran. Bandung.
- Irafany, S. A., Jinca, dkk. 2023. *Development of Non-Motorized Transport (NMT) Facilities as Sustainable and Environmentally Friendly Transportation in the Losari Beach Area of Makassar City, South Sulawesi, Indonesia*. In IOP Conference Series: Earth and Environmental Science (Vol. 1134, No. 1, p. 012003).
- Jusman, Lucky Caroles. 2024. Tematik Tren Transportasi Kota Makassar: Pokok Pikiran tentang Transportasi di Kota Makassar, Jawa Tengah: Wawasan Ilmu.
- Lynch, Kevin, 1987. **Good City Form**. *The Massachusetts Institute of Technology*, Cambridge.
- Laurens, Joyce Marcella. 2004. **Arsitektur dan Perilaku Manusia**. Jakarta: PT Grasindo.
- Maudon, Anne Vernez Editor. 1991. **Public Streets for Public Use**. Columbia University Press, New York.
- Mikkelsen, Britha. 1999. **Metode Penelitian Partisipatoris dan Upaya-upaya Pemberdayaan**. Yayasan Obor Indonesia. Jakarta.
- Muchsin, H. Putra, Fadillah. 2002. **Hukum dan Kebijakan Publik**. Averroes Press. Malang.
- Nasution, M. N. 2008. **Manajemen Transportasi** - Edisi Ketiga. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Netter, Edith M, Editor. 1984. **Land Use Law. Issues for the Eighties, Part II**, American Planning Association Press, Chicago.

- Rahardjo, Satjipto. ***Ilmu Hukum dan Metodologi Penelitian Yang Dibutuhkan***. 1992. Makalah Untuk Penataran Metodologi Penelitian Bagi Staf Pengajar dan Peminat Ilmu Hukum, Universitas Indonesia. Jakarta.
- Rubenson, K. 2008. ***OECD Education Policies and World Hegemony***. The OECD and Transnational Governance, 242-259, hal, 250
- Samudra, Azhari, A., 1995. ***Perpajakan di Indonesia; Keuangan, Pajak dan Retribusi Daerah***. PT. Gramedia Pustaka Utama, Jakarta.
- Setiawati, N. 2018. ***Identifikasi Tingkat Pelayanan Jalan*** (Level of Service) di Ruas Jalan Jendral Soedirman Kabupaten Purbalingga (Doctoral Dissertation, UNDIP).
- Siagian, S.P., 1982. ***Sistem Informasi untuk Pengambilan Keputusan***. PT. Gunung Agung, Jakarta.
- Sjachran, Basah. dalam H. Abdul Karim, dkk. ***Manajemen Transportasi***. 2023. Cendikia Mulia Mandiri.
- Smith, S and A Martin. 2000. ***“Achieving Sustainability of Biological Conservation: Report of a GEF Thematic Review Monitoring and Evaluation Working Paper I”*** Global Environment Facility.
- Soemitro, Ronny Hanityo., 1990. ***Hukum dan Perkembangan Ilmu Pengetahuan dan Teknologi di Dalam Masyarakat***. Pidato Pengukuhan Guru Besar Tetap pada Fakultas Hukum. Universitas Diponegoro. Semarang.
- Soeprapto, Maria Farida Indrati. 2007. ***Ilmu Perundang-Undangan: Proses dan Teknik Pembentukannya***, Kanisius, Yogyakarta.
- Sutmasa, Y. G. 2021. ***Memastikan Efektivitas Implementasi Kebijakan Publik***. Jurnal Ilmiah Cakrawarti, 4(1)
- Shirvani, ***Hamid, The Urban Design Process***. Van Nostrand Reinhold, New York, 1985.
- Sukmana, Oman. 2003. ***Dasar-dasar Psikologi Lingkungan. Malang***: UMM Press.
- Tangkilisan, Hussel. Noggi. 2005. ***Manajemen Publik***. PT. Gramedia. Jakarta.

Usman, Sunyoto. 2004. **Pembangunan dan Pemberdayaan Masyarakat**. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.

Yevdokimov, Y. 2004. ***Sustainable Transportation in Canada***. Transportation Group Research Papers, University of New Brunswick.

Yuliandri. 2009. **Asas-Asas Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan yang Baik** - Gagasan Pembentukan Undang-Undang yang Berkelanjutan, Raja Garfindo Persada, Jakarta.

Wingnyosoebroto, Soetandyo. 1980. **Hukum dan Metode-metode Kajiannya**. Badan Pembinaan Hukum Nasional. Jakarta.

Zahnd, Markus. 1999. **Perancangan Kota Secara Terpadu**. Penerbit Kanisius. Yogyakarta.

B. Jurnal dan Hasil Penelitian

Hattu, Jusman. Analisis Dinamika Transportasi, 2024
.www.facebook.com

Halaman-halaman dalam kategori "Pulau di
Makassar"www.google.com

Mantrans, **Definisi Transportasi menurut beberapa ahli**,
<https://transportasi.ulbi.ac.id/page/berita/definisi-transportasi:-menurut-beberapa-ahli>, diakses 10 Desember 2024

Pemerintah Kota Makassar, "**Moda Transportasi**", diakses Tanggal
25 November 2024 <https://makassarkota.go.id/potensi/moda-transportasi/>

Kajian Pentahapan Rute Angkutan Umum/WRI Indonesia Kota
Makassar 2024

Kajian Pentahapan Rute Angkutan Umum Kota Makassar, WRI
Indonesia Tahun 2024