

Efektivitas Hukum Rekayasa Lalu Lintas Terhadap Pembangunan Jalan di Kota Makassar

Andi Tenri Famauri Rifai¹, Rastiawaty², Fadhilah Amalia³, Muhammad Surya Gemilang³,
Raditya Adifitrah Diyo³

¹Faculty of Law, Hasanuddin University, Indonesia. E-mail : tenrifamauri@unhas.ac.id

²Faculty of Law, Hasanuddin University, Indonesia. E-mail : rastiawaty@unhas.ac.id

³Faculty of Law, Hasanuddin University, Indonesia. E-mail : fadhilahamaliasyarif@gmail.com

Abstract : This article analyzes the problem of legal implementation and effectiveness of the application of the traffic jams and reduces the negative impacts that can occur due to the construction of the elevated toll road in the city of makassar. This article aims to explain the application of the traffic engineering law and the extent to which its legal effectiveness is applied to the elevated toll Road Construction project on A.P. Pettarani street. This article collects data and facts through interview and survey methods and conduct library research which is analyzed using a sociology of law approach. This article concludes that the implementation of traffic engineering in the elevated toll road construction project at A.P. Pettarani Street, Makassar city is carried out in a plan in accordance with procedures and has been carried out effectively according to its objective.

Keywords : Elevated Toll Road Construction, Legal effectiveness, Law Implementation, traffic engineering

1. PENDAHULUAN

Berdasarkan jumlah data kepemilikan kendaraan pribadi baik sepeda motor maupun mobil di Sulawesi Selatan setiap tahun meningkat 5 hingga 6 persen¹, dimana jumlah kendaraan dari tiga tahun terakhir mencapai 3.761.421 unit. Sementara itu, khusus untuk wilayah Makassar, di tahun 2016 mencapai 1.425.150 unit kendaraan dan tahun 2017 mencapai 1.505.835 unit.

¹ Samsat kota Makassar, 2018.

Hingga oktober 2018, kendaraan mencapai 1.563.608 unit. Pertumbuhan kendaraan di Makassar juga naik hingga 5 persen². Dari angka pertumbuhan kendaraan yang tidak berbanding lurus dengan peningkatan jaringan jalan tentu saja menimbulkan permasalahan transportasi dan lingkungan, seperti kemacetan, polusi udara dan polusi suara atau kebisingan di ruas jalan kota Makassar.³ Berdasarkan Pasal 62 Undang-undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan memberikan jaminan hak pada masyarakat memperoleh manfaat atas penyelenggaraan jalan, sehingga sudah semestinya pemerintah melakukan pembangunan jalan alternatif yang dapat menjadi solusi atas permasalahan tidak seimbang jumlah kendaraan di kota Makassar yang selalu mengalami peningkatan setiap tahunnya dengan fasilitas transportasi dan lingkungan yang belum memadai. Hal tersebut menjadi motif pemerintah mengambil kebijakan pembangunan tol layang di jalan A.P Pettarani sebagai bagian dari sistem jaringan jalan umum merupakan lintas alternatif yang bertujuan untuk meningkatkan aksesibilitas dan mobilitas masyarakat di daerah yang sudah tinggi tingkat perkembangannya.⁴

Untuk mengimbangi laju pertumbuhan kendaraan tersebut, maka Pemerintah Daerah dalam hal ini Kota Makassar melakukan pembangunan Jalan Tol Layang Pettarani yang membentang dari pintu Tol Reformasi hingga Jl. Sultan Alauddin yang saat ini dikerjakan oleh PT. Bosowa Marga utama Nusantara. Proyek pembangunan jalan tol layang ini dengan tahapan persiapan dengan berbagai pengerjaan seperti pembersihan lokasi, penebangan pohon, pekerjaan detour (pelebaran jalan), dan juga pemasangan *Median Concrete Barrier* (MCB).⁵ daerah yang telah berkembang.

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan tentang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas di Jalan bahwa tingkat pelayanan adalah kemampuan ruas jalan dan/atau persimpangan untuk menampung lalu lintas pada keadaan tertentu.⁶ Salah satu penelitian penerapan rekayasa lalu lintas jalan dapat mengurangi kemacetan dan memberikan pengaruh positif terhadap kelancaran lalu lintas.⁷ Dimana penelitian tersebut menyatakan tentang efektivitas rekayasa jalan yang dapat mengurangi kemacetan dan memberikan pengaruh positif terhadap kelancaran lalu lintas.

Data amdal tentang persepsi masyarakat atas pembangunan jalan tol dari menunjukkan hasil kuesioner 99 responden, yang menyatakan sangat setuju sebanyak 39,4 setuju 53,5 % dan yang ragu-ragu 7,1 %, bahwa dengan adanya tol dapat mengatasi kemacetan.⁸

²*Ibid*

³ Nadiyah Widaryanti, "Analisis Pengurangan Tingkat Kebisingan Lalu Lintas Terhadap Rencana Pembangunan Jalan Tol Layang di Kota Makassar", Jurnal Vol T-XVII NAD, Fakultas Teknik Lingkungan Universitas Hasanuddin, 2018.

⁴ Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2015 Tentang Jalan Tol

⁵ Makassar.tribunnews.com, 16 Mei 2018, Jalan Tol Layang Pettarani Makassar Siap Dibangun.

⁶ Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 14 Tahun 2006 Tentang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas di Jalan.

⁷ Rachmat Sumekar, 2016, "Efektivitas Rekayasa Lalu Lintas Melalui Program Penambahan Lajur Khusus Sepeda Motor Di Kota Surabaya", Tesis, Pascasarjana, Fakultas Hukum Universitas Airlangga, Surabaya.

⁸ Amdal Pembangunan Jalan Tol, 2018.

Walaupun demikian, isu tentang kemacetan lalu lintas, penebangan pohon yang akan merusak kesejukan udara, jalur alternatif belum efektif, kesiapan personil pengurai kemacetan merupakan persoalan yang akan dihadapi. Untuk dapat terlaksananya transportasi dengan aman dan nyaman disamping tergantung pada faktor sarana dan prasarana, juga sangat tergantung pada faktor kesadaran dan ketaatan hukum anggota masyarakat pengguna sarana dan prasarana transportasi tersebut. Menyangkut masalah apakah ketentuan hukum benar-benar berfungsi atau tidak dalam masyarakat, pada umumnya kesadaran hukum juga dikaitkan dengan efektivitas hukum atas ketaatan hukum. Dibutuhkan keserasian yang profesional antara kesadaran hukum dari masyarakat umum dan hukum yang diterapkan. Sehingga peraturan itu sendiri harus dilaksanakan dengan prosedur yang teratur dan wajar serta rasional. Bagi warga masyarakat secara keseluruhan, maupun dari kalangan penegak hukum, sosiologi hukum sangat berperan dalam upaya sosialisasi hukum demi untuk meningkatkan kesadaran hukum yang positif.⁹

Kesadaran hukum aturan lalu lintas bagi pengguna sarana dan prasarana transportasi jalan pada suatu kondisi di mana terjadi perubahan lingkungan akibat adanya peningkatan sarana jalan berupa proyek peningkatan jalan menjadi permasalahan tersendiri. Adanya pekerjaan proyek peningkatan jalan sangat memungkinkan terjadinya gangguan perubahan lalu lintas terhadap pengguna jalan. Rekayasa lalu lintas dilakukan agar pengguna jalan tetap masih dapat menggunakan jalan tetapi dengan kehati-hatian dalam rangka menjamin keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan.

Oleh karena itu, dalam artikel ini akan menguraikan mekanisme rekayasa lalu lintas dan implementasi rekayasa lalu lintas selama proses Pembangunan Jalan Tol Layang Pettarani, kota Makassar, serta mengukur Efektivitas rekayasa lalu lintas dalam pengimplementasiannya.

2. METODE

Artikel ini mengumpulkan data dengan menggunakan metode wawancara dan survei, serta studi perundang-undangan yang kemudian dianalisis menggunakan pendekatan sosiologi hukum. Lokasi penelitian di Kota Makassar, Sulawesi Selatan sesuai keberadaan adanya pembangunan jalan tol layang Pettarani yang berada di kota Makassar yang menyebabkan terjadi perubahan lingkungan sarana jalan dalam hal rekayasa jalan seperti penyempitan ruas jalan, buka tutup atau perubahan arah. Hal ini berdampak pada tata tertib pengguna jalan sehingga sering terjadi insiden kecil atau bahkan fatal. Kejadian seperti ini tidak lepas dari aspek kesadaran pengguna jalan dalam menaati aturan hukum berlalu lintas.

Data yang telah diperoleh dari hasil penelitian ini disusun dan dianalisis secara kualitatif guna memperoleh gambaran yang dapat dipahami untuk menjawab permasalahan yang penulis teliti. Salah

⁹ Muhammad Hidayat, 2014, "*Tinjauan Sosiologi Hukum Terhadap Kegiatan Prostitusi Di Kota Makassar*", Skripsi, Sarjana Hukum, Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin, Makassar.

satu metode untuk memperoleh gambaran ukuran persepsi, sikap atau pendapat seperti mengenai tingkat kesadaran berupa hasil survei adalah metode skala likert. Skala likert membentuk jawaban antara lain, sangat setuju, setuju, ragu-ragu, tidak setuju, dan tidak setuju yang pada prinsipnya mempunyai gradasi dari positif sampai negatif.¹⁰

3. MEKANISME REKAYASA LALU LINTAS DALAM PEMBANGUNAN JALAN TOL LAYANG PETTARANI, KOTA MAKASSAR

3.1. Tinjauan Umum Tentang Mekanisme Rekayasa Lalu Lintas

Mekanisme berasal dari kata dalam bahasa Yunani *mechane* yang memiliki arti instrumen, mesin, pengangkat beban, peralatan untuk membuat sesuatu dan dari kata *mechos* yang memiliki arti sarana dan cara menjalankan sesuatu.¹¹ Istilah rekayasa lalu lintas yang banyak digunakan di Indonesia adalah salah satu cabang dari ilmu teknik sipil yang menggunakan pendekatan rekayasa untuk mengalihkan lalu lintas orang dan barang secara aman dan efisien dengan merencanakan, membangun dan mengoperasikan geometrik jalan, dan dilengkapi rambu lalu lintas dan marka jalan serta alat *traffic light* lalu lintas. Pemberlakuan rekayasa lalu lintas jalan merupakan salah satu solusi manajemen lalu lintas untuk meningkatkan kapasitas jalan dengan tanpa membutuhkan biaya yang besar untuk pembangunan infrastruktur baru.¹²

3.2. Mekanisme rekayasa lalu lintas dalam Pembangunan Jalan berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 14 Tahun 2006

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: KM 14 Tahun 2006 Tentang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas di Jalan, menguraikan mekanisme rekayasa lalu lintas dalam Pembangunan Jalan Tol Layang Pettarani, kota Makassar meliputi kegiatan perencanaan, pembangunan, dan pemeliharaan jalan guna meminimalisir potensi dampak negatif yang ditimbulkan akibat pembangunan tol layang di jalan A.P Pettarani yang pasti akan mempengaruhi aksesibilitas dan mobilitas pengguna jalan selama proses pembangunan.

Termaktub tujuan manajemen dan rekayasa lalu lintas dalam Pasal 2 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: KM 14 Tahun 2006 Tentang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas di Jalan yaitu untuk mengoptimalkan penggunaan jaringan jalan guna meningkatkan keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas di jalan, dengan ruang lingkup seluruh jaringan jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten/kota dan jalan desa yang terintegrasi, dengan mengutamakan

¹⁰Nazir Moh. 2005. *Metode Penelitian*, Ghalia Indonesia. Bogor.

¹¹ Wikipedia. Pengertian Mekanisme, <https://id.m.wikipedia.org>

¹² Adisatria, Wiwit, Djakfar, Lutfi, Wicaksono, Ahmad. 2015. *Manajemen lalu lintas pada kawasan tanjung kabupaten jember*. Jurnal rekayasa sipil/ volume.9, No.1.ISSN.1978-5658

hirarki jalan lebih tinggi. Dalam mewujudkan tujuan dari Manajemen dan Rekayasa Lalu lintas tersebut maka pihak yang berwenang melaksanakannya akan melakukan manajemen rekayasa lalu lintas yang diawali dengan tahap perencanaan hingga tahap pengawasan lalu lintas sebagai bentuk manajemen yang terstruktur melalui mekanisme rekayasa lalu lintas.

Adapun mekanisme rekayasa lalu lintas di jalan yaitu, diantaranya;¹³

- a. **Perencanaan rekayasa lalu lintas** ; Tahap perencanaan rekayasa lalu lintas dilakukan dengan melakukan inventarisasi kebutuhan perlengkapan jalan, perhitungan kebutuhan perlengkapan jalan, penentuan jumlah kebutuhan dan lokasi pemasangan perlengkapan jalan, serta kegiatan terakhir dalam perencanaan rekayasa lalu lintas adalah penyusunan program pengadaan dan/atau pemasangan perlengkapan jalan sesuai kondisi pembangunan yang akan dilakukan.
- b. **Pengadaan dan pemasangan perlengkapan jalan** ; Tahap pengadaan rekayasa lalu lintas diawali dengan penentuan lokasi rinci pemasangan perlengkapan jalan sekitar yang akan dilakukan proses pembangunan jalan, penyusunan spesifikasi teknis yang dilengkapi dengan gambar teknis perlengkapan jalan, dan terakhir adalah melakukan pemasangan perlengkapan jalan yaitu rambu-rambu lalu lintas, marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, alat pengendali pemakai jalan, dan penerangan jalan.
- c. **Pengendalian lalu lintas** ; Tahap pengendalian lalu lintas diawali dengan penetapan pedoman dan tata cara penyelenggaraan manajemen rekayasa lalu lintas, pemberian pelatihan teknis kepada pejabat dan petugas dalam rangka implementasi rekayasa lalu lintas, dan terakhir adalah penyuluhan kepada masyarakat berupa kegiatan sosialisasi terkait tujuan rekayasa lalu lintas, waktu pelaksanaan, dan implementasi kebijakan lalu lintas melalui media cetak dan atau petugas lalu lintas di jalan.
- d. **Pengawasan lalu lintas** ; Tahap pengawasan lalu lintas bertujuan untuk mengetahui tingkat pelayanan dan penerapan kebijakan lalu lintas meliputi kecepatan lalu lintas, volume kendaraan, jumlah kecelakaan lalu lintas selama implementasi rekayasa lalu lintas, dan jumlah pelanggaran berlalu lintas. Adapun dalam tahap pengawasan diawali dengan pemantauan awal pelaksanaan rekayasa lalu lintas dilakukan setiap hari selama tiga bulan sejak dimulainya rekayasa lalu lintas, setelah pemantauan awal, kemudian dilakukan pengumpulan data setiap enam bulan sekali secara berkala. Hal ini dilakukan agar pelaksana rekayasa lalu lintas mengetahui tingkat efektivitas dari implementasi rekayasa lalu lintas, ketika tidak efektif maka akan dilakukan tindakan korektif yang bersifat teknis yaitu penyempurnaan terhadap tahap rekayasa lalu lintas.

¹³ Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: KM 14 Tahun 2006 Tentang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas di Jalan

Pembangunan tol layang di jalan A.P Pettarani merupakan proyek jalan kota yang dimana pihak yang berwenang melaksanakannya adalah Walikota, sehingga penetapan segala kebijakan lalu lintas merupakan penetapan aturan perintah dan/atau larangan pada setiap ruas jalan dan/atau persimpangan yang bersifat mengikat ditetapkan dengan Peraturan Daerah Kota untuk seluruh jalan kota serta diumumkan dalam Berita Daerah Kota.¹⁴

3.3. Implementasi dari Mekanisme Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas dalam Pembangunan Tol Layang di Jalan A.P Pettarani

Penggunaan Rekayasa lalu lintas merupakan solusi dalam manajemen lalu lintas selama pembangunan jalan untuk meningkatkan kapasitas jalan tanpa menghambat aktivitas pengguna jalan. Pembangunan tol layang tetap bisa dilakukan tanpa menutup jalan secara keseluruhan sehingga hal tersebut tidak memberikan dampak yang merugikan bagi pengguna jalan.

Adanya pembangunan jalan Tol Layang A.P Pettarani Makassar, pihak pelaksanak pun mengantisipasi dengan melakukan rekayasa lalu lintas jalan di sekitar jalan dampak pembangunan. Rekayasa lalu lintas dengan memberlakukan sistem buka tutup.¹⁵ Seperti halnya penerapan rekayasa lalu lintas jalan akan berdampak pada penutupan jalan *fly over* Urip Sumoharjo:

Adapun rekayasa jalan dalam sistem buka tutup yaitu, diantara;

- a. Arah dari jalan Pettarani menuju jalan Bawaraja Timur;
- b. Tol Layang Pettarani menuju Jalan Urip Sumoharjo;
- c. Jalan Urip Sumoharjo (sebelah barat jalan layang) menuju Jalan Urip Sumoharjo (sebelah timur jalan layang);
- d. Jalan Urip Sumoharjo (sebelah barat jalan layang) menuju Jalan Bawaraja (Rappokaling);
- e. Jalan Urip Sumoharjo (sebelah timur jalan layang atau dari arah Kantor Gubernur Sulsel) menuju Jalan Urip Sumoharjo (sebelah barat jalan layang);

Arah dari jalan Pettarani menuju jalan Bawaraja Timur Lalu lintas dari arah Pettarani menuju ke jalan Barawaja Timur ; diarahkan lurus dan masuk ke dalam Tol Reformasi dan seterusnya akan dibelokkan ke kanan menyeberangi Tol Reformasi atau arah gedung Keuangan. Kemudian arah lalu lintas diteruskan belok ke kiri menuju Jalan Bawaraja.

Tol Layang Pettarani menuju Jalan Urip Sumoharjo; Lalu lintas dari Tol Layang Pettarani yang hendak menuju Jalan Urip Sumoharjo arah timur jalan layang akan diarahkan lurus melintasi kolong jalan layang untuk selanjutnya masuk ke dalam Tol Reformasi dan putar balik di depan Gedung

¹⁴*ibid*

¹⁵ Fajar.co.id, 9 Oktober 2019, Rekayasa Lalin Penutupan Fly Over Makassar.

Keuangan. Selanjutnya lalu lintas akan dibelokkan ke kiri ke arah Jalan Urip Sumoharjo sebelum Jalan layang.

Jalan Urip Sumoharjo (sebelah barat jalan layang) menuju Jalan Urip Sumoharjo (sebelah timur jalan layang); Lalu lintas dari arah Jalan Raya Urip Sumoharjo (sebelah barat jalan layang) yang hendak menuju Jalan Raya Urip Sumoharjo (sebelah timur jalan layang atau arah Kantor Gubernur Sulsel) akan dibelokkan ke kiri menuju masuk ke dalam Tol Reformasi dan selanjutnya putar balik di depan Gedung Keuangan (area Tol Reformasi). Selanjutnya kendaraan akan belok ke kiri sebelum jalan layang menuju Jalan Urip Sumoharjo arah Kantor Gubernur Sulsel.

Jalan Urip Sumoharjo (sebelah barat jalan layang) menuju jalan Bawaraja (Rappokaling);Lalu lintas dari Jalan Urip Sumoharjo (sebelah barat jalan layang) yang hendak menuju Jalan Bawaraja Timur akan dibelokkan ke kiri menuju masuk ke dalam Tol Reformasi untuk selanjutnya putar balik ke kanan di dalam Tol Reformasi (area STA 0-150) menuju Tol Layang Pettarani. Selanjutnya kendaraan akan kembali putar balik ke kiri di bawah JPO menuju Jalan Bawaraja.

Jalan Urip Sumoharjo (sebelah timur jalan layang atau dari arah Kantor Gubernur Sulsel) menuju Jalan Urip Sumoharjo (sebelah barat jalan layang);Lalu lintas dari Jalan Urip Sumoharjo (arah Kantor Gubernur Sulsel) menuju Jalan Urip Sumoharjo (sebelah barat jalan layang) akan dibelokkan ke kiri sebelum jalan layang menuju Tol Layang Pettarani untuk nantinya memutar balik ke kanan di depan Perumahan The Mutiara. Selanjutnya lalu lintas akan diarahkan belok ke kiri sebelum jalan layang menuju Jalan Urip Sumoharjo (sebelah barat jalan layang).Dalam hal rekayasa lalu lintas jalan ini, petugas akan melakukan opsi rekayasa lalu lintas lainnya jika terjadi kemacetan cukup parah dari rekayasa lalu lintas di atas.¹⁶ Warga juga diminta untuk sebisa mungkin menghindari area jalan layang urip Sumoharjo.

Indikator pengetahuan tentang rekayasa lalu lintas yang dilakukan pada area pembangunan jalan Tol Layang Pettarani untuk mengoptimalkan penggunaan jalan diperoleh 59.3% mengetahui, 30,6% kurang mengetahui dan 10% tidak mengetahui. Dalam peraturan menteri perhubungan tentang manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan, bahwa rekayasa lalu lintas dilaksanakan dengan tujuan untuk mengoptimalkan penggunaan jaringan jalan guna meningkatkan keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas di jalan.¹⁷

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

¹⁶ Makassar.sindonews.com, 8 Oktober 2019, Pembangunan Jalan Tol, Jalur Fly Over Bakal Ditutup Selama 5 Hari.

¹⁷ Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 14 Tahun 2006 Tentang Manajemen dan Rekayasa Lalu lintas di Jalan Rekayasa Lalu lintas.

pengguna jalan. 67.9% responden mengetahui tentang adanya rambu lalu lintas jalan yang terpasang di area pembangunan jalan, 21.1% kurang mengetahui dan 11.0% tidak mengetahui.

Salah satu bentuk rambu lalu lintas yang banyak diterapkan saat pelaksanaan proyek pembangunan Jalan Tol Layang Pettarani tersebut adalah rambu tanda larangan masuk (melawan arus) yang dominan diterapkan pada saat dilakukan rekayasa jalan. Rambu larangan masuk ini berbentuk bulat dengan warna latar merah dan garis putih mendatar ditengah. Rambu larangan masuk bagi kendaraan bermotor dan tidak bermotor digunakan untuk memberikan larangan masuk bagi semua kendaraan bermotor maupun tidak bermotor. Seperti motor, mobil, atau sepeda. Berdasarkan data dari kepolisian terdapat sejumlah 234 tindakan pelanggaran rambu larangan masuk atau melawan arus yang dilakukan sepanjang pelaksanaan pekerjaan proyek pembangunan Jalan Tol Layang Pettarani Sebagaimana tertuang dalam undang-undang bahwa setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mematuhi rambu perintah dan rambu larangan dan bagi pelanggar terhadap ketentuan rambu perintah dan rambu larangan di kenakan hukuman pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp. 500.000,- (lima ratus ribu rupiah) Pasal 287 ayat (1).¹⁸

Sedangkan pada pengetahuan bahwa rekayasa jalan harus dipatuhi untuk keamanan bersama. Termasuk pengetahuan tentang adanya rekayasa jalan pada area pembangunan menunjukkan angka yang cukup tinggi yakni sebesar 88.5%, yang kurang mengetahui 10.5% dan yang tidak mengetahui hanya 1.0% atau 2 orang dari 209 responden.

Secara keseluruhan perolehan rata-rata atas pengetahuan responden tentang proyek Jalan Tol Layang A.P Pettarani cukup tinggi, yakni 73.11%, kurang mengetahui 19,5% dan tidak mengetahui 7.43%. Berdasarkan data tersebut dapat disimpulkan pembangunan tol layang di jalan A.P Pettarani telah disosialisasikan dengan optimal pada masyarakat kota Makassar, sehingga mekanisme rekayasa lalu lintas telah diimplementasikan sesuai aturan oleh dinas terkait.

4. EFEKTIVITAS REKAYASA LALU LINTAS DALAM PEMBANGUNAN TOL LAYANG DI JALAN A.P. PETTARANI, KOTA MAKASSAR

Perilaku pengguna jalan dalam memperhatikan rambu-rambu lalu lintas saat melewati jalan A.P Pettarani tercatat sebesar 138 responden, yang kadang-kadang sebesar 88 responden dan yang tidak memperhatikan 7 responden. Perilaku responden dalam mencari celah jalan saat adanya rekayasa jalan agar cepat sampai tujuan 42 responden yang menyatakan setuju, 66 responden menyatakan kadang-

¹⁸ Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 106 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

kadang dan yang tidak berperilaku seperti itu sebesar 101 responden. Sedangkan perilaku responden untuk mencari tempat putaran yang lebih dekat yang menyatakan ya sebanyak 93 responden, kadang-kadang 53 responden dan yang menyatakan tidak mencari tempat putaran yang lebih dekat sebanyak 63 responden. Pembangunan jalan Tol Layang Pettarani mendorong sebanyak 191 responden atau pengguna jalan menyatakan wajib dalam mematuhi rambu lalu lintas dan rekayasa jalan yang dilakukan saat pembangunan. Sedangkan 18 responden menyatakan kadang-kadang atau tidak selalu harus mematuhi rambu lalu lintas dan rekayasa jalan yang dilakukan saat pembangunan. Dan tidak ada responden yang menyatakan harus mematuhi rambu lalu lintas dan rekayasa jalan yang dilakukan saat pembangunan.

Sebanyak 168 responden menyatakan bahwa dengan mematuhi rambu lalu lintas dan rekayasa jalan dapat mendorong tertib berlalu lintas saat dilakukan pembangunan. 34 responden menyatakan kadang-kadang dan 6 responden menyatakan tidak.

Berdasarkan survei terkait implementasi rekayasa lalu lintas selama proses pembangunan jalan tol layang Pettarani menunjukkan persentase masyarakat kota Makassar telah mematuhi rekayasa lalu lintas yang diimplementasikan. Motif Internal masyarakat menunjukkan perilaku tertib terhadap rekayasa lalu lintas selama proses pembangunan jalan tol layang Pettarani adalah kesadaran hukum atas kewajibannya sebagai masyarakat yang harus menaati setiap aturan atau kebijakan yang diterapkan pemerintah. Hal tersebut termaktub dalam Pasal 27 Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia yang memberikan kewajiban pada seluruh warga negara Indonesia menjunjung tinggi hukum dan pemerintahan dengan tidak ada kecualinya.

Peran pemerintah melakukan sosialisasi secara terstruktur dan berkala sebelum proses pembangunan jalan tol layang Pettarani merupakan Motif eksternal masyarakat menunjukkan perilaku tertib terhadap rekayasa lalu lintas. Sosialisasi merupakan tahap perencanaan dalam mekanisme rekayasa lalu lintas diimplementasikan, yang bertujuan untuk memberikan pemahaman pada masyarakat terkait proses pembangunan jalan, waktu pelaksanaan rekayasa lalu lintas, dan segala hal yang menjadi kebijakan pemerintah penunjang proses rekayasa lalu lintas. Persentase survei pengetahuan tentang rekayasa lalu lintas masyarakat kota Makassar menunjukkan masyarakat telah mengetahui melalui media cetak atau berita kota sebelum proses rekayasa lalu lintas mulai diimplementasikan, dan juga dalam survei tersebut telah menunjukkan persentase kepatuhan masyarakat kota Makassar terhadap rekayasa lalu lintas dalam pembangunan jalan tol layang Pettarani. Oleh karena itu, berdasarkan survei Implementasi Rekayasa lalu lintas yang dilakukan seksi manajemen rekayasa lalu lintas Dinas Perhubungan kota Makassar selama pembangunan jalan tol layang Pettarani telah efektif.

5. KESIMPULAN

implementasi mekanisme rekayasa lalu lintas di jalan Pettarani telah menunjukkan kebijakan pemerintah kota Makassar dalam upaya mengurangi dampak negatif dari pembangunan tol layang Pettarani telah sesuai dengan yang diharapkan, dan telah tepat sasaran sehingga dapat ditarik kesimpulan rekayasa lalu lintas yang dilakukan selama pembangunan tol layang Pettarani telah efektif dalam implementasinya karena dipengaruhi motif kepercayaan masyarakat terhadap kebijakan tersebut sehingga ditaati dan sosialisasi rekayasa lalu lintas pada masyarakat telah tersampaikan dengan baik.

DAFTAR PUSTAKA

Nazir Moh. 2005. *Metode Penelitian*. Bogor : Ghalia Indonesia.

Nadiyah Widaryanti, "Analisis Pengurangan Tingkat Kebisingan Lalu Lintas Terhadap Rencana Pembangunan Jalan Tol Layang di Kota Makassar", Jurnal Vol T-XVII NAD, Fakultas Teknik Lingkungan Universitas Hasanuddin, 2018.

Hermanto, Eliza, Risfaisal, “*Persepsi Masyarakat Terhadap Pembangunan Infrastruktur Jalan Tol Layang Andi Pangeran Pettarani Di Kota Makassar*”, Jurnal. Pendidikan Sosiologi Universitas Muhammadiyah. Makassar. 2019.

Rachmat Sumekar, “*Efektivitas Rekayasa Lalu Lintas Melalui Program Penambahan Lajur Khusus Sepeda Motor Di Kota Surabaya*”, Jurnal. Ilmu Kepolisian Universitas Airlangga. Surabaya. 2016.

Pasal 1 Angka 24, 30, 31, 32 dan 33 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya.

Pasal 2, Pasal 3, dan Pasal 5 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya.

Pasal 9 Peraturan Walikota Makassar Nomor 96 Tahun 2016 Tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi serta Tata Kerja Dinas Perhubungan.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: KM 14 Tahun 2006 Tentang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas di Jalan.

Amdal Pembangunan Jalan Tol, 2018.

Berita Kota Makassar, Flyover Ditutup Lima Hari, 9 Oktober 2019.

Detikfinance, Pembangunan Jalan Tol Layang Pertama di Makassar Dimulai, 17 Mei 2018.

Makassarkota.bps, Kota Makassar Dalam Angka 2020, 28 Februari 2020.

Samsat Kota Makassar, 2018.

Tribun, Unit Laka Lantas Polrestabes Makassar, 23 Desember 2019

Wartasulselnet, Pro Kontra Pembangunan Tol Layang Makassar, 24 Mei 2018