

## JARINGAN KEBIJAKAN PUBLIK IMPLEMENTASI KEBIJAKAN TRANSPORTASI DI KOTA MAKASSAR

**Achmad Risa Mediansyah**

*Fakultas Ilmu Sosial dan Politik, Universitas Ichsan Gorontalo*  
*risamediansyah@gmail.com*

---

### **Abstract**

*The development of transport is very important in supporting and moving the dynamics of development, in terms of institutional economics of transportation to work as a catalyst in supporting economic growth and regional development. This study aims to look at transaction costs Transport in the city of Makassar in terms of contrains informal, formal rules, enforcement of both. This research focused on the Forum Traffic and Transportation (FLLAJ) in Makassar and employed qualitative methods with techniques of interview, observation and documentation. The study indicates improvements of infrastructure, especially road facilities, are not comparable with the growth of infrastructure and transportation facilities, such as construction and development of road infrastructure. In order to reduce the problem of transportation in Indonesia, especially in Makassar, the first to do is fix the existing mass transportation facility and the government should also consider institutional economics and transaction costs.*

**Key words:** *jaringan kebijakan, transportation management, Makassar*

### **Abstrak**

*Perkembangan transportasi sangat penting dalam mendukung dan menggerakkan dinamika pembangunan, dalam hal ekonomi kelembagaan transportasi untuk bekerja sebagai katalisator dalam mendukung pertumbuhan ekonomi dan pembangunan daerah. Penelitian ini bertujuan untuk melihat biaya transaksi Transportasi di Kota Makassar dalam hal contrains informal, peraturan formal, penegakan keduanya. Penelitian ini dilakukan di Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya (FLLAJ) di Makassar dengan menggunakan metode kualitatif dan teknik wawancara, observasi dan dokumentasi. Penelitian ini mengindikasikan perbaikan dan peningkatan infrastruktur terutama sarana jalan tidak sebanding dengan pertumbuhan prasarana dan sarana transportasi. Untuk mengurangi masalah transportasi di Indonesia, khususnya di Makassar, yang pertama dilakukan adalah memperbaiki sarana transportasi massal yang ada dan pemerintah juga harus melihat dalam hal biaya transaksi ekonomi institusional.*

**Kata kunci:** *policy network, manajemen transportasi, Makassar*

## PENDAHULUAN

Kemacetan menjadi permasalahan utama dalam perkotaan, misalnya di Kota Makassar. Salah satu upaya untuk mengurai kemacetan di daerah perkotaan, Pemerintah Kota Makassar melakukan berbagai kebijakan dengan melibatkan semua stakeholders, antara lain melalui Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diatur oleh Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Umum. Selain itu, Untuk merespon kebijakan ini, Pemerintah Kota Makassar juga menerbitkan kebijakan dengan Surat Keputusan Walikota Makassar No: 551,05/938/Kep/XII/2009 Tentang Formasi dari Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kota Makassar. Forum ini memiliki empat tugas. Pertama, untuk mengkoordinasikan antara penyelenggara yang perlu kekompakan untuk merencanakan dan mengatasi masalah lalu lintas dan angkutan umum di Kota Makassar. Kedua, mengumpulkan data tentang lalu lintas dan angkutan umum untuk mendapatkan saran saat membuat keputusan/kebijakan Walikota. Ketiga, melakukan pertemuan setidaknya sekali setiap tiga bulan. Keempat, melaporkan hasil pelaksanaan ke Walikota Kota Makassar. Para anggota Forum ini terdiri dari, 1) Kepala/Anggota Masyarakat Transportasi Indonesia, (MTI) di Sulawesi Selatan; 2) Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Kota Makassar (Bappeda); 3) Kepala Unit Lalu Lintas (Satlantas) Kepolisian Kota Makassar (Polwiltabes); 4) Kepala Dinas Pekerjaan Umum Kota Makassar; 5) Kepala Dinas Taman dan Kebersihan Kota Makassar; 6) Kepala Dinas Tata Ruang dan Bangunan Kota Makassar; 7) Kepala Badan Ketertiban Umum Kota Makassar (Satpol PP); 8) Kapolrestabes di Kota Makassar; 9) Direksi PT. Jasa Raharja di Kota Makassar; 10) Kepala Sekretriariat Biro Hukum Kota Makassar (Hukum Setda); 11) Tokoh Masyarakat di Kota Makassar; dan 12) Kepala Organisasi Daerah di Kota Makassar (Alwi dan Suratman, 2009).

Penelitian ini menggunakan perspektif teori institusi untuk menganalisis fenomena jaringan implementasi kebijakan publik. Persaingan di antara para aktor untuk memperebutkan sumber daya menyebabkan organisasi harus punya daya tahan dan tentunya dukungan dari masyarakat. Pembahasan tentang institusi atau kelembagaan mulai berkembang dalam ilmu ekonomi, hal tersebut dikarenakan sudah semakin banyak ekonomi yang menyadari bahwa kegagalan pembangunan ekonomi pada umumnya disebabkan oleh kegagalan institusi. Perkembangan tentang kajian peranan institusi di dalam pembangunan ekonomi tersebut melahirkan suatu cabang baru ilmu ekonomi yang dikenal dengan ilmu ekonomi kelembagaan (institutional economics). Ekonomi kelembagaan ini menekankan analisisnya pada pengaruh biaya transaksi (transaction costs) (North, 1990). Lebih lanjut North (1990) dalam Arsyad (2010), institusi atau kelembagaan adalah aturan-aturan (constraints) yang diciptakan oleh manusia untuk mengatur dan membentuk interaksi politik, sosial dan ekonomi.

Aturan-aturan tersebut terdiri dari aturan-aturan formal (misalnya: peraturan-peraturan, undang-undang, konstitusi) dan aturan-aturan informal (misalnya: norma sosial, konvensi, adat istiadat, sistem nilai) serta proses penegakan aturan tersebut (enforcement). Secara bersama-sama aturan-aturan tersebut menentukan struktur insentif bagi masyarakat, khususnya perekonomian. Aturan-

aturan tersebut diciptakan manusia untuk membuat tatanan (order) yang baik dan mengurangi ketidakpastian (uncertainty) di dalam proses pertukaran.

Budaya suatu bangsa merupakan faktor utama pembentuk lembaga yaitu aturan-aturan yang melarang atau membolehkan suatu tindakan dilakukan seseorang. North (1991) menegaskan tiga komponen lembaga, yaitu batasan-batasan informal (informal constraints) yaitu Aturan -aturan informal. Misalnya: adat istiadat, tradisi, perbuatan yang dianggap tabu dan tingkah laku dalam masyarakat, dimana kesemua hal tersebut merupakan aturan tak tertulis yang sudah tertanam dan telah berlangsung dalam masyarakat secara turun - temurun. Pelanggaran atas aturan aturan informal akan dikenakan sanksi sesuai dengan adat istiadat yang berlaku dalam masyarakat., Aturan-aturan formal (formal rules), sistem konstitusi, hukum dan hak kepemilikan (property rights), dimana kesemua hal tersebut telah diatur dalam aturan perundang - undangan yang dibuat oleh pemerintah dalam rangka menjaga tatanan (order) dalam masyarakat. Pelanggaran atas aturan - aturan formal akan dikenakan sanksi sesuai dengan perundang-undangan yang berlaku. Pematuhan terhadap keduanya (enforcement of both) berperan memaksakan pematuhan terhadap keduanya yang bersifat melindungi warga atau sekedar meningkatkan kepastian hukum.

Pengembangan transportasi sangat penting artinya dalam menunjang dan menggerakkan dinamika pembangunan, dari segi ekonomi kelembagaan transportasi berfungsi sebagai katalisator dalam mendukung pertumbuhan ekonomi dan pengembangan wilayah. Penelitian ini bertujuan untuk melihat biaya transaksi Transportasi di kota Makassar yang dilihat dari segi informal constraints, formal rules, enforcement of both. Penelitian ini dilaksanakan di Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (FLLAJ) di Kota Untuk mengurangi masalah transportasi yang ada di Indonesia khususnya di Kota Makassar, yang pertama dilakukan adalah memperbaiki sarana transportasi massal yang ada dan pemerintah juga harus melihat dari ekonomi kelembagaan dari segi biaya-biaya transaksi.

## **METODE PENELITIAN**

Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan pendekatan kualitatif. Pendekatan kualitatif digunakan karena pada permasalahan-permasalahan yang muncul dalam manajemen complain lebih menekankan pada prosesnya. Penelitian ini dilaksanakan di Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (FLLAJ) di Kota Makassar. FLLAJ terdiri dari berbagai macam aktor sebagai anggotanya. Aktor-aktor dalam FLLAJ merupakan lembaga-lembaga baik dari pemerintah, swasta, publik dan LSM (Lembaga Swadaya Masyarakat) yang nantinya menjadi informan penelitian ini. Waktu pelaksanaannya dari bulan April - Juni 2015.

Informan yang akan dipilih adalah mereka yang betul betul terkait dalam pengimplementasian kebijakan angkutan kota di Kota Makassar, yaitu FLLAJ. Adapun informan penelitian ini antara lain Dinas perhubungan Kota Makassar, Kepolisian wilayah (Polwi) Kota Makassar, Lembaga Swadaya Masyarakat

(LSM),Direksi PT. Jasa Raharja di Kota Makassar,Organisasi Angkutan Daerah (Organda) Kota Makassar,Anggota Dewan Perwakilan Rakyat (DPRD) Kota Makassar dan tokoh masyarakat. Adapun teknik pengumpulan data penelitian ini adalah wawancara,observasi dan dokumentasi

Teknik analisis data dalam penelitian ini menggunakan model Miles dan Huberman dalam Sugiyono (2014) yang mengemukakan bahwa aktifitas dalam analisis data kualitatif dilakukan secara interaktif dan berlangsung secara terus menerus sampai tuntas, sehingga datanya sudah jenuh. Ada tiga aktifitas dalam analisis data yaitu: data reduction,data display, dan conclusion drawing/verification.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **Batasan-Batasan Informal (Informal Constraints)**

Menurut North, institusi adalah aturan main (rules of the game) sedangkan organisasi adalah pemainnya (the players). Aturan main tersebut yaitu:Aturan-aturan informal. Misalnya: adat istiadat, tradisi, perbuatan yang dianggap tabu dan tingkah laku dalam masyarakat, dimana kesemua hal tersebut merupakan aturan tak tertulis yang sudah tertanam dan telah berlangsung dalam masyarakat secara turuntemurun. Pelanggaran atas aturan-aturan informal akan dikenakan sanksi sesuai dengan adat istiadat yang berlaku dalam masyarakat.

Permasalahan transportasi perkotaan baik itu dari segi keterbatasan prasana transportasi, kepadatan lalu lintas, kemacetan dan tingkat polusi yang tinggi akan dapat diminimalisir dengan penggunaan angkutan umum massal. Melihat peningkatan permintaan transportasi yang cukup besar maka prioritas sudah harus diberikan sistem angkutan umum massal tentunya dengan pelayanan yang baik, tarif yang terjangkau serta mencakup semua daerah perkotaan sehingga menarik untuk digunakan.

Lembaga sosial bernama Study on Integrated Transportation pernah menghitung kerugian akibat macet di Makassar mencapai Rp 800 juta / hari . Kerugian itu mencakup tiga aspek, yaitu kerugian biaya operasi kendaraan Rp300 Juta, kerugian akibat waktu Rp200 juta, dan kerugian dampak kesehatan akibat polusi udara sebesar Rp300 Juta. Data Lalu Lintas Polda Sulsel-bar, di tahun 2014 jumlah kendaraan di Makassar dan sekitarnya mencapai 16 juta unit. Dari data tersebut, kendaraan roda dua ada 11 juta unit, mobil sejumlah tiga juta unit, bus 360 ribu unit, 617 unit mobil barang, dan 133 unit kendaraan khusus.

Melihat biaya transaksi di kebijakan Car Free Day (CFD) ini sangatlah jelas bahwa kebiasaan masyarakat yang gemar berjualan di pantai losari dengan adanya peraturan CFD bahkan semakin marak. Perkiraan biaya CFD dari informal contrains untuk para tenant/pedagang kaki 5 di area CFD dan juga adanya unsur premanisasi untuk pajak tempat bisa di perkirakan dalam 1 hari mencapai 15 - 25 juta rupiah.

### **Aturan Formal (Formal Rules)**

Problem kemacetan lalu lintas di Kota Makassar dalam lima terakhir ini sudah menjadi persoalan akut yang membuat warga masyarakat di kota ini semakin

sengsara di jalan. Kalau pada beberapa waktu sebelumnya kemacetan terjadi hanya pada jam atau waktu berangkat dan pulang kantor atau pada hari-hari kerja, sekarang ini kemacetan terjadi hampir setiap saat dan tidak mengenal waktu. Beberapa jalan alternatif yang dibangun dengan tujuan dapat mengurai kemacetan lalu lintas pada jalan-jalan utama atau jalan protokol dan mencegah menumpuknya kendaraan pada ruas jalan tertentu terutama pada jam sibuk sekarang ini tidak dapat lagi dikatakan sebagai jalan alternatif karena sudah menjadi jalan utama dan juga selalu terjadi kemacetan pada jalan tersebut.

Berbagai kebijakan telah dibuat oleh Walikota Makassar untuk sekedar mengatasi kemacetan lalu lintas jalan khususnya di jalan-jalan protokol seperti Peraturan Walikota Makassar Nomor 94 Tahun 2013 tentang larangan truk beroperasi dalam kota pada siang hari (jam tertentu), dan Peraturan Walikota Makassar Nomor 64 Tahun 2011 tentang larangan parkir pada lima ruas jalan (badan jalan) pada jalan-jalan protokol dan kebijakan CFD di Makassar. Namun kebijakan walikota tersebut belum terlaksana secara efektif yang dapat dilihat pada tingkat kemacetan pada ruas-ruas jalan yang dimaksud ternyata juga tidak berkurang.

Penerapan Peraturan Daerah (Perda) No 64 Tahun 2011 terkait larangan parkir di bahu jalan di Makassar belum maksimal. Padahal larangan parkir itu sudah lama diwacanakan oleh pemerintah kota Makassar. Kurang maksimalnya penerapan Perda ini, dibuktikan dengan parkir kendaraan di bahu jalan masih marak terjadi. Bahkan bukan hanya bahu jalan tetapi parkir kendaraan juga terjadi di trotoar. Meski sebelumnya tim penerapan larangan parkir dari pihak kepolisian lalu lintas dan Dinas Perhubungan Kota Makassar sudah melakukan penindakan dengan menilang dan menggembok. Namun tindakan yang dilakukan ini hanya beberapa bulan saja berlaku.

Peraturan Wali Kota (Perwali) Nomor 94 tahun 2013 10 (revisi 10) merupakan kebijakan yang dijadikan sebuah solusi pembenaran terhadap kemacetan oleh pemerintah kota Makassar. Namun problema macet di sejumlah jalan protokol di kota Makassar itu sangat kompleks. Banyak variabel kemacetan diantaranya yaitu arus kendaraan yang melewati jalan telah melampaui kapasitas jalan, bila kita menjadikan truk alasan pembenaran terhadap kemacetan itu salah besar.

Seharusnya pemerintah Kota Makassar memahami hal tersebut. Harapkan pemerintah kota agar memberikan jalur terhadap Mobil Truk 10 roda jika pada akhirnya harus menerapkan hal tersebut untuk truk masuk ke Kota. Kemudian Perwali Makassar atas larangan truk 10 roda masuk ke kota bertentangan dengan Perda yang ada di Kabupaten Gowa yang juga melarang truk masuk pada malam hari karena mengganggu warga yang berada di kawasan pertambangan. Bila hal tersebut di analisis kedua kebijakan daerah tersebut tidak sinergis dan menyebabkan supir truk yang mendapatkan efek yang sangat signifikan. Peraturan Wali Kota (Perwali) Makassar Nomor 94 Tahun 2013 tentang larangan truk dalam kota belum efektif berlaku, bahkan terkesan mandul. Peraturan Wali Kota (Perwali) Makassar Nomor 94 Tahun 2013 tentang Peraturan Operasional Kendaraan Angkutan Barang di wilayah Makassar mulai 1 Maret 2014 sudah diberlakukan. Perwali ini diatur jam operasional kendaraan angkutan barang mulai pukul 21.00 Wita sampai 05.00 WITA. Dimana truk dengan muatan 8 ton, atau roda 10, hanya bisa beroperasi pada malam hari pukul

21.00 - 05.00 Wita dini hari. Forum lalu lintas dan angkutan jalan (FLLAJ) membahas tentang larangan beroperasinya truk 10 roda pada siang hari. Menurut Peraturan Walikota Makassar Nomor 22 Tahun 2011 Tentang Pelaksanaan Hari Bebas Kendaraan Bermotor, menyebutkan bahwa CFD adalah upaya untuk memberikan kesadaran kepada masyarakat tentang efisiensi penggunaan kendaraan bermotor pribadi dan meningkatkan kualitas udara ambien, terutama di Kota Makassar yang telah terancam oleh peningkatan laju pertumbuhan kendaraan di perkotaan.

Peraturan Walikota Makassar Nomor 21 Tahun 2011 Tentang Pelaksanaan Hari Bebas Kendaraan pihak pelaksana yang terlibat dalam pembuatan program CFD antara lain dari BLH, Dishubkominfo, Satpol PP, Kepolisian dan juga masyarakat. Keterlibatan pihak swasta didalam program ini sudah baik walaupun keterlibatan mereka belum secara rutin. Keterkaitan antara satu lembaga dengan lembaga lainnya sudah berjalan dengan baik. Interaksi yang dilakukan oleh Badan Lingkungan Hidup Kota Makassar dengan pihak pelaksana lainnya adalah dengan melakukan rapat - rapat koordinasi, yang didalamnya menyangkut tentang kerja sama dan pembagian tugas antar pihak pelaksana agar nantinya didalam pelaksanaan program CFD pihak - pihak pelaksana melakukan tugas dan fungsinya masing - masing. Peran dari lembaga strategis dalam masyarakat seperti media massa yang berbentuk media cetak ataupun elektronik atau kelompok - kelompok masyarakat dalam menginterpretasikan program CFD di Kota Makassar antara lain sebagai media untuk memberikan informasi kepada masyarakat mengenai pelaksanaan CFD.

### **Pematuhan terhadap keduanya (Enforcement of Both)**

Pematuhan terhadap keduanya (enforcement of both) berperan memaksakan pematuhan terhadap keduanya yang bersifat melindungi warga atau sekedar meningkatkan kepastian hukum yang ada pada pengimplementasian kebijakan transportasi di kota makassar. Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam kerangka jaringan antar-organisasi yang tentunya juga berpengaruh pada enforcement of both pada pengimplementasian kebijakan transportasi. salah satu program yang digalakkan dari adanya forum ini, yaitu Kamseltibcar Lantas (Keamanan, Ketertiban, Keselamatan, dan Kelancaran Berlalu Lintas), dalam pelaksanaannya tidak melibatkan semua pihak.

North (1990) membagi kelembagaan yaitu: informal constraints, formal rules dan pematuhan terhadap keduanya. Kelembagaan informal adalah kelembagaan yang keberadaannya di masyarakat umumnya tidak tertulis. Adat istiadat, tradisi, pamali, kesepakatan, konvensi dan sejenisnya dengan beragam nama dan sebutan dikelompokkan sebagai kelembagaan informal. Sedangkan kelembagaan formal adalah peraturan tertulis seperti perundang-undangan, kesepakatan (agreements), perjanjian kontrak, peraturan bidang ekonomi, bisnis, politik dan lain-lain. dan pematuhan terhadap keduanya (enforcement of both) berperan memaksakan pematuhan terhadap keduanya yang bersifat melindungi warga atau sekedar meningkatkan kepastian hukum

Salah satu tujuan peraturan wali kota (Perwali) Makassar nomor 64 tahun 2011 tentang larangan parkir di jalan protokol untuk menekan angka kemacetan yang terjadi di Makassar. Namun ironis, sejak diterbitkan tahun 2011 silam, perwali ini

tidak berjalan efektif. Di Jalan AP Pettarani misalnya. Hampir setiap hari ditemukan warga yang seenaknya memarkir kendaraannya berjam-jam di badan jalan. Bukan hanya itu sejumlah pedagang yang menggunakan kendaraan roda empat bahkan menjadikan jalan AP Pettrani sebagai lahan jualannya. Padahal apapun alasannya, hal tersebut tetap merupakan pelanggaran. Karena itu, Pemkot Makassar mulai tegas menerapkan Perwali tersebut. Bahkan melalui Dishub Makassar, akan melakukan pengembokan jika warga ditemukan kendaraan yang menyalahi larangan parkir ini. Tak hanya itu, Satpol PP juga akan melakukan penindakan bagi siapapun yang melanggar Perwali ini. Berikut petikan wawancara Rakyat Sulsel dengan Kepala Bidang Operasional Satpol PP Makassar. Peraturan Wali kota (Perwali) Nomor 94 tahun 2013 terkait jam operasi truk 10 roda ikut memicu terhambatnya perekonomian di kota Makassar. Pasalnya, selain mematikan profesi para supir dan pengusaha yang tergabung didalamnya. Sektor pembangunan juga ikut terkena imbasnya karena suplai bahan baku pembangunan seperti pasir, timbunan dan batu secara keseluruhan merupakan sumbangsih dari mobil truck 10 roda yang umum dikenal dengan istilah rembang 10 ini.

### **Biaya Transaksi (Transactional Cost)**

Kota Makassar sebagai pusat pengembangan di Kawasan Timur Indonesia telah mendorong peningkatan di segala sektor. Hal ini menyebabkan meningkatnya aktifitas-aktifitas masyarakat yang secara langsung mendorong peningkatan mobilisasi dan transportasi masyarakat. Peningkatan jumlah kendaraan sebagai alat transportasi dan mobilisasi yang signifikan dan tidak selaras dengan kapasitas jalan bisa menyebabkan terjadinya penumpukan kendaraan (kemacetan). Penyebab dari kemacetan di Kota Makassar disebabkan oleh pertumbuhan kendaraan bermotor semakin tahun semakin meningkat dan telah berkembang begitu pesat, dan berdasarkan data dari Dinas Perhubungan Kota Makassar, pertumbuhan kendaraan dalam kurung waktu 5 tahun terakhir mencapai 22 % pertahun, sementara perbaikan dan peningkatan infrastruktur terutama sarana jalan tidak sebanding dengan pertumbuhan prasarana dan sarana transportasi, sehingga akibat yang dirasakan sekarang terutama jam sibuk pagi, siang dan malam sering terjadi gangguan arus lalu lintas di beberapa ruas jalan Kota Makassar.

Biaya operasi kendaraan pemakai jalan, dapat dibedakan menjadi tiga yaitu sepeda motor, kendaraan ringan dan kendaraan berat. Untuk data biaya operasi kendaraan berat dianggap sama dengan kendaraan ringan dikarenakan tidak jauh berbeda dan juga data kendaraan berat yang terdata hanya sedikit sekali. Di Kota Makassar biaya operasi kemacetan mengalami kerugian sekitar Rp 800 juta per hari akibat kemacetan lalu lintas yang setiap hari terjadi. Nilai kerugian akibat kemacetan ini masih di bawah Bandung sebesar Rp 1,78 miliar dan Makassar sebesar Rp 14,8 miliar. Perhitungan kerugian tersebut memang sudah dilakukan 2014 tahun lalu. Namun, jika kita melihat realitas kemacetan di Makassar yang semakin meningkat saat ini, maka bisa disimpulkan bahwa kerugian pun bisa jadi bertambah. Bahkan, di tahun yang sama lembaga social bernama Study on Integrated Transportation pernah menghitung kerugian akibat macet di Makassar mencapai Rp 800 juta / hari. Kerugian itu mencakup tiga aspek, yaitu kerugian biaya operasi kendaraan Rp 300 juta,

kerugian akibat waktu Rp200 juta, dan kerugian dampak kesehatan akibat polusi udara sebesar Rp300 Juta. Sekedar informasi, menurut data Lalu Lintas Polda Sulselbar, di tahun 2014 jumlah kendaraan di Makassar dan sekitarnya mencapai 16 juta unit. Dari data tersebut, kendaraan roda dua ada 11 juta unit, mobil sejumlah tiga juta unit, bus 360 ribu unit, 617 unit mobil barang, dan 133 unit kendaraan khusus. Ada banyak penyebab Makassar semakin macet. Secara umum, karena Makassar memang tengah semakin berkembang sebagai ibu kota provinsi Sulawesi selatan, dengan pembangunan yang semakin menjulang, dan juga kepemilikan kendaraan yang ikut semakin pesat, mendukung mobilitas tinggi masyarakat. Sementara jika dilihat secara terpisah, ada banyak hal yang kemudian menjadi penyebab dan pemicu kemacetan tersebut. Termasuk mudahnya kepemilikan kendaraan dengan mudahnya sistem kredit. Bahkan, kurangnya koordinasi antar semua lini yang seharusnya bekerja sama untuk memikirkan bagaimana mengatasi kemacetan di kota Makassar.

Biaya transaksi yang ada di implementasi kebijakan transportasi adalah mengenai Kemacetan. Apabila kita mencoba menghitung kendaraan yang ada di Makassar maka secara teori klasik kita akan menghitung biaya yang dikeluarkan kendaraan tersebut. Sedangkan teori biaya transaksi menjelaskan bahwa sebenarnya ada biaya lain yang harus dilakukan dalam kebijakan transportasi yaitu biaya untuk bertransaksi. Biaya transaksi dalam kebijakan transportasi meliputi biaya yang harus dikeluarkan untuk memperoleh informasi mengenai tarif angkutan umum, biaya yang harus dikeluarkan untuk memperoleh izin trayek, biaya parkir, dan biaya perbaikan dan infrastruktur jalan. Biaya transaksi akan mengakibatkan total biaya akan semakin meningkat. Semakin kecil biaya transaksi yang bisa ditekan maka akan semakin kecil total biaya. Hal ini akan berpengaruh terhadap transportasi sehingga ada keterkaitan antara biaya transaksi yang tinggi dengan kemacetan yang mencapai besaran kerugian. Hasil kajian/telaah yang telah dilakukan memperlihatkan bahwa kemacetan di kota Makassar menghadapi masalah serius tentang biaya tinggi akibat tingginya biaya transaksi. Biaya-biaya diluar biaya transportasi tersebut mempengaruhi kebijakan transportasi sehingga pada akhirnya mempengaruhi lalu lintas di kota Makassar.

## KESIMPULAN

Dalam upaya untuk mengatasi biaya transaksi transportasi di Kota Makassar ini, pemda setempat mengeluarkan beberapa peraturan Walikota ada Perwali Nomor 64 dan Nomor 94 dan kebijakan Car Free Day di Kota Makassar. Ketiga regulasi ini dikeluarkan dengan tujuan untuk mengurangi kemacetan kota Makassar dan membenahi masalah transportasi di kota Makassar. Pengaruh biaya transaksi pada implementasi kebijakan transportasi di kota Makassar biaya yang timbul untuk mendefinisikan barang dan jasa serta untuk memaksakan pertukaran.

Kota Makassar sebagai pusat pengembangan di Kawasan Timur Indonesia telah mendorong peningkatan di segala sektor. Hal ini menyebabkan meningkatnya aktifitas-aktifitas masyarakat yang secara langsung mendorong peningkatan mobilisasi dan transportasi masyarakat. Peningkatan jumlah kendaraan sebagai alat transportasi dan mobilisasi yang signifikan dan tidak selaras dengan kapasitas jalan

bisa menyebabkan terjadinya penumpukan kendaraan (kemacetan). Penyebab dari kemacetan di Kota Makassar disebabkan oleh pertumbuhan kendaraan bermotor semakin tahun semakin meningkat dan telah berkembang begitu pesat. Berdasarkan data dari Dinas Perhubungan Kota Makassar, pertumbuhan kendaraan dalam kurung waktu 5 tahun terakhir mencapai 22 % pertahun. Sementara perbaikan dan peningkatan infrastruktur terutama sarana jalan tidak sebanding dengan pertumbuhan prasarana dan sarana transportasi, sehingga akibat yang dirasakan sekarang terutama jam sibuk pagi, siang dan malam sering terjadi gangguan arus lalu lintas di beberapa ruas jalan Kota Makassar.

Forum lalu lintas dan angkutan jalan melihat dari kebijakan-kebijakan yang ada perlu dilakukan. Dan tidak hanya berhenti samapai di situ, implementasi yang berkelanjutan juga perlukan guna mencapai hasil yang diinginkan. Tingkat keberhasilan kebijakan-kebijakan tersebut dalam mengatasi permasalahan kemacetan yang masih rendah dikarenakan kebijakan-kebijakan tersebut masih berfokus pada hal kesadaran taat lalu lintas bukan dari segi ekonomi kelembagaan.

## Daftar Pustaka

- Alwi dan Suratman (2009) Analisis Antar Jaringan Organisasi Pelayanan Publik yang Demokratis (Studi Kasus Penyelenggaraan Pelayanan Angkutan Kota di Kota Makassar). Laporan Penelitian Hibah Pasca, Lembaga Penelitian dan Pengabdian Masyarakat, Universitas Hasanuddin, Makassar
- Badan Perencanaan Daerah Kota (2006). Album Peta RTRW Kota Makassar. Pemerintah Daerah Kota Makassar : Makassar.
- Badan Perencanaan Daerah Provinsi (2010). Album Peta RTRW Provinsi Sulawesi Selatan. Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan: Makassar.
- Badan Pusat Statistik (2010). Makassar dalam Angka 2010. Badan Pusat Statistik Kota Makassar : Makassar.
- Badan Pusat Statistik (2011). Sulawesi Selatan dalam Angka 2011. Badan Pusat Statistik Provinsi Sulawesi Selatan: Makassar.
- Kiellberg, Francesco. 1995. The Changing Values of Local Government, The ANNALS of American Academy, AAPSS, 540, July : 40-50.
- North, D. C. 1990. Institutions, Institutional Change and Economics Performance. Cambridge University Press.
- Quade, E.S. 1982. Analysis for Public decision. Elsevier Science Publishing, New York.
- Rhodes, R.A.W. 1984.
- Power-Dependence, Policy Communities and Intergovernmental Networks, Public Administration Bulletin, 49.
- Utomo, Warsito. 2005. Administrasi Publik Indonesia di Era Demokrasi Lokal, Bagaimana Semangat
- Williamson, O.E. 2000. The New Institutional Economics: Taking Stock, Looking Ahead. Journal of Economic Literature. Vol. 38, pp. 595-613.